

C-519/21. sz. ügy**Előzetes döntéshozatal iránti kérelem****A benyújtás napja:**

2021. január 4.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Judecătoria Miercurea Ciuc (Románia)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2020. november 10.

Felperes:

Pricoforest SRL

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

[omissis]

JUDECĂTORIA MIERCUREA-CIUC (csíkszeredai helyi bíróság, Románia)

[omissis]

ELŐZETES DÖNTÉSHOZATAL IRÁNTI KÉRELEM

A Judecătoria Miercurea-CIUC (csíkszeredai helyi bíróság) az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 267. cikke alapján [omissis] hivatalból azt kéri, hogy

AZ EURÓPAI UNIÓ BÍRÓSÁGA

adjon választ az alábbi, az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdése b) pontjának értelmezésére vonatkozó, előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekre, mivel azok megválaszolása hasznos a [omissis] nemzeti bíróság előtt folyamatban lévő ügy elbírálása szempontjából.

1. Úgy kell-e értelmezni a „100 km sugarú körnek” az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdése b) pontjában szereplő fogalmát, hogy a térképen a

vállalkozás székhelye és az úticél között húzott egyenes vonalnak kell 100 km-nél rövidebbnek lennie, vagy úgy, hogy a jármű által ténylegesen megtett távolságnak kell 100 km-nél rövidebbnek lennie?

2. Úgy kell-e értelmezni az 561/2006/EK rendelet 13. cikke (1) bekezdése b) pontjának rendelkezéseit, hogy olyan fuvarok lebonyolítása, amelyek közé az említett rendelkezésben szereplők is tartoznak, amelyek közül egyesek a vállalkozás székhelyétől számított 100 km sugarú körön belül, mások pedig azon kívül történnek, egy hónapos időszakon belül, a 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerinti helyzetnek a szóban forgó rendelet alkalmazása alóli, nemzeti rendelkezés általi mentességének viszonylatában azt feltételezi, hogy a szóban forgó összes fuvar mentesül a rendelet alkalmazása alól, csak azok, amelyeket a 100 km-es sugarú kör túllépése [nélkül] teljesítettek, ezek közül egyik sem?

A jogvita tárgya. Releváns tények

- 1 A Judecătoria Miercurea-Ciuc-nál (csíkszeredai helyi bíróság) 2020. szeptember 25-én nyilvántartásba vett idézésre irányuló kérelemmel a Pricoforest SRL jogorvoslati eljárást (plângere contravențională) indított az Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutierrel (a közúti közlekedés ellenőrzéséért felelős állami felügyelet, Románia) szemben a [omissis] jegyzőkönyv ellen, a jegyzőkönyv megsemmisítését vagy másodlagosan a kiszabott pénzbírság helyett figyelmeztetés alkalmazását kérve.
- 2 Az indokolásban kifejtésre kerül, hogy a közúti közlekedés ellenőrzéséért felelős állami felügyelet ellenőrző csoportja 2020. szeptember 2-án 9 óra 43 perckor az 125. sz. körzeti út 16. kilométerénél megállította az NT 89 YZO forgalmi rendszámú gépjárműből és az NT 69 YZO forgalmi rendszámú félpótkocsiból álló, [...] által vezetett, a felperes által fa és faanyag szállítására használt járműszerelvényt, és a [járművezetőtől] a tachográfkártyát kérte. Ezt követően megküldték a felperes székhelyére a vitatott jegyzőkönyvet, amelyben pénzbírságot szabtak ki a felperessel szemben a maximális napi vezetési időnek a 2020. augusztus 17. és 18. közötti időszakban 5 óra és 56 perccel történő túllépése, valamint a napi pihenőidőnek 2020. augusztus 25-i, több mint 2 órással lerövidítése miatt.

[eredeti 2. o.]

