



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (szósta izba)

z dnia 3 października 2013 r.*

Transport drogowy — Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 — Obowiązek używania tachografu — Odstępstwa dla niehandlowego przewozu rzeczy — Pojęcie — Przewóz rzeczy dokonywany przez osobę fizyczną w ramach jej aktywności jako amatorskiego kierowcy wyścigowego w rajdach samochodowych w czasie wolnym, częściowo finansowanej dotacjami osób trzecich

W sprawie C-317/12

mającej za przedmiot wnioszek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Svea hovrätt (Szwecja), postanowieniem z dnia 11 czerwca 2012 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 2 lipca 2012 r., w postępowaniu karnym przeciwko:

Danielowi Lundbergowi,

TRYBUNAŁ (szósta izba),

w składzie: M. Berger (sprawozdawca), prezes izby, E. Levits i J.J. Kasel, sędziowie,

rzecznik generalny: P. Cruz Villalón,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając procedurę pisemną,

rozważywszy uwagi przedstawione:

- w imieniu rządu niderlandzkiego przez J. Langerę oraz C. Wissels, działających w charakterze pełnomocników,
- w imieniu Komisji Europejskiej przez J. Hottiaux oraz K. Simonssona, działających w charakterze pełnomocników,

podjąwszy, po wysłuchaniu rzecznika generalnego, decyzję o rozstrzygnięciu sprawy bez opinii,

wydaje następujący

Wyrok

- 1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni pojęcia „niehandlowego przewozu rzeczy” w rozumieniu art. 3 lit. h) rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych

* Język postępowania: szwedzki.

odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102, s. 1, sprostowanie Dz.U. L 51 z 26.2.2008, s. 27).

- 2 Wniosek ten został złożony w związku z postępowaniem karnym przeciwko D. Lundbergowi za naruszenie obowiązku instalacji i używania zatwierdzonego tachografu w samochodzie ciężarowym.

Ramy prawne

Prawo Unii

- 3 Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz.U. L 370, s. 8), zmienione rozporządzeniem nr 561/2006 (zwanym dalej „rozporządzeniem nr 3821/85”) w art. 3 ust. 1 przewiduje:

„Urządzenie rejestrujące jest instalowane i użytkowane w tych pojazdach zarejestrowanych w państwie członkowskim, które są wykorzystywane do przewozu drogowego osób lub rzeczy, z wyłączeniem pojazdów, o których mowa w art. 3 rozporządzenia [...] nr 561/2006 [...]”.

- 4 Rozporządzenie nr 561/2006, które uchyliło i zastąpiło z dniem 11 kwietnia 2007 r. rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. L 370, s. 1), wskazuje w motywie 17, że ma ono na celu poprawę warunków socjalnych pracowników objętych jego zakresem, a także ogólną poprawę bezpieczeństwa drogowego.

- 5 Artykuł 1 rozporządzenia nr 561/2006 stanowi:

„Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku kierowców wykonujących przewóz drogowy rzeczy i osób w celu ujednolicenia warunków konkurencji pomiędzy poszczególnymi rodzajami transportu lądowego, zwłaszcza w odniesieniu do sektora transportu drogowego, oraz w celu poprawy warunków pracy i bezpieczeństwa drogowego. Niniejsze rozporządzenie ma na celu także przyczynienie się do polepszenia metod monitorowania i egzekwowania przepisów przez państwa członkowskie oraz poprawy warunków pracy w transporcie drogowym”.

- 6 Artykuł 3 tego rozporządzenia stanowi:

„Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do przewozu drogowego:

[...]

- h) pojazdami lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 tony używanymi do niehandlowego przewozu rzeczy;

[...]”.

Prawo szwedzkie

- 7 Znajdujący się w rozdziale 9 förordning (2004:865) om kör-och vilotider samt färdskrivare, m.m. (rozporządzenia nr 865 z 2004 r. w sprawie okresów jazdy i wypoczynku oraz urządzeń rejestrujących) § 5 pkt 2 tego rozporządzenia stanowi, że osoba, która umyślnie lub z powodu niedbalstwa narusza art. 3 ust. 1 rozporządzenia (EWG) nr 3821/85, podlega karze grzywny.

