



Сборник съдебна практика

ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ АДВОКАТ
N. EMILIOU
представено на 24 ноември 2022 година¹

Дело C-666/21

**AI,
Åklagarmyndigheten**

(Преюдициално запитване от Hovrätten för Nedre Norrland (Апелативен съд Южен Норланд, Швеция)

„Преюдициално запитване — Транспорт — Хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт — Регламент (ЕО) № 561/2006 — Приложно поле — Член 2, параграф 1, буква а) — Понятието „автомобилен превоз на стоки“ — Превозно средство със смесена употреба — Превозно средство, което включва както временна зона за живеене, така и товарна зона за превоз на снегомобили — Превоз на стоки с нетърговска цел — Тахографи — Задължение за подлагане на тахографа на технически преглед)

I. Въведение

1. AI — ищецът в главното производство — е любител на снегомобилите, спрял от шведската полиция, докато пътува към състезание със снегомобили. Той е управлявал превозно средство с тегло над 17 тона, което е адаптирано да осигури временна зона за живеене за него и семейството му по време на пътуванията им и което включва товарна зона, достатъчно голяма, за да побере поне два снегомобила.

2. Спорът пред Hovrätten för Nedre Norrland (Апелативен съд Южен Норланд, Швеция) между AI и Åklagarmyndigheten (Прокуратура, Швеция) се съсредоточава върху въпроса дали AI е бил длъжен да организира технически преглед на тахографа², монтиран в неговото превозно средство, в съответствие с изискванията на Регламент (ЕС) № 165/2014³. Този въпрос изисква първо да се изясни дали превозното средство на AI

¹ Език на оригиналния текст: английски.

² Тахограф е уред в превозно средство, който записва, *inter alia*, данни за скоростта, изминатото разстояние и периодите на почивка, и се използва за контрол върху нормативно разрешеното работно време на шофьора.

³ Регламент на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 година относно тахографите в автомобилния транспорт, за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилния 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 (ОВ L 60, 2014 г., стр. 1).

попада в обхвата на Регламент (ЕО) № 561/2006⁴, тъй като различните задължения, свързани с тахографите, въведени с Регламент № 165/2014, включително задължението тези устройства да бъдат надлежно подлагани на технически преглед, се прилагат само за превозни средства, попадащи в обхвата на Регламент № 561/2006⁵.

3. В този контекст запитващата юрисдикция задава въпроса дали превозното средство на АІ попада в обхвата на член 2, параграф 1, буква а) от Регламент № 561/2006, който предвижда, че този регламент се прилага, наред с останалото, по отношение на „автомобилен превоз на стоки, когато максимално допустимата маса на превозното средство [...] надхвърля 3,5 тона“. По-конкретно, от Съда се иска да изясни всъщност дали тази разпоредба обхваща превозни средства, които, подобно на превозното средство на АІ, са регистрирани като „превозни средства, проектирани и конструирани с цел превоз на товари, и с максимална маса, надвишаваща 12 тона“, но които се използват също така като жилищно пространство за собственика на превозното средство и неговото семейство, както и за превоз на движими вещи (в случая снегомобили) с *нетърговски* цели.

4. Накратко, поради съображенията, които ще изложа по-долу, считам, че член 2, параграф 1, буква а) от Регламент № 561/2006 се прилага за такива превозни средства.

II. Правна уредба

A. Правото на Съюза

1. Регламент № 561/2006

5. Съображение 17 от Регламент № 561/2006 гласи:

„Настоящият регламент цели подобряване на социалните условия за работниците и служителите, които са обхванати от него, както и подобряване на общата безопасност по пътищата. Това се постига чрез разпоредби, отнасящи се до максималното време за управление[...]“.

6. Член 1 от Регламент № 561/2006 предвижда, че целта на този регламент е да определи „правилата относно времето за управление, почивките в работно и извънработно време по отношение на водачите, извършващи автомобилен превоз на стоки и пътници с цел хармонизиране на условията на конкуренция [...] и подобряване на условията на труд и пътната безопасност“, както и „да насърчи подобряването на практиките на наблюдение и привеждане в изпълнение на държавите членки и подобряването на работните практики в автомобилната транспортна промишленост“.

⁴ Регламент 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 (ОВ L 102, 2006 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 5, том 8, стр. 214).

⁵ Вж. член 3, параграф 1 от Регламент № 165/2014.

7. Съгласно член 2, параграф 1 от Регламент № 561/2006:

„Настоящият регламент се прилага към автомобилен превоз:

- а) на стоки, когато максимално допустимата маса на превозното средство, включително всяко ремарке или полуремарке, надхвърля 3,5 тона, или
- б) на пътници с превозни средства, които са конструирани или трайно адаптирани за превоз на повече от девет лица, включително водача, и са предназначени за тази цел“.

8. Член 3 от този регламент в относимата си част гласи:

„Настоящият регламент не се прилага към автомобилен превоз с:

[...]

- з) превозни средства или комбинации от превозни средства с максимално допустима маса, непревишаваща 7,5 тона, използвани за превоз на стоки с нетърговска цел;

[...]“.

9. Член 4 от Регламент № 561/2006 предвижда:

„За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

- а) „автомобилен превоз“ означава всяко пътуване, осъществено изцяло или отчасти по пътища, отворени за обществено ползване с превозно средство, без значение дали е натоварено или не, ползвано за превоз на пътници или стоки;

[...]“.

2. Регламент № 165/2014

10. Член 3, параграф 1 от Регламент № 165/2014 гласи:

„Тахографите се монтират и използват в превозни средства, регистрирани в държава членка, които се използват за автомобилен превоз на пътници или товари и за които се прилага Регламент (ЕО) № 561/2006“.

11. Съгласно член 23, параграф 1 от Регламент № 165/2014:

„Тахографите се подлагат на редовни технически прегледи от одобрени сервиси. Редовните технически прегледи се извършват най-малко веднъж на всеки две години“.

Б. Националното право

12. Според необвързващите правни насоки, издадени от Transportstyrelsen (Шведска транспортна агенция, Швеция), автокараваната може да приеме формата на регистриран пътнически автомобил, камион или автобус. От този документ става ясно, че според

Шведската транспортна агенция всички автокаравани, които са регистрирани като пътнически автомобили, камиони или автобуси, трябва да съблюдават правилата, свързани с продължителността на времето за управление и почивките в работно и извънработно време, установени с Регламент № 561/2006, доколкото максимално допустимата им маса е над 7,5 тона, независимо дали превозът е „търговски“, или не.

III. Фактите, националното производство и преюдициалните въпроси

13. На 4 април 2019 г. AI е спрял от шведската полиция на обществена автомагистрала за управление на МПС с превишена скорост. При полицейската проверка е установено, че тахографът, монтиран на превозното средство на AI, не е преминал технически преглед в срока, посочен в член 23, параграф 1 от Регламент № 165/2014. Освен това нямал тахографски диск. AI заявява, че в задната част на превозното средство има два снегомобила и че пътува за състезание със снегомобили.

14. Според запитващата юрисдикция превозното средство на AI е било регистрирано във vägtrafikregistret (Регистър за пътното движение, Швеция) като камион в категория N₃⁶ на ЕС за превозни средства, която включва превозни средства, проектирани и произведени основно за превоз на товари и с максимална маса, надвишаваща 12 тона. Превозното средство има шест седалки за пътници. То е високо 3,6 метра и дълго 14,7 метра, и има обявена маса 17,68 тона. На външен вид наподобява автобус. Предната (вътрешна) част на превозното средство се състои от зона за живеене за AI и неговото семейство (която те използват при пътуванията си), докато задната част е проектирана като товарна зона за превоз на снегомобили.

