

Sag C-13/21**Anmodning om præjudiciel afgørelse****Dato for indlevering:**

4. januar 2021

Forelæggende ret:

Judecătoria Miercurea Ciuc (Rumænien)

Afgørelse af:

10. november 2020

Sagsøger:

Pricoforest SRL

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

[Udelades]

JUDECĂTORIA MIERCUREA-CIUC (retten i første instans i Miercurea-Ciuc)

[Udelades]

ANMODNING OM PRÆJUDICIEL AFGØRELSE

I henhold til artikel 267 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) anmoder Judecătoria Miercurea-Ciuc (retten i første instans i Miercurea-Ciuc, Rumænien) af egen drift [udelades]

DEN EUROPÆISKE UNIONS DOMSTOL

om at besvare følgende præjudicielle spørgsmål vedrørende fortolkningen af artikel 13, stk. 1, litra b), i forordning nr. 561/2006, fordi en afgørelse herom er hensigtsmæssig for at kunne løse den nationale tvist [udelades].

1. Skal begrebet »radius af 100 km« i artikel 13, stk. 1, litra b), i forordning nr. 561/2006 fortolkes således, at afstanden i fugleflugtslinje mellem

virksomhedens hjemsted og destinationen skal være mindre end 100 km, eller således at køretøjets reelt tilbagelagte vejstrækning skal være mindre end 100 km?

2. Skal bestemmelserne i artikel 13, stk. 1, litra b), i forordning nr. 561/2006 fortolkes således, at udførelsen inden for en måned af transportopgaver henhørende til den i denne bestemmelse omhandlede kategori, hvoraf nogle udføres inden for en radius af 100 km fra virksomhedens hjemsted og andre ved overskridelse af denne radius, med hensyn til undtagelsen af den i artikel 13, stk. 1, litra b), i forordning nr. 561/2006 omhandlede situation fra anvendelsen af denne forordning gennem en national bestemmelse indebærer, at denne undtagelse omfatter alle de berørte transportopgaver, kun transportopgaver udført [uden] [...] overskridelse af radiussen af 100 km eller ingen af dem?

Twistens genstand. Relevante faktiske omstændigheder

- 1 Ved **stævning** indgået til Judecătoria Miercurea-Ciuc (retten i første instans i Miercurea-Ciuc) den 25. september 2020 har Pricoforest SRL anlagt sag mod Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (den nationale tilsynsmyndighed for kontrol af landevejstransport) (plângere contravențională) til prøvelse af en rapport, idet selskabet har nedlagt påstand om, at rapporten[udelades] annulleres, og subsidiært om, at den pålagte bøde erstattes med en advarsel.
- 2 Det fremgår af begrundelsen for stævningen, at den kombination af køretøjer, som sagsøgeren benytter til transport af træ og træagtigt materiale, bestående i motorkøretøjet med registreringsnummer NT 89 YZO og sættevognen med registreringsnummer NT 69 YZO, der var ført af [...], blev stoppet den 2. september 2020, kl. 9.43, ved km 16 på distriktsvej 125, af et kontrolteam fra den nationale tilsynsmyndighed for kontrol af landevejstransport, der anmodede [føreren] om at fremvise fartskriverkortet. Efterfølgende blev sagsøgeren tilsendt den anfægtede rapport, hvormed sagsøgeren blev pålagt en bøde som følge af, at den maksimale daglige køretid var blevet overskredet med 5 timer og 56 minutter i perioden fra den 17. til den 18. august 2020, og at den daglige hviletid var blevet nedsat med mere end to timer den 25. august 2020.

[Org. s. 2]

- 3 Sagsøgeren har gjort gældende, at 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 fastsættelse af rammerne for anvendelsen af reglerne om køretid, pauser og hviletid for førere af motorkøretøjer og om anvendelsen af fartskrivere) alene finder anvendelse på førere, der udfører vejtransport, som er genstand for forordning nr. 561/2006, og at transport, der udføres ved hjælp af køretøjer, som skovbrugsvirksomheder anvender eller lejer uden fører til som led i deres egen erhvervmæssige virksomhed at udføre godstransport inden for en radius af 100 km fra

virksomhedens hjemsted, ifølge denne forordning undtages fra dens bestemmelser, samt at en lignende bestemmelse også findes i den nationale lovgivning.

