



## Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (шести състав)

13 март 2014 година \*

„Автомобилен транспорт — Регламент (ЕО) № 561/2006 — Задължение за използване на тахограф — Изключение за превозните средства, използвани при поддръжката на пътищата — Превозни средства, транспортиращи чакъл от кариерата до мястото, където се извършват работи по поддръжката на пътищата“

По дело C-222/12,

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Tartu ringkonnakohtus (Естония) с акт от 4 май 2012 г., постъпил в Съда на 11 май 2012 г., в рамките на производство по дело

**A. Karuse AS**

срещу

**Politsei- ja Piirivalveamet,**

СЪДЪТ (шести състав),

състоящ се от: A. Borg Barthet, председател на състав, E. Levits и M. Berger (докладчик), съдии,

генерален адвокат: N. Wahl,

секретар: A. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

- за естонското правителство, от M. Linntam, в качеството на представител,
- за гръцкото правителство, от I. Vakoroulos и O. Sourorani, в качеството на представители,
- за шведското правителство, от U. Persson, в качеството на представител,
- за Европейската комисия, от J. Hottiaux, в качеството на представител, подпомагана от C. Ginter, advokaat,

предвид решението, взето след изслушване на генералния адвокат, делото да бъде разгледано без представяне на заключение,

\* Език на производството: естонски.

постанови настоящото

### Решение

- 1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 13, параграф 1, буква з) от Регламент (ЕО) № 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 (ОВ L 102, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 5, том 8, стр. 214).
- 2 Запитването е подадено в рамките на спор между A. Karuse AS (наричано по-нататък „Karuse“) и Politsei- ja Piirivalveamet във връзка с разпореждането на полицейски служител превозно средство, което е собственост на това дружество и не притежава тахограф в съответствие със закона, да премине извънреден технически преглед.

### Правна уредба

#### *Правото на Съюза*

- 3 Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета от 20 декември 1985 година относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт (ОВ L 370, стр. 8; Специално издание на български език; 2007 г., глава 7, том 1, стр. 234), съответно изменен с Регламент № 561/2006 (наричан по-нататък „Регламент № 3821/85“), предвижда в своя член 3, параграфи 1 и 2:  

„1. Записващото устройство се монтира и използва в превозни средства, които са регистрирани в държава членка и които се използват за автомобилен превоз на пътници или товари, с изключение на превозните средства, посочени в член 3 от Регламент (ЕО) № 561/2006. [...]

2. Държавите членки могат да освободят от прилагането на настоящия регламент превозните средства, посочени в член 13, параграфи 1 и 3 от Регламент (ЕО) № 561/2006“.
- 4 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. [...]“.
- 5 Член 1 Регламент № 561/2006 гласи:  

„Настоящият регламент определя 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 между режимите на сухопътен транспорт, особено в автомобилния сектор, и подобряване на условията на труд и пътната безопасност. Настоящият регламент също така има за цел да насърчи подобряването на практиките на наблюдение и привеждане в изпълнение на държавите членки и подобряването на работните практики в автомобилната транспортна промишленост“.
- 6 Членове 5—9 от този регламент излагат правилата относно екипното управление на превозно средство, времето за управление, почивките в работно и извънработно време.

7 Член 13, параграф 1 от посочения регламент гласи:

„При условие че не се засягат целите, изложени в член 1, всяка държава членка може да предостави изключения от членове 5—9 и да подложи такива изключения на индивидуални условия на своята територия или със съгласието на заинтересованите държави, на територията на друга държава членка, приложими за превоз със следните видове превозни средства:

[...]

з) превозни средства, използвани във връзка с канализация, защита от наводнения, услуги по поддръжка на водоснабдяването, снабдяването с газ и електроснабдяването, поддръжка на пътищата и контрол по пътищата, събиране на битови отпадъци от врата до врата, телеграфни и телефонни услуги, радио- и телевизионно излъчване и откриване на радио- и телевизионни предавателни или приемници;

[...]“.

