

Věc C-13/21

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce**Datum doručení:**

4. ledna 2021

Předkládající soud:

Judecătoria Miercurea Ciuc (Rumunsko)

Datum předkládacího rozhodnutí:

10. listopadu 2020

Žalobkyně:

Pricoforest SRL

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

(omissis)

JUDECĂTORIA MIERCUREA-CIUC

(omissis)

ŽÁDOST O ROZHODNUTÍ O PŘEDBĚŽNÉ OTÁZCE

Judecătoria Miercurea-Ciuc (soud prvního stupně v Miercurea-Ciuc, Rumunsko) z moci úřední (*omissis*) na základě článku 267 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU) žádá

SOUDNÍ DVŮR EVROPSKÉ UNIE

o zodpovězení následujících předběžných otázek týkajících se výkladu čl. 13 odst. 1 písm. b) nařízení č. 561/2006, jelikož rozhodnutí v tomto smyslu je užitečné pro řešení vnitrostátní věci (*omissis*).

1. Musí být pojem „v okruhu do 100 km“ stanovený v čl. 13 odst. 1 písm. b) nařízení č. 561/2006 vykládán v tom smyslu, že příčka nakreslená na mapě mezi místem obvyklého odstavení vozidla a místem určení musí být menší než 100 km,

anebo v tom smyslu, že skutečná vzdálenost ujetá vozidlem musí být menší než 100 km?

2. Musí být ustanovení čl. 13 odst. 1 písm. b) nařízení č. 561/2006 vykládána v tom smyslu, že uskutečňování přeprav, které jsou stanoveny ve výše uvedeném ustanovení, včetně některých přeprav v rámci okruhu do 100 km od místa obvyklého odstavení vozidla, a jiných přeprav, které přesahují tento okruh, v období jednoho měsíce, v rámci vynětí situace uvedené v čl. 13 odst. 1 písm. b) nařízení č. 561/2006 z uplatnění dotyčného nařízení prostřednictvím vnitrostátního ustanovení, předpokládá vynětí všech dotčených přeprav z uplatnění tohoto nařízení, anebo pouze přeprav, které jsou uskutečňovány v okruhu (*omissis*) [do] 100 km, nebo žádných z nich?

Předmět sporu. Relevantní skutečnosti

- 1 **Návrhem** zapsaným do rejstříku Judecătoria Miercurea-Ciuc (soud prvního stupně v Miercurea-Ciuc) dne 25. září 2020 podala společnost Pricoforest SRL vůči Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (Státní inspektorát pro kontrolu silniční dopravy) žalobu (plângere contravențională) proti protokolu (*omissis*), přičemž se domáhala zrušení tohoto protokolu nebo podpůrně nahrazení uplatněné peněžité sankce napomenutím.
- 2 V odůvodnění se uvádí, že dne 2. září 2020 v 9.43 hod., na okresní silnici 125, na šestnáctém kilometru, byla kombinace vozidel používaných žalobkyní pro přepravu dřeva a dřevěného materiálu, sestávající z vozidla s registračním číslem NT 89 YZO a návěsu s registračním číslem NT 69 YZO, které řídil [...], zastavena kontrolní skupinou státního inspektorátu pro kontrolu silniční dopravy, která požádala [řidiče] o kartu tachografu. Následně byl do sídla žalobkyně zaslán napadený protokol, kterým byla žalobkyni uložena peněžité sankce za překročení maximální denní doby řízení v období 17-18. srpna 2020 o 5 hodin a 56 minut a za snížení denního odpočinku o více než 2 hodiny dne 25. srpna 2020.
- 3 Žalobkyně poukázala na to, že O. G. (Ordonanța Guvernului) 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) (nařízení vlády č. 37/2007, kterým se vymezuje rámec pro uplatňování pravidel týkajících se doby řízení, přestávek v řízení a doby odpočinku řidičů motorových vozidel a používání zařízení k záznamu jejich činností) se vztahuje pouze na řidiče, kteří provádějí silniční dopravu, na kterou se vztahuje nařízení č. 561/2006, které stanoví, že z jeho působnosti jsou vyňaty přepravní činnosti prováděné vozidly používanými nebo najatými bez řidiče lesnickými podniky pro přepravu zboží jako součást jejich podnikatelské činnosti na tratích v okruhu do 100 km od místa obvyklého odstavení vozidla, přičemž toto ustanovení je obsaženo také ve vnitrostátním právu.
- 4 Podpůrně žalobkyně navrhla nahrazení peněžité sankce napomenutím.