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

- 8 Daniel Lundberg, który w ramach jednoosobowej działalności gospodarczej pracuje jako doradca w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w swoim wolnym czasie jest amatorskim kierowcą rajdowym. Aktywność ta wykonywana w czasie wolnym jest w części finansowana dotacjami przedsiębiorstw (sponsoring), których kwota wynosi kilkaset tysięcy koron szwedzkich (SEK) rocznie. Ponadto D. Lundberg przeznacza na ten sport sumę co najmniej równoważną tej kwocie ze swych własnych środków, a także uzyskuje wsparcie od krewnych i przyjaciół.
- 9 W dniu 6 kwietnia 2011 r. D. Lundberg kierował swym zarejestrowanym w Szwecji samochodem ciężarowym z przyczepą, przewożąc swój samochód wyścigowy, aby udać się do Vimmerby (Szwecja) w celu pokazania go na tamtejszym festynie. Łączna masa obu pojazdów przekraczała 3,5 tony, jednakże nie była wyższa niż 7,5 tony.
- 10 Udział w tym festynie był również częściowo finansowany przez sponsorów. Co do zasady D. Lundberg bierze udział w podobnych festynach trzy razy w roku.
- 11 Ponieważ wspomniany samochód ciężarowy nie posiadał tachografu, przeciwko D. Lundbergowi wszczęto postępowanie karne dotyczące naruszenia art. 3 rozporządzenia nr 3821/85 za to, że jako kierujący samochodem ciężarowym nie wyposażył tego pojazdu w zatwierdzony tachograf.
- 12 Wyrokiem z dnia 13 października 2011 r. Nyköpings tingsrätt (sąd rejonowy w Nyköping) orzekł o uniewinnieniu D. Lundberga, uwzględniając przedstawioną przez niego argumentację, zgodnie z którą przedmiotowy przewóz można było uznać za niehandlowy przewóz rzeczy w rozumieniu art. 3 rozporządzenia nr 561/2006.
- 13 Ponieważ prokurator złożył od rzeczonego wyroku apelację do Svea hovrätt (sądu apelacyjnego), sąd ten uznał, że kwestią decydującą w zawisłym przed nim sporze jest to, czy obowiązek używania zatwierdzonego tachografu miał zastosowanie do przedmiotowego przewozu, z tego względu, że przewóz ten stanowił „niehandlowy przewóz rzeczy” w rozumieniu 3 lit. h) rozporządzenia nr 561/2006.
- 14 W braku zarówno definicji wspomnianego pojęcia w uregulowaniach Unii, jak i właściwego w tym zakresie orzecznictwa Trybunału oraz biorąc pod uwagę konieczność jednolitej wykładni i jednolitego stosowania tego pojęcia w praktyce, Svea hovrätt postanowił zawiesić postępowanie i skierować do Trybunału następujące pytania prejudycjalne:
 - „1) Czy określenie »niezarobkowy [niehandlowy] przewóz rzeczy« [wymienione] w art. 3 lit. h) [rozporządzenia nr 561/2006] należy interpretować w ten sposób, że określenie to obejmuje przewóz rzeczy przez osobę prywatną, dokonywany w ramach jej hobby, który to przewóz jest jednak częściowo finansowany przez wpłaty pieniężne (sponsoring) pochodzące od innych osób lub przedsiębiorstw?
 - 2) Czy przy dokonywaniu oceny, co stanowi »niezarobkowy [niehandlowy] przewóz«, należy brać pod uwagę:
 - a) że kierowca odbywa podróż jedynie dla swych własnych celów;
 - b) że za przewóz jako taki nie otrzymuje on żadnej zapłaty;
 - c) wysokość wpłat pieniężnych lub wysokość wpłat pieniężnych w stosunku do całkowitego kosztu działalności hobbystycznej?”.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

