



Zbiór Orzeczeń

OPINIA RZECZNIKA GENERALNEGO
NICHOLASA EMILIOU
przedstawiona w dniu 24 listopada 2022 r.¹

Sprawa C-666/21

AI,
Åklagarmyndigheten

[wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Hovrätten för Nedre Norrland (sąd apelacyjny, Nedre Norrland, Szwecja)]

Odesłanie prejudycjalne – Transport – Harmonizacja niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego – Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 – Zakres stosowania – Artykuł 2 ust. 1 lit. a) – Pojęcie „przewozu drogowego rzeczy” – Pojazd mieszanego zastosowania – Pojazd posiadający zarówno tymczasową przestrzeń mieszkalną, jak i przestrzeń ładunkową do przewozu skuterów śnieżnych – Przewóz rzeczy w celach niehandlowych – Tachografy – Obowiązek poddawania tachografów przeglądom

I. Wprowadzenie

1. AI – strona wnosząca apelację w postępowaniu głównym – jest miłośnikiem skuterów śnieżnych, który został zatrzymany przez policję w Szwecji, gdy udawał się na zawody tych skuterów. AI prowadził pojazd o masie przekraczającej 17 ton, przystosowany do tego, by zapewniać tymczasową przestrzeń mieszkalną dla niego i jego rodziny w trakcie odbywanych przez nich podróży i posiadający wystarczająco dużą przestrzeń ładunkową, by zmieściły się w niej przynajmniej dwa skutery śnieżne.

2. Spór przed Hovrätten för Nedre Norrland (sądem apelacyjnym, Nedre Norrland, Szwecja) pomiędzy AI a Åklagarmyndigheten (prokuraturą, Szwecja) dotyczy tego, czy AI był zobowiązany poddać tachograf² zainstalowany w pojeździe przeglądowi zgodnie z wymogami określonymi w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014³. Aby odpowiedzieć na to pytanie, należy w pierwszej kolejności wyjaśnić, czy pojazd AI mieści się w zakresie stosowania rozporządzenia (WE) nr 561/2006⁴, jako że rozmaite obowiązki dotyczące tachografów określone w rozporządzeniu

¹ Język oryginału: angielski.

² Tachograf to znajdujące się w pojeździe urządzenie rejestrujące m.in. prędkość, przejechaną odległość oraz okresy postojów, wykorzystywane do kontroli, w szczególności, godzin legalnej pracy kierowcy.

³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. 2014, L 60, s. 1).

⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. 2006, L 102, s. 1).

nr 165/2014, w tym obowiązek poddawania tego rodzaju urządzeń prawidłowym przeglądom, stosuje się jedynie do pojazdów mieszczących się w zakresie stosowania rozporządzenia nr 561/2006⁵.

3. W tym kontekście sąd odsyłający rozważa, czy pojazd AI mieści się w zakresie stosowania art. 2 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 561/2006, który przewiduje, że rozporządzenie to stosuje się m.in. do „przewozu drogowego rzeczy, gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdów [...] przekracza 3,5 tony”. Konkretniej rzecz ujmując, do Trybunału zwrócono się o wyjaśnienie, zasadniczo, czy przepis ten obejmuje pojazdy, które, tak jak pojazd AI, zarejestrowane są jako „pojazdy silnikowe zaprojektowane i zbudowane głównie do przewozu towarów o masie maksymalnej przekraczającej 12 ton”, lecz używane są zarówno w charakterze przestrzeni mieszkalnej dla właściciela pojazdu i jego rodziny, jak i do transportu rzeczy (w tym przypadku skuterów śnieżnych) w celach *niehandlowych*.

4. W skrócie, ze względów, które omówię niżej, jestem zdania, że art. 2 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 561/2006 stosuje się do takich pojazdów.

II. Ramy prawne

A. Prawo Unii

1. Rozporządzenie nr 561/2006

5. Motyw 17 rozporządzenia nr 561/2006 stanowi:

„Niniejsze rozporządzenie ma na celu poprawę warunków socjalnych pracowników objętych jego zakresem, a także ogólną poprawę bezpieczeństwa drogowego. Służą temu głównie przepisy określające maksymalny [...] czas prowadzenia pojazdu [...]”.

6. Artykuł 1 rozporządzenia nr 561/2006 przewiduje, że celem wspomnianego rozporządzenia jest ustanowienie „przepis[ów] dotycząc[ych] czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku kierowców wykonujących przewóz drogowy rzeczy i osób w celu ujednoczenia warunków konkurencji [...] oraz w celu poprawy warunków pracy i bezpieczeństwa drogowego”, a także „przyczynienie się do polepszenia metod monitorowania i egzekwowania przepisów przez państwa członkowskie oraz poprawy warunków pracy w transporcie drogowym”.

7. Zgodnie z art. 2 ust. 1 rozporządzenia nr 561/2006:

„Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do przewozu drogowego:

- a) rzeczy, gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdów łącznie z przyczepą lub naczepą przekracza 3,5 tony; lub
- b) osób, pojazdami skonstruowanymi lub trwale przystosowanymi i przeznaczonymi do przewozu więcej niż dziewięciu osób łącznie z kierowcą”.

⁵ Zobacz art. 3 ust. 1 rozporządzenia nr 165/2014.

8. Artykuł 3 wspomnianego rozporządzenia stanowi, we fragmencie istotnym dla sprawy:

„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;

[...]”.

9. Artykuł 4 rozporządzenia nr 561/2006 stanowi:

„Dla celów niniejszego rozporządzenia zastosowanie mają następujące definicje:

a) »przewóz drogowy« oznacza każdą podróż odbywaną w całości lub części po drogach publicznych przez pojazd, z ładunkiem lub bez, używanym do przewozu osób lub rzeczy;

[...]”.

2. Rozporządzenie nr 165/2014

10. Artykuł 3 ust. 1 rozporządzenia nr 165/2014 stanowi:

„Tachografy są instalowane i użytkowane w pojazdach zarejestrowanych w państwie członkowskim używanych do przewozu drogowego osób lub rzeczy oraz do których zastosowanie ma rozporządzenie (WE) nr 561/2006”.

11. Zgodnie z art. 23 ust. 1 rozporządzenia nr 165/2014:

„Tachografy poddaje się regularnym przeglądom wykonywanym przez zatwierdzone warsztaty. Przeglądy te przeprowadza się przynajmniej raz na dwa lata”.

B. Prawo krajowe

12. Zgodnie z niewiązącymi wytycznymi prawnymi wydanymi przez Transportstyrelsen (szwedzki zarząd transportu, Szwecja), samochodem kempingowym może być zarejestrowany samochód osobowy, samochód ciężarowy lub autobus. Z dokumentu tego jasno wynika, że szwedzki zarząd transportu stoi na stanowisku, iż wszystkie samochody kempingowe zarejestrowane jako samochód osobowy, samochód ciężarowy lub autobus są objęte przepisami dotyczącymi czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku określonymi w rozporządzeniu nr 561/2006, o ile ich maksymalna dopuszczalna masa przekracza 7,5 tony, niezależnie od tego, czy przewóz ma charakter „handlowy”, czy też nie.