- 5 Pokud jde o právní předpisy, žalobkyně uplatnila výše uvedené normativní akty.
- 6 Pro důkazní účely žalobkyně předložila napadený protokol a další dokumenty a požádala o vyslechnutí svědka.
- 7 Žalovaný státní inspektorát pro kontrolu silniční dopravy podal **žalobní odpověď**, kterou se domáhal zamítnutí návrhu a potvrzení napadeného protokolu jako legitimního a opodstatněného.
- 8 Ve svém odůvodnění v podstatě uvedl, že se žalobkyně dopustila protiprávního jednání spočívajícího v překročení maximální denní doby řízení v délce 10 hodin o 5 a více hodin, jakož i protiprávního jednání spočívajícího ve zkrácení minimální denní doby odpočinku o 2 a více hodin. Dále rovněž uvedl, že policista, který provedl zjištění, popsal jednání zakládající protiprávní jednání s uvedením všech okolností, které mohou posloužit k posouzení závažnosti tohoto jednání; žalovaný rovněž uvedl, že vyhotovený protokol požívá domněnky legitimacy a pravdivosti a že nedodržování doby řízení a odpočinku je jednáním, které představuje velké společenské nebezpečí, jelikož ohrožuje bezpečnost provozu a ostatní osoby v provozu, neboť únava a nedostatek odpočinku jsou hlavními příčinami dopravních nehod.
- 9 Pokud jde o právní předpisy, žalovaný uvedl nařízení (ES) č. 561/2006, rozhodnutí 2009/959/EU, H. G. (Hotărârea Guvernului, rozhodnutí vlády) č. 1088/2011, O. G. č. 26/2011, O. G. č. 37/2007, OMTI (Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii, vyhláška ministra dopravy a infrastruktury) č. 980/2011, O. G. č. 27/2011, nařízení (ES) č. 1071/2009, nařízení (ES) č. 1072/2009, nařízení (ES) č. 1073/2009.
- 10 Pro důkazní účely žalovaný předložil písemnou dokumentaci a fotografické reprodukce.
- 11 Dne 6. listopadu 2020 žalovaný předložil **písemné vyjádření**, v němž upřesnil, že výjimka uvedená v čl. 13 odst. 1 písm. b) nařízení (ES) č. 561/2006 odkazuje na přepravu prováděnou striktně v okruhu do 100 km od místa obvyklého odstavení vozidla, které se nachází v lokalitě Pitiligeni v okrese Neamț, a vozidlo bylo zastaveno ke kontrole ve městě Bălan, okrese Harghita, které se nachází 130 km od místa obvyklého odstavení vozidla.
- 12 Žalobkyně předložila **repliku**, ve které uvedla, že nezpochybňuje záznamy karty tachografu použité řidičem [...], ale způsob, jakým je policista, který provedl zjištění, interpretoval, protože použil zprávu vygenerovanou prostřednictvím programu TachoScan Control, aniž by zohlednil ostatní doklady, které, pokud by byly vyžádány, by vedly k závěru, že doby zaznamenané kartou tachografu se týkají určitých druhů přepravy, které jsou vyňaty z použití ustanovení čl. 13 odst. 1 písm. b) nařízení č. 561/2006. Dále upřesnila, že policista, který provedl zjištění, srovnal okruh 100 km se silniční vzdáleností mezi dvěma výše uvedenými místy.

