

Processo C-13/21**Pedido de decisão prejudicial****Data de entrada:**

4 de janeiro de 2021

Órgão jurisdicional de reenvio:

Judecătoria Miercurea Ciuc (Tribunal de Primeira Instância de Miercurea Ciuc, Roménia)

Data da decisão de reenvio:

10 de novembro de 2020

Recorrente:

Pricoforest SRL

Recorrida:

Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR)

*[Omissis]***JUDECĂTORIA MIERCUREA-CIUC***[Omissis]***PEDIDO DE DECISÃO PREJUDICIAL**

O Judecătoria Miercurea-Ciuc (Tribunal de Primeira Instância de Miercurea-Ciuc, Roménia), oficiosamente, *[omissis]* com fundamento no artigo 267.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), pede que

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA

Responda às seguintes questões prejudiciais relativas à interpretação do artigo 13.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento n.º 561/2006, uma vez que uma decisão a título prejudicial a este respeito é útil para a solução do processo nacional *[omissis]*.

1. Deve o conceito de «raio de 100 quilómetros», que figura no artigo 13.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento n.º 561/2006, ser interpretado no sentido de que uma linha reta traçada no mapa entre a base da empresa e o destino deve ser inferior a 100 quilómetros ou no sentido de que a distância efetivamente percorrida pelo veículo deve ser inferior a 100 quilómetros?

2. Devem as disposições do artigo 13.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento n.º 561/2006 ser interpretadas no sentido de que, quando a situação prevista nesse artigo estiver dispensada da aplicação do referido regulamento por uma norma nacional e alguns dos transportes abrangidos pelo artigo 13.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento n.º 561/2006 forem efetuados, num período de um mês, num raio de 100 quilómetros a partir da base da empresa e outros ultrapassarem esse raio, a dispensa da aplicação do regulamento é aplicável a todos os transportes abrangidos pelo regulamento, apenas aos transportes efetuados [dentro de um] raio inferior a 100 quilómetros ou a nenhum desses transportes?

Objeto do litígio e factos pertinentes

- 1 Por **petição** entrada no Judecătoria Miercurea-Ciuc (Tribunal de Primeira Instância de Miercurea-Ciuc, Roménia) em 25 de setembro de 2020, a Pricoforest SRL interpôs recurso (plângere contravențională) contra a Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (Inspeção Nacional para o Controlo do Transporte Rodoviário), de um auto [omissis], pedindo a sua anulação ou, a título subsidiário, a substituição da coima aplicada por uma admoestação.
- 2 Como fundamentação, alega que, em 2 de setembro de 2020, às 9h43, ao quilómetro 16 da estrada municipal 125, o conjunto de veículos utilizado pela recorrente no transporte de madeira e material lenhoso, composto pelo veículo automóvel com número de matrícula NT 89 YZO e pelo semirreboque com número de matrícula NT 69 YZO, conduzidos por [...], foi mandado parar por um grupo de fiscalização da Inspeção Nacional para o Controlo do Transporte Rodoviário que pediu [ao condutor] o cartão tacográfico. Em seguida o auto impugnado foi enviado para a sede da recorrente, tendo-lhe sido aplicada uma coima por ter sido ultrapassado em 5 horas e 56 minutos o tempo máximo diário de condução no período de 17 de agosto de 2020 a 18 de agosto de 2020 e pela redução, no dia 25 de agosto de 2020, do período de repouso diário em mais de 2 horas.
- 3 A recorrente alegou que o O. G. (Ordonanța Guvernului) n.º 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) (Despacho do Governo n.º 37/2007 que define o quadro de aplicação das regras relativas aos períodos de condução, de pausa e de repouso dos condutores de veículos motorizados e à utilização dos aparelhos de registo das suas atividades) só é aplicável aos condutores que efetuam operações de transporte rodoviário que são objeto do Regulamento n.º 561/2006, sendo que

este estabelece que são dispensadas da aplicação das suas disposições as operações de transporte efetuadas por veículos utilizados ou alugados sem condutor por empresas florestais, para o transporte de mercadorias, como parte da sua própria atividade empresarial, num raio máximo de 100 quilómetros a partir da base da empresa, disposição essa que também existe no direito nacional.

