



Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (трети състав)

2 март 2023 година *

„Преюдициално запитване — Автомобилен транспорт — Регламент (ЕО) № 561/2006 — Приложно поле — Член 2, параграф 1, буква а) — Член 3, буква з) — Понятие „автомобилен превоз на стоки“ — Понятие „максимално допустима маса“ — Превозно средство, адаптирано като временно жилищно пространство за лично ползване и за натоварване на стоки с нетърговска цел — Регламент (ЕО) № 165/2014 — Тахограф — Член 23, параграф 1 — Задължение за редовни технически прегледи от одобрени сервизи“

По дело C-666/21

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от *Hovrätten för Nedre Norrland* (Апелативен съд Южен Норланд, Швеция) с акт от 25 октомври 2021 г., постъпил в Съда на 5 ноември 2021 г., в рамките на производство по дело

AI

срещу

Åklagarmyndigheten

СЪДЪТ (трети състав),

състоящ се от: К. Jürimäe, председател на състава, М. Safjan, N. Piçarra (докладчик), N. Jääskinen и М. Gavales, съдии,

генерален адвокат: N. Emiliou,

секретар: A. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

– за Европейската комисия, от Р. Messina, К. Simonsson и G. Tolstoy, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 24 ноември 2022 г.,

* Език на производството: шведски.

ПОСТАНОВИ НАСТОЯЩОТО

Решение

- 1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 2, параграф 1, буква а) 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, 2006 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 5, том 8, стр. 214), изменен с Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 г. (ОВ L 60, 2014 г., стр. 1) (наричан по-нататък „Регламент № 561/2006“).
- 2 Запитването е отправено в рамките на спор между AI и Åklagarmyndigheten (прокуратурата на Швеция) във връзка с нарушение на правилата относно използването на тахографи.

Правна уредба

Правото на Съюза

Регламент № 561/2006

- 3 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 за ден, за седмица и за период от две последователни седмици, разпоредба, която задължава водачите да ползват редовна междуседмична почивка поне веднъж на две последователни седмици, и разпоредби, които предписват, че при никакви обстоятелства дневната почивка не може да бъде по-малка от непрекъснат период от девет часа. [...]“.

- 4 Съгласно член 1 от този регламент той „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“ и „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“.
- 5 Съгласно член 2, параграф 1 от посочения регламент:
„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“.

6 Член 3 от същия регламент 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;

[...]“.

7 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;

[...]

м) „максимално допустима маса“ означава максимално разрешената маса на превозното средство в работно напълно натоварено положение;

[...]“.

Регламент № 165/2014

8 Член 1, параграф 1 от Регламент № 165/2014 относно тахографите в автомобилния транспорт гласи следното:

„В настоящият регламент се установяват задължения и изисквания във връзка с производството, монтирането, използването, изпитването и контрола на тахографи, използвани в автомобилния транспорт, за да се провери съответствието с Регламент (ЕО) № 561/2006 [...]“.

9 Член 3 от Регламент № 165/2014 е озаглавен „Приложно поле“ и предвижда в параграф 1:

„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“.

10 Член 23 от Регламент № 165/2014 е озаглавен „Технически прегледи на тахографите“ и предвижда в параграф 1:

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

Шведското право

- 11 Съгласно член 6 от глава 9 от Förordning (2004: 865) om kör — och vilotider samt färdskriare, m.m. (Наредба (2004: 865) относно по-специално времето за управление, почивките и контролните уреди):

„С глоба се наказват водачи, които умишлено или поради небрежност използват тахограф, който не е преминал технически преглед в съответствие с член 23, параграф 1 от Регламент № 165/2014“.

Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси

- 12 На 4 април 2019 г. при полицейска проверка е установено, че управляваното от AI превозно средство, регистрирано в Швеция, е оборудвано с тахограф, който не е преминал технически преглед в определения срок. AI превозва две моторни шейни в товарното отделение на този автомобил и заявява, че отива на състезание за моторни шейни.
- 13 С решение от 7 септември 2020 г. Sundsvalls tingsrätt (Първоинстанционен съд Южен Нордланд, Швеция) осъжда AI за превишена скорост, но го оправдава по обвинението за нарушение на член 6 от глава 9 от Наредба (2004:865), изразяващо се в това, че не е подложил на технически преглед тахографа, монтиран в превозното му средство. Тъй като това превозно средство съдържа само шест места за пътници, посочената юрисдикция приема, че в съответствие с член 2, параграф 1, буква б) от Регламент № 561/2006 то не попада в приложното поле на този регламент.
- 14 Както AI, така и прокуратурата атакуват посоченото решение пред Hovrätten för Nedre Norrland (Апелативен съд Южен Норланд, Швеция), който е запитващата юрисдикция по настоящото дело.
- 15 Прокуратурата поддържа, че поради масата си и използването му за превоз на моторни шейни разглежданото превозно средство попада в приложното поле на Регламент № 561/2006 и следователно спрямо него се прилага задължението за използване на тахограф.
- 16 Според AI обаче случаят не е такъв, тъй като превозното средство не се използва за автомобилен превоз на стоки с търговска цел. Той изтъква, че макар посоченото превозно средство да разполага с товарна част, в която понякога превозва своите моторни шейни, същото превозно средство включва и жилищно пространство за лично ползване от него и от семейството му, когато пътуват, за да карат моторни шейни, така че то служи основно като временно жилищно пространство за лично ползване.
- 17 Националната юрисдикция посочва, че спорното превозно средство е вписано в националния регистър за пътното движение като камион от категория N₃ и че каросерията е описана по следния начин: „Предната част на фургона е трайно пригодена за живеене, а задната част се състои от зона за товари“. Тя отбелязва също, че това превозно средство, чиято каросерия му придава вид на автобус, има обявена маса от 17 680 kg, максимално разрешена маса за товар от 5 120 kg, височина 3,6 m и дължина 14,7 m.

- 18 Тъй като разглежданото превозно средство разполага със зона за товари, която може да послужи за автомобилния превоз на стоки, и максималното допустимата маса надхвърля 3,5 тона, запитващата юрисдикция счита, че това превозно средство попада в приложното поле на Регламент № 561/2006 в съответствие с член 2, параграф 1, буква а) от този регламент. Тя обаче си задава въпроса относно тълкуването на понятието „автомобилен превоз на стоки“ по смисъла на тази разпоредба, и по-специално дали основната функция или действителното използване на съответното превозно средство, товарният му капацитет и вписването му в националния регистър за пътното движение са релевантни за тълкуването на това понятие.
- 19 Запитващата юрисдикция счита, че член 2, параграф 1, буква а) от Регламент № 561/2006 се отнася преди всичко до автомобилния превоз на стоки, извършван в изпълнение на търговска дейност. Това тълкуване се потвърждавало от целите, преследвани с този регламент, а именно хармонизиране на условията на конкуренция в автомобилния сектор и подобряване на условията на труд и на пътната безопасност.
- 20 Тази юрисдикция обаче отбелязва, като се позовава на решение от 3 октомври 2013 г., Lundberg (C-317/12, EU:C:2013:631), че превозът, извършван от тежкотоварни превозни средства, използвани изключително от физически лица в рамките на техните занимания в свободното време и без връзка с търговска дейност, трудно би могъл да засегне целите за хармонизиране на условията на конкуренция в автомобилния сектор и за подобряване на условията на труд. Освен това тя си задава въпроса дали прилагането на установените с Регламент № 561/2006 правила относно времето за управление и почивките в работно и извънработно време към такива превозни средства е пропорционално на тези цели.
- 21 При тези обстоятелства *Hovrätten för Nedre Norrland* (Апелативен съд Южен Нордланд) решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:
- „1) Следва ли изразът „автомобилен превоз на стоки“ в член 2, параграф 1, буква а) от [Регламент № 561/2006] да се тълкува като включващ превоз от превозно средство с обща маса, надхвърляща 3,5 тона, което е предназначено да служи основно като временно жилищно пространство 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?“.

