

Mål C- 13/21**Begäran om förhandsavgörande****Datum för ingivande:**

4 januari 2021

Domstol som begär förhandsavgörande:

Judecătoria Miercurea Ciuc (Rumänien)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

10 november 2020

Klagande:

Pricoforest SRL

Motpart:Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier
(ISCTR)

[utelämnas]

JUDECĂTORIA MIERCUREA-CIUC

[utelämnas]

BEGÄRAN OM FÖRHANDSAVGÖRNDE

Judecătoria Miercurea-Ciuc (Rumänien) begär ex officio, [utelämnas] med stöd av artikel 267 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (FEUF), att

EUROPEISKA UNIONENS DOMSTOL

ska besvara följande frågor som rör tolkningen av artikel 13.1 b i förordning nr 561/2006, eftersom ett sådant förhandsavgörande är användbart för att avgöra det nationella målet [utelämnas].

1. Ska begreppet ”en radie av högst 100 km” i artikel 13.1 b i förordning nr 561/2006 tolkas så, att en rät linje som dras på kartan från den plats där företaget är beläget till destinationen ska understiga 100 km eller att den sträcka som fordonet faktiskt har tillryggalagt ska understiga 100 km?

2. Ska bestämmelserna i artikel 13.1 b i förordning nr 561/2006 tolkas så, att utförandet av sådana transporter som föreskrivs i nämnda bestämmelse, varav vissa sker inom en radie av 100 km från den plats där företaget är beläget och andra överskrider denna radie, under en period på en månad, i ett sammanhang där den situation som avses i artikel 13.1 b i förordning nr 561/2006 undantas från tillämpningen av den aktuella förordningen genom en nationell bestämmelse, förutsätter att samtliga aktuella transporter undantas från tillämpningen av förordningen, eller endast transporter som har utförts [utan] [utelämnas] att överskrida en radie av 100 km eller inget av dessa?

Saken i målet. Relevanta faktiska omständigheter

- 1 Genom **ansökan** som registrerades vid Judecătoria Miercurea-Ciuc den 25 september 2020, har Pricoforest SRL, gentemot Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (Statliga vägtransportinspektionen), ingett ett överklagande (plângere contravențională) avseende protokollet [utelämnas], med yrkande om att protokollet ska upphävas eller, i andra hand, att den sanktionsavgift som bolaget har ålagts ska ersättas med en varning.
- 2 I motiveringen anges att den 2 september 2020 kl. 9.43 stoppade en kontrollpatrull från Statliga vägtransportinspektionen, på distriktsväg 125 vid 16 km, en kombination av fordon som användes av klagandebolaget för transport av virke och andra trämaterial, bestående av ett fordon med registreringsnummer NT 89 YZO och en påhängsvagn med registreringsnummer NT 69 YZO, med ... vid ratten, och kontrollpatrullen bad [föraren] om färdskrivarkortet. Det överklagade protokollet, genom vilket klagandebolaget ålades en sanktionsavgift för att med 5 timmar och 56 minuter ha överskridit den maximala dagliga körtiden under perioden den 17–18 augusti 2020 och för att med mer än 2 timmar ha minskat dygnsvilan den 25 augusti 2020, översändes därefter till klagandebolagets säte.

[Orig. s. 2]

- 3 Klagandebolaget har påpekat att O. G. (Ordonanța Guvernului) nr 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) (regeringsdekret nr 37/2007 om fastställande av ramen för tillämpningen av bestämmelserna om körtider, raster och viloperioder för förare och om användning av systemen för registrering av förarnas verksamhet) endast är tillämpligt på de förare som utför vägtransporter som omfattas av förordning nr 561/2006, och i sistnämnda förordning föreskrivs att transporter som utförs med fordon som används eller hyrs utan förare av skogsföretag för godstransporter inom ramen för företagets egen verksamhet inom en radie av högst 100 km från den plats där företaget är beläget är undantagna från tillämpningen av förordningens bestämmelser. Denna bestämmelse finns även i nationell rätt.