III. Okoliczności faktyczne, postępowanie główne i pytania prejudycjalne

13. W dniu 4 kwietnia 2019 r. AI został zatrzymany przez szwedzką policję na autostradzie z powodu przekroczenia prędkości. W toku kontroli policyjnej stwierdzono, że tachograf zainstalowany w pojeździe AI nie został poddany przeglądowi w terminie przewidzianym w art. 23 ust. 1 rozporządzenia nr 165/2014. Ponadto nie zawierał on tarczy tachografu. AI oświadczył, że w tylnej części pojazdu przewozi dwa skutery śnieżne i że udawał się na zawody skuterów śnieżnych.

14. Jak wskazał sąd odsyłający, pojazd AI został zarejestrowany w vägtrafikregistret (szwedzkim rejestrze ruchu drogowego, Szwecja) jako samochód ciężarowy należący do określonej na szczeblu Unii kategorii pojazdów N₃⁶, która obejmuje pojazdy silnikowe zaprojektowane i zbudowane do przewozu towarów o masie maksymalnej przekraczającej 12 ton. Pojazd dysponuje miejscem dla sześciu pasażerów, ma 3,6 m wysokości i 14,7 m długości, a jego deklarowana masa wynosi 17,68 tony. Z zewnątrz pojazd przypomina autobus lub autokar. Jego przednia część (wewnątrz) stanowi przestrzeń mieszkalną dla AI i jego rodziny (z której korzystają w podróży), a część tylna została zaprojektowana jako przestrzeń ładunkowa przeznaczona do przewozu skuterów śnieżnych.

15. Postanowieniem z dnia 7 września 2020 r. AI został skazany przez Sundsvalls tingsrätt (sąd pierwszej instancji w Sundsvall, Szwecja) za przekroczenie prędkości. Następnie uniewinniono go jednak z zarzutu naruszenia rozdziału 9 § 6 Förordning (2004:865) om kör – och vilotider sam färdskrivare, m.m. (rozporządzenia 2004:865 w sprawie czasu prowadzenia pojazdu, okresów odpoczynku i tachografów itp.). Przepis ten przewiduje nałożenie kary grzywny na kierowców, którzy umyślnie lub przez niedbalstwo korzystają z tachografu, który nie został poddany przeglądowi zgodnie z art. 23 ust. 1 rozporządzenia nr 165/2014.

16. Zarówno AI, jak i prokuratura wnieśli apelacje od tego postanowienia do Hovrätten för Nedre Norrland (sądu apelacyjnego, Nedre Norrland), który jest sądem odsyłającym w niniejszej sprawie.

17. W postępowaniu przed sądem odsyłającym prokuratura podnosi, że AI jest zobowiązany posiadać poddany prawidłowym przeglądom tachograf zainstalowany w pojeździe, ponieważ pojazd ten jest wykorzystywany do przewozu „rzeczy” w rozumieniu art. 2 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 561/2006. AI nie zgadza się z tym twierdzeniem i stoi na stanowisku, że nie ma takiego obowiązku, ponieważ jego pojazd nie jest wykorzystywany do handlowego przewozu rzeczy, a jedynie do użytku prywatnego jako samochód kempingowy.

18. W tym kontekście sąd odsyłający zwraca się z pytaniem, czy okoliczność, iż głównym przeznaczeniem pojazdu AI jest zapewnienie tymczasowej przestrzeni mieszkalnej (do użytku prywatnego AI), powinna skutkować wyłączeniem tego pojazdu z zakresu stosowania rozporządzenia nr 561/2006.

19. W tym względzie sąd odsyłający wskazuje, że nic w tekście rozporządzenia nr 561/2006 nie pozwala na wysnucie wniosku, iż zasadnicze przeznaczenie lub faktyczne wykorzystanie pojazdów ma bezpośredni wpływ na interpretację art. 2 ust. 1 lit. a) wspomnianego rozporządzenia, o ile dany pojazd może być wykorzystywany do „przewozu drogowego rzeczy”.

⁶ Pojazdy należące do określonej na szczeblu Unii kategorii N₃ zdefiniowano w art. 4 ust. 1 lit. b) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylającego dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. 2018, L 151, s. 1), jako „pojazdy silnikowe zaprojektowane i zbudowane głównie do przewozu towarów o masie maksymalnej przekraczającej 12 ton”.

Ponadto motyw 6 rozporządzenia nr 561/2006 wskazywałby, że zakres tego rozporządzenia jest określony w drodze odesłania do „kategorii pojazdów”. Co za tym idzie, wydaje się, że kategoria, pod jaką zarejestrowano pojazd w krajowym rejestrze ruchu drogowego może być istotna dla ustalenia, czy art. 2 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 561/2006 stosuje się do danego pojazdu.

20. Sąd odsyłający powziął jednak wątpliwość, czy fakt, iż tego rodzaju pojazd „może w praktyce być również wykorzystywany do przewozu rzeczy”, jest wystarczający dla stosowania wspomnianego przepisu. Sąd odsyłający wyjaśnia, że gdyby dla zastosowania art. 2 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 561/2006 wystarczające było, aby pojazd mógł być wykorzystywany do przewozu „rzeczy”, to trudno byłoby interpretować go inaczej niż w ten sposób, iż w praktyce jedynie maksymalna dopuszczalna masa pojazdu (tj. okoliczność, czy przekracza ona 3,5 tony) jest istotna dla rozstrzygnięcia, czy pojazd jest objęty zakresem stosowania wspomnianego rozporządzenia.

21. Ponadto, wskazawszy, iż rozporządzenie nr 561/2006 nie definiuje pojęcia „rzeczy”, sąd odsyłający zauważa, że w języku potocznym sprzęt prywatny rzadko kwalifikuje się jako „rzeczy” [uwaga tłumacza: w innych wersjach językowych np. szwedzkiej, angielskiej, francuskiej – „towary” (odpowiednio: „goods”, „goods” i „marchandises”)]. Wydaje się zatem, że zastosowane w art. 2 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 561/2006 pojęcie „przewozu drogowego rzeczy” wskazuje, iż rozporządzenie to ma przede wszystkim odnosić się do przewozu handlowego związanego z wykonywaniem działalności gospodarczej. Taką interpretację potwierdzały również deklarowany cel tego rozporządzenia, mianowicie harmonizacja warunków konkurencji w sektorze transportu drogowego oraz poprawa warunków pracy i bezpieczeństwa ruchu drogowego.

22. Jednakże sąd odsyłający zauważa również, że art. 3 lit. h) i i) rozporządzenia nr 561/2006 jasno wskazuje, że określone pojazdy wykorzystywane do przewozu niehandlowego mogą być objęte zakresem stosowania tego rozporządzenia. Co za tym idzie, sformułowanie „przewóz drogowy rzeczy” należy rozumieć szeroko. Za taką interpretacją przemawia m.in. definicja pojęcia „kierowcy” przewidziana w art. 4 lit. c) rozporządzenia nr 561/2006, z której można wysnuć wniosek, że dana osoba nie musi prowadzić pojazdu w ramach wykonywania swoich obowiązków, aby być objęta zakresem stosowania tej definicji.