15. С решение от 7 септември 2020 г. AI е осъден за управление на МПС с превишена скорост от Sundsvalls tingsrätt (Районен съд Сундсвал, Швеция). Той обаче по-късно е оправдан по обвинението за нарушение на глава 9, член 6 от Förordning (2004:865) om kör — och vilotider samt färdskrivare, m.m. (Наредба (2004:865) относно времето за управление, почивките, уредите за наблюдение и др.). Посочената разпоредба предвижда налагане на глоба на водачи, които умишлено или при небрежност използват тахограф, който не е преминал технически преглед в съответствие с член 23, параграф 1 от Регламент № 165/2014.

16. Както AI, така и прокуратурата атакуват посоченото решение пред Hovrätten för Nedre Norrland (Апелативен съд Южен Норланд), който е запитващата юрисдикция по настоящото дело.

17. Пред запитващата юрисдикция прокуратурата твърди, че AI е длъжен да оборудва своето превозно средство с тахограф, надлежно преминал технически преглед, защото превозното средство се използва за превоз на „стоки“ по смисъла на член 2, параграф 1, буква а) от Регламент № 561/2006. AI оспорва това твърдение и поддържа, че няма такова задължение, тъй като неговото превозно средство не се използва за търговски превоз на стоки, а като автокаравана за лична употреба.

⁶ Превозните средства, попадащи в категория N₃ на ЕС, са дефинирани в член 4, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 година относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, за изменение на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 и за отмяна на Директива 2007/46/ЕО (ОВ L 151, 2018 г., стр. 1), като „моторни превозни средства, проектирани и произведени основно за превоз на товари [...] с максимална маса, надвишаваща 12 тона“.

18. В този контекст запитващата юрисдикция поставя въпроса дали фактът, че основната цел на превозното средство на AI е да осигури временна зона за живеене (за лично ползване от AI), води до изключването му от обхвата на Регламент № 561/2006.

19. В това отношение тази юрисдикция отбелязва, че нищо в текста на Регламент № 561/2006 не предполага, че основното предназначение или действителният начин на ползване на превозните средства имат каквото и да било непосредствено влияние върху тълкуването на член 2, параграф 1, буква а) от този регламент, при условие че превозното средство може да се използва за „автомобилен превоз на стоки“. Освен това съображение б от Регламент № 561/2006 пояснява, че обхватът на регламента се определя чрез посочване на „категории превозни средства“. В съответствие с това изглежда, че категорията, в която превозното средство е регистрирано в Регистъра за пътното движение, може да бъде релевантна, за да се определи дали член 2, параграф 1, буква а) от Регламент № 561/2006 се прилага за дадено превозно средство.

20. Запитващата юрисдикция обаче поставя въпроса дали фактът, че такова превозно средство има „практическата възможност да превозва стоки“, е достатъчен, за да се приложи тази разпоредба. Тя обяснява, че ако за прилагането на член 2, параграф 1, буква а) от Регламент № 561/2006 беше достатъчно превозното средство да е годно да превозва „стоки“, тази разпоредба трудно би могла да се тълкува като означаваща нещо друго, освен че на практика само максимално допустимата маса на превозното средство (тоест дали надхвърля 3,5 тона) е релевантна, за да се установи дали дадено превозно средство попада в обхвата на този регламент.

21. По-нататък, след като отбелязва, че понятието „стоки“ не е дефинирано в Регламент № 561/2006, тази юрисдикция посочва, че в говоримия език личното оборудване рядко би било квалифицирано като „стоки“. Следователно изразът „автомобилен превоз на стоки“, който се използва в член 2, параграф 1, буква а) от Регламент № 561/2006, изглежда, предполага, че този регламент цели главно да обхване превози с търговска цел, свързани с извършването на икономическа дейност. Това тълкуване намира потвърждение в декларираната цел на Регламента, която е да хармонизира условията на конкуренция в автомобилния сектор и да подобри условията на труд и пътната безопасност.

22. Запитващата юрисдикция обаче подчертава, че член 3, букви з) и и) от Регламент № 561/2006 ясно показват, че някои превозни средства, използвани за нетърговски превози, могат да попаднат в приложното поле на този регламент. Следователно изразът „автомобилен превоз на стоки“ трябва да се тълкува широко. Това тълкуване се подсилва например от дефиницията на понятието „водач“ в член 4, буква в) от Регламент № 561/2006, от която може да се разбере, че за да попадне дадено лице в обхвата на тази дефиниция, не е необходимо да управлява превозното средство като част от своите задължения.

23. В светлината на тези съображения запитващата юрисдикция решава да спре производството и да отправи до Съда следните преюдициални въпроси:

„(1) Следва ли изразът „автомобилен превоз на стоки“ в член 2, параграф 1, буква а) от Регламент (ЕО) № 561/2006 да се тълкува като включващ превоз от превозно средство с обща маса, надхвърляща 3,5 тона, чиято основна употреба е да подsigурява временна зона за живеене за лично ползване?“

(2) При такива обстоятелства релевантен ли е товарният капацитет на превозното средство или начинът, по който превозното средство е регистрирано в националния регистър за пътното движение?’

24. Преюдициалното запитване, с дата 25 октомври 2021 г., е заведено в секретариата на 5 ноември 2021 г. Само Европейската комисия е представила писмено становище. Не е проведено съдебно заседание.

IV. Анализ

25. Регламент № 561/2006 установява редица правила относно времето за управление и почивките в работно и извънработно време, които трябва да се спазват от водачите, извършващи автомобилен превоз на стоки и хора. Като начин да гарантира спазването на тези правила, Регламент № 165/2014 въвежда редица задължения относно одобрението, монтажа, техническия преглед и използването на записващи устройства, като тахографи, които се използват за записване на данни, отнасящи се например до активността на водача и пробега.

26. Обхватът на Регламент № 561/2006, който е идентичен с този на Регламент № 165/2014⁷, е определен в член 2, параграф 1, който предвижда, че този регламент се прилага към „автомобилен превоз на стоки, когато максимално допустимата маса на превозното средство, включително всяко ремарке или полуремарке, надхвърля 3,5 тона“ (член 2, параграф 1, буква а), и към „автомобилен превоз на пътници с превозни средства, които са конструирани или трайно адаптирани за превоз на повече от девет лица, включително водача, и са предназначени за тази цел“ (член 2, параграф 1, буква б). Настоящият случай се отнася до първата от тези две категории.

27. С двата си въпроса, които ще анализирам заедно, запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали превозно средство със смесена употреба като разглежданото в настоящия случай, което освен временна зона за живеене за AI и неговото семейство включва и товарна зона за превоз на снегомобили с развлекателна цел, попада в обхвата на член 2, параграф 1, буква а) от Регламент № 561/2006, така че водачът на такова превозно средство да е задължен да спазва правилата на този регламент и на Регламент № 165/2014, и превозното средство да е оборудвано с тахограф, надлежно преминал технически преглед в съответствие с последния регламент.

28. В следващите раздели ще изложа причините, поради които това всъщност е така. Първо, ще обясня, че фактът, че такова превозно средство превозва движими вещи (в случая снегомобили) с нетърговска цел, не може да е пречка то да бъде разглеждано като превозно средство, превозващо „стоки“ по смисъла на член 2, параграф 1, буква а) от Регламент № 561/2006 и следователно да попада в обхвата на регламента (А). Второ, ще конкретизирам, че при спазване на определени критерии фактът, че такова превозно средство се използва главно като пригодена за живеене зона от неговите обитатели, не е пречка то да попадне в обхвата на тази разпоредба и на Регламент № 561/2006 (Б).

