

**Дело C-13/21**

**Преюдициално запитване**

**Дата на постъпване:**

4 януари 2021 г.

**Запитваща юрисдикция:**

Judecătoria Miercurea Ciuc (Румъния)

**Дата на акта за преюдициално запитване:**

10 ноември 2020 г.

**Жалбоподател:**

Pricoforest SRL

**Отвeтник:**

Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR)

---

[...]

**JUDECĂTORIA MIERCUREA-CIUC**

[...]

**ПРЕЮДИЦИАЛНО ЗАПИТВАНЕ**

Judecătoria Miercurea-Ciuc (Първоинстанционен съд, Миеркуря Чук, Румъния), [...] на основание член 267 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС), служебно моли

**СЪДА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ**

да отговори на следните преюдициални въпроси, които се отнасят до тълкуването на член 13, параграф 1, буква б) от Регламент № 561/2006, като решение в този смисъл е необходимо, за да бъде постановено решение по националното дело [...].

1. Трябва ли понятието „радиус от 100 километра“, съдържащо се в член 13, параграф 1, буква б) от Регламент № 561/2006, да се тълкува в

смисъл, че правата линия, начертана на картата между седалището на предприятието и местоназначението, трябва да бъде по-малка от 100 km, или в смисъл, че действително изминатото разстояние от превозното средство трябва да бъде по-малко от 100 km?

2. Трябва ли разпоредбите на член 13, параграф 1, буква б) от Регламент № 561/2006 да се тълкуват в смисъл, че извършването на превози от предвидените в горепосочената разпоредба, като някои са в рамките на радиус от е 100 km от седалището на предприятието, а някои надвишават този радиус в период от един месец, в контекста на изключването на хипотезата по член 13, параграф 1, буква б) от Регламент № 561/2006 от приложното поле на посочения регламент чрез национална разпоредба, предполага изключването на всички превози с посочените превозни средства от приложното поле на регламента или само на тези, извършени [без] [...] да надвишават радиуса от 100 km, или на нито един от тях?

### **Предмет на спора. Релевантните факти**

- 1 С жалба(plângere contravențională), заведена в деловодството на Judecătoria Miercurea-Ciuc (Първоинстанционен съд, Миеркуря Чук) на 25 септември 2020 г., подадена от Pricoforest SRL срещу Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (Държавна инспекция по контрол на автомобилния транспорт) по повод протокола [...] с искане за неговата отмяна или, при условията на евентуалност, замяна на наложената имуществена санкция с предупреждение.
- 2 В мотивите се посочва, че на 2 септември 2020 г., в 9.43 ч. на окръжен път № 125, на 16 km, комбинацията от превозни средства, използвани от жалбоподателя за превоз на дървесина и дървен материал, съставена от влекач с регистрационен номер NT 89 YZO и полуремарке с регистрационен номер NT 69 YZO, с водач [...], е спряна от екип за контрол на Държавна инспекция по контрол на автомобилния транспорт, който поисква [от водача] тахографската карта. Впоследствие оспорваният протокол е изпратен в седалището на жалбоподателя, като с него е наложена имуществена санкция за превишаване с 5 часа и 56 минути на максималното дневно време за управление на МПС в периода 17–18.8.2020 г., както и за намаляване с над 2 часа на дневната почивка на 25.8.2020 г.

### **[ориг. 2]**

- 3 Жалбоподателят посочва, че О. Г. (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) (Постановление на МС № 37/2007 за определяне на рамка за прилагането на правилата относно времето за управление, прекъсването и времето за почивка на водачите на моторни превозни средства и за ползване на контролните уреди за регистриране на

данните за тяхното движение) се прилага само за водачи, извършващи автомобилни превози, които са предмет на Регламент № 561/2006, и последният установява, че разпоредбите му не се прилагат за превозите, извършвани с превозни средства, използвани или наети без водач от горски предприятия за превоз на стоки в радиус от 100 километра от базата на предприятието — разпоредба, която съществува и в националното законодателство.