#### *Естонското право*

8 Законът за движение по пътищата от 14 декември 2000 г. (RT I 2001, 3, 6) в редакцията си, приложима към спора в главното производство (наричан по-нататък „LS“), гласи в своя член 20<sup>3</sup>:

„Особени изисквания за продължителността на работа и на почивка на водача

(1) По отношение на продължителността на управление и на почивка на водача на превозно средство или на група превозни средства за превоз на пътници с повече от девет места (включително това на водача) или за превоз на стоки с максимална допустима маса над 3 500 килограма списъкът с изключения от задължението за спазване на изискванията в областта на автомобилния транспорт, както и от задълженията на водача и на неговия работодател, е предвиден в Регламент [№ 561/2006].

(1<sup>1</sup>) Лицата по член 10, параграф 4 от [Регламент № 561/2006] са длъжни да изпълняват предвидените от закона изисквания относно продължителността на работа и на почивка. Всяко договорено от страните отклонение от изискванията на посочения регламент е нищожно.

[...]

(7) Изискванията на настоящия член са задължителни не само за водачите, работещи на трудов договор, но и за тези, работещи въз основа на друг частноправен договор.

[...]

(8) По изключение изискванията, предвидени в посочения в параграф 1 от настоящия член регламент, не се прилагат по отношение на водачите при извършване на автомобилен превоз на територията на страна в случаите, когато:

[...]

- 8) превозното средство се използва във връзка с канализация, защита от наводнения, услуги по поддръжка на водоснабдяването, снабдяването с газ и електроснабдяването, поддръжка на пътищата и контрол по пътищата, събиране на битови отпадъци от врата до врата, телеграфни и телефонни услуги, радио- и телевизионно излъчване и откриване на радио- и телевизионни предавателни или приемници;

[...]“.

- 9 Член 20<sup>4</sup> от LS предвижда:

„Използване на тахограф

- (1) Изчисляването на продължителността на управление и на почивка на водача на моторното превозно средство се извършва според тахографските листове на механичен тахограф съгласно посоченото в приложение I към [Регламент № 3821/85] или според данните, регистрирани в паметта на тахограф, позволяващ цифров запис на данните (наричан по-нататък „цифров тахограф“), съгласно посоченото в приложение I Б от същия регламент.

[...]

- (1<sup>1</sup>) Когато използването на тахограф е задължително, водачът трябва да регистрира с него данните относно продължителността на управление и на почивка в съответствие с член 15 от Регламент [...] № 3821/85.

- (2) Тахограф не е задължителен за превозните средства:

- 1) които са произведени преди 1 януари 1985 г., ако не се използват за предлагане на платени услуги за превоз на стоки или на хора;
- 2) които се използват за превоз, освободен от това задължение съгласно член 3 от [Регламент № 561/2006] и член 20<sup>3</sup>, параграф 8 от настоящия закон“.

- 10 Съгласно член 71 от LS, озаглавен „Превозни средства за специални услуги“:

„(1) Превозно средство за специални услуги е:

[...]

- 2) превозно средство, изпълняващо свързани с пътищата задачи и необходими на пътя дейности (наричано по-нататък „превозно средство за поддръжка“);

[...]

- (4) водачът на превозно средство за поддръжка може, ако жълтите мигащи светлини на превозното средство са включени, да извършва възложените му задачи, без да спазва изискванията по член 3, параграф 1 от настоящия закон“.

- 11 Член 10 от Закона за пътищата (Teeseadus) от 17 февруари 1999 г. (RT I 1999, 26, 377, наричан по-нататък „ТееS“), озаглавен „Състояние на пътищата“, гласи:

„(1) Пътуването по пътищата трябва да може да се осъществява в пълна безопасност и те трябва да отговарят на изискванията относно състоянието на пътищата.