⁷ Вж. точка 2 по-горе. Както посочих в бележка под линия 5 по-горе, от член 3, параграф 1 от Регламент № 165/2014 е ясно, че обхватът му е идентичен с този на Регламент № 561/2006.

A. Може ли превозно средство, извършващо превоз на стоки с нетърговска цел, да попадне в обхвата на Регламент № 561/2006?

29. За да попадне определено положение в обхвата на Регламент № 561/2006, трябва да бъдат изпълнени две кумулативни условия: първо, превозът трябва да е или по член 2, параграф 1, буква а), или по член 2, параграф 1, буква б) от Регламента (положителното условие), и второ, превозът не трябва да попада в нито едно от изключенията, изброени в член 3 от Регламента (отрицателното условие)⁸. Последната разпоредба изброява транспортни операции („превози“), които биха попаднали в обхвата на член 2, параграф 1, буква а) или б) от Регламент № 561/2006, но изрично са изключени от приложението на правилата по този регламент и по Регламент № 165/2014, защото се извършват от превозни средства с определени специфични, трайни характеристики⁹ и/или са запазени за употреба¹⁰, която не може да се твърди, че застрашава постигането на целите на посочените регламенти¹¹.

30. Страните по главното производство не спорят, че AI превозва снегомобили за развлекателни цели. Те обаче спорят дали фактът, че такива стоки се превозват с нетърговска цел, означава, че транспортната операция на AI не отговаря на положителното условие, което споменах в предходната точка. В това отношение запитващата юрисдикция иска от Съда да изясни дали понятието „автомобилен превоз на стоки“ по смисъла на член 2, параграф 1, буква а) от този регламент следва да се тълкува като включващо само движими вещи или неща, които се превозват с търговска цел. Ако случаят е такъв, тази разпоредба не би се прилагала за транспортната операция на AI, която ще бъде изключена от обхвата на Регламент № 561/2006 поради нетърговския си характер.

31. Според мен такова тълкуване на член 2, параграф 1, буква а) от Регламент № 561/2006 би било неправилно. Наистина е ясно, че тази разпоредба не се отнася само до „превоз на стоки“ с търговска цел, а може да се прилага и спрямо транспортни операции, включващи движими вещи или неща за лична, нетърговска употреба (в случая, като част от хобито на AI).

32. До този извод ме водят няколко причини.

33. Първо, от текста на член 2, параграф 1, буква а) от Регламент № 561/2006 е очевидно, че разпоредбата не съдържа изискване попадащите в обхвата ѝ транспортни операции да имат професионален или търговски характер.

34. Второ, такова изискване не може да бъде изведено от понятието „стоки“, използвано в тази разпоредба. Вярно е, че Регламент № 561/2006 не съдържа определение на това понятие¹² и че при опит да се провери значението и обхвата му в съответствие с

⁸ Отбелязвам, че според член 13, параграф 1 от Регламент № 561/2006 държавите членки могат да предоставят на своята територия допълнителни изключения от общите правила относно екипажите, времето на управление и почивките (по-конкретно тези по членове 5—9). Тези изключения са приложими към превози, извършвани от определени превозни средства (различни от изброените в член 3).

⁹ Например „специализирани превозни средства“ по член 3, букви д) и е).

¹⁰ Например превозни средства, използвани за превоз на пътници по редовни линии, когато маршрутът на въпросната линия не надвишава 50 километра (член 3, буква а), или превозни средства, използвани при извънредни случаи или спасителни операции (член 3, буква г).

¹¹ Относно комбинацията от двата елемента (трайни характеристики и начин на употреба), вж. член 3, буква з) от Регламент № 561/2006, който се прилага за превозни средства, които имат максимално допустима маса, непревишаваща 7,5 тона, и се използват за превоз на стоки с нетърговска цел.

¹² По-специално отбелязвам, че терминът „стоки“ не е включен сред определенията по член 4 от Регламент № 561/2006.

установената практика на Съда¹³, чрез препратка към обичайния му смисъл в говоримия език, може да се открие, че под „стоки“ може да се разбира „неща“, създадени или произведени, за да бъдат продавани като част от търговски сделки¹⁴.

35. При разглеждането на този извод обаче трябва да се отчете фактът, че съгласно член 13, параграф 1 от същия регламент държавите членки могат да предоставят (по избор) изключения за превоза на „материали, оборудване или машини за ползване от водача по време на неговата работа“ (член 13, параграф 1, буква г), второ тире) или на „цирково и панаирно оборудване“ (член 13, параграф 1, буква й). Следователно такива транспортни операции, отнасящи се до неща, които се използват в контекста на професионална дейност и не са предназначени за продажба, попадат в обхвата на член 2, параграф 1, буква а) от Регламент № 561/2006, освен ако са конкретно изключени от националното законодателство на държава членка. От гореизложеното според мен е ясно, че понятието „стоки“ в тази разпоредба не се ограничава до „неща“, предназначени за продажба.

36. Също така не изглежда понятието да е ограничено, по-общо, до „неща“, свързани с търговска сделка. Всъщност Регламент № 561/2006 използва понятието „стоки“ в най-малко два случая без никаква връзка с търговска сделка, а по-скоро с „превоз с нетърговска цел“¹⁵.

37. По-нататък обръщам внимание, че в контекста на друг регламент в областта на автомобилния транспорт, а именно Регламент 2018/858, понятието „товари“¹⁶ е определено като „преди всичко *всякакви* движими предмети“¹⁷. Освен това Съдът като цяло придава широк смисъл на понятието „стоки“ в своята практика¹⁸, особено когато тълкува разпоредби от Договора за функционирането на ЕС, свързани със свободното движение на стоки¹⁹. В този контекст той ясно е посочил, че е *ирелевантно* дали стоките се транспортират с цел продажба, или за лично ползване или консумация²⁰.

38. Трето, контекстуалното тълкуване на член 2, параграф 1, буква а) от Регламент № 561/2006 в светлината на член 3, и по-конкретно член 3, буква з) от него, който по същество предвижда, че този регламент не се прилага за превоз на стоки с нетърговска цел с превозни средства под 7,5 тона, според мен потвърждава, че приложното поле на първата разпоредба не е ограничено до „превоз на стоки“ с търговски характер.

¹³ Вж. в този смисъл решение от 3 октомври 2013 г., Lundberg (C-317/12, EU:C:2013:631, т. 18 и цитираната съдебна практика).

¹⁴ Вж. определението на понятието „стоки“, дадено в речника „Колинс“ (<https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/goods>). От друга страна отбелязвам, че речникът на Кеймбридж, изглежда, е избрал по-широка дефиниция, обхващаща не само „неща за продажба“, но и „нещата, които притежавате“ (<https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/goods>).

¹⁵ Вж., дословно, член 3, букви з) и и) от Регламент № 561/2006.

¹⁶ В точка 1.3. от уводната част на приложение I към същия регламент, озаглавена „Общи определения, критерии за категоризиране на превозните средства, типове превозни средства и типове каросерии“.

¹⁷ Курсивът е мой.

¹⁸ Вж. решение от 8 юни 2017 г., Medisanus (C-296/15, EU:C:2017:431, т. 53 и цитираната съдебна практика).

¹⁹ Вж. например решение от 10 декември 1968 г., Комисия/Италия (7/68, EU:C:1968:51).