По преюдициалните въпроси

- 22 В самото начало следва да се припомни, че за да бъде полезен с отговора си на запитващата юрисдикция, Съдът може да счете за необходимо да вземе предвид разпоредби от правото на Съюза, на които националната юрисдикция не се е позовала във въпросите си, като по-специално извлече от мотивите на акта за преюдициално запитване тези разпоредби от правото на Съюза, които се нуждаят от тълкуване предвид предмета на спора (вж. в този смисъл решение от 12 декември 1990 г., SARPP, C-241/89, EU:C:1990:459, т. 8, и от 27 юни 2017 г., Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania, C-74/16, EU:C:2017:496, т. 36).

- 23 В случая, за да се определи дали положение като разглежданото в главното производство попада в приложното поле на Регламент № 561/2006, следва да се провери не само дали са изпълнени условията по член 2, параграф 1, буква а) от този регламент, но и дали не са изпълнени условията по член 3, буква з) от посочения регламент.
- 24 При това положение следва да се приеме, че с въпросите си, които следва да се разгледат заедно, запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали член 2, параграф 1, буква а) във връзка с член 3, буква з) от Регламент № 561/2006 трябва да се тълкува в смисъл, че понятието „автомобилен превоз на товари“ по смисъла на тази първа разпоредба, обхваща автомобилния превоз, извършван с превозно средство, чиято максимално допустима маса по смисъла на член 4, буква м) от посочения регламент надхвърля 7,5 тона, включително когато е адаптирано така, че да служи не само като временно жилищно пространство за лично ползване, но и за натоварване на стоки с нетърговска цел, като се вземат предвид евентуално товарният капацитет на това превозно средство и категорията, в която то е регистрирано в националния регистър за пътното движение.
- 25 От текста на член 2, параграф 1, буква а) и на член 4, буква а) от Регламент № 561/2006 следва, че той се прилага за автомобилен превоз на стоки, когато максимално допустимата маса на превозното средство, включително всяко ремарке или полуремарке, надхвърля 3,5 тона.
- 26 Понятието „автомобилен транспорт“ е дефинирано в член 4, буква а) от този регламент като „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“. Понятието „максимално допустима маса“ е определено в член 4, буква м) от посочения регламент като „максимално разрешената маса на превозното средство в работно напълно натоварено положение“.
- 27 След като определя понятието „автомобилен транспорт“, позовавайки се на „всяко пътуване“, текстът на член 2, параграф 1, буква а) във връзка с член 4, буква а) от Регламент № 561/2006 не може да изключва от приложното поле на посочения регламент автомобилния превоз на стоки с нетърговска цел.
- 28 Това буквално тълкуване се потвърждава от контекста, в който се вписва член 2, параграф 1, буква а) от Регламент № 561/2006. Всъщност член 3, буква з) от този регламент изрично изключва от приложното поле на посочения регламент автомобилния превоз с превозни средства „с максимално допустима маса, непревишаваща 7,5 тона, използвани за превоз на стоки с нетърговска цел“. Както отбелязва генералният адвокат в точка 39 от заключението си, от прочита на тази разпоредба във връзка с член 2, параграф 1, буква а) от посочения регламент следва, че автомобилният превоз на стоки с нетърговска цел е изключен от приложното поле на Регламент № 561/2006 само когато максимално допустимата маса на съответното превозно средство не надвишава 7,5 тона.
- 29 Обратно, когато максимално допустимата маса на въпросното превозно средство надвишава 7,5 тона, автомобилният превоз на стоки с нетърговска цел попада — по силата на тези две разпоредби, разгледани заедно — в приложното поле на Регламент № 561/2006, и следователно трябва да спазва правилата относно времето за управление, почивките в работно и извънработно време на водача, определени в посочения регламент, както и задълженията и изискванията относно монтирането, използването и контрола на тахографи, произтичащи от Регламент № 165/2014.