- 4 При условията на евентуалност жалбоподателят иска имуществената санкция да бъде заменена с предупреждение.
- 5 От правна страна той се позовава на посочените по-горе нормативни актове.
- 6 За доказателствени цели той представя оспорвания протокол, както и други документи, и иска да бъде разпитан свидетел.
- 7 Ответникът Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (Държавна инспекция по контрол на автомобилния транспорт) представя **писмена защита** с искане жалбата да бъде отхвърлена и обжалваният протокол да бъде потвърден като законосъобразен и основателен.
- 8 В мотивите той посочва по същество, че жалбоподателят е извършил нарушението, състоящо се в превишаване с 5 часа или повече на максималната дневна продължителност на времето на управление от 10 часа, както и нарушението, състоящо се в намаляване с 2 часа или повече на минималната намалена дневна почивка. Освен това той посочва, че служителят, извършил констатацията, е описал факта, представляващ нарушение, като е посочил всички обстоятелства, които могат да послужат за преценка на тежестта на деянието; ответникът отбелязва също, че изготвеният протокол се ползва с презумпция за законосъобразност и достоверност и че неспазването на времето за управление и почивка е обстоятелство с голяма обществена опасност, тъй като застрашава безопасността на движението и на другите лица, участващи в движението, доколкото умората и липсата на почивка са основните причини за пътнотранспортните произшествия.
- 9 От правна страна той посочва Регламент (ЕО) № 561/2006, Решение 2009/959/ЕС, Н. Г. (Hotărârea Guvernului, Решение на МС) № 1088/2011, О. Г. № 26/2011, О. Г. № 37/2007, ОМТИ (Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii, Постановление на министъра на транспорта и инфраструктурата) № 980/2011, О. Г. № 27/2011, Регламент (ЕО) № 1071/2009, Регламент (ЕО) № 1072/2009, Регламент (ЕО) № 1073/2009.
- 10 За доказателствени цели той представя писмени документи и снимки.
- 11 На 6 ноември 2020 г. ответникът представя **писмено становище**, в което уточнява, че изключението по член 13, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕО) № 561/2006 се отнася до превози, извършвани точно в

радиус от 100 km от базата на предприятието, която се намира в местността Pitiligeni, окръг Neamț, а превозното средство е било спряно за проверка в град Bălan, окръг Harghita, който се намира на 130 km от седалището на предприятието.

- 12 Жалбоподателят представя писмена **реплика**, в която твърди, че не оспорва записите на използваната от водача тахографска карта [...], а начина, по който служителят, направил констатациите, ги е изтълкувал, тъй като е използвал доклад, генериран с програмата TachoScan Control, без да вземе предвид другите документи, които, ако са били поискани, щели да доведат до заключението, че периодите, записани на тахографската карта, се отнасят до някои видове транспорт, за които не се прилагат разпоредбите на член 13, параграф 1, буква б) от Регламент № 561/2006. Освен това той уточнява, че служителят, направил констатациите, е приравнил радиуса от 100 km с пътното разстояние между двете посочени по-горе места.
- 13 Що се отнася до фактическата обстановка, запитващата юрисдикция отбелязва, че от протокола [...] е видно, че на 2 септември 2020 г. в 9.43 ч., на окръжен път № 125, на 16 km, в местността Bălan, окръг Harghita, е била спряна и подложена на пътна проверка комбинация от превозни средства, съставена от влекач с регистрационен номер NT 89 YZO и полуремарке с регистрационен номер NT 69 YZO, използвана от жалбоподателя въз основа на заверено копие [...] на разрешението за превоз, управлявана от водача [...], който извършвал автомобилен транспорт на стоки срещу заплащане (дървесина и дървен материал) в националния трафик. По време на контрола, в резултат на извършените проверки и на анализа на данните, свалени от тахографската карта [**ориг. 3**] на водача с помощта на програмата TachoScan Control, е установено превишаване с 5 часа или повече на максималната дневна продължителност на времето на управление от 10 часа, когато се допуска превишаването му, а именно: във времето от 05.15 ч. на 17.8.2020 г. до 19.23 ч. на 18.6.2020 г. водачът е управлявал в продължение на 15 часа 56 минути, в сравнение с максималната дневна продължителност на времето на управление от 10 часа, по-точно превишаването е с 5 часа и 56 минути. Това обстоятелство се дължи на факта, че през съответния период от време водачът е трябвало да ползва съгласно закона дневна почивка от минимум 9 часа, но най-дългият период е бил само 6 часа и 48 минути. Поради това на жалбоподателя е наложена имуществена санкция в размер на 9000 RON (или 4500 RON, ако извършителят на нарушението плати сумата в срок от 15 дни). Освен това е установено, че намалената дневната почивка е намалена с 2 часа или повече, когато е възможно тя да се намали до 9 часа, а именно: на 25.8.2020 г., във времето от 00.54 ч. до 04.24 ч. водачът [...] е ползвал дневна почивка от само 3 часа и 30 минути, в сравнение с дневната почивка от минимум 9 часа, която е трябвало да ползва съгласно закона, така че той е намалил този период с 5 часа и 30 минути. Поради това на жалбоподателя е наложена имуществена санкция в размер на 4000 RON (или 2000 RON, ако извършителят на нарушението плати сумата в срок от 15 дни).