²⁰ Вж. в този смисъл решение от 23 януари 2018 г., Buhagiar и др. (C-267/16, EU:C:2018:26, т. 67 и цитираната съдебна практика). В това решение Съдът пояснява, че макар „стоки“ по смисъла на разпоредбите на ДФЕС да означава „продукти, които са оценени в пари и които като такива могат да бъдат предмет на търговски сделки“ (курсивът е мой), няма изискване те да се използват в действителност с търговска цел или дори да имат такова предназначение.

39. По-точно, за да се ползва едно превозно средство от изключването по член 3, буква з) от Регламент № 561/2006, трябва да бъдат изпълнени две кумулативни условия. Първо, превозното средство трябва да се използва за „превоз на стоки с нетърговска цел“²¹ и второ, максимално допустимата му маса не трябва да надвишава 7,5 тона. Ясно е, че съществуването на второто изискване може да означава само едно нещо: член 2, параграф 1, буква а) от този регламент може всъщност да се прилага за превоза на „стоки“ с нетърговска цел, ако максимално допустимата маса на въпросното превозно средство надхвърля посочената стойност²².

40. Транспортни операции, извършвани от превозни средства за превоз на стоки с *нетърговска цел*, могат да се ползват, както изтъква самата запитваща юрисдикция, и от друго изключване, а именно предвиденото в член 3, буква и) от Регламент № 561/2006, което се прилага за „търговски превозни средства, които имат исторически статус съгласно законодателството на държавата членка, в която те се управляват и които се използват за превоз на пътници или стоки с *нетърговска цел*“²³. И тук границите на изключването са ясни. Изглежда, и в този случай законодателят на Съюза е счел факта, че превозното средство превозва стоки с нетърговска цел, за недостатъчен, за да бъде изключен този превоз от приложното поле на този регламент, и съответно е действал въз основа на това, че член 2, параграф 1, буква а) от Регламента може да се прилага за нетърговски превоз на стоки.

41. Като цяло фактът, че член 3 от Регламент № 561/2006 включва не само едно, а две тясно дефинирани изключения, свързани с конкретни примери за превоз на „стоки“ с нетърговска цел, според мен свидетелства, че такъв превоз не е напълно изключен от приложното поле на регламента.

42. Всяко друго тълкуване по мое мнение би било *contra legem*. Съдът наистина трайно приема, че член 3 от посочения регламент не може да се тълкува в смисъл, че действието му се разпростира отвъд необходимото за осигуряване защитата на интересите, които изключението цели да гарантира, и обхватът му трябва да се определя предвид целите на разглеждания регламент²⁴. Ако волята на законодателя на Съюза беше да въведе общо изключение за всички превозни средства, с които се пренасят стоки с нетърговска цел, той нямаше да предвиди, че изключението по член 3, букви з) и и) от Регламент № 561/2006 се отнася само до специфични категории превозвани стоки, а просто щеше да посочи, че то се отнася до превоз на стоки с нетърговска цел²⁵.

²¹ В последния консолидиран текст на Регламент № 561/2006 (изменен с Регламент (ЕС) 2020/1054 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 г. (ОВ L 249, 2020 г., стр. 1), „превоз с нетърговска цел“ е дефиниран (в член 4, буква с) като „всеки автомобилен превоз, различен от превоза за чужда сметка или срещу възнаграждение, или за собствена сметка, за който не се получава пряко или непряко възнаграждение и който не поражда преки или непреки доходи за водача на превозното средство или други лица и който няма връзка с професионална или търговска дейност“.

²² Освен ако, разбира се, разглежданата ситуация попада в обхвата на друго изключване, изброено в член 3 от Регламент № 561/2006 (като например член 3, буква и) или на едно от изключенията, предвидени в член 13, параграф 1 от този регламент).

²³ Курсивът е мой.

²⁴ Вж. в този смисъл решение от 9 септември 2021 г., *Ministère public (Извънтериториални санкции)* (C-906/19, EU:C:2021:715, т. 33 и цитираната съдебна практика).

²⁵ Вж. по аналогия решение от 28 юли 2011 г., *Seeger* (C-554/09, EU:C:2011:523, т. 30), относно тълкуването на понятието „материали“ по смисъла на член 13, параграф 1, буква г) от Регламент № 561/2006 (който след това е изменен).

43. От гореизложеното според мен следва, че член 2, параграф 1, буква а) от Регламент № 561/2006 се прилага за превоза на „стоки“ по принцип²⁶, независимо дали този превоз е с търговска, или нетърговска цел. Когато обаче стоките се превозват с нетърговска цел, само превозни средства с максимално допустима маса, надхвърляща 7,5 тона, попадат в приложното поле на тази разпоредба, тъй като превозни средства под тази маса са изключени съгласно член 3, буква з) от Регламента.

44. В потвърждение на това тълкуване на член 2, параграф 1, буква а) от Регламент № 561/2006 са преследваните от Регламента цели.

45. В това отношение припомням, че Регламент № 561/2006 преследва три цели: да хармонизира условията на конкуренция в автомобилния сектор, да подобри социалните условия за работниците и служителите, които са обхванати от него, и да подобри *общата* безопасност по пътищата (за всички превозни средства)²⁷. Съдът в предходни свои решения потвърждава, че превозът на стоки с нетърговска цел не засяга конкуренцията в сектора на автомобилния транспорт, нито препятства постигането на целта за подобряване на условията на труд в тази индустрия²⁸. Въпреки това съм съгласен с Комисията, че законодателят на ЕС, изглежда, е възприел становището, че такива транспортни операции могат да създадат риск за пътната безопасност, особено когато максимално допустимата маса на съответните превозни средства е повече от 7,5 тона (или, както в случая с превозното средство на AI, дори над 17 тона). Всъщност по време на първото четене²⁹ на проекта на Комисията за приемане на предложение за Регламент № 561/2006³⁰ Европейският парламент подчертава, че според него „аспектът с пътната безопасност“ не може да бъде ограничен до търговския сектор, а трябва да се прилага и за превоза на стоки с нетърговска цел.

46. Струва си също така да се спомене, че Съдът е подчертавал важността на целта за подобряване на общата безопасност по пътищата в редица решения относно тълкуването на изключванията и изключенията по Регламент № 561/2006³¹.

²⁶ Освен когато транспортната операция е сред едно от изключванията или изключенията, изброени в член 3 или член 13, параграф 1 от Регламент № 561/2006.

²⁷ Вж. съображение 17 и член 1 от Регламент № 561/2006. Вж. също решение от 9 септември 2021 г., Ministère public (Извънтериториални санкции) (C-906/19, EU:C:2021:715, т. 29). Както посочих в заключението си по дело Pricoforest (C-13/21, EU:C:2022:188, бележка под линия 7), тези три цели са до известна степен взаимосвързани. Като гарантират, че времето на управление на превозното средство и почивките се редуват, правилата на Регламент № 561/2006 защитават водачите и екипажите на превозни средства, използвани за автомобилен превоз, от вредното въздействие на прекомерните и лошо разпределени периоди на управление. Тъй като умората и липсата на почивка на водачите на такива превозни средства са признати причини за пътнотранспортни произшествия, едновременно с това тези правила служат и за гарантиране на пътната безопасност. Накрая, тъй като работните практики, основани на неправомерна експлоатация на тези водачи и екипажи, нарушават конкуренцията в транспортния сектор, тези правила осигуряват еднакви условия на конкуренция в това отношение.

