

**Zadeva C-519/21**

**Predlog za sprejetje predhodne odločbe**

**Datum vložitve:**

4. januar 2021

**Predložitveno sodišče:**

Judecătoria Miercurea Ciuc (Romunija)

**Datum predložitvene odločbe:**

10. november 2020

**Tožeča stranka:**

Pricoforest SRL

**Tožena stranka:**

Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier  
(ISCTR)

---

[...] (ni prevedeno)

**JUDECĂTORIA MIERCUREA-CIUC**

[...] (ni prevedeno)

**PREDLOG ZA SPREJETJE PREDHODNE ODLOČBE**

Judecătoria Miercurea-Ciuc (prvostopenjsko sodišče v Miercurea-Ciucu, Romunija) [...] (ni prevedeno) na podlagi člena 267 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU)

**SODIŠČE EVROPSKE UNIJE**

po uradni dolžnosti prosi, naj odgovori na naslednja vprašanja za predhodno odločanje v zvezi z razlago člena 13(1)(b) Uredbe št. 561/2006, ker je odločitev glede tega potrebna za rešitev spora o glavni stvari [...] (ni prevedeno).

**1.** Ali je treba pojem „območje s polmerom 100 km“ iz člena 13(1)(b) Uredbe št. 561/2006 razlagati tako, da mora biti ravna črta, zarisana na zemljevidu od

kraja, v katerem je podjetje, do namembnega kraja krajša od 100 km, ali tako, da mora biti razdalja, ki jo dejansko prevozi vozilo, krajša od 100 km?

2. Ali je treba določbe člena 13(1)(b) Uredbe št. 561/2006 razlagati tako, da opravljanje prevozov, ki so predvideni v zgoraj navedeni določbi, od katerih se nekateri opravljajo na območju s polmerom 100 km od kraja, v katerem je podjetje, drugi pa to območje presegajo, v obdobju enega meseca v okviru izvzeta okolščin iz člena 13(1)(b) Uredbe št. 561/2006 iz uporabe obravnavane uredbe z nacionalno določbo zahteva, da se iz uporabe uredbe izvzamejo vsi zadevni prevozi, samo prevozi, pri opravi katerih [ni] bilo preseženo območje s polmerom 100 km, ali nobeden od teh?

### **Predmet spora. Upoštevana dejstva**

- 1 Z **vlogo**, vpisano pri Judecătoria Miercurea-Ciuc (prvostopenjsko sodišče v Miercurea-Ciucu) dne 25. septembra 2020, je družba Pricoforest SRL zoper Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (državni inšpektorat za nadzor cestnega prometa) vložila tožbo (plângere contravențională) zoper zapisnik [...] (ni prevedeno), s katero je predlagala razveljavitev tega zapisnika ali, podredno, nadomestitev denarne kazni s pisnim opominom.
- 2 V obrazložitvi je navedla, da je 2. septembra 2020 ob 9.43 na 16. kilometru okrajne ceste 125 ekipa državnega inšpektorata za nadzor cestnega prometa ustavila kombinacijo vozil, ki jih je uporabljala tožeča stranka za prevoz lesa in lesne mase, ki sta jo sestavljali vozilo z registrsko številko NT 89 YZO in polpriklopnik z registrsko številko NT 69 YZO in ki jo je vozil [...], in od [voznika] zahtevala predložitev tahografa. Nato je bil na sedež tožeče stranke poslan sporni zapisnik, s katerim je bila tožeči stranki naložena denarna kazen, ker je za 5 ur in 56 minut prekoračila najdaljši dovoljeni dnevni čas vožnje v obdobju od 17. do 18. avgusta 2020 in ker je 25. avgusta 2020 za več kot dve uri skrajšala dnevni čas počitka.
- 3 Tožeča stranka je navedla, da se 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) (uredba vlade št. 37/2007 o določitvi okvira za izvajanje predpisov o času vožnje, odmorih in času počitka voznikov ter za uporabo sistemov registracije dejavnosti voznikov) uporablja samo za voznike, ki opravljajo prevoz po cesti in so zajeti z Uredbo št. 561/2006, in da zadnjenaavedena uredba določa, da so iz uporabe njenih določb izvzeti prevozi z vozili, ki jih uporabljajo ali najemajo brez voznika gozdarska podjetja za prevažanje blaga v okviru lastne podjetniške dejavnosti znotraj območja s polmerom 100 km od kraja, v katerem je podjetje, to določbo pa vsebuje tudi nacionalno pravo.