23. W świetle tych okoliczności sąd odsyłający postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

- „1) Czy zawarte w art. 2 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 561/2006 sformułowanie »przewóz drogowy rzeczy« należy interpretować w ten sposób, że obejmuje ono również przewóz wykonywany pojazdem o masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony, którego zasadniczym przeznaczeniem jest zapewnienie tymczasowej przestrzeni mieszkalnej do użytku prywatnego?
- 2) Jeśli tak, to czy ma znaczenie zdolność ładunkowa pojazdu lub sposób, w jaki pojazd zarejestrowano w krajowym rejestrze ruchu drogowego?”.

24. Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym, datowany na dzień 25 października 2021 r., został zarejestrowany w dniu 5 listopada 2021 r. Uwagi na piśmie przedstawiła jedynie Komisja. Nie przeprowadzono rozprawy.

IV. Analiza

25. Rozporządzenie nr 561/2006 ustanawia szereg zasad dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, przerw i odpoczynku, których przestrzegać muszą kierowcy uczestniczący w przewozie drogowym rzeczy i osób. W celu zapewnienia, że zasady te będą przestrzegane, rozporządzenie nr 165/2014 określa grupę obowiązków związanych z udzielaniem homologacji, instalacją, przeglądami i korzystaniem z urządzeń rejestrujących, takich jak tachografy, stosowanych do rejestrowania danych związanych między innymi z czynnościami kierowcy i przebytą odległością.

26. Zakres stosowania rozporządzenia nr 561/2006, który pokrywa się z zakresem stosowania rozporządzenia nr 165/2014⁷, został zdefiniowany w jego art. 2 ust. 1, który przewiduje, że rozporządzenie to ma zastosowanie do „przewozu drogowego rzeczy, gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdów łącznie z przyczepą lub naczepą przekracza 3,5 tony” [art. 2 ust. 1 lit. a)] lub do „przewozu drogowego osób, pojazdami skonstruowanymi lub trwale przystosowanymi i przeznaczonymi do przewozu więcej niż dziewięciu osób łącznie z kierowcą” [art. 2 ust. 1 lit. b)]. Niniejsza sprawa dotyczy pierwszej z tych dwóch kategorii.

27. Poprzez oba pytania, które będą analizował łącznie, sąd odsyłający zmierza zasadniczo do ustalenia, czy pojazd mieszanego zastosowania, taki jak rozpatrywany w niniejszej sprawie, który obejmuje zarówno tymczasową przestrzeń mieszkalną dla AI i jego rodziny, jak i przestrzeń ładunkową przeznaczoną do przewożenia skuterów śnieżnych w celach rekreacyjnych, mieści się w zakresie stosowania art. 2 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 561/2006, co skutkowałoby tym, że kierowca takiego pojazdu byłby zobowiązany do przestrzegania wymogów wspomnianego rozporządzenia oraz rozporządzenia nr 165/2014, a w pojeździe musiałby być zainstalowany tachograf poddany prawidłowym przeglądom na podstawie drugiego z tych rozporządzeń.

28. W kolejnych częściach opinii przedstawię powody, dla których odpowiedź na to pytanie jest twierdząca. W pierwszej kolejności wyjaśnię, że fakt, iż tego rodzaju pojazd przewozi rzeczy ruchome (w tym przypadku skutery śnieżne) w celach niehandlowych nie może stać na przeszkodzie uznaniu go za pojazd przewożący „rzeczy” w rozumieniu art. 2 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 561/2006 i w konsekwencji za podlegający zakresowi stosowania tego rozporządzenia (zob. śródtytuł A poniżej). Następnie wskażę, że przy spełnieniu określonych warunków fakt, iż tego rodzaju pojazd jest wykorzystywany przede wszystkim w charakterze przestrzeni mieszkalnej przez zajmujące go osoby, nie powoduje, że nie może on być objęty wspomnianą regulacją i mieścić się w zakresie stosowania rozporządzenia nr 561/2006 (zob. śródtytuł B poniżej).

A. Czy pojazd wykorzystywany do przewozu rzeczy w celach niehandlowych może mieścić się w zakresie stosowania rozporządzenia nr 561/2006?

29. Aby dana sytuacja mieściła się w zakresie stosowania rozporządzenia nr 561/2006, dwa warunki muszą być spełnione łącznie: po pierwsze, odnośny przewóz musi mieścić się w zakresie stosowania art. 2 ust. 1 lit. a) lub art. 2 ust. 1 lit. b) tego rozporządzenia (przesłanka pozytywna) oraz, po drugie, nie może on być objęty żadnym z wyłączeń określonych w art. 3 wspomnianego

⁷ Zobacz pkt 2 powyżej. Jak wskazałem w przypisie 5 niniejszej opinii, z art. 3 ust. 1 rozporządzenia nr 165/2014 wynika jasno, że zakres jego stosowania jest taki sam, jak zakres stosowania rozporządzenia nr 561/2006.

rozporządzenia (przesłanka negatywna)⁸. W przepisie tym wymieniono czynności w zakresie transportu („przewóz”), które, choć co do zasady mieściłyby się w zakresie art. 2 ust. 1 lit. a) lub b) rozporządzenia nr 561/2006, to jednak są wprost wyłączone z zakresu regulacji ustanowionych przez wspomniane rozporządzenie oraz rozporządzenie nr 165/2014, ponieważ wykonywane są przez pojazdy posiadające określone specyficzne cechy trwałe⁹ lub są przeznaczone do użytku¹⁰, którego nie można uznać za zagrażający celom, jakim służą te rozporządzenia¹¹.

30. Strony w postępowaniu głównym są zgodne co do tego, że AI przewozi skutery śnieżne w celach rekreacyjnych. Strony te prezentują jednak odmienne stanowiska w kwestii, czy przewożenie tych rzeczy w celach niehandlowych powoduje, że przewóz wykonywany przez AI nie spełnia przesłanki pozytywnej, omówionej w poprzednim punkcie. W tym względzie sąd odsyłający zwrócił się do Trybunału z prośbą o wyjaśnienie, czy pojęcie „przewozu drogowego rzeczy” w rozumieniu art. 2 ust. 1 lit. a) wspomnianego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że obejmuje ono jedynie rzeczy ruchome lub przedmioty przewożone w celach handlowych. Jeśli tak, to przepis ten nie stosowałby się do przewozu wykonywanego przez AI, który to przewóz byłby wyłączony z zakresu stosowania rozporządzenia nr 561/2006 ze względu na jego niehandlowy charakter.

