

Wersja zanonimizowana

Tłumaczenie

C-283/23-1

Sprawa C-283/23 [Marhon]¹

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

Data wpływu:

2 maja 2023 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Cour de cassation (Belgia)

Data wydania postanowienia o wystąpieniu z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym:

26 kwietnia 2023 r.

Strony wnioskujące o przyjęcie skarg kasacyjnych :

FB

JL

Cour de cassation de Belgique (sąd kasacyjny Belgii)

Wyrok

[...]

- I. **FB**, [...] zamieszkały w [...] [Belgia], oskarżony,
- II. **JL**, spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, z siedzibą w [...] [Belgia], ponosząca odpowiedzialność cywilną,

strony wnioskujące o przyjęcie skarg kasacyjnych

¹ Niniejszej sprawie została nadana fikcyjna nazwa, która nie odpowiada rzeczywistej nazwie żadnej ze stron postępowania.

[...]

I. POSTĘPOWANIE PRZED COUR DE CASSATION

Skargi kasacyjne w niniejszej sprawie zostały skierowane przeciwko wyrokowi wydanemu w dniu 23 marca 2022 r. przez tribunal correctionnel d'Eupen (sąd karny w Eupen), orzekający w postępowaniu apelacyjnym.

[...]

II. OKOLICZNOŚCI FAKTYCZNE MAJĄCE ZNACZENIE DLA SPRAWY I OKOLICZNOŚCI POPRZEDZAJĄCE WSZCZĘCIE POSTĘPOWANIA

- 1 W dniu 28 lutego 2019 r. w Saint-Vith policja przeprowadziła kontrolę pojazdu przewożącego drewno, składającego się z ciągnika (pojazdu ciężarowego) i przyczepy, należącego do spółki z ograniczoną odpowiedzialnością JL.

Ciągnik i przyczepa umieszczono na urządzeniu ważącym rewiru policyjnego Eifel. Dowody pomiaru wskazały, że ciągnik ważył 38 240 kg, a przyczepa 26 740 kg, co łącznie stanowiło ciężar przekraczający dopuszczalną masę całkowitą 20 856 kg.

- 2 Kierowca ciężarówki FB został obwiniony przed tribunal de police d'Eupen (sądem do spraw deliktów i wykroczeń w Eupen), wydział w Saint-Vith o popełnienie następujących wykroczeń:

- w ramach wniosku o ukaranie A: przewozu rzeczy w charakterze kierowcy pojazdu drogowego na drodze publicznej, , którego rzeczywista masa całkowita przekraczała dopuszczalną masę całkowitą, co należy uznać za przewóz wykonywany bez ważnej krajowej lub międzynarodowej licencji przewozowej;

- w ramach wniosku o ukaranie B: załadunku rzeczy do przewozu podlegającego przepisom wspólnotowym, ustawie z dnia 15 lipca 2013 r. (opisanej bardziej szczegółowo poniżej) lub przepisom wykonawczym do tej ustawy, w charakterze osoby dokonującej załadunku i odpowiedzialnej za wydawanie poleceń lub dopuszczenie się czynów, które doprowadziły do przekroczenia dopuszczalnej masy całkowitej i dopuszczalnych wymiarów pojazdów lub zespołu pojazdów.

Pracodawca kierowcy, czyli wskazana wyżej spółka, został pociągnięty do odpowiedzialności cywilnej.

- 3 Wyrokiem z dnia 2 lutego 2021 r. tribunal de police d'Eupen (sądem do spraw deliktów i wykroczeń w Eupen), wydział w Saint-Vith, uniewinnił kierowcę ciężarówki w odniesieniu do czynów wskazanych w wyżej przywołanych

wnioskach o ukaranie ze względu na okoliczność, że dowody pomiaru nie zawierały żadnej informacji na temat osoby, która dokonała ważenia, ani na temat oznaczenia i numeru seryjnego użytej wagi, w związku z czym nie jest możliwe stwierdzenie, czy raporty rzeczywiście odnoszą się do tej wagi.

Prokurator wniósł apelację od tego wyroku.

- 4 Przed sądem pierwszej instancji w Eupen, wydziałem karnym orzekającym w instancji odwoławczej, kierowca ciężarówki i jego pracodawca podnieśli, że pomiar masy pojazdu nie został dokonany za pomocą wagi odpowiadającej wymogom przewidzianym w mającym zastosowanie przepisie wykonawczym.

