



Datum van
inontvangstneming

:

25/02/2021

Zaak C-13/21

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

4 januari 2021

Verwijzende rechter:

Judecătoria Miercurea Ciuc (Roemenië)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

10 november 2020

Verzoekende partij:

Pricoforest SRL

Verwerende partij:

Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier
(ISCTR)

[OMISSIS]

JUDECĂTORIA MIERCUREA-CIUC

[OMISSIS]

VERZOEK OM EEN PREJUDICIËLE BESLISSING

Ambtshalve verzoekt de judecătoria Miercurea-Ciuc (rechter in eerste aanleg Miercurea-Ciuc, Roemenië) [OMISSIS] krachtens artikel 267 VWEU het

HOF VAN JUSTITIE VAN DE EUROPESE UNIE

om de volgende prejudiciële vragen betreffende uitlegging van artikel 13, lid 1, onder b), van verordening nr. 561/2006 te beantwoorden. De antwoorden zijn van nut voor de behandeling van de nationale zaak [OMISSIS].

1. Moet het begrip „straal van 100 km” in artikel 13, lid 1, onder b), van verordening nr. 561/2006 worden uitgelegd in de zin dat een rechte lijn op de kaart tussen de vestigingsplaats van de onderneming en de bestemming korter

moet zijn dan 100 km, of in de zin dat de afstand die het voertuig daadwerkelijk aflegt kleiner moet zijn dan 100 km?

2. Moet artikel 13, lid 1, onder b), van verordening nr. 561/2006 worden uitgelegd in de zin dat, in het geval waarin een nationale regeling de situatie als bedoeld in die bepaling uitsluit van de toepassing van deze verordening, het uitvoeren van transporten in de zin van die bepaling, waarvan in één maand tijd sommige binnen een straal van 100 km van de vestigingsplaats van de onderneming en andere daarbuiten plaatsvinden, ertoe leidt dat alle transporten van dat type, dan wel uitsluitend de transporten met een straal van [niet] meer dan 100 km of geen van die transporten van de toepassing van de verordening zijn uitgesloten?

Voorwerp van het geding. Relevante feiten

- 1 Bij **beroepschrift**, ingeschreven bij de judecătorie Miercurea-Ciuc op 25 september 2020, heeft Pricoforest SRL beroep ingesteld tegen het proces-verbaal [OMISSIS] van de Inspectorat de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (inspectie wegtransport, Roemenië; hierna: „ISCTR”) en verzocht om nietigverklaring daarvan of, subsidiair, vervanging van de opgelegde boete door een waarschuwing.
- 2 Ter onderbouwing van haar beroep heeft verzoekster aangevoerd dat een voertuigcombinatie die zij gebruikt voor houtvervoer, bestaande uit een motorvoertuig met kenteken NT 89 YZO en een aanhanger met kenteken NT 69 YZO, bestuurd door [...], op 2 september 2020 om 9.43 uur op provinciale weg 125, km 16, staande is gehouden door een controle-eenheid van de ISCTR, die [de bestuurder] om de tachograafkaart heeft gevraagd. Later is op de vestigingsplaats van verzoekster het betwiste proces-verbaal bezorgd, waarbij haar een boete werd opgelegd wegens overschrijding van de maximale dagelijkse rijtijd met 5 uur en 56 minuten in de periode 17-18 augustus 2020, en verkorting van de dagelijkse rusttijd met meer dan 2 uur op 25 augustus 2020.

[Or. 2]

- 3 Verzoekster heeft betoogd dat Ordonanța Guvernului 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 (regeringsdecreet nr. 37/2007 tot vaststelling van het toepassingskader voor de regels betreffende rij- en rusttijden van bestuurders en het gebruik van apparaten voor registratie van hun werkzaamheden; hierna: „Ordonanța Guvernului nr. 37/2007”) uitsluitend geldt voor bestuurders die wegvervoersactiviteiten uitvoeren waarop verordening nr. 561/2006 van toepassing is. Volgens deze verordening is transport met voertuigen die bosbouwbedrijven gebruiken of huren zonder bestuurder voor het vervoer van goederen in het kader van hun eigen bedrijvigheid en tot een straal van 100 km

van hun vestigingsplaats, uitgezonderd van de toepassing ervan; het nationale recht bepaalt hetzelfde.