- 4 Subsidiært har sagsøgeren nedlagt påstand om, at bøden erstattes med en advarsel.
- 5 På det retlige plan har sagsøgeren påberåbt sig de ovennævnte retsakter.
- 6 Som bevismateriale har sagsøgeren fremlagt den anfægtede rapport og andre dokumenter samt anmodet om høring af et vidne.
- 7 I **svarskriftet** har sagsøgte, Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, nedlagt påstand om, at søgsmålet forkastes, og at den anfægtede rapport stadfæstes, idet den er lovlig og grundet.
- 8 I sin begrundelse har sagsøgte i det væsentlige gjort gældende, at sagsøgeren begik lovovertrædelsen i form af overskridelse med fem timer eller mere af den maksimale daglige køretid på ti timer samt lovovertrædelsen i form af nedsættelsen med to timer eller mere af den reducerede daglige minimumshviletid. Sagsøgte har tilføjet, at den konstaterende politiagent beskrev det forhold, som udgør en lovovertrædelse, ved angivelse af alle omstændigheder, som kan tjene til at vurdere alvoren af forholdet; sagsøgte har også anført, at der for den udarbejdede rapport gælder en formodning om lovlighed og rigtighed, samt at manglende iagttagelse af køre- og hviletid indebærer en stor samfundsfare, idet dette udgør en fare for færdselssikkerheden og for de øvrige trafikanter, eftersom træthed og manglende hvile er de hyppigste årsager til trafikulykker.
- 9 På det retlige plan har sagsøgte henvist til forordning (EF) nr. 561/2006, aførelse 2009/959/EU, H. G. (Hotărârea Guvernului, regeringsbeslutning) nr. 1088/2011, O. G. nr. 26/2011, O. G. nr. 37/2007, OMTI (Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii, transport- og infrastrukturministerens dekret) nr. 980/2011, O. G. nr. 27/2011, forordning (EF) nr. 1071/2009, forordning (EF) nr. 1072/2009 og forordning (EF) nr. 1073/2009.
- 10 Som bevismateriale har sagsøgte fremlagt skriftlig dokumentation og fotografier.
- 11 I sit **skriftlige indlæg** af 6. november 2020 har sagsøgte præciseret, at undtagelsen i artikel 13, stk. 1, litra b), i forordning (EF) nr. 561/2006 vedrører transport, der udelukkende udføres inden for en radius af 100 km fra virksomhedens hjemsted, som er beliggende i landsbyen Pitiligeni i Neamț-distriktet, og at køretøjet blev stoppet med henblik på kontrol i byen Bălan i Harghita-distriktet, som ligger 130 km fra virksomhedens hjemsted.
- 12 Sagsøgeren har i sin **replik** anført, at sagsøgeren ikke bestrider optagelserne på fartskriverkortet benyttet af føreren [...], men derimod hvorledes den konstaterende politiagent fortolkede dem, fordi denne agent benyttede den af programmet TachoScan Control genererede rapport uden at tage hensyn til de øvrige dokumenter, der – såfremt der var blevet anmodet herom – ville have ført

til den slutning, at de på fartskriverkortet optegnede perioder vedrørte visse typer af transport, som er undtaget fra anvendelsen af bestemmelserne i artikel 13, stk. 1, litra b), i forordning nr. 561/2006. Sagsøgeren har også præciseret, at den konstaterende politiagent sidestillede radiussen af 100 km med afstanden mellem de to ovennævnte steder.