Ich zdaniem, użyta waga jest przedmiotem regulacji dekretem królewskim z dnia 12 października 2010 r. w sprawie zatwierdzania, weryfikacji i instalowania urządzeń pomiarowych wykorzystywanych do nadzoru nad stosowaniem ustawy o policji – wydziale ruchu drogowego.

Sąd w Eupen oddalił ów zarzut.

Zauważył on, że art. 1 ww. dekretu królewskiego z dnia 12 października 2010 r. stanowi, iż ma on zastosowanie „z zastrzeżeniem stosowania innych przepisów dotyczących szczególnych urządzeń”, i uznał, że waga zastosowana w niniejszej sprawie została uregulowana normą, która dokonuje transpozycji do prawa belgijskiego dyrektywy Parlamentu [Europejskiego] i Rady 2014/31/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do udostępniania na rynku wag nieautomatycznych, mianowicie dekretem królewski z dnia 12 kwietnia 2016 r. w sprawie wag nieautomatycznych.

Stwierdziwszy m.in., że marka i numer seryjny wagi zostały wskazane, że urządzenie to było skalibrowane i przeszło okresową weryfikację ważną przez cztery lata oraz że zarówno kierowca ciężarówki, jak i jego pracodawca uznali zaistnienie przeciążenia wskazanego w protokole, sąd w Eupen wyrokiem wydanym w dniu 23 marca 2022 r. uznał kierowcę ciężarówki za winnego popełnienia czynów zarzucanych mu we wnioskach o ukaranie A i B, orzekając wobec niego grzywnę w wysokości [...] [3200] EUR [...] oraz zakaz prowadzenia pojazdów silnikowych przez okres trzech miesięcy.

- 5 Kierowca ciężarówki (zwany dalej „wnioskującym”) i jego pracodawca (zwany dalej „wnioskującą”) wnieśli kasację od tego wyroku.

III. WŁAŚCIWE PRZEPISY PRAWNE

- 6 Zachowania opisane we wniosku o ukaranie A podlegają karze zgodnie z art. 21 akapit pierwszy pkt 5 i art. 35 pkt 4 dekretu królewskiego z dnia 22 maja 2014 r. w sprawie transportu drogowego rzeczy oraz art. 41 § 3 ustawy z dnia 15 lipca 2013 r. o przewozie drogowym i o wykonaniu rozporządzenia Parlamentu

Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającego dyrektywę Rady 96/26/WE oraz o wykonaniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku przewozów drogowych.

Zgodnie z art. 21 akapit pierwszy ww. dekretu królewskiego, „krajowe licencje przewozowe i wspólnotowe licencje przewozowe nie są ważne [...] 5) w przypadku korzystania z nich w odniesieniu do pojazdu lub zespołu pojazdów, którego rzeczywista masa całkowita lub wymiary przekraczają normy określone dla tego pojazdu lub zespołu pojazdów oraz normy określone przez rozporządzenie ogólne w sprawie warunków technicznych, które muszą spełniać pojazdy samochodowe, ich przyczepy, części i akcesoria bezpieczeństwa”.

Artykuł 35 pkt 4 tego dekretu stanowi, że „międzynarodowe licencje przewozowe nie są ważne [...] w przypadku korzystania z nich w odniesieniu do pojazdu lub zespołu pojazdów, którego rzeczywista masa całkowita lub wymiary przekraczają normy określone dla tego pojazdu lub zespołu pojazdów oraz normy określone przez rozporządzenie ogólne w sprawie warunków technicznych, które muszą spełniać pojazdy samochodowe, ich przyczepy, części i akcesoria bezpieczeństwa”.

Artykuł 41 § 3 3 ustawy z dnia 15 lipca 2013 r. przewiduje, że „karze pozbawienia wolności od ośmiu dni do jednego roku i karze grzywny w wysokości od 500 EUR do 50 000 EUR [...] lub tylko jednej z tych kar, podlega ten, kto narusza następujące przepisy prawa wspólnotowego, niniejszej ustawy i przepisów względem niej wykonawczych 1) obowiązek uzyskania ważnej licencji przewozowej [...]”.

