

**Vec C-13/21**

**Návrh na začatie prejudiciálneho konania**

**Dátum podania:**

4. január 2021

**Vnútroštátny súd:**

Judecătoria Miercurea Ciuc

**Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:**

10. november 2020

**Odvolateľka:**

Pricoforest SRL

**Odporkyňa:**

Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier  
(ISCTR)

---

PRACOVNÝ DOKUMENT

[omissis]

## JUDECĂTORIA MIERCUREA-CIUC

[omissis]

### NÁVRH NA ZAČATIE PREJUDICIÁLNEHO KONANIA

Judecătoria Miercurea-Ciuc (Súd prvého stupňa Miercurea-Ciuc, Rumunsko) [omissis] na základe článku 267 7 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) žiada *ex offo*

#### SÚDNY DVOR EURÓPSKEJ ÚNIE,

aby odpovedal na nasledujúce otázky týkajúce sa výkladu článku 13 ods. 1 písm. b) nariadenia č. 561/2006, keďže takéto rozhodnutie je potrebné na vyriešenie vnútroštátneho sporu [omissis].

1. Má sa pojem „okruh 100 km“ uvedený v článku 13 ods. 1 písm. b) nariadenia č. 561/2006 vykladať v tom zmysle, že priamka nakreslená na mape medzi základňou podniku a miestom určenia musí byť kratšia ako 100 km alebo v tom zmysle, že skutočne prejazdená vzdialenosť vozidlom musí byť kratšia ako 100 km?

2. Majú sa ustanovenia článku 13 ods. 1 písm. b) nariadenia č. 561/2006 vykladať v tom zmysle, že vykonávanie druhov dopravy spomedzi tých, ktoré sú stanovené v tomto ustanovení, vrátane niektorých druhov v okruhu do 100 km od základne podniku a iné presahujúce tento okruh v lehote jedného mesiaca v kontexte vyňatia situácie uvedenej v článku 13 ods. 1 písm. b) nariadenia č. 561/2006 z uplatnenia tohto nariadenia na základe vnútroštátneho ustanovenia, predpokladá vyňatie všetkej predmetnej dopravy z uplatnenia tohto nariadenia alebo len tej dopravy, ktorá sa uskutočňuje v okruhu do 100 km alebo žiadnej z nich?

#### **Predmet sporu. Skutkový stav**

- 1 **Návrhom** zapísaným do registra Judecătoria Miercurea-Ciuc (Súd prvého stupňa Miercurea-Ciuc, Rumunsko) 25. septembra 2020 Pricoforest SRL podala žalobu (plângere contravențională) proti Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (Štátna inšpekcia kontroly v cestnej doprave, Rumunsko) vo veci zápisnice [omissis] a žiadala jej zrušenie alebo subsidiárne nahradenie peňažnej pokuty napomenutím.
- 2 Na odôvodnenie svojej žaloby žalobkyňa uviedla, že 2. septembra 2020 o 9:43 hod. na krajskej ceste 125, pri kilometri 16 kontrolná hliadka štátnej inšpekcie kontroly v cestnej doprave zastavila jazdnú súpravu používanú žalobkyňou na

prepravu dreva a dreveného materiálu, zostavenú z vozidla s evidenčným číslom NT 89 YZO a prívesu s evidenčným číslom NT 69 YZO, ktorú riadil ... a požiadala [vodiča] o tachografovú kartu. Následne na adresu sídla žalobkyne bola zaslaná sporná zápisnica, ktorou jej bola uložená peňažná sankcia za prekročenie maximálneho denného času jazdy o 5 hodín a 56 minút v období od 17.08.2020 do 18.08.2020 a za skrátenie doby denného odpočinku 25.08.2020 o viac ako 2 hodiny.