- 4 A título subsidiário, a recorrente pediu a substituição da coima por uma admoestação.
- 5 Em matéria de direito, a mesma invocou os atos normativos anteriormente indicados.
- 6 Como elementos de prova, juntou o auto impugnado e outros documentos, e requereu a audição de uma testemunha.
- 7 A recorrida, Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (Inspeção Nacional para o Controlo do Transporte Rodoviário), apresentou **contestação**, na qual pediu que o pedido fosse julgado improcedente e fossem confirmadas a legalidade e o caráter fundado do auto impugnado.
- 8 Como fundamentação, alegou, no essencial, que a recorrente tinha cometido a infração que consistiu em ultrapassar em 5 ou mais horas a duração máxima do tempo diário de condução de 10 horas, e também a infração que consistiu em reduzir em 2 ou mais horas o período mínimo de repouso diário reduzido. Além disso, alegou ainda que o agente que levantou o auto tinha descrito o facto constitutivo de infração indicando todas as circunstâncias que podiam servir para a apreciação da gravidade dos factos; a recorrida observou também que o auto levantado goza de uma presunção de legalidade e veracidade, e, igualmente, que o incumprimento dos tempos de condução e dos períodos de repouso é um facto que constitui um grave perigo social, dado que põe em perigo a segurança da circulação e das outras pessoas que intervêm no tráfego, na medida em que a fadiga e a falta de repouso são a principal causa de acidentes de viação.
- 9 Em matéria de direito, invocou o Regulamento (CE) n.º 561/2006, a Decisão 2009/959/UE, a H. G. (Hotărârea Guvernului) n.º 1088/2011 (Decisão do Governo n.º 1088/2011), o O. G. n.º 26/2011, o O. G. n.º 37/2007, o OMTI (Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii) n.º 980/2011 (Despacho n.º 980/2011 do Ministro dos Transportes e das Infraestruturas), o O. G. n.º 27/2011, o Regulamento (CE) n.º 1071/2009, o Regulamento (CE) n.º 1072/2009 e o Regulamento (CE) n.º 1073/2009.
- 10 Como elementos de prova, juntou documentação escrita e reproduções fotográficas.
- 11 Em 6 de novembro de 2020, a recorrida apresentou **observações escritas**, nas quais precisou que a exceção do artigo 13.º, n.º 1, alínea b) do Regulamento (CE) n.º 561/2006 se refere, estritamente, a transportes efetuados num raio máximo de 100 quilómetros a partir da base da empresa, a qual se situa na localidade de

Pitiligeni do distrito de Neamț, e que o veículo tinha sido mandado parar para fiscalização na cidade de Bălan, no distrito de Harghita, a 130 quilómetros da base da empresa.

- 12 A recorrente apresentou **réplica**, na qual sustentou que não contesta os registos constantes do cartão tacográfico utilizado pelo condutor [...], mas sim o modo como o agente que levantou o auto os interpretou, uma vez que utilizou o relatório gerado através do programa TachoScan Control, sem ter em conta os outros documentos que, se tivessem sido pedidos, teriam levado à conclusão que os períodos registados no cartão tacográfico dizem respeito a alguns tipos de transporte que estão dispensados da aplicação das disposições do artigo 13.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento n.º 561/2006. Além disso, precisou que o agente que levantou o auto equiparou o raio de 100 quilómetros à distância rodoviária entre as duas localidades acima referidas.
- 13 No que diz respeito à situação de facto, o órgão jurisdicional de reenvio observa que resulta do auto *[omissis]* que, em 2 de setembro de 2020, às 9h43, ao quilómetro 16 da estrada municipal 125, na localidade de Bălan, no distrito de Harghita, foi mandado parar e sujeito a um controlo rodoviário um conjunto de veículos composto pelo veículo automóvel com número de matrícula NT 89 YZO e pelo semirreboque com número de matrícula NT 69 YZO, utilizado pela recorrente com base em cópia conforme *[omissis]* da autorização de transporte, conduzido por motorista [...] que efetuava um transporte rodoviário de mercadorias a título oneroso (madeira e material lenhoso) no tráfego nacional. Aquando do controlo, na sequência das verificações efetuadas e da análise dos dados descarregados do cartão tacográfico pertencente ao condutor, com o auxílio do programa TachoScan Control, foi constatada uma superação em 5 ou mais horas da duração máxima do tempo diário de condução de 10 horas, nos casos em que é permitida a ultrapassagem da mesma, por conseguinte: no período compreendido entre as 5h15 do dia 17 de agosto de 2020 e as 19h23 do dia 18 de junho de 2020, o condutor efetuou um tempo de condução de 15 horas e 56 minutos, relativamente a um tempo diário de condução máximo de 10 horas, mais precisamente, a superação era de 5 horas e 56 minutos. Esta circunstância deve-se ao facto de, segundo a lei, no respetivo intervalo horário, o condutor dever efetuar um período de repouso diário de, no mínimo, 9 horas, mas de o período mais longo de repouso ter sido apenas de 6 horas e 48 minutos. Por esse facto, foi aplicada à recorrente uma sanção pecuniária de 9 000 lei (ou 4 500 lei, se o autor da infração pagar o montante no prazo de 15 dias). Além disso, foi constatado que o período de repouso diário reduzido foi diminuído em 2 horas ou mais, quando é possível diminuir o mesmo até 9 horas, por conseguinte: em 25 de agosto de 2020, no intervalo horário decorrido entre as 00h54 e as 04h24, o condutor [...] efetuou um repouso diário de apenas 3 horas e 30 minutos relativamente a um período de repouso diário que, segundo a lei, deveria ser, no mínimo, de 9 horas, tendo assim reduzido o referido período em 5 horas e 30 minutos. Por esse facto, foi aplicada à recorrente uma sanção pecuniária de 4 000 lei (ou de 2 000 lei, se o autor da infração pagar o montante no prazo de 15 dias).