- 30 Обстоятелството, че както в главното производство, дадено превозно средство е адаптирано, така че да служи не само като временно жилищно пространство за лично ползване, но и за натоварване на стоки с нетърговска цел, не може да постави под въпрос направената в предходната точка констатация.
- 31 Всъщност, що се отнася до автомобилния превоз на стоки, приложното поле на Регламент № 561/2006 се определя — както по силата на член 2, параграф 1, буква а), така и на член 3, буква з) от този регламент — чрез „максимално допустимата маса“ на съответното превозно средство, без от значение за тази цел да са адаптирането му като това, което е посочено в предходната точка, товарният капацитет на превозното средство или категорията, в която то е регистрирано в националния регистър за пътното движение.
- 32 Това тълкуване се подкрепя и от целите, преследвани с Регламент № 561/2006, сред които подобряването на пътната безопасност, както и насърчаване на подобряването на практиките на наблюдение и привеждане в изпълнение от държавите членки на правилата, посочени в член 1 от този регламент, разглеждан във връзка със съображение 17 от него. Всъщност постигането на тези цели би било осуетено, ако превозните средства, чиято максимално допустима маса надхвърля 7,5 тона, можеха да избегнат наложените с посочения регламент задължения в областта на пътната безопасност поради използването им като временно жилищно пространство за лично ползване и за натоварване на стоки с нетърговска цел.
- 33 Важно е да се добави, че евентуалните неудобства, свързани със задълженията — произтичащи от обстоятелството, че превозно средство, чиято „максимално допустима маса“ по смисъла на член 4, буква м) от Регламент № 561/2006 надхвърля 7,5 тона, попада в приложното поле на този регламент, включително когато използването му е за автомобилен превоз на стоки с нетърговска цел — не изглеждат непропорционални на целта за подобряване на пътната безопасност. Всъщност тази цел не може да се ограничава до автомобилния превоз на стоки с търговска цел. Както отбелязва генералният адвокат в точка 47 от заключението си, ако всички автомобилни превози на стоки с нетърговска цел трябваше да бъдат изключени от приложното поле на Регламент № 561/2006, би била застрашена целта за подобряване на пътната безопасност, която законодателят на Европейския съюз се е стремил да постигне, приемайки този регламент.
- 34 Същото се отнася и за целта да се насърчи в съответствие с член 1 от Регламент № 561/2006 подобряването на практиките на наблюдение и привеждане в изпълнение от държавите членки на правилата, установени в този регламент и в Регламент № 165/2014.
- 35 С оглед на изложените по-горе съображения на поставените въпроси следва да се отговори, че член 2, параграф 1, буква а) във връзка с член 3, буква з) от Регламент № 561/2006 трябва да се тълкува в смисъл, че понятието „автомобилен превоз на стоки“ по смисъла на тази първа разпоредба обхваща автомобилния превоз, извършван с превозно средство, чиято максимално допустима маса по смисъла на член 4, буква м) от посочения регламент надхвърля 7,5 тона, включително когато е адаптирано така, че да служи не само като временно жилищно пространство за лично ползване, но и за натоварване на стоки с нетърговска цел, без товарният капацитет на това превозно средство и категорията, в която то е вписано в националния регистър за пътното движение, да оказват влияние в това отношение.

По съдебните разноски

- 36 С оглед на обстоятелството, че за страните по 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 (трети състав) реши:

Член 2, параграф 1, буква а) във връзка с изменения член 3, 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, изменен с Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 г.,

следва да се тълкува в смисъл, че:

понятието „автомобилен превоз на стоки“ по смисъла на тази първа разпоредба обхваща автомобилния превоз, извършван с превозно средство, чиято максимално допустима маса по смисъла на член 4, буква м) от изменения Регламент № 561/2006 надхвърля 7,5 тона, включително когато е адаптирано така, че да служи не само като временно жилищно пространство за лично ползване, но и за натоварване на стоки с нетърговска цел, без товарният капацитет на това превозно средство и категорията, в която то е вписано в националния регистър за пътното движение, да оказват влияние в това отношение.

Подписи