- 3 Žalobkyňa poukázala na to, že O. G. (Ordonanța Guvernului) n. 37/2007 (privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora) (nariadenie vlády č. 37/2007, ktorým sa vymedzuje rámec uplatnenia pravidiel týkajúcich sa času jazdy, prestávok a doby odpočinku vodičov a používania záznamových zariadení na registráciu ich činností) sa uplatňuje výlučne na vodičov vykonávajúcich cestnú dopravu, ktorá je predmetom nariadenia č. 561/2006. Toto nariadenie stanovuje, že z uplatňovania jeho ustanovení je vyňatá doprava uskutočnená vozidlami používanými alebo prenajímanými bez vodiča lesníckymi podnikmi na prepravu tovaru ako súčasť ich podnikateľskej činnosti v okruhu do 100 kilometrov od miesta, kde má podnik základňu, ustanovenie, ktoré je zahrnuté do vnútroštátneho práva.
- 4 Subsidiárne žalobkyňa navrhla nahradiť peňažnú sankciu napomenutím.
- 5 Pokiaľ ide o právny základ, žalobkyňa sa odvolávala na vyššie uvedené normatívne akty.
- 6 Na účely dokazovania predložila spornú zápisnicu ako aj iné dokumenty a požiadala o výsluch svedka.
- 7 Odporkyňa Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (Štátna inšpekcia kontroly v cestnej doprave) podala **vyjadrenie k žalobe**, ktorým žiadala sťažnosť zamietnuť a potvrdiť spornú zápisnicu ako zákonnú a dôvodnú.
- 8 V odôvodnení v podstate tvrdila, že žalobkyňa sa dopustila porušenia spočívajúceho v prekročení maximálnej dĺžky denného času jazdy v trvaní 10 hodín o 5 hodín alebo viac, ako aj porušenia spočívajúceho v znížení minimálnej doby skráteného denného odpočinku o dve hodiny alebo viac. Okrem toho tiež uviedla, že úradník, ktorý dospel k tomuto zisteniu, opísal skutok, ktorý predstavuje porušenie, pričom uviedol všetky okolnosti, ktoré môžu slúžiť na posúdenie závažnosti skutku. Odporkyňa tiež uviedla, že na vyhotovenú zápisnicu sa vzťahuje prezumpcia zákonnosti a hodnovernosti a že nedodržanie času jazdy a doby odpočinku je skutočnosťou, ktorá predstavuje veľké sociálne nebezpečenstvo, pretože ohrozuje bezpečnosť na cestách a ostatných osôb v premávke, keďže únava a nedostatok odpočinku sú hlavnými príčinami dopravných nehôd.
- 9 Ako právny základ uviedla nariadenie (ES) č. 561/2006, rozhodnutie č. 2009/959/EÚ, H. G. (Hotărârea Guvernului, rozhodnutie vlády) č. 1088/2011,

O. G. č. 26/2011, O. G. n. 37/2007, OMTI (Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii, vyhláška ministerstva infraštruktúry a dopravy) č. 980/2011, O. G. č. 27/2011, nariadenie (ES) č. 1071/2009, nariadenie (ES) č. 1072/2009.