- 13 Pokud jde o skutkovou situaci, předkládající soud uvádí, že z protokolu (*omissis*) vyplývá, že dne 2. září 2020, v 9.43 hod., na okresní silnici 125, na šestnáctém kilometru, v Bălan, okrese Harghita, byla na silnici zastavena a kontrolována kombinace vozidel sestávající z vozidla s registračním číslem NT 89 YZO a návěsu s registračním číslem NT 69 YZO, kterou žalobkyně používala na základě ověřené kopie (*omissis*) povolení k přepravě, řízenou řidičem [...] provádějícím silniční přepravu zboží (dřevo a dřevěný materiál) za úplatu ve vnitrostátním provozu. V době kontroly, po provedených ověřeních a analýze dat stažených z karty tachografu, která náleží řidiči, bylo pomocí programu TachoScan Control zjištěno překročení maximální denní doby řízení v délce 10 hodin, pokud je jí povoleno překročit, o 5 hodin a více, tudíž: v době od 05.15 hod. dne 17. srpna 2020 do 19.23 hod. dne 18. [srpna] 2020 řidič řídil 15 hodin a 56 minut, ve srovnání s maximální denní dobou řízení v délce 10 hodin, přesněji se jedná o překročení v délce 5 hodin a 56 minut. Tato okolnost je způsobena skutečností, že v příslušném časovém období musel řidič podle zákona vykonat denní dobu odpočinku v délce nejméně 9 hodin, nejdelší doba však byla pouze 6 hodin a 48 minut. Za to byla žalobkyni uložena peněžitá sankce ve výši 9 000 lei (nebo 4 500 lei, pokud pachatel protiprávního jednání zaplatí částku do 15 dnů). Dále bylo zjištěno, že zkrácená denní doba odpočinku byla zkrácena o 2 hodiny nebo více, kdy je možné ji snížit na 9 hodin, tudíž: dne 25. srpna 2020 v časovém období od 00.54 hod. do 04.24 hod. řidič [...] vykonal denní dobu odpočinku v délce pouze 3 hodin a 30 minut ve srovnání s minimální denní dobou odpočinku nejméně 9 hodin, kterou musel podle zákona vykonat, takže tuto dobu zkrátil o 5 hodin a 30 minut. Za to byla žalobkyni uložena peněžitá sankce ve výši 4 000 lei (nebo 2 000 lei, pokud pachatel protiprávního jednání zaplatí částku do 15 dnů).
- 14 Sídlo žalující společnosti [místo obvyklého odstavení vozidla] je v obci Pipirig v okrese Neamț.
- 15 Žalobkyně založila do spisu 3 dodací listy (přeprava dřeva) týkající se jedné [dodávky] ze dne 17. srpna 2020, uskutečněné v okruhu lokality Târgu Neamț (vzdálenost po silnici asi 30 km od místa obvyklého odstavení vozidla), jedné ze dne 25. května 2020 z obce Pipirig v okrese Neamț do města Rădăuți v okrese Suceava (vzdálenost po silnici asi 120 km) a jedné ze dne 2. září 2020 z obce Sândominic v okrese Harghita do obce Bogdănești v okrese Suceava (vzdálenost po silnici asi 180 km).

Uplatňovaná ustanovení vnitrostátního práva. Relevantní vnitrostátní judikatura

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 (nařízení vlády č. 37/2007, kterým se vymezuje rámec pro uplatňování pravidel týkajících se doby řízení, přestávek v řízení a doby odpočinku řidičů motorových vozidel a používání zařízení k záznamu jejich činností):

„Článek 1

(1) Toto nařízení stanoví rámec pro použití pravidel týkajících se doby řízení, přestávek a dob odpočinku řidičů, kteří provádějí silniční dopravu podle nařízení Evropského parlamentu (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85, nebo provozují silniční dopravu podle Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR), dále jen ‚dohoda AETR‘.

(2) Toto nařízení stanoví rámec pro použití pravidel týkajících se používání systémů pro zaznamenávání dob řízení, přestávek a dob odpočinku řidičů, dále jen ‚tachografy‘ nebo ‚digitální tachografy‘, jak jsou definovány v příloze č. I a v příloze č. IB nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 ze dne 20. prosince 1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě.

(3) Toto nařízení stanoví rámec pro použití ustanovení nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, dále jen ‚nařízení (EU) č. 165/2014‘.

[...]

Článek 2

Převážné operace uvedené v čl. 13 odst. 1 písm. a) až d), f) až h) a i) až p) nařízení (ES) č. 561/2006 jsou na území Rumunska vyňaty z použití ustanovení výše uvedeného nařízení“.

Důvody, které vedly soud k předložení žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce

- 16 Pokud jde o první položenou otázku, předkládající soud se rozhodl obrátit se na Soudní dvůr z toho důvodu, že pojem „okruh“ může znamenat vzdálenost, do které se činnost uskutečňuje kolem středu, od kterého začíná. V případě takového výkladu nesmí přeprava přesáhnout okruh 100 km od místa obvyklého odstavení vozidla, ale vozidlo může v každém případě ujet více než 100 km, pokud trasa není přímá. Výklad v duchu nařízení č. 561/2006 však naznačuje, že pojem okruh musí ve skutečnosti odkazovat na vzdálenost skutečně ujetou vozidlem (vzdálenost po silnici), protože nařízení usiluje o zlepšení sociálních podmínek zaměstnanců, na něž se vztahuje, a o zlepšení celkové bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Těchto cílů nelze dosáhnout, pokud by se pojem okruh ve smyslu čl. 13 odst. 1 písm. b) vztahoval na přepravu prováděnou v rámci kruhu v okruhu 100 km se středem v místě obvyklého odstavení vozidla, protože ve

skutečnosti by mohly být přepravy prováděny na mnohem větší vzdálenost po silnici, aniž by se opustil tento kruh, v závislosti na zvoleném úseku cesty.