31. W mojej ocenie taka interpretacja art. 2 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 561/2006 byłaby nieprawidłowa. Nie ulega bowiem wątpliwości, że przepis ten nie dotyczy po prostu „przewozu rzeczy” w celach handlowych, ale może stosować się także do czynności w zakresie transportu dotyczących rzeczy ruchomych lub przedmiotów przeznaczonych do użytku prywatnego, a nie handlowego (w tym przypadku wyłącznie w ramach hobby AI).

32. Do takiego wniosku doszedłem z kilku względów.

33. Po pierwsze, z brzmienia art. 2 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 561/2006 jasno wynika, że przepis ten w żaden sposób nie odnosi się do wymogu, aby przewozy mieszczące się w jego zakresie stosowania miały charakter zawodowy lub handlowy.

34. Po drugie, istnienia takiego wymogu nie można wywodzić z pojęcia „rzeczy” zastosowanego w tym przepisie. Faktem jest, że rozporządzenie nr 561/2006 nie zawiera definicji tego pojęcia¹², jak również to, że gdyby poszukiwać znaczenia i zakresu tego pojęcia, zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału¹³, przez odniesienie do jego zwykłego znaczenia w języku potocznym,

⁸ Zaznaczam, że zgodnie z art. 13 ust. 1 rozporządzenia nr 561/2006 państwa członkowskie mogą wprowadzić dodatkowe wyjątki od ogólnych zasad tego rozporządzenia dotyczących załogi, czasów prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku (tj. zasad określonych w art. 5–9) na swoim terytorium. Wyjątki te mają zastosowanie do przewozów wykonywanych przez określone pojazdy (inne niż wskazane w art. 3).

⁹ Przykładowo „pojazdy specjalistyczne” wskazane w art. 3 lit. e) i f).

¹⁰ Przykładowo pojazdy używane do przewozu osób w ramach przewozów regularnych, których trasa nie przekracza 50 km [art. 3 lit. a)] lub pojazdy używane w razie wypadków lub do prowadzenia działań ratunkowych [art. 3 lit. d)].

¹¹ W kwestii połączenia tych dwóch elementów (cech stałych i zastosowania) zob. art. 3 lit. h) rozporządzenia nr 561/2006, mający zastosowanie do pojazdów, które mają dopuszczalną masę całkowitą nieprzekraczającą 7,5 tony *oraz* są używane do niehandlowego przewozu rzeczy.

¹² W szczególności zaznaczam, że pojęcie „rzeczy” nie jest uwzględnione w definicjach przewidzianych w art. 4 rozporządzenia nr 561/2006.

¹³ Zobacz podobnie wyrok z dnia 3 października 2013 r., Lundberg (C-317/12, EU:C:2013:631, pkt 18 i przytoczone tam orzecznictwo).

można by dojść do wniosku, że przez „rzeczy” [uwaga tłumacza: w wersji angielskiej „goods”, co można tłumaczyć także jako „towary”] można by rozumieć „przedmioty” wykonane lub wyprodukowane w celu ich zbycia w ramach transakcji handlowych¹⁴.

35. Jednakże temu stwierdzeniu należy przeciwstawić fakt, iż zgodnie z art. 13 ust. 1 wspomnianego rozporządzenia państwa członkowskie mogą wprowadzić (opcjonalne) wyjątki dla przewozu „materiałów, sprzętu lub urządzeń do użytku kierowcy w trakcie pracy” [art. 13 ust. 1 lit. d) turet drugie] oraz „wyposażenia cyrków i wesołych miasteczek” [art. 13 ust. 1 lit. j)]. Tego rodzaju czynności transportowe dotyczące przedmiotów używanych w kontekście działalności zawodowej, jednak *nieprzeznaczonych* do sprzedaży, są zatem objęte art. 2 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 561/2006, chyba że są wprost wyłączone na podstawie przepisów krajowych państw członkowskich. W mojej ocenie nie ulega zatem wątpliwości, że pojęcie „rzeczy” zastosowane w tym przepisie nie ogranicza się do „przedmiotów” przeznaczonych do sprzedaży.

36. Nie uważam również, aby pojęcie to ograniczało się szerzej do „przedmiotów” związanych z transakcją o charakterze handlowym. W rozporządzeniu nr 561/2006 pojęcie „rzeczy” pojawia się bowiem przynajmniej dwukrotnie, bez jakiegokolwiek związku z transakcją o charakterze handlowym, a raczej w odniesieniu do „niehandlowego przewozu”¹⁵.

37. Zaznaczam także, że w kontekście innego rozporządzenia dotyczącego obszaru transportu drogowego, tj. rozporządzenia 2018/858, pojęcie „towarów” [rzeczy; „goods”] zdefiniowane jest¹⁶ jako „przede wszystkim *dowolne* rzeczy ruchome”¹⁷. Ponadto w swoim orzecznictwie Trybunał przyjmował ogólnie szeroką wykładnię pojęcia „towarów” [„goods”]¹⁸, w szczególności gdy dokonywał wykładni przepisów traktatu FUE w zakresie swobodnego przepływu towarów¹⁹. W tym kontekście Trybunał stwierdził jasno, że okoliczność, czy dane towary są transportowane w celu sprzedaży czy do użytku osobistego lub spożycia jest *nieistotna*²⁰.

38. Po trzecie, wykładnia art. 2 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 561/2006 uwzględniająca kontekst, tj. dokonywana w świetle art. 3 a w szczególności art. 3 lit. h) wspomnianego rozporządzenia, który przewiduje zasadniczo, że rozporządzenie to nie ma zastosowania do niehandlowego przewozu rzeczy pojazdami o masie nieprzekraczającej 7,5 tony, potwierdza w mojej ocenie, że zakres wspomnianego wcześniej przepisu nie ogranicza się do „przewozu rzeczy” mającego charakter handlowy.

¹⁴ Zobacz definicję pojęcia „rzeczy” [towarów: „goods”] podaną przez Collins Dictionary (<https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/goods>). Zaznaczam przy tym, że Cambridge Dictionary zdaje się opowiadać za szerszą definicją, obejmującą nie tylko „przedmioty na sprzedaż”, ale także „przedmioty będące czyjąś własnością” (<https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/goods>).

¹⁵ Zobacz dosłownie art. 3 lit. h) i i) rozporządzenia nr 561/2006.

¹⁶ W pkt 1.3 części wprowadzającej załącznika I do wspomnianego rozporządzenia, zatytułowanego „Definicje ogólne, kryteria kwalifikowania pojazdów do kategorii, typy pojazdów i typy nadwozia”.

¹⁷ Wyróżnienie własne.

¹⁸ Zobacz wyrok z dnia 8 czerwca 2017 r., Medisanus (C-296/15, EU:C:2017:431, pkt 53 i przytoczone tam orzecznictwo).

¹⁹ Zobacz przykładowo wyrok z dnia 10 grudnia 1968 r., Komisja/Włochy (7/68, EU:C:1968:51).