- 10 Na účely dokazovania predložila písomné dokumenty a fotografické reprodukcie.
- 11 Dňa 6. novembra 2020 žalovaný predložil **písomné pripomienky**, v ktorých spresnil, že výnimka uvedená v článku 13 ods. 1 písm. b) nariadenia (ES) č. 561/2006 sa vzťahuje na prepravu uskutočnenú výlučne v okruhu do 100 kilometrov od miesta, kde má podnik základňu, ktorá sa nachádzajúca v lokalite Pitiligeni, v kraji Neamț a vozidlo bolo zastavané z dôvodu kontroly v meste Bălan, v kraji Harghita, ktoré sa nachádza 130 km od sídla podniku.
- 12 Žalobkyňa predložila **repliku**, v ktorej tvrdila, že nespochybňuje záznamy tachografovej karty používanej vodičom ..., ale spôsob, akým úradník, ktorý dospel k tomuto zisteniu, ich vyložil, pretože použil správu vytvorenú programom TachoScan Control bez zohľadnenia ďalších dokumentov, ktoré by v prípade, že by o ne požiadal, by viedli k záveru, že obdobia zaznamenané na tachografovej karte sa týkajú určitých druhov dopravy, ktoré sú vyňaté z uplatnenia ustanovení článku 13 písm. b) nariadenia č. 561/2006. Okrem toho spresnil, že úradník, ktorý dospel k tomuto zisteniu, porovnal okruh 100 km so vzdialenosťou na ceste medzi dvoma vyššie uvedenými miestami.
- 13 Pokiaľ ide o skutkový stav, vnútroštátny súd poznamenáva, že zo zápisnice [omissis] vyplýva, že 2. septembra 2020 o 9:43 hod. na krajskej ceste 125, pri km 16, v lokalite Bălan, v kraji Harghita bola zastavená a kontrolovaná na ceste jazdná súprava zostavená z vozidla s evidenčným číslom NT 89 YZO a prívesu s evidenčným číslom NT 69 YZO, ktorú žalobkyňa používa na základe overenej kópie [omissis] dopravného povolenia a ktorú riadil vodič ..., vykonávajúci cestnú nákladnú dopravu za odplatu (drevo a drevený materiál) vo vnútroštátnej cestnej doprave. Pri kontrole v dôsledku výkonu kontroly a analýzy údajov stiahnutých z tachografovej karty, ktorá patrila vodičovi, pomocou programu TachoScan Control, bolo zistené prekročenie maximálnej dĺžky denného času jazdy v trvaní 10 hodín o 5 hodín alebo viac, keď je povolené jeho prekročenie, teda: v intervale od 17.08.2020 5:15 hod. do 18.08.2020 19:23 hod. čas jazdy vodiča bola 15 hodín a 56 minút v porovnaní s maximálnym denným časom jazdy v trvaní 10 hodín, presnejšie vodič prekročil čas jazdy o 5 hodín a 56 minút. Táto okolnosť súvisí s tým, že vodič mal podľa zákona v príslušnom časovom intervale čerpať dobu denného odpočinku trvajúcu najmenej 9 hodín, avšak najdlhšia doba odpočinku bola len 6 hodín a 48 minút. Z tohto dôvodu bola žalobkyni uložená peňažná sankcia vo výške 9 000 lei (alebo 4 500 lei, ak osoba, ktorá spáchala priestupok, zaplatí sumu v lehote 15 dní). Okrem toho sa zistilo, že doba skráteného denného odpočinku bola znížená o 2 hodiny alebo viac, keď je možné ju znížiť na 9.00 hod., teda: dňa 25.08.2020 vodič ... v časom intervale od 00:54 hod. do 04:24 hod. čerpal dobu denného odpočinku iba v trvaní 3 hodín a 30 minút v porovnaní s dobou denného odpočinku v trvaní najmenej 9 hodín, ktorú mal podľa zákona čerpať, takže znížil túto posledne uvedenú dobu o 5 hodín a 30 minút. Z tohto

dôvodu bola žalobkyni uložená peňažná sankcia vo výške 4 000 lei (alebo 2 000 lei, ak osoba, ktorá spáchala priestupok, zaplatí sumu v lehote 15 dní).

- 14 Sídlo žalujúcej spoločnosti je v obci Pipirig, v kraji Neamț.
- 15 Žalobkyňa predložila do spisu 3 dodacie listy (preprava dreva), jednu [dodávku] s dátumom 17.08.2020, vykonanú v okruhu lokality Târgu Neamț (vzdialenosť na ceste približne 30 km), jednu s dátumom 25.05.2020 z obce Pipirig z kraja Neamț do mesta Rădăuți v kraji Suceava (vzdialenosť na ceste približne 120 km) a jednu s dátumom 2.09.2020 z obce Sândominic, z kraja Harghita do obce Bogdănești, v kraji Suceava (vzdialenosť na ceste 180 km).