- 4 I andra hand har klagandebolaget yrkat att sanktionsavgiften ska ersättas med en varning.
- 5 I rättsligt hänseende har klagandebolaget åberopat de rättsakter som angetts ovan.
- 6 Som bevisning har klagandebolaget ingett det överklagande protokollet och andra handlingar samt yrkat att ett vittne ska höras.
- 7 Motparten Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier har inkommit med **svarsskrivelse** i vilken den har yrkat att överklagandet ska ogillas och att det ska fastställas att det överklagade protokollet är lagenligt och befogat.
- 8 I motiveringen har motparten i huvudsak angett att klagandebolaget hade gjort sig skyldigt till en överträdelse genom att med 5 timmar eller mer överskrida den maximala dagliga körtiden på 10 timmar, och en överträdelse genom att med 2 timmar eller mer minska den minsta reducerade dygnsvilan. Vidare har motparten även angett att den tjänsteman som gjorde konstaterandet hade beskrivit den gärning som utgör en överträdelse genom att ange samtliga omständigheter som kan ligga till grund för bedömningen av hur allvarlig gärningen är. Motparten har dessutom påpekat att det protokoll som upprättades omfattas av en presumtion om att det är lagenligt och korrekt, och även att underlåtenheten att iaktta körtider och vilotider är en gärning som utgör en stor samhällsfara, eftersom den äventyrar trafiksäkerheten och säkerheten för andra personer i trafiken, då trötthet och bristen på vila är huvudorsakerna till trafikolyckor.
- 9 I rättsligt hänseende har motparten hänvisat till förordning (EG) nr 561/2006, beslut 2009/959/EU, H. G. (Hotărârea Guvernului) (regeringsbeslut) nr 1088/2011, O. G. nr 26/2011, O. G. nr 37/2007, OMTI (Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii) (dekret av ministern för transport och infrastruktur) nr 980/2011, O. G. nr 27/2011, förordning (EG) nr 1071/2009, förordning (EG) nr 1072/2009 och förordning (EG) nr 1073/2009.
- 10 Som bevisning har motparten ingett skriftlig dokumentation och fotografier.
- 11 Den 6 november 2020 inkom motparten med ett **skriftligt yttrande**, i vilket den har angett att undantaget i artikel 13.1 b i förordning (EG) nr 561/2006 syftar på transporter som strikt utförs inom en radie av högst 100 km från den plats där företaget är beläget, vilket ligger i orten Pitiligeni i distriktet Neamț, och fordonet stoppades för kontroll i staden Bălan, distriktet Harghita, som ligger 130 km från den plats där företaget är beläget.
- 12 Klagandebolaget har ingett en **replik**, i vilken bolaget har hävdatt att det inte bestrider registreringarna i det färdskrivarkort som användes av föraren ..., utan det sätt på vilket den tjänsteman som gjorde konstaterandet tolkade dessa. Tjänstemannen använde nämligen den rapport som genererades genom programmet TachoScan Control utan att beakta de andra handlingarna som, om de hade begärts, skulle ha lett till slutsatsen att de perioder som registrerades i färdskrivarkortet avser några typer av transporter som är undantagna från

tillämpningen av bestämmelserna i artikel 13.1 b i förordning nr 561/2006. Vidare har klagandebolaget angett att den tjänsteman som gjorde konstaterandet jämförde en radie på 100 km med vägsträckan mellan de två ovannämnda orterna.