- 14 Седалището на дружеството жалбоподател е в община Pîrîrig, окръг Neamţ.
- 15 Жалбоподателят представя по преписката 3 известия за доставка (транспорт на дървен материал) — една [доставка] от 17.8.2020 г., извършена в рамките на местността Târgu Neamţ (пътно разстояние от около 30 km от седалището), една от 25.5.2020 г. от община Pîrîrig, окръг Neamţ, до град Rădăuţi, окръг Suceava (пътно разстояние от около 120 km), и една от 2.9.2020 г. от община Sândominic, окръг Harghita, до община Bogdăneşti, окръг Suceava (пътно разстояние от около 180 km).

**Приложимите по делото национални разпоредби. Релевантната национална съдебна практика**

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 (Постановление на МС № 37/2007 за определяне на рамка за прилагането на правилата относно времето за управление, прекъсването и времето за почивка на водачите на моторни превозни средства и за ползване на контролните уреди за регистриране на данните за тяхното движение):

„Член 1

(1) Настоящото постановление определя рамката за прилагане на правилата относно времето за управление, прекъсването и времето за почивка на водачите на моторни превозни средства, които извършват автомобилни превози, посочени в Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 година за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета, наричан по-нататък Регламент (ЕО) № 561/2006, или автомобилни превози, посочени в Европейското споразумение за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози (АЕТР), наричано по-нататък „Споразумението АЕТР“.

(2) Настоящото постановление определя рамката за прилагане на правилата относно ползването на контролните уреди за регистриране на времето за управление, прекъсването и времето за почивка на водачите на моторни превозни средства, наричани по-нататък „тахोगрафи“ или „цифрови тахोगрафи“, посочени в приложение I и приложение II към Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета от 20 декември 1985 година относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилния транспорт, с последващите изменения и допълнения.

(3) Настоящото постановление определя рамката за прилагане на разпоредбите на Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 година относно тахографите в автомобилния транспорт, за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3821/85 [ориг. 4] на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, наричан по-нататък Регламент (ЕС) № 165/2014

[...]

Член 2

**За превозите, посочени в член 13, параграф 1, букви а)–г), е)–з) и и)–п) от Регламент (ЕО) № 561/2006, на територията на Румъния не се прилагат разпоредбите на посочения регламент.**

**Мотиви на запитващата юрисдикция за отправяне на преюдициалното запитване**

- 16 Що се отнася до първия поставен въпрос, запитващата юрисдикция решава да сезира Съда, тъй като понятието „радиус“ може да означава разстоянието, в рамките на което се извършва действие около центъра, от който то започва. При такова тълкуване превозът може да не превишава радиус от 100 km от седалището на предприятието, но превозното средство все пак може да измине повече от 100 km, ако пътят не е по права линия. Тълкуването в духа на Регламент № 561/2006 обаче показва, че понятието „радиус“ трябва практически да се отнася до действително изминатото разстояние от превозното средство (пътно разстояние), тъй като регламентът има за цел подобряването на социалните условия за работниците, за които се прилага, както и подобряването на пътната безопасност като цяло. Тези цели не могат да бъдат постигнати, ако понятието „радиус“ по смисъла на член 13, параграф 1, буква б) се отнася до превози, извършвани в рамките на кръг с радиус от 100 km с център седалището на предприятието, тъй като на практика биха могли да се извършват превози на много по-голямо разстояние по шосе, без да се излиза от този кръг, в зависимост от маршрута, по който се пътува.
- 17 Объркването в правната уредба се засилва от другите позовавания на разстояния в регламента:
- съображение (24) от преамбюла се позовава [на израза] „когато маршрутът не превишава 50 km“; в този случай намерението на европейския законодател е сигурно, тъй като става въпрос за пътно разстояние;