- (2) Министърът на икономиката и комуникациите установява изискванията относно инсталациите за пътна безопасност, пътните знаци, светофарите, парапетите, ограничителите и пътната сигнализация, както и относно състоянието на националните, местните и зимните пътища.
- (3) Министърът на околната среда установява изискванията относно състоянието на горските пътища.
- (4) Собственикът на обществен път или лицето, което отговаря за изпълнението на задачи, свързани с пътищата, е длъжно да поддържа пътищата в състояние, съответстващо на изискванията, предвидени в настоящия закон или от правните актове, приети въз основа на него“.
- 12 Член 14 от TeeS, който се отнася до задачите, свързани с пътищата, гласи:
- „(1) Като задачи, свързани с пътищата, се считат изпълнението на пътни работи, планирането, управлението и използването на пътищата, поддържането на зоните за сигурност, изпълнението на пътни проекти и всяка друга дейност, свързана с управлението на пътищата.
- (2) Пътностроителните работи включват ремонти и поддръжка на пътищата по смисъла на член 17 от настоящия закон. Класифицирането на строителните и ремонтни работи и тяхното техническо описание се уреждат от нормите, приложими към пътните проекти, предвидени в член 19, параграф 2 от настоящия закон“.
- 13 Член 17, параграф 3 от TeeS, който се отнася до планирането, строителството, ремонтите и поддръжката на пътищата, предвижда:
- „(3<sup>1</sup>) Целта на поддръжката на пътищата е да се гарантира, че състоянието на пътищата отговаря на изискванията, посочени в член 10, параграф 2 от настоящия закон“.

### **Главното производство и преюдициалният въпрос**

- 14 На 19 август 2009 г., по време на проверка, извършвана на обществен път, полицейски служител от Lõuna Politseiprefektuur спира камион, собственост на Karuse, който превозва чакъл към пътен строеж. Превозното средство е спряно на 42 километра от адреса на управление на посоченото дружество и на около 10 километра от местонахождението на този строеж.
- 15 Този служител, от една страна, налага на водача на камиона глоба в размер на 900 естонски крони (EEK), по-специално за това, че управлява превозно средство, което не разполага с тахограф, даващ възможност за контрол на спазването на времето за управление и почивките на водачите, в съответствие с изискванията, посочени в LS. От друга страна, той изисква по същата причина посоченото превозно средство да премине извънреден технически преглед.
- 16 От свидетелството за регистрация на камиона е видно, че става въпрос за самосвал с три оси, с общо тегло 25,5 тона. В полето, предвидено за забележки, е отбелязано „превозно средство за поддръжка“.
- 17 Karuse подава жалба пред Tartu halduskohus (административен съд в Tartu) с искане за отмяна на разпореждането на полицейския служител, доколкото той изисква извършването на извънреден технически преглед. То изтъква по-специално в това отношение, че въпросното превозно средство е превозно средство за поддръжка, както удостоверява свидетелството за регистрацията му, и че по време на проверката то е било натоварено с чакъл, който е

превозвало към пътен строеж. Следователно това превозно средство се ползва от освобождаването от задължението да използва тахограф, предвидено в член 20<sup>3</sup>, параграф 8, точка 8 от LS.