²⁰ Zobacz podobnie wyrok z dnia 23 stycznia 2018 r., Buhagiar i in. (C-267/16, EU:C:2018:26, pkt 67 i przytoczone tam orzecznictwo). W wyroku tym Trybunał wskazał, że choć „towary” w rozumieniu postanowień traktatu FUE oznaczają „produkty, których wartość może być wyrażona w pieniądzu i które *mogą* jako takie stanowić przedmiot transakcji handlowych” (wyróżnienie własne), to nie ma wymogu, aby faktycznie były one wykorzystywane w celach handlowych lub choćby miały takie przeznaczenie.

39. Konkretnie rzecz ujmując, aby dany pojazd mógł skorzystać z wyłączenia przewidzianego w art. 3 lit. h) rozporządzenia nr 561/2006, dwa warunki muszą być spełnione łącznie. Po pierwsze, pojazd musi być wykorzystywany do „niehandlowego przewozu rzeczy”²¹, i po drugie, jego dopuszczalna masa całkowita nie może przekraczać 7,5 tony. Nie ulega wątpliwości, że istnienie drugiego z tych warunków może oznaczać tylko jedno: art. 2 ust. 1 lit. a) wspomnianego rozporządzenia może faktycznie stosować się do przewozu „rzeczy” w celach niehandlowych, jeśli dopuszczalna masa całkowita danego pojazdu przekracza tę wartość²².

40. Zaznaczam, że przewozy wykonywane przez pojazdy używane do *niehandlowego* przewozu rzeczy mogą również korzystać, jak wskazał sam sąd odsyłający, z innego wyłączenia, tj. wyłączenia przewidzianego w art. 3 lit. i) rozporządzenia nr 561/2006, które stosuje się do „pojazd[ów] użytkowy[ch] o statusie pojazdów zabytkowych zgodnie z przepisami państwa członkowskiego, w których są użytkowane, wykorzystywany[ch] do *niehandlowych* przewozów osób lub rzeczy”²³. Również w tej sytuacji granice wyłączenia nie są jasne. Wydaje się, że także w tym przypadku prawodawca Unii uznał, że fakt, iż pojazd przewozi rzeczy w celach niehandlowych, nie jest wystarczający dla wyłączenia takiego przewozu z zakresu wspomnianego rozporządzenia, i tym samym przyjął, że art. 2 ust. 1 lit. a) tego rozporządzenia może stosować się do niehandlowego przewozu rzeczy.

41. Ogólnie rzecz ujmując, moim zdaniem fakt, iż art. 3 rozporządzenia nr 561/2006 zawiera nie jeden, lecz dwa ściśle określone wyłączenia odnoszące się do szczególnych przypadków przewozu „rzeczy” w celach niehandlowych, świadczy o tym, że tego rodzaju przewóz nie jest całkowicie wyłączony z zakresu stosowania tego rozporządzenia.

42. W mojej ocenie jakakolwiek inna wykładnia byłaby *contra legem*. Trybunał konsekwentnie stwierdza bowiem, że art. 3 wspomnianego rozporządzenia nie może być interpretowany w sposób rozszerzający jego działanie ponad to, co jest niezbędne dla zapewnienia ochrony interesów, które ma gwarantować, a zakres stosowania wyjątków wskazanych w tym przepisie należy określić z uwzględnieniem jego celów²⁴. Gdyby wołą prawodawcy Unii było wprowadzenie ogólnego wyłączenia dla wszystkich pojazdów, które przewożą towary o charakterze niehandlowym, to art. 3 lit. h) i i) wspomnianego rozporządzenia nie ograniczałby przewidzianych w tym przepisie odstępstw do szczególnych kategorii przewożonych rzeczy, lecz po prostu odwołałby się do przewozu rzeczy w celach niehandlowych²⁵.

43. Moim zdaniem wynika z tego, że art. 2 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 561/2006 co do zasady²⁶ stosuje się do przewozu „rzeczy”, niezależnie od tego, czy dany przewóz wykonywany jest w celach handlowych czy niehandlowych. Jednakże, w przypadku gdy rzeczy przewożone są w celach

²¹ W najnowszej skonsolidowanej wersji rozporządzenia nr 561/2006 [zmienionego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 z dnia 15 lipca 2020 r. (Dz.U. 2020, L 249, s. 1)] „niehandlowy przewóz” zdefiniowany jest [w art. 4 lit. r)] jako „każdy przewóz drogowy inny niż przewóz zarobkowy lub na potrzeby własne, za który nie otrzymuje się bezpośredniego ani pośredniego wynagrodzenia i który nie generuje bezpośrednio ani pośrednio żadnego dochodu dla kierowcy pojazdu ani nikogo innego oraz który nie ma związku z działalnością zawodową ani zarobkową”.

²² Oczywiście z wyjątkiem sytuacji, gdyby rozpatrywany przypadek mieścił się w zakresie innego wyłączenia wskazanego w art. 3 rozporządzenia nr 561/2006 [jak np. art. 3 lit. i)] lub jednego z wyjątków wskazanych w art. 13 ust. 1 wspomnianego rozporządzenia.

²³ Wyróżnienie własne.

²⁴ Zobacz podobnie wyrok z dnia 9 września 2021 r., Ministère public (Kary ekstraterytorialne) (C-906/19, EU:C:2021:715, pkt 33 i przytoczone tam orzecznictwo).

²⁵ Zobacz analogicznie wyrok z dnia 28 lipca 2011 r., Seeger (C-554/09, EU:C:2011:523, pkt 30), dotyczący wykładni pojęcia „materiałów” w rozumieniu art. 13 ust. 1 lit. d) tiret drugie rozporządzenia nr 561/2006 (który został następnie zmieniony).

²⁶ Ponownie, z wyjątkiem sytuacji, gdy dany przewóz korzysta z jednego z wyłączeń lub wyjątków wymienionych w art. 3 lub art. 13 ust. 1 rozporządzenia nr 561/2006.

niehandlowych, jedynie pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 7,5 tony są objęte zakresem stosowania tego przepisu, ponieważ pojazdy nieprzekraczające tej wartości są wyłączone na podstawie art. 3 lit. h) wspomnianego rozporządzenia.

44. Taka wykładnia art. 2 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 561/2006 znajduje potwierdzenie w celach, jakim służy wspomniane rozporządzenie.

45. W tym względzie przypominam, że rozporządzenie nr 561/2006 realizuje trzy cele: ujednoczenie warunków konkurencji w odniesieniu do sektora drogowego, poprawę warunków socjalnych pracowników objętych jego zakresem, a także *ogólną* poprawę bezpieczeństwa drogowego (dla wszystkich pojazdów)²⁷. Trybunał potwierdził już, że przewóz rzeczy w celach niehandlowych nie ma wpływu na konkurencję w sektorze transportu drogowego i nie przeszkadza w osiągnięciu celu polegającego na poprawie warunków pracy w tym sektorze²⁸. Zgadzam się jednak z Komisją, że wydaje się, iż prawodawca Unii przyjął, że tego rodzaju przewozy mogą stwarzać ryzyko dla bezpieczeństwa drogowego, zwłaszcza w przypadku gdy dopuszczalna masa całkowita odnośnych pojazdów przekracza 7,5 tony (czy też, jak w przypadku pojazdu AI, masa ta przekracza faktycznie 17 ton). Parlament Europejski podkreślił bowiem podczas pierwszego czytania²⁹ zgłoszonego przez Komisję projektu rozporządzenia nr 561/2006³⁰, że „aspektu bezpieczeństwa drogowego” nie można w jego ocenie ograniczać do sektora gospodarczego, i powinien on stosować się także do niehandlowego przewozu rzeczy.