- 7 Zachowania opisane we wniosku o ukaranie B podlegają stosowaniu art. 43 § 3 ww. ustawy z dnia 15 lipca 2013 r., który odsyła do kar przewidzianych w art. 41 § 3.

Artykuł 43 § 3 tej ustawy stanowi: „Zleceniodawca, osoba dokonująca załadunku, spedytor w przewozie rzeczy lub spedytor będący nadawcą w przewozie rzeczy, podlegający przepisom wspólnotowym, niniejszej ustawie lub przepisom wykonawczym do tej ustawy podlega takiej samej karze, jak sprawca wymienionych poniżej wykroczeń, jeżeli wydał polecenia lub dopuścił się czynów, które doprowadziły do tych wykroczeń: 1) przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej i dopuszczalnych wymiarów pojazdów lub zespołu pojazdów”.

- 8 Artykuł 1 dekretu królewskiego z dnia 12 kwietnia 2016 r. stanowi: „Niniejszy dekret dokonuje transpozycji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/31/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do udostępniania na rynku wag nieautomatycznych”.

Artykuł 2 ust. 1 tego dekretu stanowi, że akt ów „stosuje się do wszystkich wag nieautomatycznych”.

Artykuł 2 ust. 2 stanowi:

„Dla celów niniejszego dekretu rozróżnia się następujące rodzaje zastosowań wag nieautomatycznych:

- 1) określanie masy dla transakcji handlowych;
- 2) określanie masy dla obliczenia opłaty, cła, podatku, premii, grzywny, wynagrodzenia, odszkodowania lub podobnych rodzajów należności;
- 3) określanie masy w celu zastosowania przepisów ustawowych lub wykonawczych lub ekspertyzy sądowej;
- 4) określanie masy w praktyce medycznej do ważenia pacjentów w celach monitorowania, diagnozowania i leczenia;
- 5) określanie masy dla sporządzania w aptece leków recepturowych i określenia masy w analizach wykonywanych w laboratoriach medycznych i farmaceutycznych;
- 6) określanie ceny na podstawie masy do celów sprzedaży bezpośredniej w obrocie publicznym oraz przy wytwarzaniu artykułów wstępnie zapakowanych;
- 7) wszystkie zastosowania inne niż te wymienione w pkt 1)–6)”.

Zgodnie z art. 32 „urządzenia wykorzystywane w zastosowaniach wymienionych w art. 2 ust. 2 pkt 1–6 podlegają ogólnym zasadom dotyczącym okresowych weryfikacji i badania technicznego urządzeń pomiarowych”.

IV. ORZECZENIE SĄDU

A. W przedmiocie pierwszego wniosku o przyjęcie skargi kasacyjnej:

W przedmiocie zarzutu drugiego:

W przedmiocie pierwszego zarzutu częściowego:

- 9 Zarzut ten dotyczy naruszenia dekretu królewskiego z dnia 12 kwietnia 2016 r. w sprawie wag nieautomatycznych.

Przed sądem karnym wnioskujący o przyjęcie skarg kasacyjnych podnieśli, że waga, za pomocą której policja stwierdziła przeciążenie pojazdu, nie spełniała warunków określonych w dekrete królewskim z dnia 12 października 2010 r. w sprawie zatwierdzania, weryfikacji i instalowania urządzeń pomiarowych

wykorzystywanych do nadzoru nad stosowaniem ustawy o policji – wydziale ruchu drogowego.

W ramach tego zarzutu strona wnioskująca podniosła, że zgodnie z wyrokiem, rozpatrywana waga nie podlegała wymogom określonym w wyżej wymienionym dekrete królewskim, lecz powinna spełniać wymogi przewidziane w dekrete królewskim z dnia 12 kwietnia 2016 r. Zdaniem wnioskującego ten ostatni dekret królewski, który dokonuje transpozycji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/31/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do udostępniania na rynku wag nieautomatycznych, nie ma zastosowania w dziedzinie prawa karnego. Wnioskujący twierdzi również, że dekret królewski z dnia 12 października 2010 r. przewiduje w odniesieniu do organu kontrolnego stosowanie bardziej szczegółowych norm homologacji niż wymagane przez dekret królewski z dnia 12 kwietnia 2016 r.