- 18 Жалбата е отхвърлена с решение от 9 декември 2009 г., с мотива че само отбелязването „превозно средство за поддръжка“ в свидетелството за регистрация не е достатъчно, за да предостави автоматично този статут на въпросното превозно средство, и не освобождава следователно поради този факт от задължението за използване на тахограф. Tartu halduskohus счита също така, че въпросните работи не могат да се считат за работи по поддръжка на пътищата по смисъла на член 14 от TeeS, съгласно който предназначенията за това превозни средства са освободени от задължението за използване на тахограф.
- 19 На 5 януари 2010 г., Karuse подава въззивна жалба срещу това решение пред Tartu ringkonnakohtus (апелативен съд в Tartu).
- 20 То изтъква, че поддръжката на пътищата предполага използване на определени материали и необходимото оборудване, които се превозват до строежа с превозни средства, използвани също и за работите по поддръжка. В случая въпросното превозно средство било използвано за насипване на чакъла върху обществения път, обект на работите по поддръжка, като неговият водач също така бил натоварен да изпълнява тази задача. В резултат на това то счита, че превозът на материал, предназначен за пътните работи, трябва да се счита за част от поддръжката на пътищата.
- 21 За сметка на това Lõuna Politseiprefektuur иска разпореждането на Tartu halduskohus да бъде потвърдено.
- 22 В акта за отправяне на преюдициално запитване Tartu ringkonnakohtus припомня по-специално, че Република Естония е транспонирала буквално изключението, съдържащо се в член 13, параграф 1, буква з) от Регламент № 561/2006, поради което при преценката на формулировката „превозни средства, използвани във връзка с поддръжка на пътищата“, съдържаща се в член 20<sup>3</sup>, параграф 8, точка 8 от LS, следва да се вземат предвид правилата за прилагане на правото на Съюза.
- 23 В това отношение запитващата юрисдикция уточнява, че освен Решение от 25 юни 1992 г. по дело British Gas (C-116/91, Recueil, стр. I-4071), относно тълкуването на понятието „превозни средства, използвани във връзка със снабдяването с газ“, както и Решение от 21 март 1996 г. по дело Mrozek и Jäger (C-335/94, Recueil, стр. I-1573), отнасящо се до тълкуването на понятието „превозни средства, използвани във връзка със събиране на смет“, не съществува практика на Съда, която да даде възможност за недвусмислено тълкуване на понятието „превозните средства, използвани във връзка с поддръжка на пътищата“ по смисъла на член 13, параграф 1, буква з) от Регламент № 561/2006 при обстоятелствата в настоящия случай.
- 24 При тези условия Tartu ringkonnakohtus решава да спре производството и да постави на Съда следния преюдициален въпрос:

„Формулировката „във връзка с поддръжка на пътищата“, използвана в определението за допустимото от член 13, параграф 1, буква з) от [Регламент № 561/2006] изключение, следва ли да се тълкува в смисъл, че включва самосвал с общо допустимо тегло от 25,5 тона, който превозва чакъл по обществен път от карьерата[, от която е добит,] до мястото, където се извършват работи по ремонт и поддръжка на пътищата?“.