²⁸ Вж. решение от 3 октомври 2013 г., Lundberg (C-317/12, EU:C:2013:631 параграфи 35 и 36).

²⁹ Вж. обосновката към изменение 22 на „Законодателна резолюция на Европейския парламент относно предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт (COM(2001) 573 — C5-0485/2001 — 2001/0241(COD))“ (налична тук: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-5-2002-0388_EN.html?redirect#_section2).

³⁰ Вж. предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт (COM(2001) 573 окончателен).

³¹ Вж. например решение от 9 септември 2021 г., Ministère public (Извънтериториални санкции) (C-906/19, EU:C:2021:715, т. 38), относно тълкуването на член 3, буква а) от Регламент № 561/2006, и решение от 13 март 2014 г., A. Karuse (C-222/12, EU:C:2014:142, т. 40–42), относно тълкуването на член 13, параграф 1, буква з) от същия регламент. Обръщам внимание, че в точка 42 от последното решение Съдът изрично посочва, че обхващат на изключението по член 13, параграф 1, буква з) трябва да се „определя предвид целите на [Регламент № 561/2006], включително и тази за пътната безопасност“ (курсивът е мой).

47. Считаю, че ако всички транспортни операции по превоз на стоки с нетърговска цел трябваше да бъдат изключени от обхвата на Регламент № 561/2006, би била застрашена целта за подобряване на пътната безопасност, която законодателят на ЕС се е стремил да постигне, приемайки Регламент № 561/2006³². Фактът, че този вид превоз е по-рядко срещан от онзи, който се извършва като част от търговска дейност³³, според мен е ирелевантен: AI би могъл да се събуди една сутрин и да реши да управлява своето превозно средство от над 17 тона за 20 последователни часа без почивка — възможност, която може да има значително отрицателно въздействие върху общата пътна безопасност (не на последно място поради теглото на такова превозно средство).

48. Този тип ситуации според мен е бил в центъра на вниманието на законодателя на Съюза, когато е решил да ограничи изключването, предвидено в член 3, буква з) от Регламент № 561/2006, до „превоз на стоки с нетърговска цел“ от превозни средства, чиято максимално допустима маса не надхвърля 7,5 тона³⁴. В този смисъл съм съгласен с Комисията, че системното изключване на такива транспортни операции от обхвата на Регламента би било несъвместимо с постигането на тази цел.

49. По-нататък, не считам, че решение на Съда Lundberg³⁵ предоставя аргументи в подкрепа на противоположно тълкуване. На пръв поглед спорът пред националните съдилища по това дело наподобява разглеждания по главното производство. Действително, г-н Lundberg, подобно на AI, е бил собственик и водач на превозно средство, което е използвал за превоз на друго моторно превозно средство, а именно състезателен автомобил (в ремарке, прикачено към първото превозно средство). Той е бил любител рали-пилот, който в свободното си време практикува автомобилен спорт. Въпреки това, за разлика от AI (чието превозно средство тежи над 17 тона), превозното средство на г-н Lundberg има общо тегло *под* 7,5 тона.

50. По мое мнение именно този специфичен елемент, а не просто фактът, че г-н Lundberg е превозвал състезателния си автомобил за непрофесионални и нетърговски цели, е довел Съда до извода, че тази транспортна операция попада точно в обхвата на изключването по член 3, буква з) от Регламент № 561/2006, и следователно е изключена от приложното поле на този инструмент³⁶. По-нататък, от Съда не е било поискано да тълкува обхвата на член 2, параграф 1, буква а) от същия регламент, а само обхвата на изключването, предвидено в член 3, буква з) от Регламент № 561/2006.

51. Следователно считам, че трябва да се устои на изкушението постановеното от Съда в решение Lundberg да се прилага към факти като тези по главното производство *единствено* на основание, че и в настоящия случай AI превозва стоки за собствено

³² Освен това изключванията, предвидени в член 3, букви з) и и) от този регламент, на практика биха получили обхват, далеч надхвърлящ ясната им формулировка.

³³ AI вероятно прекарва на пътя по-малко време със своя камион и два снегомобила, отколкото професионален превозвач на търговски стоки за продажба, който шофира от Стокхолм (Швеция) до Гьотеборг (Швеция) през ден всяка седмица.

³⁴ По предишния режим „превозните средства, предназначени за нетърговски превози на имущества за лично ползване“ бяха изключени *като цяло* (вж. член 4, параграф 12 от Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета от 20 декември 1985 година относно хармонизирането на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт (ОВ L 370, 1985 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 5, том 2, стр. 45). Въпреки това законодателят на ЕС изрично промени това изключване, когато прие Регламент № 561/2006, и изброи като допълнително изискване максимално допустимата маса на превозното средство да не надхвърля 7,5 тона.

³⁵ Решение от 3 октомври 2013 г., Lundberg (C-317/12, EU:C:2013:631).

³⁶ Наистина, макар в точка 32 от това решение Съдът да посочва, че целта на член 3, буква з) от Регламент № 561/2006 е „да изключи от приложното поле на този регламент превозите на стоки, извършвани от физически лица извън всякаква професионална или търговска дейност“, той прави това едва след като подчертава, че тази разпоредба се прилага само за превозни средства с максимално допустима маса, непревишаваща 7,5 тона.

развлечение³⁷. В това отношение припомням, че страните по главното производство не оспорват факта, че максимално допустимата маса на превозното средство на АІ е над 7,5 тона, поради което това превозно средство не попада в обхвата на изключването, предвидено в член 3, буква з) от Регламент № 561/2006.

52. В светлината на гореизложеното за мен е ясно, че член 2, параграф 1, буква а) от Регламент № 561/2006 не е ограничен до превоза на стоки с търговски характер. Определението в тази разпоредба обхваща — и следователно правилата на този регламент и на Регламент № 165/2014 се прилагат — и по отношение на транспортни операции, извършвани от превозни средства, превозващи стоки за лични, нетърговски цели, например като част от хоби, с изключение на случаите, когато такива операции попадат в обхвата на изричното изключване по член 3, буква з) от Регламент № 561/2006 (или друго изключване или изключение от този регламент).

Б. Случаят на превозни средства със смесена употреба, служещи както за превоз на „стоки“, така и като временна зона за живеене за техните пътници

53. След като установих, че предвид обстоятелствата по главното производство фактът, че превозното средство на АІ превозва стоки (в случая снегомобили) с нетърговска цел, не пречи то да се счита за превозно средство, превозващо „стоки“ по смисъла на член 2, параграф 1, буква а) от Регламент № 561/2006, сега ще разгледам дали фактът, че това превозно средство е със смесена употреба и се използва от АІ и семейството му не само за превоз на стоки, но и като временна зона за живеене за пътниците в него, го изключва от приложното поле на този регламент. Ще обясня, че не го изключва.

54. Както припомних в точка 26 по-горе, Регламент № 561/2006 се прилага за i) „автомобилен превоз на стоки, когато максимално допустимата маса на превозното средство, включително всяко ремарке или полуремарке, надхвърля 3,5 тона“ (член 2, параграф 1, буква а), и ii) „автомобилен превоз на пътници с превозни средства, които са конструирани или трайно адаптирани за превоз на повече от девет лица, включително водача, и са предназначени за тази цел“ (член 2, параграф 1, буква б). От тази разпоредба логично следва, че този регламент *не* обхваща автомобилни транспортни операции, извършвани i) от превозни средства, превозващи стоки, с максимално допустима маса *под* 3,5 тона, или ii) от превозни средства, превозващи пътници, които са конструирани или трайно адаптирани за превоз на *до* девет души (включително водача).