- 3 A felperes előadta, hogy az 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) (a vezetési időtartamra, a járművezetők szüneteire és pihenőidejére, valamint a tevékenységük regisztrálására szolgáló készülékek használatára vonatkozó szabályok alkalmazási feltételeinek meghatározásáról szóló 37/2007. sz. kormányrendelet) kizárólag azokra a járművezetőkre vonatkozik, akik olyan közúti szállítási tevékenységet végeznek,

amelyek az 561/2006 rendelet tárgyát képezik, és ez utóbbi úgy rendelkezik, hogy a rendelkezéseinek alkalmazása alól mentesülnek az erdőgazdálkodás terén működő vállalkozások által használt vagy járművezető nélkül bérelt járművek saját tevékenységi körükkel kapcsolatos áruszállítás esetén a vállalkozás telephelyétől számított 100 km sugarú körön belül, amely rendelkezést a nemzeti jog is tartalmazza.

- 4 A felperes másodlagosan a pénzbírság helyett figyelmeztetés alkalmazását kérte.
- 5 Jogi szempontból a fent említett szabályozási aktusokra hivatkozott.
- 6 Bizonyítás céljából benyújtotta a vitatott jegyzőkönyvet és más dokumentumokat, és tanú meghallgatását kérte.
- 7 Az alperes, a közúti közlekedés ellenőrzéséért felelős állami felügyelet **ellenkérelmet** nyújtott be, amelyben a panasz elutasítását, valamint a vitatott jegyzőkönyv mint jogszerű és megalapozott jegyzőkönyv jóváhagyását kérte.
- 8 Az indokolásban lényegében előadta, hogy a felperes szabálysértéseket követett el azzal, hogy a 10 órás maximális napi vezetési időt legalább 5 órával túllépte, és a minimális csökkentett napi pihenőidőt legalább 2 órával lerövidítette. Ezenkívül azt is kifejtette, hogy a tényeket megállapító ellenőr a jogsértést megvalósító cselekményt úgy írta le, hogy megjelölt minden olyan körülményt, amely a cselekmény súlyosságának értékelését szolgálhatja; az alperes azt is megjegyezte, hogy a felvett jegyzőkönyv jogszerűségét és a valóságnak való megfelelését vélelmezni kell, és a vezetési és pihenőidők be nem tartása fokozottan veszélyes a társadalomra, mivel veszélyezteti a forgalom biztonságát és a forgalomban jelen lévő más személyek biztonságát tekintettel arra, hogy a közúti balesetek fő okozói a fáradtság és a pihenés hiánya.
- 9 Jogi szempontból a következőkre hivatkozott: az 561/2006/EK rendelet, a 2009/959/EU határozat, a H. G. (Hotărârea Guvernului) n. 1088/2011 (1088/2011. sz. kormányhatározat), O. G. n. 26/2011 (26/2011. sz. kormányrendelet), az O. G. n. 37/2007 (37/2007. sz. kormányrendelet), az OMTI (Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii) n. 980/2011 (a közlekedésért és infrastruktúráért felelős miniszter 980/2011. sz. rendelete), az O. G. n. 27/2011 (27/2011. sz. kormányrendelet), az 1071/2009/EK rendelet, az 1072/2009/EK rendelet, 1073/2009/EK rendelet.
- 10 Bizonyítás céljából írásbeli dokumentumokat és fényképfelvételeket nyújtott be.
- 11 2020. november 6-án az alperes **írásbeli észrevételeket** nyújtott be, kifejtve, hogy az 561/2006/EK rendelet 13. cikke (1) bekezdésének b) pontjában szereplő kivétel szigorúan a vállalkozás Neamț megye Pitiligeni településén található székhelyétől számított 100 km-es sugarú körben végzett szállításokra vonatkozik, a járművet viszont ellenőrzés céljából Hargita megye Balánbánya városában, a vállalkozás székhelyétől számított 130 km-re állították meg.