46. Warto również wspomnieć, że Trybunał podkreślał znaczenie celu poprawy ogólnego bezpieczeństwa drogowego w szeregu wyroków dotyczących wykładni wyłączeń i wyjątków przewidzianych w rozporządzeniu nr 561/2006³¹.

47. Jestem zdania, że gdyby wszelkie przewozy podejmowane w celu transportu rzeczy w celach niehandlowych miały być wyłączone z zakresu stosowania rozporządzenia nr 561/2006, to stanowiłoby to zagrożenie dla realizacji celu poprawy bezpieczeństwa drogowego, jaki prawodawca Unii chciał zapewnić, wprowadzając rozporządzenie nr 561/2006³². Fakt, iż tego typu przewozy są wykonywane rzadziej niż przewozy realizowane w ramach działalności handlowej³³, jest moim zdaniem nieistotny: AI mógłby przecież pewnego dnia postanowić

²⁷ Zobacz motyw 17 i art. 1 rozporządzenia nr 561/2006. Zobacz także wyrok z dnia 9 września 2021 r., Ministère public (Kary ekstraterytorialne) (C-906/19, EU:C:2021:715, pkt 29). Jak wskazałem w mojej opinii w sprawie Pricoforest (C-13/21, EU:C:2022:188, przypis 7), te trzy cele są do pewnego stopnia wzajemnie powiązane. Przepisy rozporządzenia nr 561/2006, zapewniając naprzemienne okresy prowadzenia pojazdu i okresy odpoczynku, chronią kierowców i załogi pojazdów transportu drogowego przed szkodliwymi skutkami zbyt długich i źle rozłożonych okresów prowadzenia pojazdu. Ze względu na fakt, że zmęczenie i brak odpoczynku kierowców takich pojazdów są uznanymi przyczynami wypadków drogowych, przepisy te chronią tym samym bezpieczeństwo drogowe. Wreszcie, jako że zwyczaj pracy oparte na nadużyciach w korzystaniu z usług tych kierowców i załóg zakłócają konkurencję w sektorze transportu, przepisy te zapewniają równe szanse w tym zakresie.

²⁸ Zobacz wyrok z dnia 3 października 2013 r., Lundberg (C-317/12, EU:C:2013:631, pkt 35, 36).

²⁹ Zobacz „uzasadnienie” do poprawki 22 „rezolucji legislacyjnej Parlamentu Europejskiego w przedmiocie wniosku w sprawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego [COM(2001) 573 – C5-0485/2001 – 2001/0241(COD)]” (dostępne pod adresem: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-5-2002-0388_EN.html?redirect#_section2).

³⁰ Zobacz wniosek w sprawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego [COM(2001) 573 final].

³¹ Zobacz przykładowo wyrok z dnia 9 września 2021 r., Ministère public (Kary ekstraterytorialne) (C-906/19, EU:C:2021:715, pkt 38), dotyczący wykładni art. 3 lit. a) rozporządzenia nr 561/2006 oraz wyrok z dnia 13 marca 2014 r., A. Karuse (C-222/12, EU:C:2014:142, pkt 40–42), dotyczący wykładni art. 13 ust. 1 lit. h) wspomnianego rozporządzenia. Zaznaczam, że w pkt 42 drugiego z powołanych wyżej wyroków Trybunał stwierdził wprost, że zakres art. 13 ust. 1 lit. h) „należy określić z uwzględnieniem realizowanych przez [rozporządzenie nr 561/2006] celów, w tym także tego związanego z zapewnieniem bezpieczeństwa drogowego” (wyróżnienie własne).

³² Ponadto wyłączenia określone w art. 3 lit. h) i i) wspomnianego rozporządzenia uzyskałyby w praktyce zakres istotnie wykraczający poza ich jednoznaczne brzmienie.

³³ AI prawdopodobnie spędza mniej czasu na drodze prowadząc swoją ciężarówkę z dwoma skuterami śnieżnymi niż zawodowy kierowca przewożący co drugi dzień towary na sprzedaż ze Sztokholmu (Szwecja) do Göteborga (Szwecja).

prowadzić swój ponad 17-tonowy pojazd przez 20 godzin bez przerwy, co mogłoby mieć znaczący negatywny wpływ na ogólne bezpieczeństwo drogowe (przy czym masa pojazdu ma tu istotne znaczenie).

48. Przypuszczam, że właśnie tego typu sytuacje miał na względzie prawodawca Unii, decydując się na ograniczenie wyłączeń przewidzianych w art. 3 lit. h) rozporządzenia nr 561/2006 do „niehandlowego przewozu rzeczy” przez pojazdy o maksymalnej dopuszczalnej masie nieprzekraczającej 7,5 tony³⁴. Co do zasady zgadzam się z Komisją, że systemowe wyłączenie tego rodzaju przewozów z zakresu wspomnianego rozporządzenia byłoby niezgodne z osiągnięciem tego celu.

49. Ponadto nie uważam, aby wyrok Trybunału w sprawie Lundberg³⁵ w jakikolwiek sposób przemawiał za przeciwną wykładnią. Na pierwszy rzut oka mogłoby się wydawać, że spór przed sądami krajowymi we wspomnianej sprawie przypomina spór rozpatrywany w postępowaniu głównym. Podobnie bowiem jak AI, D. Lundberg był właścicielem i kierowcą pojazdu, który wykorzystywał do przewozu innego pojazdu silnikowego, a mianowicie samochodu wyścigowego (w przyczepce doczepionej do pierwszego pojazdu). Był on kierowcą wyścigowym-amatorem, który uczestniczył w wyścigach w czasie wolnym. Jednakże, w odróżnieniu od pojazdu AI (którego masa przekraczała 17 ton), masa łączna pojazdu D. Lundberga *nie* przekraczała 7,5 tony.

50. W mojej ocenie to właśnie ten konkretny element, a nie sam fakt, iż D. Lundberg przewoził swój samochód wyścigowy w celach niezawodowych i niehandlowych, skłonił Trybunał do rozstrzygnięcia, iż przewóz ten mieścił się w zakresie wyłączenia przewidzianego w art. 3 lit. h) rozporządzenia nr 561/2006, i tym samym był wyłączony z zakresu stosowania tego aktu³⁶. Dodatkowo w tamtej sprawie do Trybunału nie zwrócono się o wykładnię zakresu art. 2 ust. 1 lit. a) wspomnianego rozporządzenia, a jedynie zakresu wyłączenia określonego w art. 3 lit. h) rozporządzenia nr 561/2006.