## По преюдициалния въпрос

- 25 С въпроса си запитващата юрисдикция пита по същество дали понятието „превозни средства, използвано във връзка с поддръжка на пътищата“, залегнало в член 13, параграф 1, буква з) от Регламент № 561/2006 — които превозни средства могат да бъдат освободени от задължението за използване на тахограф — трябва да се тълкува в смисъл, че то се отнася за превозно средство, превозващо чакъл от кариерата до мястото на работите по поддръжка на пътищата.
- 26 В самото начало е подходящо да се припомни, че разпоредбите на член 13, параграф 1, буква з) от Регламент № 561/2006 възпроизвеждат по същество тези на член 4, точка 6 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, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 5, том 2, стр. 45).
- 27 След като обаче Регламент № 561/2006 не е внесъл съществени изменения, що се отнася до условията, на които са подчинени изключенията, предвидени в член 4, точка 6 от Регламент № 3820/85, и след като преследваните от посочените регламенти цели са идентични, що се отнася до изключенията, предвидени в последната разпоредба, следва да се почерпят идеи от тълкуването на Съда в посочените по-горе решения по дело *British Gas* и по дело *Mrozek и Jäger*.
- 28 Съдът постановява в посочените решения, че като се има предвид, че посочената разпоредба от Регламент № 3820/85 изброява някои категории превозни средства, които са изключени от приложното поле на този регламент, и съставлява по този начин изключение от общия режим, тя не може да се тълкува в смисъл, че действието му се разпростира отвъд необходимото за осигуряване на защитата на интересите, които тя има за цел да гарантира. Освен това обхватът на изключенията, които тя предвижда, трябва да се определя предвид целите на разглежданата правна уредба (вж. Решение по дело *British Gas*, посочено по-горе, точка 12, Решение по дело *Mrozek и Jäger*, посочено по-горе, точка 9, Решение от 21 март 1996 г. по дело *Goupil*, C-39/95, Recueil, стр. I-1601, точка 8). Съдът се е произнесъл по идентичен начин и за изключенията, предвидени в член 13, параграф 1, буква г), както и в член 3, буква з) от Регламент № 561/2006 (Решение от 17 март 2005 г. по дело *Raemdonck и Raemdonck-Janssens*, C-128/04, Recueil, стр. I-2445, точка 19, Решение от 28 юли 2011 г. по дело *Seeger*, C-554/09, Сборник, стр. I-7131, точка 33 и Решение от 3 октомври 2013 г. по дело *Lundberg*, C-317/12, точка 20).
- 29 В това отношение следва да се припомни, че Регламент № 561/2006 има за цел, както следва по-специално от съображение 17 и член 1 от него, хармонизиране на условията на конкуренция между режимите на сухопътен транспорт и подобряване на условията на труд, както и на пътната безопасност, и тези цели намират израз именно в задължението по принцип превозните средства, извършващи автомобилен превоз, да бъдат оборудвани с одобрен тахограф, позволяващ да се контролира спазването на изискванията относно времето за управление и почивка на водачите (вж. Решение по дело *Lundberg*, посочено по-горе, точка 31 и цитираната съдебна практика).
- 30 Що се отнася до интересите, които член 13, параграф 1, буква з) от Регламент № 561/2006 има за цел да защити, следва да се отбележи, че изключенията, предвидени в тази разпоредба, се основават на естеството на услугите, за които превозните средства се използват. От изброяването в тази разпоредба следва, че услугите, за които тя се отнася, представляват общи услуги от обществен интерес (вж. в този смисъл, относно член 4, точка 6 от Регламент № 3820/85, посочените по-горе Решение по дело *British Gas*, точка 13, Решение по дело *Mrozek и Jäger*, точка 10 и Решение по дело *Goupil*, точка 9).

- 31 Призован да даде по-специално тълкуване на понятието „превозни средства, използвани за газификацията“, съдържащо се в член 4, точка 6 от Регламент № 3820/85, Съдът постановява, че предвиденото от тази разпоредба изключение се отнася само до превозните средства, които се използват изцяло и единствено във връзка с производството, доставката или разпределението на газ или за поддръжка на необходимите за тази цел инсталации, така че посоченото изключение не се прилага за превозните средства, използвани изцяло или отчасти за превоз на домашни газови устройства (Решение по дело *British Gas*, посочено по-горе, точка 21).
- 32 Всяко друго тълкуване на това понятие би накърнило по-специално целта за премахване на неравнопоставеностите, които могат да нарушат конкуренцията в областта на автомобилния транспорт. Действително предприятие, което упражнява дейността си в областта на производството, транспорта и снабдяването с газ, но което доставя също така и домашни газови устройства, след като е освободено от задължението да използва тахограф в превозните средства за превоз на такива устройства, би се ползвало от конкурентно предимство по отношение на предприятията, които доставят само такива устройства, като се има предвид, че то би си спестило разходите за инсталирането и поддръжката на посочените прибори в тези превозни средства — разходи, които другите предприятия, доставящи домашни газови устройства, следва да понесат (Решение по дело *British Gas*, посочено по-горе, точка 19).
- 33 Що се отнася до понятието „превозни средства, използвани във връзка със събиране на смет“, заложен в член 4, точка 6 от Регламент № 3820/85, Съдът постановява, че в него попада събирането на смет от мястото, където тя се намира. Той констатира, че използваните за тази дейност превозни средства се придвижват на ограничено разстояние и за кратък период от време, като сметоизвозването има второстепенно значение по отношение на сметосъбирането. От това следва, че сметоизвозване, което не отговаря на тези критерии, не може да се възползва от освобождаването от задължението за използване на тахограф (вж. Решение по дело *Mrozek и Jäger*, посочено по-горе, точка 12).
- 34 На поставения от запитващата юрисдикция въпрос следва да се отговори именно с оглед на тази съдебна практика.
- 35 На първо място, що се отнася до изключителността на разглеждания в главното производство превоз, от доказателствата по делото следва, че по делото в главното производство чакълът е бил предназначен единствено за работите по поддръжка на пътищата. От това следва, че този превоз е бил изцяло и изключително свързан с поддръжката на пътищата по смисъла на член 13, параграф 1, буква з) от Регламент № 561/2006 (вж. в този смисъл Решение по дело *British Gas*, посочено по-горе, точка 21).
- 36 На второ място, що се отнася до въпроса дали въпросният превоз е имал само второстепенен характер по отношение на работите по поддръжка на пътищата, следва да се приеме, че за да е такъв случаят, въпросното превозно средство трябва да бъде използвано пряко за насипване на чакъла върху увредените участъци от пътя (вж. по аналогия Решение по дело *Mrozek и Jäger*, посочено по-горе, точка 12). За сметка на това не би могло да се счита, че само превозът на чакъл, предназначен за работите по поддръжка на пътищата, може да попада в изключението, предвидено в член 13, параграф 1, буква з) от Регламент № 561/2006.
- 37 Това тълкуване е съобразено с целта, посочена в член 1 от Регламент № 561/2006, за премахване на неравнопоставеностите, които могат да нарушат конкуренцията в областта на автомобилния транспорт. Действително Съдът е постановил, че изключението, предвидено в член 13, параграф 1, буква з) от Регламент № 561/2006, може да ползва както публичните власти, така и частните предприятия, осигуряващи под контрола на първите обща услуга от обществен интерес (Решение по дело *Mrozek и Jäger*, посочено по-горе, точка 15). Следователно превозът на