- член 3, буква а) се отнася до превозни средства, използвани по редовни линии, **когато маршрутът на въпросната линия не надвишава 50 километра;**
  - член 3, буква е) се отнася до специализирани ремонтни превозни средства, извършващи дейност **в радиус от 100 km от тяхната база;**
  - член 5, параграф 2, буква а) [гласи следното]: [...] автомобилният превоз се извършва в рамките на една държава членка в радиус от 50 километра от мястото на базиране на превозното средство, включително местните административни райони, чийто център е разположен в този радиус;
  - член 16, параграф 1, буква б) се отнася до редовните международни пътнически линии, чиито пътни терминали са разположени на разстояние 50 километра по права линия от границата между две държави членки, чиято дължина на пътя не надвишава 100 километра.
- 18 По този начин в текста на съображение (24) от преамбюла и в текста на член 3, буква а) [...] законодателят прави ясни позовавания на маршрута (тоест пътното разстояние, действително изминато от превозното средство), а в член 16, параграф 1, буква б) [...] на обстоятелството, че посочените два пътни терминала трябва да са разположени на разстояние максимум 50 km по права линия, както и на обстоятелството, че дължината на пътя не трябва да надвишава 100 km. От друга страна, в останалите случаи законодателят говори за понятието „радиус“, което ако се тълкува буквално, означава, че независимо от изминатото разстояние от водача и от времето за извършване на превоза, разпоредбите на регламента не са приложими, което според запитващата юрисдикция не съответства на целта на правната уредба.
- 19 Спорът между страните зависи от разрешаването на посочения правен проблем, тъй като е възможно превозите, които жалбоподателят твърди, че е извършил въз основа на представените документи, да не **[ориг. 5]** надвишават кръга с радиус от 100 km, в центъра на който се намира седалището на жалбоподателя, а действително изминатото разстояние от превозното средство при някои превози може да надвиши 100 km.
- 20 Що се отнася до втория въпрос, той е обоснован от обстоятелството, че Регламент № 561/2006 съдържа разпоредби, които се отнасят не само до дневната, но и до седмичната почивка. В контекста на изключването на хипотезата по член 13, параграф 1, буква б) от Регламент № 561/2006 от приложното поле на посочения регламент чрез национална разпоредба, както и на обстоятелството, че се извършват превози от посочените в тази разпоредба, като някои са в рамките на радиус от 100 km от седалището на предприятието, а други надхвърлят този радиус, възниква въпросът дали този регламент може да се прилага само за последните превози. По-конкретно, не е изключена възможността за прилагане на регламента само за дните, през които се извършват такива видове транспорт по отношение на

дневната почивка, като обаче такъв начин на прилагане би довел до невъзможност да се провери седмичната почивка. Следователно изключението по член 13, параграф 1, буква б) от Регламент № 561/2006 следва по-скоро да се тълкува или в смисъл, че за предприятието, което обичайно извършва транспортна дейност, без да превишава радиуса от 100 km, регламентът не се прилага и по отношение на превозите, извършени с надхвърляне на този радиус, или в смисъл, че извършването поне на някои превози с надхвърляне на посочения радиус, води до автоматично прилагане на регламента за всички превози, извършвани от съответното предприятие.

- 21 В разглеждания случай, макар посочените нарушения да се отнасят до неспазването на дневното време за управление и дневните почивки, отговорът на поставения въпрос има значение за постановяване на решението по [националното] дело, тъй като пълното изключване от приложното поле на регламента на всички превози, извършени в случая, дори някои от тях да са извършени извън радиуса от 100 km, би довело до признаване на невинността на жалбоподателя.