- 4 Subsidiair heeft zij verzocht om vervanging van de boete door een waarschuwing.
- 5 In rechte heeft verzoekster zich beroepen op de hierboven vermelde normatieve handelingen.
- 6 Als bewijs heeft zij het betwiste proces-verbaal en andere documenten overgelegd, en heeft zij een getuigenverhoor voorgesteld.
- 7 Verweerster, de ISCTR, heeft een **verweerschrift** ingediend waarin zij vraagt om verwerping van het beroep en bevestiging dat het betwiste proces-verbaal van de overtreding rechtmatig en gegrond is.
- 8 Ter onderbouwing van haar vordering heeft zij in wezen aangegeven dat verzoekster een overtreding heeft begaan door de maximale dagelijkse rijtijd van 10 uur met 5 uur of meer te overschrijden en de minimale dagelijkse rusttijd met 2 uur of meer te verkorten. Daarnaast heeft de verbaliserend medewerker de overtreding beschreven met alle omstandigheden aan de hand waarvan de ernst van het feit kan worden beoordeeld, geniet het proces-verbaal een vermoeden van rechtmatigheid en waarheidsgetrouwheid, en is overschrijding van de rij- en rusttijden, sociaal gezien, een zeer gevaarlijk feit omdat de veiligheid van het verkeer en de verkeersdeelnemers in gevaar wordt gebracht: vermoeidheid en gebrek aan rust zijn immers de belangrijkste oorzaken van verkeersongevallen.
- 9 In rechte wijst verweerster op verordening nr. 561/2005, besluit 2009/959/EU, regeringsbesluit nr. 1088/2011, regeringsdecreet nr. 26/2011, regeringsdecreet nr. 37/2007, besluit nr. 980/2011 van de minister van Vervoer en Infrastructuur, regeringsdecreet nr. 27/2011, verordening (EG) nr. 1071/2009, verordening (EG) nr. 1072/2009 en verordening (EG) nr. 1073/2009.
- 10 Als bewijs heeft verweerster documenten en foto's overgelegd.
- 11 Op 6 november 2020 heeft verweerster **schriftelijke opmerkingen** ingediend waarin zij preciseert dat de uitzondering van artikel 13, lid 1, onder b), van verordening nr. 561/2006 uitsluitend slaat op vervoer binnen een straal van 100 km van de vestigingsplaats van de onderneming in het dorp Pîtiligeni in de provincie Neamț, en dat het voertuig voor controle staande is gehouden in de stad Bălan, provincie Harghita, op 130 km van de vestigingsplaats.
- 12 Verzoekster heeft een **memorie van repliek** ingediend waarin zij betoogt dat niet de registratie op de tachograafkaart van bestuurder [...] wordt betwist, maar de wijze waarop de verbaliserend medewerker deze heeft geïnterpreteerd. De medewerker heeft namelijk het rapport van het programma TachoScan Control gebruikt zonder rekening te houden met de andere documenten waaruit, waren zij opgevraagd, zou zijn gebleken dat de op de kaart geregistreerde tijden betrekking hebben op vervoer dat is uitgezonderd van artikel 13, lid 1, onder b), van

verordening nr. 561/2006. Verzoekster heeft verder gepreciseerd dat de verbaliserend medewerker voor de straal van 100 km is uitgegaan van de afstand tussen beide plaatsen over de weg.