необходимия за работите по поддръжка материал може, както по делото в главното производство, да се извършва от частен доставчик и да представлява търговска дейност, подложена като такава на конкуренция.

- 38 При тези условия освобождаването на превозното средство на такъв доставчик, който осъществява само превоз на чакъла до строежа, от задължението да използва тахограф, би му предоставило конкурентно предимство по отношение на доставчиците в същия сектор, доколкото той би си спестил разходите, свързани с инсталирането и поддържането на посочените устройства за контрол в тези превозни средства (вж. в този смисъл Решение по дело *British Gas*, посочено по-горе, точка 19).
- 39 Освен това, въпреки че Регламент № 561/2006 не предвижда, че превозните средства, използвани за дейностите, свързани с поддръжката и надзора на пътищата, трябва да се използват само в близост до мястото на работите по поддръжка на пътищата, за да могат да се ползват от изключението, предвидено в член 13, параграф 1, буква з) от този регламент, става въпрос за елемент, за който следва да се държи сметка за целите на преценката на второстепенния характер на транспорта по отношение на тези работи (вж. по аналогия Решение по дело *Mrozek* и *Jäger*, посочено по-горе, точка 12).
- 40 Действително превозните средства, чието движение е ограничено във времето и пространството, могат да бъдат освободени от задължението да бъдат оборудвани с тахограф, без при това да се засягат целите на Регламент № 561/2006 за подобряване на условията на труд и на пътната безопасност.
- 41 Обратно, подобно разширяване на обхвата на изключението по член 13, параграф 1, буква з) от този регламент и за превозни средства, които се придвижват на сравнително големи разстояния, би могло да има за последица водачите на такива превозни средства да бъдат принудени да управляват дълги часове без почивка, което би могло да затрудни постигането на посочените цели (вж. в този смисъл Решение по дело *Seeger*, посочено по-горе, точка 36).
- 42 В този контекст следва все пак да се припомни, че както следва от съдебната практика, посочена в точка 28 от настоящото решение, обхватът на изключението, предвидено в член 13, параграф 1, буква з) от Регламент № 561/2006 трябва да се определя предвид целите на разглежданата правна уредба, включително и тази за пътната безопасност.
- 43 Във връзка с това е важно да се държи сметка за факта, че дейностите, свързани с поддръжката на пътищата, включват голямо разнообразие от различни работи, като по-конкретно поправката на повредите по пътищата, борбата срещу заледяването и обезснежаването. Тези работи се характеризират по-специално с трудността при планирането, което варира в зависимост от събитията, довели до повредите на публичните пътища, и необходимостта да бъдат извършени бързо. Нещо повече, честотата на тези работи зависи в голяма степен от метеорологичните условия и разстоянията, които трябва да се изминават от превозните средства, използвани между различните строежи, като тези условия могат да варират в различните региони на Съюза. Същото се отнася и за по-дългите разстояния между агломерациите на държавите членки, които се характеризират със слаба населеност, както по-конкретно държавите членки, разположени в северната част на Европейския съюз, за разлика от някои региони в държавите членки от Централна Европа.
- 44 В случая от акта за отправяне на преюдициалното запитване следва, че въпросното превозно средство е спряно на 42 километра от адреса на управление на *Karuse* и на около 10 километра от местонахождението на този строеж. За сметка на това разстоянието между мястото на тези работи и мястото, където чакълът е бил натоварен на превозното средство, не са посочени.