- 4 Podredno je tožeča stranka predlagala nadomestitev denarne kazni s pisnim opominom.
- 5 Pri tem se je sklicevala na prej navedene pravne akte.
- 6 Kot dokazno gradivo je predložila sporni zapisnik in drugo dokumentacijo ter predlagala zaslišanje priče.
- 7 Tožena stranka, Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (državni inšpektorat za nadzor cestnega prometa), je vložila **odgovor na tožbo**, s katero je predlagala zavrnitev tožbe in potrditev spornega zapisnika kot zakonitega in utemeljenega.
- 8 V obrazložitvi je v bistvu navedla, da sta kršitvi tožeče stranke prekoračitev najdaljšega dnevnega časa vožnje, ki je 10 ur, za pet ur ali več, in skrajšanje najkrajšega časa dnevnega počitka za dve uri ali več. Navedla je tudi, da je uradnik, ki je podal to ugotovitev, opisal dejstvo, ki je pomenilo kršitev, in navedel vse okoliščine, ki so lahko v pomoč pri oceni resnosti dejanja; tožena stranka je tudi navedla, da za pripravljeni zapisnik velja domneva zakonitosti in resničnosti ter da je nespoštovanje časa vožnje in časa počitka družbeno zelo nevarno dejanje, ker ogroža varnost prometa in drugih udeležencev v prometu, saj sta utrujenost in pomanjkanje počitka glavna razloga prometnih nesreč.
- 9 S pravnega vidika se je sklicevala na Uredbo (ES) št. 561/2006, Sklep 2009/959/EU, H. G. (Hotărârea Guvernului, sklep vlade) št. 1088/2011, O. G. št. 26/2011, O. G. št. 37/2007, OMTI (Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii, odlok Ministrstva za promet in infrastrukturo) št. 980/2011, O. G. št. 27/2011, Uredbo (ES) št. 1071/2009, Uredbo (ES) št. 1072/2009 in Uredbo (ES) št. 1073/2009.
- 10 Kot dokazno gradivo je predložila pisno dokumentacijo in fotografije.
- 11 Tožena stranka je 6. novembra 2020 predložila **pisna stališča**, v katerih je pojasnila, da se izjema iz člena 13(1)(b) Uredbe (ES) št. 561/2006 nanaša na prevoze, opravljene strogo v območju s polmerom 100 km od kraja, v katerem je podjetje, ki se nahaja v kraju Pitiligeni v okrožju Neamț, vozilo pa je bilo zaradi pregleda ustavljeno v mestu Bălan v okrožju Harghita, ki se nahaja 130 km od kraja, v katerem je podjetje.
- 12 Tožeča stranka je vložila **odgovor**, v katerem je navedla, da ne prereka zapiskov tahografa, ki ga je uporabljal voznik [...], ampak načinu, kako je uradnik te ugotovljene kršitve razlagal, ker je uporabil poročilo, ustvarjeno s programom TachoScan Control, ne da bi upošteval drugo dokumentacijo, na podlagi katere bi, če bi jo zahteval, zaključil, da se obdobja, registrirana s tahografom, nanašajo na nekatere vrste prevoza, ki so oproščene uporabe določb člena 13(1)(b) Uredbe št. 561/2006. Pojasnila je tudi, da je uradnik, ki je ugotovil kršitev, območje s polmerom 100 km od kraja, v katerem je podjetje, meril z razdaljo med zgoraj navedenima krajema po cesti.