55. Пред запитващата юрисдикция АІ по същество твърди, че освен тези две категории „превоз“ и тези, попадащи в обхвата на изключванията или изключенията, изрично предвидени в Регламент № 561/2006 (като член 3, буква з), има и други транспортни операции, по отношение на които правилата на Регламента може да не се прилагат. Според АІ такъв е случаят на „превоз“, извършван от превозни средства, които са конструирани или трайно адаптирани *основно* да осигурят *жилищно пространство* на своите пътници, а не просто да превозват стоки. АІ твърди, че такива транспортни операции не попадат в

³⁷ Според мен трябва също така да се внимава да не се извадят от контекста някои от констатациите на Съда в решение Lundberg. Така например е вярно, че Съдът отбелязва (в т. 28 от това решение), че разпоредбите на Регламент № 561/2006 се прилагат *главно* за професионалните водачи, а не за тези, които шофират за лични цели. Той обаче *не* е казал, че тези правила се прилагат *изключително* за професионални водачи. Нещо повече, точка 28 е непосредствено предшествана от изречение, което припомня, че член 4, буква в) от този регламент дефинира понятието „водач“ като „всяко лице, което управлява превозно средство дори за кратък период от време [...]“, от което е очевидно, както и запитващата юрисдикция подчертава, че Регламент № 561/2006 не се прилага само за професионални водачи.

обхвата на член 2, параграф 1, буква а) от Регламент № 561/2006. Той счита, че неговото превозно средство трябва да бъде изключено от приложното поле на Регламента (независимо, че се използва за „превоз на стоки“ и има максимално допустима маса над 7,5 тона), защото *основната* му употреба е като временна зона за живеене за AI и семейството му.

56. Комисията от своя страна счита, че нищо в Регламент № 561/2006 не сочи, че ако дадено превозно средство се използва основно като временна зона за живеене, а не само за превоз на стоки, то това превозно средство не може да се разглежда като превозващо „стоки“ по смисъла на член 2, параграф 1, буква а) от този регламент.

57. В това отношение отбелязвам, на първо място, че докато член 2, параграф 1, буква б) от Регламент № 561/2006 изрично изисква да бъде извършена оценка на това как превозното средство е конструирано или трайно адаптирано (преди да бъде направен извод дали превозва пътници за целите на тази разпоредаба), случаят по член 2, параграф 1, буква а) от Регламента не е такъв.

58. Въпреки това от определението за „моторно превозно средство“ в член 4, буква б), първо тире от Регламент № 561/2006 е видно, че правилата на Регламента са приложими по отношение на „всяко снабдено със собствен задвижващ мотор превозно средство, [...] *обикновено* използвано за превоз на [...] стоки“, което участва в транспортна операция, попадаща в обхвата на член 2, параграф 1, буква а) от него³⁸. По-нататък, от член 4, буква а) от Регламент № 561/2006 е видно, че превозното средство не трябва да бъде „laden“ (натоварено).

59. Според мен от това следва, че за да попадне дадена транспортна операция в приложното поле на член 2, параграф 1, буква а) от Регламент № 561/2006 и да се подчинява на правилата, установени в този регламент, не се изисква към съответния момент превозното средство *фактически* да е превозвало стоки. Също така не се изисква, както твърди AI пред запитващата юрисдикция, превозното средство да се използва *основно* за превоз на стоки. На практика е достатъчно това превозно средство „*обикновено* да се използва за превоз на стоки“³⁹. Моето разбиране е, че превозното средство трябва следователно да притежава трайни (а не само временни) характеристики, показващи, че то „*обикновено* се използва за превоз на стоки“. Считаю, че тези елементи трябва да бъдат оценени в светлината на начина, по който е конструирано превозното средство или как е било трайно адаптирано, по аналогия с изискването, поставено в член 2, параграф 1, буква б) от този регламент⁴⁰.

60. На второ място ми се струва, че разграничението, което член 2, параграф 1 от Регламент № 561/2006 провежда между „превоз [...] на стоки“ (член 2, параграф 1, буква а) и „превоз [...] на пътници“ (член 2, параграф 1, буква б) наподобява (поне в известна степен) разграничението, проведено в други нормативни актове на ЕС в областта на автомобилния транспорт, и по-конкретно в Регламент 2018/858 (който установява административните разпоредби и техническите изисквания за одобряване на типа и пускане на пазара на

³⁸ Курсивът е мой.

³⁹ Курсивът е мой.

⁴⁰ Вж. точка 57 по-горе.

всички нови превозни средства)⁴¹. Действително, според член 4 от този регламент моторните превозни средства, които са „проектирани и произведени основно за превоз на *пътници и техния багаж*“⁴², попадат в една категория (категория М), докато моторните превозни средства, които са „проектирани и произведени основно за превоз на *товари*“⁴³ попадат в друга, отделна категория (категория N).

61. „Къмпинг-автомобилите“ са дефинирани в част А, точка 5.1 от приложение I към Регламент 2018/858⁴⁴ като превозни средства от категория М с *жилищно помещение*. Това помещение трябва да съдържа *най-малко* следното оборудване: а) седалки и маса; б) място за спане, което може да се образува от седалките; в) приспособления за готвене; г) обзавеждане за съхраняване на багаж. От факта, че „къмпинг-автомобилите“ са включени в категория М по Регламент 2018/858, следва, че в контекста на този регламент те се считат за превозни средства, „проектирани и произведени основно за превоз на пътници и техния багаж“, а не на стоки. Фактът, че те съдържат обзавеждане за съхраняване на багаж, не пречи да бъдат включени в тази категория, стига това обзавеждане да е *интегрирано* в жилищното помещение и да е неподвижно закрепено към него⁴⁵.

62. В светлината на тези констатации съм готов да приема, че за целите на Регламент № 561/2006 „къмпинг-автомобилите“, които имат изброените в точка 61 по-горе характеристики, трябва по принцип, както и в случая за целите на Регламент 2018/858, да се разглеждат като използвани за превоз на пътници, а не на стоки, и следователно попадащи в обхвата на този инструмент, само когато отговарят на критериите по член 2, параграф 1, буква б) (т.е. само когато са конструирани или трайно адаптирани за превоз на повече от девет лица, включително водача, и са предназначени за тази цел).

63. След това пояснение бих искал да отбележа, че главното производство се отнася до определен вид превозно средство: такова, което на външен вид наподобява автобус и е със смесена употреба, тъй като включва *както* зона за живеене, *така и* товарна зона, достатъчно голяма, за да може АІ да съхранява поне два снегомобила.

64. От преписката по делото и информацията, предоставена от запитващата юрисдикция в нейното преюдициално запитване, установявам, че товарната зона на превозното средство на АІ не е интегрирана в жилищното му пространство, а е отделна⁴⁶. Освен това не изглежда тя да е проектирана да осигурява съхранение просто на „багаж“ на пътниците в превозното средство (за разлика от багажното отделение на автобус или багажника на покрива на

⁴¹ Разбира се, по принцип тълкуването на различните регламенти трябва да се оценява самостоятелно. За мен обаче е ясно, че законодателят на ЕС е имал намерението да класифицира превозните средства по подобен начин (т.е. като извършващи превоз или на стоки, или на пътници) в Регламент № 561/2006 и Регламент 2018/858.

⁴² Курсивът е мой.

⁴³ Курсивът е мой.