51. W mojej ocenie należy oprzeć się pokusie zastosowania sądowego rozstrzygnięcia dokonanego przez Trybunał w wyroku Lundberg do okoliczności rozpatrywanych w postępowaniu głównym *wyłącznie* w oparciu o przesłankę, że również w rozpatrywanej sprawie AI przewozi rzeczy dla własnych celów hobbistycznych³⁷. W tym względzie przypominam, że strony w postępowaniu głównym są zgodne co do tego, iż dopuszczalna masa całkowita pojazdu AI przekracza 7,5 tony, i że jako taki pojazd ten nie mieści się w zakresie wyłączenia określonego w art. 3 lit. h) rozporządzenia nr 561/2006.

³⁴ Zgodnie z przepisami obowiązującymi wcześniej „pojazd[y] używan[e] do niehandlowych przewozów towarów w celach prywatnych” były wyłączone w *całości* [zob. art. 4 ust. 12 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3820/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. 1985, L 370, s. 1)]. Jednak prawodawca Unii wprost zmodyfikował to wyłączenie poprzez wprowadzenie rozporządzenia nr 561/2006 i wskazał jako dodatkowy wymóg, aby maksymalna dopuszczalna masa pojazdu nie przekraczała 7,5 tony.

³⁵ Wyrok z dnia 3 października 2013 r. (C-317/12, EU:C:2013:631) (zwany dalej „wyrokiem Lundberg”).

³⁶ Choć bowiem w pkt 32 wspomnianego wyroku Trybunał stwierdził, że celem art. 3 lit. h) rozporządzenia nr 561/2006 jest, „by pozostawał nieobjęty zakresem stosowania tego rozporządzenia dokonywany przez osoby fizyczne przewóz rzeczy niezwiązany z wykonywaniem działalności zawodowej lub handlowej”, to nastąpiło to już po tym, jak Trybunał podkreślił, że przepis ten stosuje się wyłącznie do pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 tony.

³⁷ Moim zdaniem należy także zwrócić uwagę, by nie rozpatrywać niektórych stwierdzeń Trybunału sformułowanych w wyroku Lundberg w oderwaniu od ich kontekstu. Dla przykładu faktem jest, że Trybunał stwierdził (w pkt 28 wspomnianego wyroku), że przepisy rozporządzenia nr 561/2006 mają zastosowanie *zasadniczo* do kierowców zawodowych, a nie do kierowców prywatnych. *Nie* stwierdził jednak, że zasady te stosuje się *wyłącznie* do kierowców zawodowych. Ponadto bezpośrednio przed tym punktem znajduje się zdanie stwierdzające, że art. 4 lit. c) wspomnianego rozporządzenia zawiera definicję pojęcia „kierowcy” dotyczącą „osoby, która prowadzi pojazd nawet przez krótki okres [...]”, z czego jasno wynika, jak sąd odsyłający sam wskazuje, że rozporządzenie nr 561/2006 nie stosuje się jedynie do kierowców zawodowych.

52. W świetle powyższych rozważań, w mojej ocenie nie ulega wątpliwości, że art. 2 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 561/2006 nie ogranicza się do przewozu rzeczy w charakterze handlowym. Definicja zawarta w tym przepisie obejmuje także – a normy ustanowione we wspomnianym rozporządzeniu oraz w rozporządzeniu nr 165/2014 stosują się tym samym do – transportu wykonywanego pojazdami przewożącymi rzeczy w celach prywatnych, niehandlowych, przykładowo w ramach własnych zainteresowań, z wyjątkiem sytuacji, w których przewozy te mieszczą się w zakresie wyłączenia wskazanego wprost w art. 3 lit. h) rozporządzenia nr 561/2006 (lub jakiegokolwiek innego wyłączenia lub wyjątku zawartego w tym rozporządzeniu).

B. Przypadek pojazdów mieszanego zastosowania, które są wykorzystywane zarówno do przewozu „rzeczy”, jak i w charakterze tymczasowej przestrzeni mieszkalnej dla zajmujących je osób

53. Ustaliwszy, że w okolicznościach sprawy w postępowaniu głównym fakt, iż pojazd AI przewozi rzeczy (w tym wypadku skutery śnieżne) w celach niehandlowych, nie stanowi przeszkody dla uznania go za pojazd przewożący „rzeczy” w rozumieniu art. 2 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 561/2006, przejdę teraz do zbadania, czy okoliczność, że jest on pojazdem mieszanego zastosowania, wykorzystywanym przez AI i jego rodzinę nie tylko w celu przewozu rzeczy, ale także w charakterze tymczasowej przestrzeni mieszkalnej dla zajmujących go osób, skutkuje wyłączeniem tego pojazdu z zakresu stosowania wspomnianego rozporządzenia. Wyjaśnię, że tak nie jest.

54. Jak przypominałem w pkt 26 powyżej, rozporządzenie nr 561/2006 stosuje się do: (i) „przewozu drogowego rzeczy, gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdów łącznie z przyczepą lub naczepą przekracza 3,5 tony” [art. 2 ust. 1 lit. a)]; oraz (ii) „przewozu drogowego osób, pojazdami skonstruowanymi lub trwale przystosowanymi i przeznaczonymi do przewozu więcej niż dziewięciu osób łącznie z kierowcą” [art. 2 ust. 1 lit. b)]. Z przepisu tego wynika jasno, że regulacja ta *nie* obejmuje przewozów wykonywanych przez: (i) pojazdy przewożące rzeczy, których dopuszczalna masa całkowita *nie* przekracza 3,5 tony, lub (ii) pojazdy przewożące osoby, skonstruowane lub trwale przystosowane do przewozu *nie więcej niż* dziewięciu osób (łącznie z kierowcą).

55. W postępowaniu przed sądem odsyłającym AI twierdzi zasadniczo, że poza wspomnianymi dwoma rodzajami „przewozów” oraz przewozami mieszczącymi się w zakresie wyłączeń lub wyjątków wprost wskazanych w rozporządzeniu nr 561/2006 [jak np. art. 3 lit. h)], także inne przewozy mogą uniknąć stosowania norm ustanowionych wspomnianym rozporządzeniem. W ocenie AI jest tak w przypadku „przewozów” wykonywanych przez pojazdy, które zostały skonstruowane lub trwale przystosowane *przede wszystkim* do zapewnienia *przestrzeni mieszkalnej* dla zajmujących je osób, a nie tylko do przewożenia rzeczy. AI stoi na stanowisku, że tego rodzaju przewozy nie mieszczą się w zakresie stosowania art. 2 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 561/2006. Uważa on, iż należący do niego pojazd powinien być wyłączony z zakresu stosowania wspomnianego rozporządzenia (niezależnie od tego, że jest wykorzystywany do „przewozu rzeczy”, a jego maksymalna dopuszczalna masa przekracza 7,5 tony) z uwagi na fakt, że pojazd ten jest wykorzystywany *przede wszystkim* jako tymczasowa przestrzeń mieszkalna dla AI i jego rodziny.