- 12 A felperes **válaszbeadványt** nyújtott be, amelyben azt állította, hogy nem [...] a járművezető által használt tachográfkártyán szereplő bejegyzéseket vitatja, hanem azt, ahogyan azokat a tényeket megállapító ellenőr értelmezte, mivel a TachoScan Control szoftver által készített jelentést anélkül használta fel, hogy figyelembe vette volna azokat az egyéb dokumentumokat, amelyek – ha azokat kérték volna – arra engedtek volna következtetni, hogy a tachográfkártyán rögzített időszakok bizonyos olyan szállítástípusokra vonatkoznak, amelyek mentesülnek az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének b) pontjában szereplő rendelkezések alkalmazása alól. Ezenkívül kifejtette, hogy a tényeket megállapító ellenőr az 100 km sugarú kört a fent említett két település között közúton mért távolsággal tekintette egyenértékűnek.
- 13 A ténybeli helyzetet illetően a kérdést előterjesztő bíróság megjegyzi, hogy a [omissis] jegyzőkönyvből az tűnik ki, hogy 2020. szeptember 2-án 9 óra 43 perckor a 125. sz. kerületi út 16. kilométerénél, Hargita megye Balánbánya településén az úton megállították és ellenőrizték az NT 89 YZO forgalmi rendszámú gépjárműből és az NT 69 YZO forgalmi rendszámú félpótkocsiból álló, [...] által vezetett, a szállítási engedély [omissis] hiteles másolata alapján a felperes által használt járműszerelvényt, amellyel a belföldi forgalomban áru (fa és faanyag) ellenszolgáltatás fejében történő közúti szállítást végezték. Az ellenőrzés során a járművezetőhöz tartozó tachográfkártyáról a TachoScan Control szoftver segítségével letöltött adatok **[eredeti 3. o.]** ellenőrzését és elemzését követően abban az időszakban nyert megállapítást a 10 órás maximális napi vezetési idő legalább 5 órával történő túllépése, amikor a túllépés megengedett, tehát: 2020. augusztus 17-én 5 óra 15 perc és 2020. augusztus 18-án 19 óra 23 perc között a járművezető 15 órán és 56 percen keresztül vezetett, miközben a maximális napi vezetési idő 10 óra, így a túllépés időtartama 5 óra 56 percnél felel meg. Ennek oka, hogy a jogszabályok alapján a járművezetőnek az adott időintervallumban legalább 9 órás napi pihenőidőt kellett volna tartania, de a leghosszabb pihenőidő is csak 6 óra 48 perc volt. Ennélfogva a felperessel szemben 9000 lej (vagy 4500 lej, ha a jogsértés elkövetője 15 napon belül fizeti meg az összeget) pénzbírságot szabtak ki. Ezenfelül megállapítást nyert, hogy a csökkentett napi pihenőidőt legalább 2 órával lerövidítette, miközben az legfeljebb 9 órára csökkenthető, vagyis a járművezető [...] 2020. augusztus 25-én 0 óra 54 perc és 4 óra 24 perc között csak 3 óra 30 percnél megfelelő napi pihenőidőt tartott, miközben a jogszabályok alapján legalább 9 órás napi pihenőidőt kellett volna tartania, így ez utóbbit 5 órával és 30 perccel lerövidítette. Ennélfogva a felperessel szemben 4000 lej (vagy 2000 lej, ha a jogsértés elkövetője 15 napon belül fizeti meg az összeget) pénzbírságot szabtak ki.
- 14 A felperes társaság székhelye Neamt megye Pípirig településén található.
- 15 A felperes 3 db szállítólevelet (fa szállítása) csatolt az az iratanyaghoz: egyet a Németvásár település körzetében (a székhelytől közúton körülbelül 30 km-es távolságra) 2020. augusztus 17-én, egyet a Neamt megye Pípirig településétől Szucsáva megye Radóc városáig (közúton körülbelül 120 km-es távolságra) 2020. május 25-én és egyet a Hargita megye Csíkszentdomokos településétől Szucsáva

megye Bogdănești településéig (közúton körülbelül 180 km-es távolságra) 2020. szeptember 2-án végzett [szállításra] vonatkozóan.