- 13 For så vidt angår de faktiske omstændigheder har den forelæggende ret anført, at det fremgår af rapporten [udelades], at den 2. september 2020, kl. 9.43, ved km 16 på distriktsvej 125, i landsbyen Bălan i Harghita-distriktet, blev en kombination af køretøjer stoppet og kontrolleret på vejen, hvilken bestod af motorkøretøjet med registreringsnummer NT 89 YZO og sættevognen med registreringsnummer NT 69 YZO, som sagsøgeren benytter på grundlag af en bekræftet genpart af [udelades] transporttilladelsen, og som var ført af [...] som et led i vejtransport af gods (træ og træagtigt materiale) mod betaling i indenlandsk trafik. På tidspunktet for kontrollen blev det konstateret på grundlag af de udførte undersøgelser og analysen af de oplysninger, som var optaget på førerens fartskriverkort, **[org. s. 3]** ved hjælp af programmet TachoScan Control, at den maksimale daglige køretid på ti timer var blevet overskredet med fem timer eller mere i det tidsinterval, hvor en sådan overskridelse er tilladt, og konkret havde føreren, i tidsintervallet fra kl. 05.15 den 17. august 2020 til kl. 19.23 den 18. august 2020 kørt i 15 timer og 56 minutter, i stedet for den maksimale daglige køretid på ti timer, nærmere bestemt en overskridelse på 5 timer og 56 minutter. Denne omstændighed skyldes, at føreren i det vurderede tidsinterval i henhold til loven skulle tilbagelægge en daglig minimumshviletid på ni timer, mens den længste hviletid kun var på 6 timer og 48 minutter. For dette forhold blev sagsøgeren pålagt en bøde på 9 000 lei (eller 4 500 lei, hvis overtræderen betaler beløbet inden for 15 dage). Endvidere blev det konstateret, at den reducerede daglige hviletid var blevet nedsat med to timer eller mere, når det er tilladt at nedsætte denne hviletid til ni timer, og konkret havde føreren den 25. august 2020 [...] i tidsintervallet fra kl. 00.54 til kl. 04.24 en daglig hviletid på blot 3 timer og 30 minutter, i stedet for den lovbestemte daglige minimumshviletid på ni timer, således at den sidstnævnte tid var blevet nedsat med 5 timer og 30 minutter. For dette forhold blev sagsøgeren pålagt en bøde på 4 000 lei (eller 2 000 lei, hvis overtræderen betaler beløbet inden for 15 dage).
- 14 Sagsøgeren har hjemsted i Pipirig-kommunen i Neamț-distriktet.
- 15 Sagsøgeren har til sagsakterne indgivet tre fragsedler (transport af træ) vedrørende en levering udført den 17. august 2020 i nærheden af landsbyen Târgu Neamț (vejafstand på ca. 30 km fra hjemstedet), en levering udført den 25. maj 2020 fra Pipirig-kommunen i Neamț-distriktet til byen Rădăuți i Suceava-distriktet (vejafstand på ca. 120 km) og en levering udført den 2. september 2020 fra Sândominic-kommunen i Harghita-distriktet til Bogdănești-kommunen i Suceava-distriktet (vejafstand på ca. 180 km).

Relevante nationale bestemmelser. Relevant national retspraksis

O. G. 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 fastsættelse af rammerne for anvendelsen af reglerne om køretid, pauser og hviletid for førere af motorkøretøjer og om anvendelsen af fartskrivere):

»Artikel 1

(1) Dette dekret fastsætter rammerne for anvendelsen af reglerne om køretid, pauser og hviletid for førere, der udfører vejtransport, som er genstand for Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85, herefter benævnt forordning (EF) nr. 561/2006, eller vejtransport, som er genstand for Den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (AETR), herefter benævnt AETR-overenskomsten.

(2) Dette dekret fastsætter rammerne for anvendelsen af reglerne om brug af systemer til optegnelse af køretid, pauser og hviletid for førere, herefter benævnt fartskrivere eller digitale fartskrivere, som defineret i bilag I og bilag I B i Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport, med senere ændringer og tilføjelser.

(3) Dette dekret fastsætter rammerne for anvendelsen af bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 [org. s. 4] om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport, herefter benævnt forordning (EU) nr. 165/2014.

[...]

Artikel 2

De transportopgaver, der er omhandlet i artikel 13, stk. 1, litra a)-d), f)-h) og i)-p), i forordning (EF) nr. 561/2006, undtages i Rumænien fra anvendelsen af bestemmelserne i den nævnte forordning.«

Begrundelserne for forelæggelse af de præjudicielle spørgsmål

- 16 Vedrørende det første spørgsmål har den forelæggende ret besluttet at anmode Domstolen om en præjudiciel afgørelse, fordi radiusbegrebet kan henvise til den afstand, inden for hvilken en handling udføres omkring det centrum, hvori den

starter. Hvis begrebet fortolkes i denne retning, kan en transportopgave ganske vist udføres inden for en radius af 100 km fra virksomhedens hjemsted, men køretøjet kan alligevel tilbagelægge mere end 100 km, hvis ruten ikke svarer til fugleflugtslinjen. En fortolkning i henhold til ånden i forordning nr. 561/2006 ville derimod indebære, at radiusbegrebet faktisk skal tage udgangspunkt i køretøjets reelt tilbagelagte vejstrækning (vejafstand), eftersom hensigten med forordningen er at forbedre de sociale betingelser for de arbejdstagere, den omfatter, samt at forbedre den generelle trafiksikkerhed. Disse formål kan ikke nås, såfremt radiusbegrebet i artikel 13, stk. 1), litra b), henviser til transport, der udføres inden for en cirkel med en radius af 100 km fra virksomhedens hjemsted, fordi der i så fald konkret kan gennemføres transportopgaver med en betydeligt større vejafstand, uden at denne cirkel forlades, afhængigt af hvilket rutesegment der benyttes.