- 15 Przedstawiając dwa pytania, które należy rozpoznać łącznie, sąd odsyłający zmierza zasadniczo do ustalenia, czy pojęcie „niehandlowego przewozu rzeczy”, o którym mowa w art. 3 lit. h) rozporządzenia nr 561/2006, należy interpretować w ten sposób, że obejmuje ono przewóz rzeczy dokonywany na własny rachunek i jedynie w ramach aktywności w czasie wolnym, jeżeli aktywność ta jest częściowo finansowana dotacjami osób trzecich i jeżeli taki przewóz nie daje podstaw do wynagrodzenia.
- 16 Tytułem wstępu należy stwierdzić, że rozporządzenie nr 561/2006 nie zawiera żadnej definicji wspomnianego pojęcia ani pojęć podanych w podobny sposób przez to rozporządzenie, takich jak „niehandlowy przewóz pomocy humanitarnej” [art. 3 lit. d) tego rozporządzenia], „pojazdy użytkowe [...] wykorzystywane do niehandlowych przewozów osób lub rzeczy” [art. 3 lit. i) wspomnianego rozporządzenia] lub „pojazdy wyposażone w 10 do 17 miejsc siedzących, używane wyłącznie do niehandlowego przewozu osób” [art. 13 ust. 1 lit. i) tego rozporządzenia].
- 17 Podobnie, mimo iż Trybunał miał wielokrotnie sposobność dokonania wykładni pozostałych odstępstw od obowiązku instalacji i używania tachografu, nie wypowiedział się on jednak na temat wykładni pojęcia leżącego u podstaw postępowania głównego.
- 18 W braku jakiegokolwiek definicji pojęcia „niehandlowego przewozu rzeczy” ustalenie znaczenia i zakresu tych wyrazów winno zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału zostać dokonane z uwzględnieniem ogólnego kontekstu, w jakim są one używane, i zgodnie z ich znaczeniem przyjętym zwyczajowo w języku potocznym (zob. podobnie wyroki: z dnia 4 maja 2006 r. w sprawie C-431/04 Massachusetts Institute of Technology, Zb.Orz. s. I-4089, pkt 17 i przytoczone tam orzecznictwo; a także z dnia 13 grudnia 2012 r. w sprawie C-395/11 BLV Wohn-und Gewerbebau, pkt 25).
- 19 Ponadto przy dokonywaniu wykładni przepisu prawa Unii należy brać pod uwagę nie tylko jego brzmienie, lecz także cele realizowane przez regulację, której stanowi on część (wyrok z dnia 29 stycznia 2009 r. w sprawie C-19/08 Petrosian, Zb.Orz. s. I-495, pkt 34 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 20 W zakresie rozpatrywanych przepisów stanowiących odstępstwa dotyczące używania tachografu Trybunał orzekł, że taki wyjątek nie może być interpretowany w sposób rozszerzający jego działanie ponad to, co jest niezbędne dla zapewnienia ochrony interesów, którą ma gwarantować. Ponadto zakres odstępstw należy określić z uwzględnieniem celów spornego uregulowania (zob. wyroki: z dnia 25 czerwca 1992 r. w sprawie C-116/91 British Gas, Rec. s. I-4071, pkt 12; z dnia 21 marca 1996 r. w sprawie C-39/95 Goupil, Rec. s. I-1601, pkt 8; a także w sprawie C-335/94 Mrozek i Jäger, Rec. s. I-1573, pkt 9; z dnia 17 marca 2005 r. w sprawie C-128/04 Raemdonck i Raemdonck-Janssens, Zb.Orz. s. I-2445, pkt 19; a także z dnia 28 lipca 2011 r. w sprawie C-554/09 Seeger, Zb.Orz. s. I-7131, pkt 33).
- 21 To w świetle tych zasad należy udzielić odpowiedzi na przeformułowane w pkt 15 niniejszego wyroku pytania przedstawione przez sąd odsyłający.
- 22 Komisja Europejska uważa, że odstępstwo przewidziane w art. 3 lit. h) rozporządzenia nr 561/2006 należy interpretować w ten sposób, że obejmuje ono przewóz rzeczy dokonywany przez osobę fizyczną w ramach jej aktywności w czasie wolnym, który to przewóz jest częściowo finansowany dotacjami osób trzecich, a zatem pojazd używany do takiego przewozu nie powinien być wyposażony w tachograf.
- 23 Należy stwierdzić, że interpretację taką potwierdza zarówno zwyczajowe znaczenie pojęcia będącego przedmiotem postępowania głównego, jak również ogólny kontekst, w jaki pojęcie to się wpisuje oraz cele realizowane przez rozporządzenie nr 561/2006, w którym ono występuje.