Alkalmazandó nemzeti rendelkezések. A releváns nemzeti ítélkezési gyakorlat

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 (a vezetési időtartamra, a járművezetők szüneteire és pihenőidejére, valamint a tevékenységük regisztrálására szolgáló készülékek használatára vonatkozó szabályok alkalmazási feltételeinek meghatározásáról szóló 37/2007. sz. kormányrendelet):

„1. cikk

(1) E rendelet meghatározza a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2006. március 15-i 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (a továbbiakban: 561/2006/EK rendelet) vagy a nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló európai megállapodás (AETR) (a továbbiakban: AETR-megállapodás) tárgyát képező közúti szállítási tevékenységet végző járművezetők vezetési időtartamára, szüneteire és pihenőidejére vonatkozó szabályok alkalmazási feltételeit.

(2) E rendelet a járművezetők vezetési időtartamának, szüneteinek és pihenőidejének regisztrálására szolgáló, a többször módosított és kiegészített, a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló, 1985. december 20-i 3821/95/EGK tanácsi rendelet I. mellékletében és IB. mellékletében meghatározott készülékek (a továbbiakban: menetíró készülékek vagy digitális menetíró készülékek) használatára vonatkozó szabályok alkalmazási feltételeit. határozza meg.

(3) E rendelet a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről, a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK tanácsi rendelet [eredeti4.o.] hatályon kívül helyezéséről és a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról szóló, 2014. február 4-i 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (a továbbiakban: 165/2014/EU rendelet) rendelkezéseinek alkalmazási feltételeit határozza meg.

[...]

2. cikk

Az 561/2006/EK rendelet 13. cikke (1) bekezdésének a)–d), f)–h) és i)–p) pontjában hivatkozott szállítási tevékenység Románia területén mentesül az említett rendelet rendelkezéseinek alkalmazása alól.”

Az okok, amelyek az eljáró bíróságot arra készítették, hogy előzetes döntéshozatal iránti kérelmet terjesszen elő

- 16 A kérdést előterjesztő bíróság az első kérdést illetően azért határozott úgy, hogy a Bírósághoz fordul, mert a sugár fogalma jelentheti azt a távolságot, ameddig valamely tevékenységet a sugár kiindulópontját képező középpont körül végeznek. Egy ilyen értelmezés esetén előfordulhat, hogy a szállítás nem lépi túl a vállalkozás székhelyétől számított 100 km-es sugarú kört, de a gépjármű több mint 100 km-t tesz meg, ha az útvonalszakasz nem egyenes vonalú. Mindazonáltal az 561/2006 rendelet szellemében történő értelmezés azt sugallja, hogy a sugár fogalmának valójában a jármű által tényleges megtett távolságra (közúton megtett távolságra) kell vonatkoznia, mivel a rendelet célja a hatálya alá tartozó munkavállalók szociális helyzetének javítása, valamint általában véve a közúti biztonság javítása. E célok nem érhetők el, ha a 13. cikk (1) bekezdésének b) pontja értelmében vett sugár fogalma egy olyan 100 km sugarú körben végzett szállításokra vonatkozik, amelynek a középpontjában a vállalkozás székhelye található, mivel a gyakorlatban előfordulhat, hogy a szállításokat a körből való kilépés nélkül közúton sokkal nagyobb távolságra végzik, attól függően, hogy milyen útszakaszon közlekednek.
- 17 A szabályozással kapcsolatos zavart a rendeletnek a távolságra történő egyéb utalásai is fokozzák:
- a (24) preambulumbekkezdés az **50 km-nél kevesebb** [kifejezésre] utal; ebben az esetben az uniós jogalkotó szándéka bizonyos, mivel közúton megtett távolságról van szó;
 - a 3. cikk a) pontja menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatást végző járművekre vonatkozik, ha a kérdéses menetrend szerinti szolgáltatás **50 km-t meg nem haladó útszakaszon történik**;
 - a 3. cikk f) pontja különleges üzemzavar-elhárító járművekre vonatkozik a **telephelyüktől számított 100 km sugarú körben**;
 - az 5. cikk (2) bekezdésének a) pontja [a következőképpen szól]: a közúti szállítást egy tagállamon belül a jármű telephelyétől számított 50 km sugarú körben végzik, beleértve az olyan helyi igazgatási területeket, melyek központja az említett sugarú körön belülre esik;
 - a 16. cikk (1) bekezdésének b) pontja azon menetrend szerinti nemzetközi személyszállítási szolgáltatásokra utal, melyek útvonalának végállomásai légvonalban legfeljebb 50 km távolságra vannak valamely két tagállam között húzódó határtól és az útvonal teljes hossza nem haladja meg a 100 km-t.