- 13 Vad beträffar den faktiska situationen, påpekar den hänskjutande domstolen att det av protokollet [utelämnas] framgår att den 2 september 2020 kl. 9.43, på distriktsväg 125 vid 16 km, i orten Bălan i distriktet Harghita, stoppades och kontrollerades en kombination av fordon bestående av ett fordon med registreringsnummer NT 89 YZO och en påhängsvagn med registreringsnummer NT 69 YZO, som användes av klagandebolaget på grundval av en bestyrkt kopia [utelämnas] av transporttillståndet, som kördes av föraren ... som utförde en vägtransport mot ersättning av varor (virke och andra trämaterial) i nationell trafik. Vid kontrollen konstaterades det, till följd av de granskningar som gjordes och analysen av de uppgifter som överförts från färdskrivarkortet som tillhör **[Orig. s. 3]** föraren, med hjälp av programmet TachoScan Control, att den maximala dagliga körtiden, som uppgår till 10 timmar när det är tillåtet att överskrida denna, hade överskridits med 5 timmar eller mer, vilket således innebar följande: under intervallet från kl. 05.15 den 17 augusti 2020 till kl. 19.23 den 18 juni 2020, genomförde föraren en körtid på 15 timmar och 56 minuter, jämfört med en maximal daglig körtid på 10 timmar, närmare bestämt ett överskridande med 5 timmar och 56 minuter. Detta berodde på att föraren under den aktuella tidsintervallen enligt lag skulle ha haft en dygnsvila på minst 9 timmar, men att den längsta viloperioden var endast 6 timmar och 48 minuter. På grund av detta ålades klagandebolaget en sanktionsavgift på 9 000 lei (eller 4 500 lei om den som gjorde sig skyldig till överträdelsen betalar beloppet inom 15 dagar). Vidare konstaterades det att den reducerade dygnsvilan hade minskat med 2 timmar eller mer, när en minskning av denna är möjlig ner till 9 timmar, vilket således innebar följande: den 25 augusti 2020, under tidsintervallet från kl. 00.54 till kl. 04.24, hade föraren ... en dygnsvila på endast 3 timmar och 30 minuter jämfört med en dygnsvila på minst 9 timmar som föraren skulle ha haft enligt lag, vilket gör att denna period minskade med 5 timmar och 30 minuter. På grund av detta ålades klagandebolaget en sanktionsavgift på 4 000 lei (eller 2 000 lei om den som gjorde sig skyldig till överträdelsen betalar beloppet inom 15 dagar).
- 14 Klagandens bolag är beläget i kommunen Pîpirig i distriktet Neamț.
- 15 Klaganden har till akten ingett 3 följesedlar (transport av virke), som avser en [leverans] den 17 augusti 2020, som utfördes inom radien för orten Târgu Neamț (en vägsträcka på cirka 30 km från den plats där företaget är beläget), en [leverans] den 25 maj 2020 från kommunen Pîpirig, i distriktet Neamț, till staden Rădăuți, i distriktet Suceava (en vägsträcka på cirka 120 km), och en [leverans] den 2 september 2020 från kommunen Sândominic, i distriktet Harghita, till kommunen Bogdănești, i distriktet Suceava (en vägsträcka på cirka 180 km).

Tillämpliga nationella bestämmelser. Relevant nationell rättspraxis

O. G. nr. 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 (regeringsdekret nr 37/2007 om fastställande av ramen för tillämpningen av bestämmelserna om körtider, raster och viloperioder för förare och om användning av systemen för registrering av förarnas verksamhet) har följande lydelse:

”Artikel 1

1) I detta dekret fastställs ramen för tillämpningen av bestämmelserna om körtider, raster och viloperioder för förare som utför sådana vägtransporter som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (nedan kallad förordning (EG) nr 561/2006), eller vägtransporter som omfattas av Europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR) (nedan kallad AETR-överenskommelsen).

2) I detta dekret fastställs ramen för tillämpningen av bestämmelserna om användning av systemen för registrering av körtider, raster och viloperioder för förare (nedan kallade färdskrivare eller digitala färdskrivare), såsom de definieras i bilaga nr I och i bilaga nr IB till rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter, med senare ändringar och tillägg.

3) I detta dekret fastställs ramen för tillämpningen av bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 [Orig. s. 4] om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet (nedan kallad förordning (EU) nr 165/2014).

...

Artikel 2

Sådana transporter som det hänvisas till i artikel 13.1 a–d, f–h och i–p i förordning (EG) nr 561/2006 är i Rumänien undantagna från tillämpningen av bestämmelserna i nämnda förordning.”