⁴⁴ Приложение I е озаглавено „Общи определения, критерии за категоризиране на превозните средства, типове превозни средства и типове каросерии“. Част А от приложение I е озаглавена „Критерии за категоризация на превозните средства“. Точка 5 от част А описва критериите за „Превозни средства със специално предназначение“ като къмпинг-автомобили.

⁴⁵ Действително, съгласно част А, точка 5.1. от приложение I към Регламент 2018/858 се изисква минималното оборудване (вкл. обзавеждане за съхраняване на багаж) на „къмпинг-автомобил“ да е „неподвижно закрепено към жилищното помещение“ (макар че масата може да бъде проектирана така, че да може лесно да се прибира).

⁴⁶ Вж. точка 14 по-горе. Въз основа на информацията, предоставена в преписката по делото, изглежда, че превозното средство на АІ е съставено от две отделни части. Предната (вътрешна) част на превозното средство се състои от зона за живеене за АІ и неговото семейство (което те използват по време на пътуванията си), докато задната част е проектирана като товарна зона, в която АІ превозва снегомобили за себе си и за семейството си. Във всеки случай ми е трудно да си представя как двата снегомобила могат да бъдат интегрирани в жилищното пространство на превозното средство на АІ (предвид техния размер).

къмпинг-автомобил). Накрая, струва ми се, че такава товарна зона е трайна характеристика на превозното средство на АІ. За разлика от багажник за велосипеди или багажник на покрива, тя не може лесно да бъде премахната.

65. В такава ситуация трябва ли все пак да се приеме, че превозното средство превозва пътници и техния багаж? Не мисля така⁴⁷. Трябва ли то да се разглежда като „обикновено“ превозващо „стоки“ и следователно като попадащо в обхвата на член 2, параграф 1, буква а) от Регламент № 561/2006? Според мен да.

66. Всъщност считам, че превозно средство със смесена употреба, каквото е превозното средство на АІ, което включва както зона за живеене, така и товарна зона, трябва за целите на Регламент № 561/2006 да се разглежда като превозно средство, което „обикновено“ превозва „стоки“, и като попадащо в приложното поле на този регламент, независимо дали отговаря на изискванията да бъде квалифицирано като „къмпинг-автомобил“ по смисъла на Регламент 2018/858, когато товарната зона на такова превозно средство i) е отделна или по друг начин физически разграничима от зоната за живеене (вместо да е интегрирана в нея), ii) не изглежда разумно да се приеме като проектирана да осигурява съхранение просто на багажа на пътниците в превозното средство и iii) представлява трайна характеристика на превозното средство в смисъл, че превозното средство или е конструирано, или е трайно адаптирано да включва такава зона.

67. Струва ми се, че този анализ в три части, който националните съдилища трябва да прилагат към всеки отделен казус, дава желателни резултати в огромното мнозинство от случаите.

68. Първо, той гарантира, от една страна, че професионалният водач на камион, който е адаптирал трайно кабината на превозното средство така, че да включва салон и място за спане, продължава да спазва правилата, установени в Регламент № 561/2006 (или защото жилищното помещение не отговаря на всички изисквания по Регламент 2018/858, за да се квалифицира превозното средство като „къмпинг-автомобил“, или защото помещението за съхранение винаги покрива трите гореописани изисквания).

69. От друга страна, той води и до извода, че един къмпинг-автомобил *няма* да се счита за превозно средство, превозващо „стоки“ по смисъла на член 2, параграф 1, буква а) от Регламент № 506/2006, просто защото шкафовете в жилищното пространство са пълни с чинии, чаши и други прибори или предмети, които поначало очакваме да се намират в един „дом“, или защото такова превозно средство включва багажник или място за съхранение, които изглеждат проектирани за превоз само на багажа на пътниците, или има прикрепен към него подвижен багажник за велосипеди или багажник на покрива.

70. Второ, анализът, описан в точка 66 по-горе, предоставя също така подходящо решение (или поне избягва абсурдни резултати) в по-сложни и по-нееднозначни ситуации. Ще илюстрирам това с три (хипотетични) примера.

⁴⁷ Ако превозно средство като това на АІ трябва все пак да се разглежда като използвано за превоз на пътници и техния багаж, то такова превозно средство би било изключено от обхвата на Регламент № 561/2006. Действително, то не би отговаряло на изискването по член 2, параграф 1, буква б) от този регламент, тъй като въз основа на информацията в преписката по делото то не изглежда да е било конструирано или трайно адаптирано за превоз на повече от девет лица, включително водача.

71. Първи пример: представете си любител сърфист, който има фургон с тегло над 7,5 тона, с капацитет да превозва 50 сърфа, както за негова лична употреба, така и за приятелите му, и където той държи и матрак, върху който водачът от време на време спи. Сърфистът превозва ли „стока“? Да, защото неговото превозно средство *няма* всички изброени в Регламент 2018/858 характеристики, за да бъде класифицирано като „къмпинг-автомобил“ и следователно като превозно средство, проектирано и произведено основно за превоз на „пътници и техния багаж“, и защото това превозно средство във всеки случай е така конструирано или трайно адаптирано, че да включва ясно разпознаваемо място за съхранение, което видимо не е предназначено само за превоз на неговия багаж. С други думи, любителят сърфист е в ситуация, която не се различава от тази на професионалния шофьор на камион, описана в точка 68 по-горе.

72. Втори пример: какво ще стане, ако сърфистът има истински „къмпинг-автомобил“ и превозва сърфовете на приятелите си и на семейството си в пространство за съхранение, не по-голямо от багажник, проектиран за превоз на багаж? Сърфистът *няма* да превозва „стоки“. Той би бил в същата ситуация като „класическия“ къмпинг-автомобил в точка 69 по-горе.

73. Трети пример (тук вече става по-сложно): какво ще стане, ако същите сърфове (или съответно, снегомобилите на AI) бъдат поставени в много голямо⁴⁸ ремарке, прикрепено към задната част на къмпинг-автомобила? Ще бъде ли пречка фактът, че ремаркетото може да бъде отделено от къмпинг-автомобила, превозното средство да се счита за превозващо стоки? Според мен не. Всъщност за целите на Регламент № 561/2006 „превозно средство“ може да означава комбинация от превозни средства⁴⁹. Следователно ремарке, прикачено към къмпинг-автомобил, ще се разглежда като образуващо едно-единствено „превозно средство“. Трайните характеристики на ремаркетото (като факта, че е конструирано или трайно адаптирано като пространство за съхранение) според мен биха могли да бъдат придадени към „превозното средство“ като цяло⁵⁰.

74. Както вече посочих в точка 59 по-горе, важно е да се има предвид, че не е необходимо дадена транспортна операция да попада в обхвата на член 2, параграф 1, буква а) от Регламент № 561/ 2006, за да се приеме, че превозното средство, извършващо тази операция, се използва *основно* за превоз на стоки (както изисква Регламент 2018/858). Достатъчно е превозното средство „*обикновено*“⁵¹ да се използва за превоз на стоки.

75. Според мен трябва да се счита, че превозно средство със смесена употреба „*обикновено*“ се използва за превоз на стоки, ако i) е конструирано или трайно адаптирано така, че да включва пространство за съхранение, което е ii) ясно разпознаваемо⁵² и iii) може разумно да се допусне, че е проектирано не просто да превозва багажа на пътниците. Ако тези характеристики са налице, няма нужда да се оценява дали превозът на стоки има предимство пред този на пътници⁵³. Според мен, при условие че максимално допустимата

⁴⁸ Винаги може да се твърди, че ако ремаркетото не е по-голямо от багажника на обикновена кола, тогава не е налице „превоз на стоки“.