- 13 De verwijzende rechter stelt aangaande de feiten vast dat bij proces-verbaal [OMISSIS] is geconstateerd dat de voertuigcombinatie bestaande uit een motorvoertuig met kenteken NT 89 YZO en aanhanger met kenteken NT 69 YZO op 2 september 2020 om 9.43 uur staande is gehouden en ter plaatse is gecontroleerd op provinciale weg 125, km 16, in de plaats Bălan, provincie Harghita. Deze voertuigcombinatie werd door verzoekster gebruikt op grond van een gewaarmerkte kopie [OMISSIS] van de vervoersvergunning, en werd bestuurd door bestuurder [...] die tegen betaling goederen (hout) vervoerde over de nationale wegen. Bij de controle, na verificatie en analyse van de gegevens die uit de tachograafkaart van [Or. 3] de bestuurder waren gelezen met behulp van het programma TachoScan Control, is vastgesteld dat de maximale dagelijkse rijtijd van 10 uur, ook al mag die worden overschreden, in casu is overschreden met 5 uur of meer, meer bepaald: tussen 17 augustus 2020, 05.15 uur en 18 augustus, 19.23 uur heeft de bestuurder 15 uur en 56 minuten gereden terwijl de maximale dagelijkse rijtijd 10 uur was, wat dus [een overschrijding van] 5 uur en 56 minuten betekent. De oorzaak hiervan was dat de bestuurder in dit tijdsbestek wettelijk gezien dagelijks minstens 9 uur moest rusten, maar de langste rustperiode slechts 6 uur en 48 minuten bedroeg. Voor dat feit is verzoekster gestraft met een boete van 9 000 RON (of 4 500 RON als de overtreder binnen 15 dagen betaalt). Daarnaast is vastgesteld dat de minimale dagelijkse rusttijd met 2 uur of meer was verkort, terwijl deze maar tot 9 uur kan worden verminderd, meer bepaald: op 25 augustus 2020 heeft bestuurder [...] tussen 00.54 uur en 04.24 uur slechts een dagelijkse rusttijd van 3 uur en 30 minuten in acht genomen, terwijl de wettelijk voorgeschreven dagelijkse rusttijd minimaal 9 uur bedroeg, zodat hij die rusttijd met 5 uur en 30 minuten heeft verkort. Voor dat feit is verzoekster gestraft met een boete van 4 000 RON (of 2 000 RON als de overtreder binnen 15 dagen betaalt).
- 14 Verzoekster is gevestigd in de gemeente Pîpirig, provincie Neamț.
- 15 Verzoekster heeft 3 vrachtbrieven (houtvervoer) aan het dossier toegevoegd, een van 17 augustus 2020 [voor een levering] in de omgeving van de plaats Târgu Neamț (afstand over de weg ongeveer 30 km van de vestigingsplaats), een van 25 mei 2020 [voor een transport] van de gemeente Pîpirig, provincie Neamț, naar Rădăuți, provincie Suceava (afstand over de weg ongeveer 120 km) en een van 2 september 2020 [voor een transport] van Sândominic, provincie Harghita, naar Bogdănești, provincie Suceava (afstand over de weg ongeveer 180 km).

Toepasselijke nationale bepalingen. Relevante nationale rechtspraak

Ordonanța Guvernului nr. 37/2007:

„Artikel 1

(1) Dit decreet stelt het kader vast voor toepassing van de regels betreffende rij- en rusttijden van bestuurders die wegvervoersactiviteiten uitvoeren overeenkomstig verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad, hierna verordening nr. 561/2006 genoemd, of die wegvervoersactiviteiten uitvoeren overeenkomstig de Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg (AETR), hierna AETR-overeenkomst genoemd.

(2) Dit decreet stelt het kader vast voor toepassing van de regels betreffende het gebruik van apparaten voor registratie van de rij- en rusttijden van bestuurders, verder tachografen of digitale tachografen genoemd, zoals deze zijn gedefinieerd in de bijlagen I en IB bij verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer, zoals gewijzigd en aangevuld.

(3) Dit decreet stelt het kader vast voor toepassing van verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en van de Raad van 4 februari 2014 betreffende tachografen in het wegvervoer, tot intrekking van verordening (EEG) nr. 3821/85 van de [Or. 4] Raad betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, hierna verordening nr. 165/2014 genoemd.

[...]

Artikel 2

De in artikel 13, lid 1, onder a) tot en met d), f) tot en met h) en i) tot en met p), van verordening nr. 561/2006 bedoelde vervoersactiviteiten zijn op Roemeens grondgebied uitgezonderd van de toepassing van deze verordening.”

Redenen waarom de verwijzende rechter verzoekt om een prejudiciële beslissing

- 16 De verwijzende rechter heeft besloten om de eerste vraag aan het Hof voor te leggen omdat het begrip „straal” kan slaan op de afstand tot het punt waar een activiteit wordt uitgevoerd vanaf het centrum waar deze start. Uitgaande van deze uitlegging is het mogelijk dat een vervoer een straal van 100 km rondom de vestigingsplaats van de onderneming niet overschrijdt maar dat het voertuig toch meer dan 100 km aflegt, als de weg niet in rechte lijn loopt. Indien het begrip „straal” echter in de geest van verordening nr. 561/2006 wordt uitgelegd, moet het [slaan op] de afstand die het voertuig daadwerkelijk heeft afgelegd (afstand over

de weg). De verordening beoogt namelijk de sociale omstandigheden te verbeteren voor werknemers op wie deze van toepassing is, alsmede de verkeersveiligheid in het algemeen. Deze doelen kunnen niet worden bereikt indien het begrip „straal” in artikel 13, lid 1, onder b), slaat op vervoer binnen een cirkel met een straal van 100 km rondom de vestigingsplaats, omdat de concrete afstand over de weg van dit vervoer veel groter kan zijn zonder dat de cirkel wordt verlaten, afhankelijk van de gebruikte wegen.