- 45 Следователно запитващата юрисдикция следва да прецени, като държи сметка за съвкупността от фактите във висящия пред нея спор и за горепосочените съображения относно географските и климатичните особености, преобладаващи във въпросния регион, дали придвижването на разглежданото в главното производство превозно средство съблюдава изискването за ограничено разстояние и за кратък период от време, така че въпросният транспорт да не засяга целите, преследвани от Регламент № 561/2006.
- 46 Най-сетне, следва да се отбележи, че член 13, параграф 1, буква з) от Регламент № 561/2006 не предвижда превозните средства, използвани за изброените в него дейности, да бъдат подложени на ограничение, що се отнася до тяхното общо тегло или до техническите им спецификации, за да могат да се възползват от изключението от тази разпоредба. Следователно не може да се държи сметка, в рамките на поставения въпрос, за общото тегло от 25,5 тона на превозното средство, използвано в случая, нито за факта, че става въпрос за самосвал.
- 47 Освен това следва да се уточни, че в така определените граници, движението на ненатоварени превозни средства, използвани за дейности, свързани с поддръжката на пътищата, както и придвижването им във връзка с подготовката на посочените превози също така се уреждат от член 13, параграф 1, буква з) от Регламент № 561/2006 (вж. в този смисъл Решение по дело Mrozek и Jäger, посочено по-горе, точка 14).
- 48 С оглед на всички предходни съображения на поставения въпрос следва да се отговори, че понятието „превозни средства, използвани във връзка с поддръжка на пътищата“, залегнало в член 13, параграф 1, буква з) от Регламент № 561/2006 — които превозни средства могат да бъдат освободени от задължението за използване на тахограф — трябва да се тълкува в смисъл, че то се отнася за превозни средства, превозващи материал до мястото на работите по поддръжка на пътищата, при условие че превозът е изцяло и изключително свързан с изпълнението на тези работи и представлява второстепенна дейност спрямо тях. Националният съд следва да прецени дали случаят е такъв, като държи сметка за съвкупността на относимите към делото в главното производство факти.

### **По съдебните разноски**

- 49 С оглед на обстоятелството, че за страните в главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (шести състав) реши:

**Понятието „превозни средства, използвани във връзка с поддръжка на пътищата“, залегнало в член 13, параграф 1, буква з) от Регламент (ЕО) № 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 — които превозни средства могат да бъдат освободени от задължението за използване на тахограф — трябва да се тълкува в смисъл, че то се отнася за превозни средства, превозващи материал до мястото на работите по поддръжка на пътищата, при условие че превозът е изцяло и изключително свързан с изпълнението на тези работи и представлява второстепенна дейност спрямо тях. Националният съд следва да прецени дали случаят е такъв, като държи сметка за съвкупността на относимите към делото в главното производство факти.**

Подписи