**Uvedené vnútroštátne ustanovenia. Relevantná vnútroštátna judikatúra:**

O. G. č. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora (nariadenie vlády č. 37/2007, ktorým sa vymedzuje rámec uplatnenia pravidiel týkajúcich sa času jazdy, prestávok a doby odpočinku vodičov a používania záznamových zariadení na registráciu ich činností):

„Článok 1

(1) Toto nariadenie vymedzuje rámec uplatnenia pravidiel týkajúcich sa času jazdy, prestávok a doby odpočinku vodičov vykonávajúcich cestnú dopravu, ktorá je predmetom nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85, ktoré sa ďalej označuje ako nariadenie (ES) č. 561/2006, alebo cestnú dopravu, ktorá je predmetom Európskej dohody o práci posádok vozidiel v medzinárodnej cestnej doprave (AETR), ktorá sa ďalej označuje ako dohoda AETR.

(2) Toto nariadenie vymedzuje rámec uplatnenia pravidiel týkajúcich sa záznamových zariadení na registráciu času jazdy, prestávok a doby odpočinku vodičov, ktoré sa ďalej označujú ako tachografy alebo digitálne tachografy, tak ako sú definované v prílohe I a v prílohe č. IB k nariadeniu Rady (EHS) č. 3821/85 z 20. decembra 1985 o záznamovom zariadení v cestnej doprave, v znení neskorších zmien a doplnení.

(3) Toto nariadenie vymedzuje rámec uplatnenia ustanovení nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 zo 4. februára 2014 o tachografoch v cestnej doprave, ktorým sa ruší nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave a mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých

právných predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, ktoré sa ďalej označuje ako nariadenie (EÚ) č. 165/2014.

...

Článok 2

**Dopravné činnosti, na ktoré odkazuje článok 13 ods. 1 písm. a) až d), f) až h) a i) až p) nariadenie (ES) č. 561/2006, sú na území Rumunska vyňaté z uplatňovania ustanovení uvedeného nariadenia.**

### Dôvody podania návrhu na začatie prejudiciálneho konania

- 16 Pokiaľ ide o prvú položenú otázku, vnútroštátny súd sa rozhodol obrátiť sa na Súdny dvor, keďže pojem okruh môže znamenať vzdialenosť, po ktorú sa vykonáva činnosť okolo stredu, od ktorého začína. V prípade takéhoto výkladu doprava nesmie prekročiť okruh 100 km od základne podniku, vozidlo však v každom prípade môže prejsť viac než 100 km, ak úsek trasy nie je v priamom smere. Výklad v súlade s nariadením č. 561/2006 však naznačuje, že pojem okruh sa musí fakticky vzťahovať na skutočne prejdenú vzdialenosť vozidlom (vzdialenosť na ceste), pretože nariadenie sleduje zlepšenie sociálnych podmienok pre pracovníkov, na ktorých sa nariadenie vzťahuje, ako aj zlepšenie bezpečnosti na cestách vo všeobecnosti. Tieto ciele by nebolo možné dosiahnuť, ak by pojem okruh v zmysle článku 13 ods. 1 písm. b) odkazoval na dopravu uskutočnenú v kruhu s okruhom 100 km, v strede ktorého je základňa podniku, pretože konkrétne by sa doprava mohla uskutočniť v oveľa väčšej vzdialenosti na ceste bez opustenia tohto kruhu, v závislosti od úseku trasy, na ktorom sa pohyb uskutoční.
- 17 Na zmätok v tejto právnej úprave poukazujú i ostatné odkazy v nariadení na vzdialenosť:
- odôvodnenie (24) preambuly používa [výraz] **trasa linky nepresahujúca 50 kilometrov**. V tomto prípade je zámer európskeho normotvorcu istý, keďže ide o vzdialenosť na ceste.
  - článok 3 písm. a) sa týka vozidiel používaných v pravidelnej osobnej doprave, **pri ktorých trasa linky nepresahuje 50 kilometrov;**
  - článok 3 písm. f) odkazuje na špecializované havarijné vozidlá pracujúce **v okruhu do 100 kilometrov od svojej základne;**
  - článok 5 ods. 2 písm. a) [stanovuje]: [omissis] sa cestná doprava vykonáva v rámci jedného členského štátu v okruhu do 50 kilometrov od základne vozidla vrátane miestnych správnych oblastí, ktorých centrá ležia v rámci tohto okruhu;