- 14 A base da empresa recorrente situa-se no município de Pîpirig, distrito de Neamț.
- 15 A recorrente juntou aos autos três guias de entrega (transporte de madeira): uma [entrega] com data de 17 de agosto de 2020, efetuada no raio da localidade de Târgu Neamț (distância rodoviária de, aproximadamente, 30 km da base da empresa), outra com data de 25 de maio de 2020, do município de Pîpirig, no distrito de Neamț, para a cidade de Rădăuți, no distrito de Suceava (distância rodoviária de 120 km, aproximadamente), e a última com data de 2 de setembro de 2020, do município de Sândominic, no distrito de Harghita, para o município de Bogdănești, no distrito de Suceava (distância rodoviária de 180 km, aproximadamente).

Disposições nacionais aplicáveis. Jurisprudência nacional pertinente

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 (Despacho do Governo n.º 37/2007 que define o quadro de aplicação das regras relativas aos períodos de condução, de pausa e de repouso dos condutores de veículos motorizados e à utilização dos aparelhos de registo das suas atividades):

«Artigo 1.º

(1) O presente despacho define o quadro de aplicação das regras relativas aos períodos de condução, de pausa e de repouso dos condutores que efetuam operações de transporte rodoviário objeto do Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CE) n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho, a seguir denominado “Regulamento (CE) n.º 561/2006”, ou operações de transporte rodoviário objeto do Acordo Europeu Relativo ao Trabalho das Tripulações dos Veículos Que Efetuam Transportes Internacionais Rodoviários (AETR), a seguir denominado “Acordo AETR”.

(2) O presente despacho define o quadro de aplicação das regras relativas à utilização dos aparelhos de registo dos períodos de condução, de pausa e de repouso dos condutores, a seguir denominados “tacógrafos ou tacógrafos digitais”, conforme definidos no anexo I e no anexo IB do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, de 20 de dezembro de 1985, relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários, com as suas alterações e complementos posteriores.

(3) O presente despacho define o quadro de aplicação das disposições do Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, relativo à utilização de tacógrafos nos transportes rodoviários, que revoga o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho relativo à introdução

de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários e que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, a seguir denominado “Regulamento (UE) n.º 165/2014”

[...]

Artigo 2.º

As operações de transporte a que se refere o artigo 13.º, n.º 1, alíneas a) a d), f) a h) e i) a p), do Regulamento (CE) n.º 561/2006 estão dispensadas, no território da Roménia, da aplicação das disposições do referido regulamento.»

Razões que levaram o órgão jurisdicional de reenvio a apresentar o pedido de decisão prejudicial

- 16 No que diz respeito à primeira questão apresentada, o órgão jurisdicional de reenvio decidiu submeter o pedido ao Tribunal de Justiça uma vez que o conceito de raio pode significar a distância até à qual se desenvolve uma ação em redor do centro da qual essa ação parte. No caso de uma interpretação desse tipo, um transporte pode não ultrapassar um raio de 100 quilómetros a partir da base da empresa, mas o veículo pode, porém, percorrer mais de 100 quilómetros, caso o traçado do percurso não seja em linha reta. No entanto, uma interpretação conforme com o espírito do Regulamento n.º 561/2006 indicaria que o conceito de raio deve fazer referência, de facto, à distância efetivamente percorrida pelo veículo (distância rodoviária), uma vez que o regulamento pretende melhorar as condições sociais dos empregados por ele abrangidos e a segurança rodoviária em geral. Esses objetivos não poderiam ser alcançados caso o conceito de raio, na aceção do artigo 13.º, n.º 1, alínea b), fizesse referência aos transportes efetuados dentro de um círculo com um raio máximo de 100 quilómetros com centro na base da empresa, dado que, em concreto, poderiam ser efetuados transportes com uma distância rodoviária muito superior, sem sair desse círculo, dependendo do trajeto pelo qual se circule.
- 17 A confusão na regulação deste instituto é acentuada pelas outras referências à distância constantes do regulamento:
- o considerando 24 do preâmbulo faz referência [à expressão] «**cujo trajeto não ultrapasse 50 km**»; neste caso é certa a intenção do legislador europeu, dado tratar-se de uma distância rodoviária;
 - o artigo 3.º, alínea a), trata de veículos afetos ao serviço regular de transporte de passageiros, **cujo percurso de linha não ultrapasse 50 quilómetros**;
 - o artigo 3.º, alínea f), faz referência a veículos especializados de pronto-socorro circulando **num raio de 100 km a partir do local de afetação**;