- 17 Zmatečnost právní úpravy je zdůrazněna dalšími odkazy na vzdálenost v nařízení:
- bod 24 odůvodnění odkazuje na [výraz] **délka tratě této linky nepřesahuje 50 km**; v tomto případě je záměr unijního normotvůrce zřejmý, neboť se jedná o vzdálenost po silnici;
 - článek 3 písm. a) pojednává o vozidlech používaných pro přepravu cestujících v linkové dopravě, **jestliže délka tratě této linky nepřesahuje 50 km**;
 - článek 3 písm. f) se týká speciálních havarijních vozidel, operují-li **v okruhu do 100 km od místa obvyklého odstavení vozidla**;
 - článek 5 odst. 2 písm. a) [uvádí toto]: (*omissis*) se silniční doprava uskutečňuje v jednom členském státě na trati v okruhu do 50 km od místa obvyklého odstavení vozidla, včetně území místních správních celků majících střed v takto vymezené oblasti;
 - článek 16 odst. 1 písm. b) odkazuje na mezinárodní linkovou přepravu cestujících, jejíž konečné zastávky se nacházejí ve vzdálenosti do 50 km vzdušnou čarou od hranic mezi dvěma členskými státy a jejíž délka tratě nepřesahuje 100 km.
- 18 Normotvůrce tedy činí jasné odkazy ve znění bodu 24 odůvodnění a ve znění čl. 3 písm. a) (*omissis*) na trasu (tedy vzdálenost po silnici, kterou vozidlo skutečně ujelo), jakož i v čl. 16 odst. 1 písm. b) (*omissis*) na skutečnost, že obě konečné zastávky se nacházejí ve vzdálenosti do 50 km vzdušnou čarou, jakož i na skutečnost, že délka tratě nesmí přesáhnout 100 km. Naproti tomu v jiných situacích normotvůrce odkazuje na pojem „okruh“, který při striktně doslovném výkladu znamená, že bez ohledu na vzdálenost ujetou řidičem a čas potřebný k provedení přepravy nejsou ustanovení nařízení použitelná, což z hlediska předkládajícího soudu neodpovídá účelu těchto právních úprav.
- 19 Spor mezi účastníky řízení závisí na vyřešení výše uvedeného právního problému, jelikož je možné, že přepravy, o nichž žalobkyně tvrdí, že byly provedeny na základě předložených dokladů, nepřekračují kruh o poloměru 100 km se středem v místě obvyklého odstavení vozidla, avšak vzdálenost skutečně ujetá vozidlem může u některých přeprav přesáhnout 100 km.
- 20 Pokud jde o druhou otázku, ta je odůvodněna skutečností, že nařízení č. 561/2006 obsahuje ustanovení, která odkazují nejen na denní odpočinek, ale také na týdenní odpočinek. V rámci vynětí situace uvedené v čl. 13 odst. 1 písm. b) nařízení č. 561/2006 z uplatňování předmětného nařízení prostřednictvím vnitrostátního ustanovení a provádění přeprav, které jsou stanoveny v tomto nařízení, mezi nimiž jsou některé v okruhu 100 km od místa obvyklého odstavení vozidla a jiné tento okruh překračují, vyvstává otázka, zda lze nařízení uplatnit pouze na tyto posledně

uvedené přepravy. Ve skutečnosti není nepředstavitelná možnost rozděleného uplatnění nařízení pouze na dny, kdy byly uskutečněny tyto druhy přepravy s ohledem na denní dobu odpočinku, avšak takový typ rozděleného uplatnění by znemožnil ověření týdenní doby odpočinku. Výjimka v čl. 13 odst. 1 písm. b) nařízení č. 561/2006 by měla být spíše vykládána buď v tom smyslu, že podnik, který obvykle provádí přepravní činnost bez překročení okruhu 100 km, je vyňat z uplatnění nařízení i ve vztahu k přepravě přesahující tento okruh, nebo v tom smyslu, že uskutečnění alespoň některých přeprav s překročením předmětného okruhu automaticky zakládá uplatnění nařízení na všechny přepravy uskutečněné dotyčným podnikem.

- 21 Ačkoli se v projednávané věci protiprávní jednání týká nedodržování denní doby řízení a denních dob odpočinku, ovlivňuje odpověď na formulovanou otázku výsledek [vnitrostátního] řízení, jelikož úplné vyloučení veškeré přepravy uskutečněné v projednávané věci z uplatnění nařízení, i když jsou některé přepravy uskutečněny nad rámec okruhu 100 km, by znamenalo uznání neviný žalobkyně.

PRACOVNÍ DOKUMENT