- 10 Zakres stosowania wyżej wymienionej dyrektywy określono w jej art. 1, przy czym zgodnie z art. 1 ust. 2 dla celów dyrektywy rozróżnia się szereg rodzajów zastosowań wag nieautomatycznych, w tym w szczególności w lit. c), „określanie masy w celu zastosowania przepisów ustawowych lub wykonawczych lub ekspertyzy sądowej”, a w pkt g), „wszystkie zastosowania inne, niż te wymienione w lit. [poprzednich]”.

Z jednej strony art. 3 ust. 1 dyrektywy stanowi, że „państwa członkowskie podejmują wszelkie działania w celu zapewnienia, aby wagi mogły być udostępnianie na rynku tylko wówczas, gdy spełniają mające do nich zastosowanie wymagania niniejszej dyrektywy”.

Artykuł 2 pkt 3 definiuje „udostępnianie na rynku” jako dostarczenie wagi do celów dystrybucji lub używania na rynku Unii w ramach działalności handlowej, odpłatnie lub nieodpłatnie.

Z drugiej strony jednak art. 3 ust. 2 i art. 3 ust. 3 dyrektywy stanowią, że „państwa członkowskie podejmują wszelkie działania w celu zapewnienia, aby wagi mogły być oddane do użytku do zastosowań określonych w art. 1 ust. 2 lit. a)–f) tylko wówczas, gdy spełniają wymagania niniejszej dyrektywy, lub zachow[ują] zgodność z mającymi do nich zastosowanie wymaganiami niniejszej dyrektywy”.

Te ostatnie przepisy nie odnoszą się do pojęcia „udostępniania na rynku”, a tym samym do dystrybucji lub używania rozpatrywanych urządzeń w ramach działalności handlowej, lecz odsyłają do ich stosowania, w szczególności, do określania masy w celu zastosowania przepisów ustawowych lub wykonawczych.

Tytuł dyrektywy wydaje się jednak węższy, ponieważ dotyczy harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do „udostępniania na rynku” wag nieautomatycznych.

Dekret królewski z dnia 12 kwietnia 2016 r. przejmuje treść przepisów dyrektywy, o których mowa powyżej.

Powstaje zatem pytanie o zastosowanie dyrektywy i belgijskiej normy dokonującej jej transpozycji do sytuacji takiej, jak w niniejszej sprawie, w której rozpatrywana waga została użyta do celów stosowania przepisów ustawowych lub wykonawczych o charakterze karnym, to znaczy niemających związku z działalnością handlową użytkownika.

- 11 Ponieważ pytanie to dotyczy wykładni aktu przyjętego przez instytucję Unii Europejskiej, to zgodnie z art. 267 akapit trzeci Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej należy zwrócić się do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym.

B. W przedmiocie drugiego wniosku o przyjęcie skargi kasacyjnej:

- 12 Sąd zawiesza postępowanie do czasu udzielenia odpowiedzi na pytanie prejudycjalne zawarte w sentencji niniejszego wyroku.

Z POWYŻSZYCH WZGLĘDÓW

SĄD

Zawiesza postępowanie do czasu udzielenia odpowiedzi przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w trybie prejudycjalnym na następujące pytanie:

„Czy art. 1, art. 2 ust. 3 i art. 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/31/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do udostępniania na rynku wag nieautomatycznych, mają zastosowanie do użytkowania przez organy sądowe lub organy policji wag nieautomatycznych w celu określenia masy pojazdów na potrzeby stosowania krajowych przepisów ustawowych lub wykonawczych przewidujących sankcję karną, które – jak art. 41 ust. 3 pkt 1 i art. 43 ust. 3 pkt 1 ustawy z dnia 15 lipca 2013 r. o przewozie drogowym i o wykonaniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającego dyrektywę Rady 96/26/WE oraz o wykonaniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku przewozów drogowych oraz art. 21 akapit pierwszy pkt 5 i art. 35 pkt 4 dekretu królewskiego z dnia 22 maja 2014 r. w sprawie przewozu drogowego rzeczy – zakazują dopuszczenia do ruchu pojazdów, których zmierzona masa przekracza dopuszczalną masę całkowitą?”

[...] Wyrok wydany przez Cour de cassation (druga izba) w Brukseli, [...] ogłoszony na posiedzeniu jawnym w dniu 26 kwietnia 2023 r. [...].

F. Gobert

F. Stévenart Meeûs

F. Lugentz

T. Konsek

E. de Formanoir

F. Roggen

DOKUMENT ROBOCZY