- 13 Predložitveno sodišče glede dejanskega stanja ugotavlja, da iz zapisnika [...] (ni prevedeno) izhaja, da je bil 2. septembra 2020 ob 9.43 na 16. kilometru okrajne ceste 125, v kraju Bălan v okrožju Harghita izveden nadzor prometa glede kombinacije vozil, sestavljene iz vlečnega vozila z registrsko številko NT 89 YZO in polpriklopnika z registrsko številko NT 69 YZO, ki jo je uporabljala tožeča stranka na podlagi overjene kopije [...] (ni prevedeno) dovoljenja za prevoz, ki jo je vozil [...], ki je opravljal cestni prevoz blaga proti plačilu (lesa in lesne mase) v nacionalnem prometu. Ob pregledu je bilo po opravljenih preverjanjih in analizi podatkov, prejetih iz tahografa, ki pripada vozniku, s pomočjo programa TachoScan Control ugotovljeno, da je bil, ko je dovoljena prekoračitev, najdaljši dovoljeni dnevni čas vožnje, ki je 10 ur, presežen za pet ur ali več, in sicer je voznik v času od 5.15 17. avgusta 2020 do 19.23 18. [avgusta] 2020 opravil 15 ur in 56 minut vožnje, medtem kot je najdaljši dovoljeni dnevni čas vožnje 10 ur, kar pomeni, da je ta čas presegel za pet ur in 56 minut. Ta okoliščina je posledica tega, da bi moral imeti voznik v zadevnem časovnem intervalu po zakonu dnevni čas počitka vsaj devet ur, vendar pa je bil najdaljši čas samo šest ur in 48 minut. Zaradi tega je bila tožeči stranki naložena denarna kazen v višini 9000 lejev (ali 4500 lejev, če kršitelj plača kazen v roku 15 dni). Ugotovljeno je bilo tudi, da je bil skrajšani dnevni čas počitka skrajšan za dve uri ali več, medtem ko je mogoče skrajšanje do devet ur, in sicer: dne 25. avgusta 2020, v času od 00.54 do 04.24 je imel voznik [...] dnevni čas počitka samo tri ure in 30 minut, medtem ko bi moral imeti po zakonu vsaj devet ur počitka, tako da je ta zadnji čas počitka skrajšal za pet ur in 30 minut. Zaradi tega je bila tožeči stranki naložena denarna kazen v višini 4000 lejev (ali 2000 lejev, če kršitelj plača kazen v roku 15 dni).
- 14 Sedež tožeče družbe je v občini Pipirig v okrožju Neamț.
- 15 Tožeča stranka je v spis vložila 3 dobavnice (prevoz lesa), eno [dobavo] z datumom 17. avgusta 2020, opravljeno na območju kraja Târgu Neamț (oddaljenega približno 30 km od sedeža po cesti), eno z datumom 25. maja 2020 iz občine Pipirig v okrožju Neamț v mesto Rădăuți, v okrožju Suceava (razdalja približno 120 km po cesti), in eno z datumom 2. septembra 2020 iz občine Sândominic v okrožju Harghita v občino Bogdănești v okrožju Suceava (razdalja približno 180 km po cesti).

### **Nacionalne določbe, ki se uporabljajo. Upoštevena nacionalna sodna praksa**

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 (uredba vlade št. 37/2007, o določitvi okvira za izvajanje predpisov o času vožnje, odmorih in času počitka voznikov ter za uporabo sistemov registracije dejavnosti voznikov):

„Člen 1

(1) V tej uredbi je določen okvir uporabe pravil o času vožnje, odmorih in počitku voznikov, ki opravljajo cestni prevoz iz Uredbe Evropskega parlamenta in

Sveta (ES) št. 561/2006 z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 (v nadaljevanju: Uredba (ES) št. 561/2006), ali cestni prevoz, ki je predmet Evropskega sporazuma o delu posadk vozil, ki opravljajo mednarodne cestne prevoze (AETR) (v nadaljevanju: Sporazum AETR).

(2) V tej uredbi je določen okvir uporabe pravil o uporabi sistemov za registracijo časa vožnje, odmorov in počitka voznikov, v nadaljevanju tahografov ali digitalnih tahografov, kot je opredeljeno v Prilogi št. I in v Prilogi št. IB Uredbe Sveta (EGS) št. 3821/85 z dne 20. decembra 1985 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem promet, s poznejšimi spremembami in dopolnitvami.

(3) V teh uredbi je določen okvir uporabe določb Uredbe (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. februarja 2014 o tahografih v cestnem promet, razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3821/85 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem promet in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom (v nadaljevanju: Uredba (EU) št. 165/2014).

[...]

Člen 2

**Prevozi iz člena 13(1)(a)–(d), (f)–(h) in (i)–(p) Uredbe (ES) št. 561/2006 so na ozemlju Romunije izvzeti iz uporabe določb zgoraj navedene uredbe“.**

**Razlogi, iz katerih je predložitveno sodišče vložilo predlog za sprejetje predhodne odločbe**

- 16 Predložitveno sodišče se je odločilo, da Sodišču postavi prvo vprašanje za predhodno odločanje, ker lahko pojem „območje s polmerom“ pomeni razdaljo, do katere poteka dejavnost okoli središča, iz katerega izhaja. Če se razlaga tako, prevoz ne sme presehati območja s polmerom 100 km od kraja, kjer je podjetje, vozilo pa lahko kljub temu prevozi več kot 100 km, če pot ne poteka v ravni črti. Razlaga v duhu Uredbe št. 561/2006 pa bi pomenila, da se mora pojem „območje s polmerom“ dejansko nanašati na razdaljo, ki jo dejansko prevozi vozilo (razdalja po cesti), ker si ta uredba prizadeva izboljšati socialne razmere za delavce, za katere se uporablja, in izboljšati prometno varnost na splošno. Teh ciljev ni mogoče doseči, če bi se pojem „območje s polmerom“ v smislu člena 13(1)(b) nanašal na prevoze, opravljene v krogu s polmerom 100 km, s središčem v kraju, kjer je podjetje, ker bi se dejansko lahko opravljali prevozi, katerih razdalja po cesti bi bila precej daljša, vendar bi ostajali znotraj tega kroga, glede na odsek poti, po kateri se vozi.
- 17 Nejasnost ureditve kažejo tudi druge navedbe razdalje v uredbi:

- v uvodni izjavi 24 + je navedeno, **če linija ni daljša od 50 km**; v tem primeru je namen evropskega zakonodajalca jasen, saj gre za razdaljo po cesti;
  - člen 3(a) se nanaša na vozila za prevoz potnikov v linijskih prevozi, **če linija ni daljša od 50 km**;
  - člen 3(f) se nanaša na vozila, ki so specializirana za vleko vozil v okvari in delujejo **v oddaljenosti 100 km od svoje baze**;
  - člen 5(2)(a) [določa]: [...] (ni prevedeno) se prevoz po cesti opravlja znotraj območja ene države članice znotraj polmera 50 km od kraja, kjer je vozilo bazirano, vključno z lokalnimi upravnimi območji, katerih središče je znotraj tega polmera;
  - člen 16(1)(b) se nanaša na mednarodne linijske prevoze potnikov, katerih končne postaje so do 50 km zračne črte oddaljene od meje med dvema državama članicama in katerih dolžina linije ne presega 100 km.
- 18 Zakonodajalec se torej v ubeseditvi uvodne izjave 24 in v ubeseditvi člena 3(a) [...] (ni prevedeno) jasno sklicuje na linijo (torej na razdaljo po cesti, ki jo vozilo dejansko prevozi), v členu 16(1)(b) [...] (ni prevedeno) pa na to, da mora biti razdalja v zračni črti med končnima postajama največ 50 km, in na to, da dolžina linije ne sme presegati 100 km. Nasprotno pa je v drugih primerih, kjer je videti, da če bi pojem območje s polmerom razlagali strogo dobesedno, se določbe uredbe ne bi uporabljale ne glede na čas vožnje in razdaljo, ki jo prevozi voznik, kar po mnenju predložitvenega sodišča ni namen ureditve.
- 19 Odločitev v sporu med strankama je odvisna od razrešitve zgoraj navedene pravne problematike, ker je mogoče, da prevozi, ki jih je tožeča stranka po lastnih navedbah opravila na podlagi predložene dokumentacije, ne presegajo območja s polmerom 100 km, kjer je v središču kraj, kjer je tožeča stranka, vendar pa dejansko prevožena razdalja pri nekaterih prevozi lahko presega 100 km.
- 20 Drugo vprašanje za predhodno odločanje je upravičeno, ker Uredba št. 561/2006 vsebuje določbe, ki se nanašajo ne samo na dnevni, ampak tudi na tedenski počitek. V okviru izvzetja okoliščin iz člena 13(1)(b) Uredbe št. 561/2006 iz uporabe obravnavane uredbe z nacionalno določbo in tega, da bi se s prevozi, določenimi v navedeni določbi, izvajali prevozi v območju s polmerom 100 km od kraja, kjer je podjetje, in prevozi, ki bi presegali to območje, postavilo vprašanje, ali se uredba lahko uporablja samo za zadnjenavedene prevoze. Dejansko ni nemogoče, da bi se lahko uredba za čas dnevnega počitka po delih uporabljala samo za tiste dni, ko se opravljajo tovrstni prevozi, vendar bi bilo ob taki delni uporabi nemogoče preveriti čas tedenskega počitka. Izjemo iz člena 13(1)(b) Uredbe št. 561/2006 bi bilo torej treba razlagati ali v smislu, da je podjetje, ki običajno opravlja prevoze, ne da bi preseglo območje s polmerom 100 km, oproščeno uporabe uredbe tudi za prevoze, ki presegajo to območje, ali pa v smislu, da če podjetje izvede vsaj nekaj prevozov, ki segajo iz zadevnega

območja, to samodejno pomeni, da se uredba uporablja za vse prevoze, ki jih to podjetje opravi.

- 21 V obravnavani zadevi, čeprav se zadevne kršitve nanašajo na neupoštevanje dnevnega časa vožnje in dnevnega časa počitka, odgovor na postavljeno vprašanje vpliva na rezultat spora [na nacionalni ravni], ker bi bilo treba, če bi bili v obravnavani zadevi vsi prevozi popolnoma izključeni iz uporabe uredbe, čeprav nekateri presegajo območje s polmerom 100 km, ugotoviti, da tožeča stranka ni kriva.

DELOVNI DOKUMENT