Skälen till att förhandsavgörande begärs

- 16 Vad beträffar den första frågan har den hänskjutande domstolen beslutat att vända sig till EU-domstolen, eftersom begreppet radie kan betyda den sträcka på vilken det utövas en verksamhet omkring dess medelpunkt. Vid en sådan tolkning får en transport inte överstiga en radie av högst 100 km från den plats där företaget är beläget, men fordonet kan ändå färdas mer än 100 km om vägsträckan inte har formen av en rät linje. En tolkning i enlighet med andan i förordning nr 561/2006 skulle dock innebära att begreppet radie i själva verket ska syfta på den sträcka som fordonet faktiskt har tillryggalagt (vägsträcka), eftersom förordningen eftersträvar att förbättra de sociala förhållandena för de arbetstagare som förordningen är tillämplig på, och att förbättra trafiksäkerheten i allmänhet. Dessa mål kan inte uppnås om begreppet radie i den mening som avses i artikel 13.1 b skulle syfta på transporter som utförs inom en cirkel med en radie på 100 km med den plats där företaget är beläget som medelpunkt, eftersom det i praktiken skulle kunna utföras transporter på en mycket längre vägsträcka, utan att lämna denna cirkel, beroende på vilken delsträcka man kör.
- 17 Förvirringen kring reglerna förstärks av de andra hänvisningarna till sträckan i förordningen, nämligen följande:
- I skäl 24 i ingressen hänvisas det till [uttrycket] **inte överstiger 50 kilometer**. I det fallet står det klart vad unionslagstiftarens avsikt är, eftersom det rör sig om en vägsträcka.
 - Artikel 3 a avser fordon som används för persontransporter i linjetrafik, **om linjens längd inte överstiger 50 kilometer**.
 - I artikel 3 f hänvisas det till specialfordon för bärgning som används **inom en radie av 100 km från den ort där fordonet är stationerat**.
 - I artikel 5.2 a [anges följande]: [utelämnas] vid vägtransporter som utförs inom en medlemsstat inom en radie av 50 km från den ort där fordonet är stationerat, inbegripet kommuner vars centrum är belägna inom denna radie.
 - I artikel 16.1 b hänvisas det till internationell linjetrafik för persontransporter, där linjelängden är högst 100 km och slutstationerna är belägna högst 50 km fågelvägen från en gräns mellan två medlemsstater.
- 18 Lagstiftaren har således gjort klara hänvisningar i formuleringen av skäl 24 i ingressen och i formuleringen av artikel 3 a [utelämnas] till linjen (det vill säga vägsträckan som fordonet faktiskt tillryggalägger), och i artikel 16.1 b [utelämnas] till den omständigheten att de två slutstationerna ska vara belägna högst 50 km fågelvägen från en gräns och till den omständigheten att linjelängden inte får överstiga 100 km. I de andra situationerna anser däremot lagstiftaren att begreppet radie, enligt en strikt bokstavlig tolkning, skulle innebära att förordningens bestämmelser inte är tillämpliga, oavsett den sträcka som en förare har

tillryggalagt och den tid det tar att utföra en transport, vilket enligt den hänskjutande domstolen strider mot syftet med bestämmelserna.

- 19 Tvisten mellan parterna är avhängig av lösningen på ovannämnda rättsliga problemställning, eftersom det är möjligt att de transporter som klagandebolaget har hävdat att det har utfört med stöd av de ingivna handlingarna inte **[Orig. s. 5]** överskrider cirkeln med en radie på 100 km med den plats där klagandens företag är beläget som medelpunkt, även om den sträcka som fordonet faktiskt har tillryggalagt kan överstiga 100 km i fråga om vissa transporter.
- 20 Vad beträffar den andra frågan, är den motiverad av den omständigheten att förordning nr 561/2006 innehåller bestämmelser som hänvisar inte bara till dygnsvila, utan även till veckovila. I ett sammanhang där den situation som avses i artikel 13.1 b i förordning nr 561/2006 undantas från tillämpningen av den aktuella förordningen genom en nationell bestämmelse och med hänsyn till den omständigheten att det utförs sådana transporter som föreskrivs i nämnda bestämmelse, däribland vissa transporter som sker inom en radie av högst 100 km från den plats där företaget är beläget och vissa transporter som överskrider denna radie, uppkommer frågan huruvida förordningen kan tillämpas endast med avseende på de sistnämnda transportererna. I praktiken är det inte otänkbart att det är möjligt att göra en uppdelad tillämpning av förordningen enbart för de dagar då det utförs den typen av transporter med avseende på tiden för veckovila, men en sådan uppdelad tillämpning skulle dock göra det omöjligt att kontrollera veckoviloperioderna. Undantaget i artikel 13.1 b i förordning nr 561/2006 borde därför snarare tolkas så, att det företag som vanligtvis utför transportverksamhet utan att överskrida en radie på 100 km är undantaget från tillämpningen av förordningen även i fråga om utförda transporter som överskrider denna radie, eller tolkas så, att det faktum att det har utförts åtminstone några transporter som överskrider den aktuella radien automatiskt medför att förordningen ska tillämpas på samtliga transporter som det aktuella företaget har utfört.
- 21 Även om de aktuella överträdelserna i förevarande fall avser underlåtenheten att iaktta den dagliga körtiden och perioderna av dygnsvila, har svaret på den fråga som ställs betydelse för utgången i [det nationella] målet, eftersom det skulle innebära ett erkännande av att klagandebolaget är oskyldigt, om samtliga transporter som har utförts i detta fall helt utesluts från tillämpningen av förordningen, även om vissa av dessa har utförts utanför en radie på 100 km.