- 18 Így a jogalkotó a (24) preambulumbekzdés és a 3. cikk a) pontjának szövegében egyértelmű utalásokat tesz [omissis] az útvonalra (vagyis a jármű által közúton ténylegesen megtett távolságra), a 16. cikk (1) bekezdésének b) pontjában [omissis] pedig arra a tényre, hogy a szóban forgó két végállomás légvonalban legfeljebb 50 km-re helyezkedhet el egymástól, illetve arra a tényre, hogy az útvonal hossza nem haladhatja meg az 100 km-t. Ezzel szemben más helyzetekben a jogalkotó a sugár fogalmát alkalmazza, amely szigorúan szó szerint értelmezve azt jelentené, hogy függetlenül a járművezetők megtett távolságtól és a szállítás lebonyolításához szükséges időtől, a rendelet rendelkezései nem lennének alkalmazhatók, ami a kérdést előterjesztő bíróság szerint nem felel meg a szabályozás céljának.
- 19 A felek közötti jogvita a fent említett jogkérdés elbírálásától függ, mivel lehetséges, hogy azok a fuvarok, amelyekkel kapcsolatban a felperes azt állítja, hogy azok a benyújtott dokumentumok alapján történtek, nem [eredeti 5. o.] lépik túl azt a 100 km sugarú kört, amelynek középpontjában a felperes székhelye található, azonban a gépjármű által ténylegesen megtett távolság egyes fuvarok esetében meghaladhatja az 100 km-t.
- 20 A második kérdést illetően, azt azon tény igazolja, hogy az 561/2006 rendelet olyan rendelkezéseket tartalmaz, amelyek nem csak a napi pihenőidőre, hanem a heti pihenőidőre is utalnak. Az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerinti helyzetnek a rendelet rendelkezéseinek alkalmazása alóli, nemzeti jogszabály általi mentesítésével és az olyan szállítások végzésével összefüggésben, amelyek között az e rendelkezésben szereplők találhatóak, és amelyek közül egyesek a vállalkozás székhelyétől számított 100 km sugarú körben, míg mások e kört túllépve történnek, az a kérdés vetődik fel, hogy a rendelet csak ez utóbbi szállítások vonatkozásában alkalmazható-e. Konkrétan nem elképzelhetetlen, a rendelet megosztott alkalmazása kizárólag azokra a napokra, amelyeken az ilyen jellegű fuvarokat a napi pihenőidő figyelembevételével végzik, az ilyen megosztott alkalmazás azonban lehetetlenné tenné a heti pihenőidők ellenőrzését. Az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének b) pontjában szereplő kivételt tehát inkább úgy kell értelmezni, hogy az a vállalkozás, amely rendszeresen oly módon végez szállítási tevékenységet, hogy nem lépi túl a 100 km sugarú kört, az említett kört túllépő szállítások tekintetében is mentesül a rendelet alkalmazása alól, vagy úgy, hogy amennyiben a szóban forgó vállalkozás akár csak néhány szállítás esetében túllépi az említett kört, a rendeletet az általa végzett valamennyi szállítás tekintetében automatikusan alkalmazni kell.
- 21 A jelen ügyben – noha a vizsgált szabálysértések a napi vezetési idő és a napi pihenőidők be nem tartásával kapcsolatosak – a feltett kérdésre adandó válasz hatással van a [nemzeti bíróság előtt folyamatban lévő] ügy kimenetelére, mivel a jelen ügyben végzett valamennyi szállításnak a rendelet alkalmazása alól való teljes kizárása – még abban az esetben is, ha egyes szállítások túllépik a 100 km sugarú kört – a felperes vétlenségének elismeréséhez vezetne.