⁴⁹ Вж. член 4, буква б) от Регламент № 561/2006.

⁵⁰ Според мен това отличава ремаркетата от багажниците за велосипеди, багажниците на покрива или други чисто второстепенни предмети, които нямат отражение върху това как се определя превозното средство.

⁵¹ Курсивът е мой.

⁵² Както посочих в точка 66 по-горе, в случай на превозни средства, които включват зона за живеене, товарната зона трябва да бъде отделна или физически разграничима от жилищната.

⁵³ Например като се оцени дали по-голяма част от превозното средство се използва за превоз на пътници, отколкото за превоз на стоки, или пък дали превозното средство се използва по-често за превоз на пътници, отколкото за превоз на стоки.

маса на превозното средство надхвърля 3,5 тона (за търговски превоз на стоки) или 7,5 тона (за нетърговски превоз на стоки), за водача трябва да прилагат правилата относно времето на управление и почивките в работно и извънработно време по Регламент № 561/2006, и задължението да има тахограф, надлежно преминал технически преглед⁵⁴.

76. Този подход ми изглежда в съответствие с определението на понятието „стоки“, което предложих на Съда в предходния раздел, като обхващащо всеки материален предмет, а не само стоки, предназначени за продажба или за използване в търговска сделка⁵⁵. Той съответства и на целта за подобряване на общата безопасност по пътищата, която законодателят на Съюза се стреми да осъществи с Регламент № 561/2006⁵⁶. Този подход наистина гарантира, че тежкотоварните превозни средства, които според законодателя на Съюза създават реален риск за общата безопасност по пътищата, попадат в обхвата на този регламент и не могат да заобикалят задълженията в него само на основание, че частично се ползват като къмпинг-автомобили.

77. На този етап бих искал да добавя, че според мен категорията на ЕС, под която превозното средство е регистрирано в националния регистър за пътното движение, е ориентируваща, а не определяща. Трябва все пак да се прецени дали превозното средство „обикновено“ се използва за превоз на товари, т.е. дали критериите, които посочих по-горе, са изпълнени. В своето преюдициално запитване запитващата юрисдикция уточнява, че превозното средство на AI е регистрирано в категория N₃ от Регламент 2018/858, която включва „моторни превозни средства, проектирани и произведени основно за превоз на товари“ с максимална маса над 12 тона. Според мен фактът, че превозното средство е регистрирано в тази категория, определено показва, че то „обикновено“ се използва за превоз на товари⁵⁷. Това обаче не може да играе решаваща роля в преценката на националните съдилища. Ако намерението на законодателя на Съюза е било такова, той просто щеше да препрати към тези категории в Регламент № 561/2006⁵⁸.

78. Бих искал да завърша с няколко думи относно практическите последици от решението, което предложих. По никакъв начин приемането му не означава, че всички превозни средства със смесена употреба, като разглежданото в настоящия случай, които съдържат както зона за живеене, така и товарна зона за превоз на стоки с нетърговска цел, трябва да бъдат оборудвани с тахограф, или че техният водач трябва да спазва правилата, свързани с времето за управление и почивките в работно и извънработно време, определени в Регламент № 561/2006.

⁵⁴ Съгласно член 2, параграф 1, буква а) от Регламент № 561/2006, при прочита му в светлината на член 3, буква з) от него. Дали превозното средство е конструирано, или трайно адаптирано за превоз на повече от девет лица, включително водача (член 2, параграф 1, буква б) от Регламент № 561/2006), ще бъде ирелевантно.

⁵⁵ Действително, с предложеното от мен решение чиниите, вилците или одеялата на къмпинг-автомобил биха могли съвсем правилно да се считат за „стоки“. Въпреки това превозното средство като цяло все пак може да се разглежда като „използвано за превоз на пътници“ по смисъла на член 2, параграф 1, буква б) от Регламент № 561/2006 и не би се считало, само поради тази причина, че то „обикновено“ се използва за превоз на стоки по смисъла на член 2, параграф 1, буква а) от същия регламент.

⁵⁶ Вж. точки 45—48 по-горе.

⁵⁷ Обръщам внимание обаче, че в Регламент 2018/858 законодателят на ЕС е избрал малко по-различен критерий в сравнение с Регламент № 561/2006, тъй като изисква превозното средство да се използва „основно“ (а не „обикновено“) за превоз на стоки.

⁵⁸ Действително категориите превозни средства, определени в Регламент 2018/858, вече съществуваша преди приемането на този регламент (вж. приложение II към Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 година за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (Рамкова директива) (ОВ L 263, 2007 г., стр. 1) и преди това Директива 70/156/ЕИО на Съвета от 6 февруари 1970 година за сближаването на законодателствата на държавите членки по отношение на типовото одобрение на моторни превозни средства и техните ремаркета (ОВ L 42, 1970 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 13, том 1, стр. 41).

79. Всъщност, както посочих по-горе, водачите на такива превозни средства ще попаднат в приложното поле само на член 2, параграф 1, буква а) от Регламент № 561/2006 и от тях ще се изисква да спазват правилата, определени в този регламент и в Регламент № 165/2014 (включително задължението да имат надлежно преминал технически преглед тахограф), когато може да се приеме, че тяхното превозно средство „обикновено“ се използва за превоз на товари и когато максимално допустимата маса на превозното средство превишава 7,5 тона. Значителен брой къмпинг-автомобили със смесена употреба, кемпери и други подобни са под този праг. Следователно транспортните операции с тях чисто и просто са изключени от приложното поле на Регламент № 561/2006⁵⁹.

V. Заключение

80. С оглед гореизложеното предлагам на Съда да отговори на преюдициалното запитване, отправено от *Hovrätten för Nedre Norrland* (Апелативен съд Южен Норланд, Швеция), по следния начин:

„1) Член 2, параграф 1, буква а) от Регламент № 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, във връзка с член 4, буква б), първо тире и член 3 от този регламент,

трябва да се тълкува като изискващо превозното средство, извършващо транспортната операция, „обикновено“ да се използва за превоз на стоки. Категорията, в която превозното средство е регистрирано в националния регистър за пътното движение, не е определяща в това отношение. Фактът, че стоките се превозват по-скоро с нетърговска, отколкото с търговска цел, не е пречка транспортната операция да попадне в обхвата на тази разпоредба и да попадне в обхвата на Регламента.

2) Член 2, параграф 1, буква а) от Регламент № 561/2006, във връзка с член 4, буква б), първо тире от него,

трябва да се тълкува в смисъл, че превозно средство със смесена употреба, включващо както зона за живеене за неговите пътници, така и товарна зона за целите на превоза на стоки, ще се счита за „обикновено“ използвано за превоз на стоки и следователно ще попадне в обхвата на член 2, параграф 1, буква а) от Регламент № 561/2006, при условие че товарната зона i) е отделна или по друг начин физически разграничима от зоната за живеене (вместо да е интегрирана в нея), ii) не изглежда разумно да се приеме като проектирана да осигурява съхранение просто на багажа на пътниците в превозното средство и iii) представлява трайна характеристика на превозното средство в смисъл, че превозното средство или е конструирано, или е трайно адаптирано да включва такава зона“.

⁵⁹ За да съм пределно ясен, АІ няма да бъде задължен да спазва правилата относно времето за управление и почивките в работно и извънработно време, които се съдържат в този регламент, нито ще е задължен да има надлежно преминал технически преглед тахограф, монтиран в неговото превозно средство, ако запитващата юрисдикция може да установи, че максимално допустимата маса на неговото превозно средство е под 7,5 тона.