- 24 Odnosząc się w pierwszej kolejności do zwyczajowego znaczenia pojęcia „niehandlowego przewozu rzeczy”, należy uznać, że mowa o takim przewozie, jeżeli nie ma związku z działalnością zawodową lub handlową, mianowicie w sytuacji gdy przewóz taki nie jest wykonywany w celu osiągnięcia dochodów. Zgodnie z obiegowym znaczeniem niehandlowy przewóz rzeczy oznacza zatem w szczególności przewóz rzeczy dokonywany przez osobę fizyczną niezwiązany z wykonywaniem przez nią działalności zawodowej, w ramach działalności rekreacyjnej.
- 25 Co się tyczy w drugiej kolejności ogólnego kontekstu, w jaki wpisuje się art. 3 lit. h) rozporządzenia nr 561/2006, należy stwierdzić przede wszystkim, że w motywie 17 tego rozporządzenia wskazano w szczególności, iż rozporządzenie to ma na celu „poprawę warunków socjalnych pracowników objętych jego zakresem”.
- 26 Następnie, zgodnie z art. 1 rzeczonego rozporządzenia, ustanawia ono przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku kierowców wykonujących przewóz drogowy rzeczy i osób w celu ujednolicenia warunków konkurencji pomiędzy poszczególnymi rodzajami transportu lądowego, zwłaszcza w odniesieniu do sektora transportu drogowego, oraz w celu poprawy warunków pracy i bezpieczeństwa drogowego, mając na celu także przyczynienie się do polepszenia metod monitorowania i egzekwowania przepisów przez państwa członkowskie oraz poprawy warunków pracy w transporcie drogowym.
- 27 Wreszcie art. 4 lit. c) rozporządzenia nr 561/2006 zawiera definicję pojęcia „kierowcy” dotyczącą „osoby, która prowadzi pojazd nawet przez krótki okres lub która jest przewożona w pojeździe w celu podjęcia w ramach swoich obowiązków jego prowadzenia w razie potrzeby”.
- 28 Z pkt 24–27 niniejszego wyroku wynika, że jak słusznie podniosła Komisja w uwagach przedstawionych Trybunałowi, przepisy rozporządzenia nr 561/2006 mają zastosowanie zasadniczo do kierowców zawodowych, a nie do kierowców prywatnych.
- 29 Określenia „ujednolicenie warunków konkurencji”, „poprawa warunków pracy” i „poprawa warunków socjalnych pracowników” oraz „warunków pracy w transporcie drogowym”, wymienione odpowiednio w motywie 17 i w art. 1 rozporządzenia nr 561/2006, a także wyrażenie „w ramach swoich obowiązków”, zawarte w art. 4 lit. c) tego rozporządzenia, wskazują na to, że rozporządzenie to nie ma zastosowania do osoby, która, jak D. Lundberg, nie wykonuje zawodu kierowcy samochodu ciężarowego i nie świadczy usług przewozowych, lecz – w niniejszej sprawie – przewoziła na własny rachunek jedynie w ramach aktywności w czasie wolnym swój własny samochód sportowy, którym kierowała jako amatorski kierowca wyścigowy w rajdach samochodowych, dokonując tym samym przewozu takiego jak opisany w pkt 15 niniejszego wyroku.
- 30 W trzeciej kolejności należy, aby dokonać wykładni odstępstwa przewidzianego w art. 3 lit. h) rozporządzenia nr 561/2006, przypomnieć nie tylko cel tego odstępstwa, lecz również cele realizowane przez to rozporządzenie.
- 31 Odnosząc się z jednej strony do powyższych celów, wystarczy przypomnieć, że wspomniane rozporządzenie ma na celu, jak wskazano w pkt 25–28 niniejszego wyroku ujednolicenie warunków konkurencji w odniesieniu do sektora transportu drogowego i poprawę warunków pracy pracowników tego sektora, a także bezpieczeństwa drogowego (zob. w szczególności ww. wyroki: w sprawie Goupil, pkt 10; w sprawie Mrozek i Jäger, pkt 11; w sprawie Raemdonck i Raemdonck-Janssens, pkt 22; a także w sprawie Seeger, pkt 34); celom tym służy co do zasady obowiązek wyposażania pojazdów w transporcie drogowym w tachografy umożliwiające kontrolę czasu kierowania pojazdem oraz okresów wypoczynku kierowców.
- 32 Z drugiej strony, jeśli chodzi o cel odstępstwa od art. 3 lit. h) rozporządzenia nr 561/2006, prawodawca Unii pragnął wykluczyć z zakresu zastosowania tego rozporządzenia niektóre pojazdy i niektóre rodzaje przewozu dokonywanego przy ich użyciu, efektem czego rzeczone rozporządzenie nie ma zastosowania