- článok 16 ods. 1 písm. b) odkazuje na pravidelnú medzinárodnú osobnú dopravu, ktorej koncové stanice sú umiestnené vo vzdialenosti do 50 kilometrov vzdušnou čiarou od hranice medzi dvoma členskými štátmi a ktorej dĺžka trasy nepresahuje 100 kilometrov.
- 18 Normotvorca takto jasne odkazuje v znení odôvodnenia 24 preambuly a v znení článku 3 písm. a) [*omissis*] na trasu (t.j. na skutočne prejdenú vzdialenosť na ceste vozidlom), ako aj v článku 16 ods. 1 písm. b) [*omissis*] na skutočnosť, že dve dotknuté koncové stanice sú umiestnené vo vzdialenosti najviac do 50 kilometrov vzdušnou čiarou, tak ako aj na skutočnosť, že dĺžka trasy nesmie presiahnuť 100 kilometrov. Naopak, normotvorca v iných situáciách odkazuje na pojem „okruh“, ktorý pri doslovnom výklade znamená, že odhliadnuc od vzdialenosti, ktorú by vodič prešiel a doby na uskutočnenie dopravy, by ustanovenia nariadenia neboli uplatniteľné, čo z pohľadu vnútroštátneho súdu nezodpovedá účelu právnej úpravy.
- 19 Spor medzi účastníkmi konania závisí od vyriešenia vyššie uvedeného právneho problému, keďže je možné, že doprava, ktorú žalobkyňa tvrdí, že uskutočnila na základe predložených dokumentov, nepresiahla kruh s okruhom 100 km, v strede ktorého je základňa žalobkyne, ale skutočne prejazdená vzdialenosť vozidlom môže presiahnuť pri niektorej doprave 100 km.
- 20 Pokiaľ ide o druhú otázku, tá je odôvodnená skutočnosťou, že nariadenie č. 561/2006 obsahuje ustanovenia, ktoré odkazujú nielen na denný odpočinok, ale aj na týždenný odpočinok. V kontexte vyňatia situácie uvedenej v článku 13 ods. 1 písm. b) nariadenia č. 561/2006 z uplatnenia tohto nariadenia vnútroštátnym ustanovením a v súvislosti s vykonávaním druhov dopravy, spomedzi tých, ktoré sú stanovené v ustanovení, pričom niektoré v okruhu do 100 km od základne podniku a iné presahujúce tento okruh, vzniká otázka, či sa toto nariadenie môže uplatniť len na posledné uvedené druhy dopravy. Konkrétne nie je nepredstaviteľná možnosť čiastočného uplatnenia nariadenia len na dni, počas ktorých sa takéto druhy dopravy vykonávajú so zreteľom na dobu denného odpočinku, avšak takýto druh čiastočného uplatnenia by znemožnil overiť doby týždenného času odpočinku. Výnimka uvedená v článku 13 ods. 1 písm. b) nariadenia č. 561/2006 by sa mala teda skôr vykladať v tom zmysle, že podnik, ktorý zvyčajne vykonáva dopravu bez prekročenia okruhu 100 km, je vyňatý z uplatňovania nariadenia aj v súvislosti s dopravou vykonávanou za prekročenia uvedeného okruhu, alebo tak, že vykonávanie aspoň niektorého druhu dopravy za prekročenia predmetného okruhu, má za následok automatické uplatnenie nariadenia na všetku dopravu uskutočnenú dotknutým podnikom.
- 21 Hoci sa v prejednávanej veci uvedené porušenia týkajú nedodržania denného času jazdy a doby denného odpočinku, odpoveď na položenú otázku má vplyv na výsledok [vnútroštátnej] veci, keďže úplné vylúčenie všetkej dopravy vykonanej v prejednávanej veci z uplatnenia nariadenia, napriek tomu, že niektoré sa vykonávajú nad rámec okruhu 100 km, by viedlo k uznaniu nevinoty žalobkyne.