- 17 Het verwarrend karakter van deze regelgeving wordt versterkt door de andere verwijzingen naar afstanden in verordening nr. 561/2006:
- [Overweging] 24 verwijst naar **een traject van niet meer dan 50 km**. In dit geval is het zeker dat de Europese wetgever doelt op een afstand over de weg;
 - Artikel 3, onder a), spreekt van voertuigen die gebruikt worden voor geregelde diensten van personenvervoer over **een traject van niet meer dan 50 km**;
 - Artikel 3, onder f), spreekt van voertuigen die speciaal zijn uitgerust voor reparaties en wegslepen, **binnen een straal van 100 km rond hun standplaats**;
 - Artikel 5, lid 2, onder a), [luit:] [OMISSIS] „het wegvervoer [vindt plaats] binnen een lidstaat en binnen een straal van 50 km rondom de standplaats van het voertuig, met inbegrip van het grondgebied van de gemeenten waarvan het centrum binnen deze straal ligt”;
 - Artikel 16, lid 1, onder b), verwijst naar geregelde diensten van internationaal personenvervoer, indien het begin- en het eindpunt van de lijn zich bevinden binnen een afstand van 50 km hemelsbreed van een grens tussen twee lidstaten, en indien het traject niet langer is dan 100 km.
- 18 De wetgever verwijst in [overweging] 24 en in artikel 3, onder a), [OMISSIS] duidelijk naar het traject (dat wil zeggen de afstand over de weg die het voertuig daadwerkelijk aflegt), en in artikel 16, lid 1, onder b), [OMISSIS] naar het feit dat het begin- en het eindpunt van de lijn zich op een afstand van hemelsbreed maximaal 50 kilometer moeten bevinden alsook [naar het feit] dat het traject niet langer dan 100 km mag zijn. In de andere situaties gebruikt de wetgever echter het begrip „straal”. Strikt letterlijk uitgelegd zou dit betekenen dat de verordening buiten toepassing blijft, ongeacht de afstand die een bestuurder aflegt of de tijd die een transport kost. In de ogen van de verwijzende rechter strookt dit niet met het doel van de regelgeving.
- 19 De afloop van het geding tussen partijen hangt af van de oplossing die aan deze rechtsvraag wordt gegeven, aangezien het mogelijk is dat de transporten die verzoekster stelt te hebben verricht, op basis van de ingediende documenten, de **[Or. 5]** cirkel met een straal van 100 km vanaf haar vestigingsplaats niet hebben overschreden, terwijl de afstand die het voertuig daadwerkelijk heeft afgelegd bij bepaalde transporten meer dan 100 km kan zijn geweest.

- 20 De tweede vraag wordt gerechtvaardigd door het feit dat verordening nr. 561/2006 ook bepalingen betreffende de wekelijkse rusttijden bevat en niet slechts betreffende de dagelijkse rusttijden. Nu de situatie van artikel 13, lid 1, onder b), van verordening nr. 561/2006 van de toepassing van de verordening wordt uitgesloten door een nationaal voorschrift, en aangezien er sprake is van transporten als bedoeld in die bepaling van de verordening, waarvan sommige binnen een straal van 100 km van de vestigingsplaats van de onderneming en andere binnen een grotere straal, rijst de vraag of de verordening slechts op deze laatste transporten kan worden toegepast. In concreto is het niet ondenkbaar dat de verordening gedeeltelijk wordt toegepast, met betrekking tot de dagelijkse rusttijden uitsluitend voor de dagen waarin dergelijke transporten worden verricht, maar een dergelijke gedeeltelijke toepassing zou controle van de wekelijkse rusttijden onmogelijk maken. De uitzondering van artikel 13, lid 1, onder b), van verordening nr. 561/2006 zou bijgevolg eerder moeten worden uitgelegd, ofwel in de zin dat een onderneming die gewoonlijk vervoersactiviteiten binnen de straal van 100 km verricht, ook voor het vervoer dat die straal overschrijdt van de toepassing van de verordening is uitgesloten, ofwel in de zin dat het verrichten van ten minste één transport buiten deze straal automatisch leidt tot toepassing van de verordening op alle transporten die de betrokken onderneming verricht.
- 21 Hoewel de vastgestelde overtredingen betrekking hebben op overschrijding van de dagelijkse rij- en rusttijden, wordt de uitkomst van de onderhavige zaak beïnvloed door het antwoord op deze vraag. Indien alle transporten in casu worden uitgesloten van de werkingssfeer van de verordening, ook al zijn sommige daarvan buiten de straal van 100 km verricht, moet verzoekster namelijk onschuldig worden bevonden.