- o artigo 5, n.º 2, alínea a), [indica o seguinte]: *[omissis]* o transporte rodoviário seja efetuado dentro de um Estado-Membro, num raio de 50 quilómetros em redor do local de afetação do veículo, incluindo as áreas administrativas locais cujo centro esteja situado nesse raio;
 - o artigo 16, n.º 1, alínea b), faz referência aos serviços de transporte internacional regular de passageiros cujos terminais se situem a uma distância não superior a 50 km, em linha reta, da fronteira entre dois Estados-Membros e cuja extensão total não exceda 100 quilómetros.
- 18 Deste modo, o legislador faz claramente referência, no enunciado do considerando 24 do preâmbulo e do artigo 3.º, alínea a), *[omissis]* ao percurso (ou seja, à distância rodoviária efetivamente percorrida pelo veículo), e também, no artigo 16.º, n.º 1, alínea b), *[omissis]* ao facto de os dois terminais em causa deverem situar-se a uma distância máxima de 50 km, em linha reta, bem como ao facto de a extensão não dever exceder 100 quilómetros. Pelo contrário, nas outras situações, o legislador para além do conceito de raio, que, interpretado de forma estritamente literal, significaria que, independentemente da distância percorrida por um condutor e do tempo para efetuar um transporte, as disposições do regulamento não seriam aplicáveis, o que, no entender do órgão jurisdicional de reenvio, não corresponde à finalidade desta regulamentação.
- 19 O litígio entre as partes depende da solução da questão de direito acima referida, dado que é possível que os transportes que a recorrente afirma ter efetuado com base nos documentos apresentados não superem o círculo com um raio de 100 quilómetros cujo centro se situa na base da recorrente, podendo, no entanto, a distância efetivamente percorrida pelo veículo ultrapassar, em alguns transportes, os 100 quilómetros.
- 20 A segunda questão justifica-se pelo facto de o Regulamento n.º 561/2006 conter disposições que fazem referência, não apenas ao repouso diário, mas também ao repouso semanal. No contexto da isenção da situação prevista no artigo 13.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento n.º 561/2006 da aplicação do mesmo regulamento, com base numa disposição nacional, e pelo facto de serem efetuados transportes como os que estão previstos nessa norma, alguns dos quais num raio de 100 quilómetros a partir da base da empresa e outros que ultrapassam esse raio, coloca-se a questão de saber se se pode aplicar o regulamento apenas relativamente a esses últimos transportes. Em concreto, no que diz respeito ao período de repouso diário, a possibilidade de aplicar parcialmente o regulamento apenas aos dias em que esses tipos de transporte são efetuados, não é inconcebível, contudo, uma aplicação parcial desse tipo tornaria impossível a verificação dos períodos de repouso semanais. Desse modo, a exceção do artigo 13.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento n.º 561/2006 deveria ser interpretada, de preferência, ou no sentido de que uma empresa que desenvolva habitualmente atividades de transporte sem ultrapassar o raio de 100 quilómetros está dispensada da aplicação do regulamento, também relativamente aos transportes efetuados que ultrapassem o referido raio, ou, no sentido de que a realização de, pelo menos, alguns transportes que ultrapassem o

referido raio determina, de forma automática, a aplicação do regulamento relativamente a todos os transportes efetuados pela empresa em causa.

- 21 No caso em apreço, embora as infrações em causa digam respeito ao incumprimento do tempo diário de condução e dos períodos de repouso diários, a resposta à questão colocada tem influência sobre a decisão do processo [nacional], uma vez que uma exclusão total da aplicação do regulamento a todos os transportes efetuados no presente caso, ainda que alguns tenham sido efetuados para além do raio de 100 quilómetros, implicaria o reconhecimento da inocência da recorrente.

DOCUMENTO DE TRABALHO