do „niehandlowego przewozu rzeczy” za pomocą pojazdów lub zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 tony. Celem tego odstępstwa jest zatem, by pozostawał nieobjęty zakresem stosowania tego rozporządzenia dokonywany przez osoby fizyczne przewóz rzeczy niezwiązany z wykonywaniem działalności zawodowej lub handlowej.

- 33 Mając na uwadze przytoczone cele, należy stwierdzić, że interpretacja art. 3 lit. h) rozporządzenia nr 561/2006 w ten sposób, że przepis ten nie obejmuje takiego przewozu, jak przewóz opisany w pkt 29 niniejszego wyroku, nie jest zgodna z tymi celami.
- 34 Interpretacja taka bowiem, rozszerzając zakres stosowania wspomnianego rozporządzenia na określoną kategorię kierowców dokonujących przewozu do celów prywatnych i hobbystycznych, może podważyć skuteczność odstępstwa przewidzianego w art. 3 lit. h) tego rozporządzenia.
- 35 Ponadto należy zaznaczyć, że przewóz taki jak opisany w pkt 29 niniejszego wyroku nie ma wpływu na konkurencję w sektorze transportu drogowego, ponieważ kierowca taki jak w sprawie głównej jest kierowcą prywatnym, a nie kierowcą zawodowym.
- 36 Z tego samego powodu przywołana interpretacja nie może w żadnym przypadku przeszkadzać w osiągnięciu celu wskazanego w rozporządzeniu nr 561/2006 polegającego na poprawie warunków pracy w transporcie drogowym.
- 37 Wreszcie należy stwierdzić, że ponieważ przewozy takie jak rozpatrywane w postępowaniu głównym okazują się stosunkowo nieliczne, interpretacja rozpatrywanego odstępstwa w taki sposób, że obejmuje ono przewóz rzeczy dokonywany przez osobę fizyczną w ramach działalności wykonywanej w czasie wolnym, nie powinna mieć istotnych negatywnych skutków w zakresie bezpieczeństwa drogowego.
- 38 Należy dodać, że w świetle takiej interpretacji okoliczność, iż za przewóz jako taki nie jest wypłacane żadne wynagrodzenie, oraz wysokość otrzymywanych dotacji w szczególności w stosunku do całkowitego kosztu wspomnianej aktywności w czasie wolnym nie mają wpływu na ocenę pojęcia „niehandlowego przewozu rzeczy”.
- 39 W świetle powyższego na zadane pytania należy odpowiedzieć, że pojęcie „niehandlowego przewozu rzeczy” wymienione w art. 3 lit. h) rozporządzenia nr 561/2006 należy interpretować w ten sposób, iż obejmuje ono przewóz rzeczy dokonywany przez osobę fizyczną na własny rachunek i jedynie w ramach aktywności w czasie wolnym, jeżeli aktywność ta jest częściowo finansowana dotacjami osób trzecich a taki przewóz nie daje podstaw do wynagrodzenia.

W przedmiocie kosztów

- 40 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach.

Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniu głównym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (szósta izba) orzeka, co następuje:

Pojęcie „niehandlowego przewozu rzeczy” wymienione w art. 3 lit. h) rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85, należy interpretować w ten sposób, że obejmuje ono

przewóz rzeczy dokonywany przez osobę fizyczną na własny rachunek i jedynie w ramach aktywności w czasie wolnym, jeżeli aktywność ta jest częściowo finansowana dotacjami osób trzecich a taki przewóz nie daje podstaw do wynagrodzenia.

Podpisy