- 17 Uklarheden i lovgivningen fremhæves af de øvrige henvisninger til afstand i forordningen:
- 24. betragtning henviser til [vendingen] **en strækning, der ikke overstiger 50 km**; i dette tilfælde er EU-lovgivers hensigt klar i den forstand, at det drejer sig om en vejafstand.
 - Artikel 3, litra a), omhandler køretøjer, der benyttes til rutekørsel med personer, såfremt **rutens længde ikke overstiger 50 km**.
 - Artikel 3, litra f), henviser til specialkøretøjer til vejhjælp **inden for en radius af 100 km fra deres hjemsted**.
 - Artikel 5, stk. 2, litra a), [anfører]: [Udelades] vejtransporten udføres inden for én medlemsstat i en radius af 50 km fra køretøjets hjemsted, herunder i de kommuner, hvis centrum ligger inden for denne radius.
 - Artikel 16, stk. 1, litra b), omhandler international rutekørsel med personer, såfremt rutens endestationer ligger inden for en afstand af 50 km i fugleflugtslinje fra en grænse mellem to medlemsstater, og rutens længde ikke overstiger 100 km.
- 18 Således benytter lovgiver klare henvisninger i formuleringen af 24. betragtning og af artikel 3, litra a), [udelades] til ruten (dvs. vejafstanden, køretøjets reelt tilbagelagte vejstrækning) samt i formuleringen af artikel 16, stk. 1, litra b), [udelades] til den omstændighed, at de to pågældende endestationer skal ligge inden for en afstand af 50 km i fugleflugtslinje, og at rutens længde ikke må overstige 100 km. Derimod henviser lovgiver i de øvrige situationer til et radiusbegreb, der ved en streng ordret fortolkning ville bevirke, at forordningens bestemmelser ikke finder anvendelse uafhængigt af førerens tilbagelagte vejstrækning og den nødvendige tid til udførelse af en transportopgave, hvilket efter den forelæggende rets opfattelse ikke svarer til formålet med reguleringen.

- 19 Bilæggelsen af tvisten mellem parterne afhænger af løsningen af dette retlige spørgsmål, fordi de transportopgaver, som sagsøgeren har gjort gældende at have udført på grundlag af de fremlagte dokumenter, muligvis ikke [org. s. 5] overskrider en cirkel med en radius af 100 km med sagsøgerens hjemsted i centrum, men køretøjets reelt tilbagelagte vejstrækning med hensyn til nogle transportopgaver alligevel kan overskride 100 km.
- 20 Det andet spørgsmål er begrundet med, at forordning nr. 561/2006 indeholder bestemmelser, som ikke alene henviser til daglig hviletid, men også til ugentlig hviletid. Med hensyn til undtagelsen af den i artikel 13, stk. 1, litra b), i forordning nr. 561/2006 omhandlede situation fra anvendelsen af denne forordning gennem en national bestemmelse for så vidt angår udførelse af transportopgaver henhørende under den i denne bestemmelse omhandlede kategori, hvoraf nogle inden for en radius af 100 km fra virksomhedens hjemsted og andre ved overskridelse af denne radius, rejses spørgsmålet om, hvorvidt forordningen kun kan finde anvendelse på sidstnævnte. Konkret er det ikke utænkeligt, at forordningen kan anvendes delvist, navnlig kun med hensyn til daglig hviletid på de dage, hvor de omhandlede typer af transport udføres, men en sådan form for delvis anvendelse ville gøre det umuligt at føre tilsyn med de ugentlige hviletider. Undtagelsen i artikel 13, stk. 1, litra b), i forordning nr. 561/2006 burde derfor snarere fortolkes enten således, at den virksomhed, som sædvanligvis udfører transportopgaver uden at overskride radiussen af 100 km, er undtaget fra anvendelsen af forordningen selv med hensyn til transportopgaver udført ved overskridelse af denne radius, eller således, at udførelse af blot nogle transportopgaver ved overskridelse af denne radius automatisk bevirker, at forordningen finder anvendelse på alle transportopgaver udført af den pågældende virksomhed.
- 21 Selv om de vurderede overtrædelser vedrører manglende iagttagelse af den daglige køretid og den daglige hviletid, er løsningen af det formulerede spørgsmål afgørende for udfaldet af den foreliggende [nationale] sag, fordi en fuldstændig undtagelse af alle de i den konkrete situation udførte transportopgaver fra anvendelsen af forordningen, selv om nogle heraf blev udført ved overskridelse af radiussen af 100 km, ville medføre, at sagsøgeren skal frikendes.