56. Komisja ze swej strony stoi na stanowisku, że żaden przepis rozporządzenia nr 561/2006 nie wskazuje, aby fakt, iż pojazd jest używany nie tylko w celu przewozu rzeczy, ale przede wszystkim jako tymczasowa przestrzeń mieszkalna, stał na przeszkodzie uznaniu go za pojazd przewożący „rzeczy” w rozumieniu art. 2 ust. 1 lit. a) wspomnianego rozporządzenia.

57. W tym względzie zaznaczam, po pierwsze, że podczas gdy art. 2 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 561/2006 jednoznacznie wymaga dokonania oceny, w jaki sposób dany pojazd jest skonstruowany lub trwale przystosowany (przed sformułowaniem wniosku, że pojazd ten jest wykorzystywany do przewozu osób dla celów tego przepisu), to nie jest tak w przypadku art. 2 ust. 1 lit. a) wspomnianego rozporządzenia.

58. Jednakże z definicji „pojazdu silnikowego” zawartej w art. 4 lit. b) tiret pierwsze rozporządzenia nr 561/2006 jasno wynika, że przepisy przewidziane w tym rozporządzeniu mają stosować się do „pojazd[u] z własnym napędem [...] *zwykle* używan[ego] do przewozu [...] rzeczy”, wykonującego transport mieszczący się w zakresie stosowania art. 2 ust. 1 lit. a) wspomnianego rozporządzenia³⁸. Ponadto art. 4 lit. a) rozporządzenia nr 561/2006 wskazuje, że pojazd ten nie musi posiadać „ładunku”.

59. W mojej ocenie wynika z tego, że aby dany transport był objęty art. 2 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 561/2006 i podlegał przepisom określonym w tym rozporządzeniu, nie jest konieczne, aby w danym momencie pojazd ten *faktycznie* przewoził rzeczy. Nie ma również wymogu, jak AI podnosi w postępowaniu przed sądem odsyłającym, aby taki pojazd był używany *przede wszystkim* do przewozu rzeczy. Wystarczy bowiem, aby pojazd ten był „*zwykle* używany do przewozu rzeczy”³⁹. Zgodnie z moim rozumieniem pojazd musi zatem wykazywać stałe (a nie jedynie tymczasowe) cechy wskazujące, że jest „*zwykle* używany do przewozu rzeczy”. Elementy te należy moim zdaniem oceniać w świetle sposobu, w jaki pojazd został skonstruowany lub trwale przystosowany analogicznie do wymogu określonego w art. 2 ust. 1 lit. b) tego rozporządzenia⁴⁰.

60. Po drugie, wydaje mi się, że rozróżnienie, jakie art. 2 ust. 1 rozporządzenia nr 561/2006 wprowadza pomiędzy „przewozem [...] rzeczy” [art. 2 ust. 1 lit. a)] a „przewozem [...] osób” [art. 2 ust. 1 lit. b)] odzwierciedla (przynajmniej do pewnego stopnia) rozróżnienie przewidziane w innych instrumentach prawa Unii w obszarze transportu drogowego oraz, w szczególności, w rozporządzeniu 2018/858 (które ustanawia przepisy administracyjne i wymogi techniczne w zakresie homologacji oraz wprowadzania nowych pojazdów do obrotu)⁴¹. Zgodnie bowiem z art. 4 wspomnianego rozporządzenia pojazdy silnikowe „zaprojektowane i zbudowane głównie do przewozu *pasażerów i ich bagażu*”⁴² mieszczą się w jednej kategorii (kategorii M), natomiast pojazdy silnikowe „zaprojektowane i zbudowane głównie do przewozu *towarów*”⁴³ objęte są inną, odrębną kategorią (kategorią N).

³⁸ Wyróżnienie własne.

³⁹ Wyróżnienie własne.

⁴⁰ Zobacz pkt 57 powyżej.

⁴¹ Oczywiście odrębne przepisy muszą co do zasady być interpretowane w sposób autonomiczny. Niemniej nie ulega według mnie wątpliwości, że wola prawodawcy Unii było zaklasyfikowanie pojazdów w rozporządzeniu nr 561/2006 i rozporządzeniu 2018/858 w podobny sposób (tj. jako pojazdy przewożące rzeczy [towary] i osoby).

⁴² Wyróżnienie własne.

⁴³ Wyróżnienie własne.

61. „Samochody kempingowe” są zdefiniowane w pkt 5.1 części A załącznika 1 do rozporządzenia 2018/858⁴⁴ jako pojazdy kategorii M z *przedziałem mieszkalnym*. Przedział ten musi obejmować, jako niezbędne *minimum*, następujące wyposażenie: a) siedzenia i stół; b) miejsca do spania, które mogą powstawać z siedzeń; c) urządzenia kuchenne; d) szafki. Z faktu, iż „samochody kempingowe” są objęte kategorią M określoną w rozporządzeniu 2018/858 wynika, iż w kontekście tego rozporządzenia uznaje się je za pojazdy „zaprojektowane i zbudowane głównie do przewozu pasażerów i ich bagażu”, a nie towarów. Fakt, że posiadają one przestrzeń ładunkową [szafki], nie oznacza, że nie mogą mieścić się w tej kategorii, tak długo, jak długo owa przestrzeń ładunkowa [szafki] jest *zintegrowana* z przedziałem mieszkalnym i trwale w nim zamocowana⁴⁵.

62. W świetle powyższych rozważań mogę się zgodzić, że dla celów rozporządzenia nr 561/2006 „samochody kempingowe”, które wykazują cechy wymienione w pkt 61 powyżej, należy co do zasady, podobnie jak w przypadku rozporządzenia 2018/858, uznać za pojazdy wykorzystywane do przewozu osób, a nie rzeczy, i tym samym stwierdzić, że mieszczą się one w zakresie stosowania tego aktu prawnego tylko wtedy, gdy spełniają kryteria określone w art. 2 ust. 1 lit. b) (tj. tylko gdy są skonstruowane lub trwale przystosowane do przewozu więcej niż dziewięciu osób łącznie z kierowcą, i są przeznaczone do tego celu).

63. Wyjaśnwszy tę kwestię, chciałbym wskazać, że postępowanie główne dotyczy szczególnego rodzaju pojazdu: tj. pojazdu, który z zewnątrz przypomina autobus lub autokar i jest pojazdem mieszanego zastosowania, ponieważ posiada *zarówno* przestrzeń mieszkalną, jak i na tyle dużą przestrzeń ładunkową, by AI mógł do niej załadować przynajmniej dwa skutery śnieżne.

64. Na podstawie akt sprawy oraz informacji przedstawionych przez sąd odsyłający w odwołaniu prejudycjalnym rozumiem, że przestrzeń ładunkowa pojazdu AI nie jest zintegrowana z częścią mieszkalną, lecz jest odrębna⁴⁶. Ponadto nie wydaje się, aby była ona zaprojektowana jedynie jako przestrzeń dla „bagażu” pasażerów pojazdu (inaczej niż w przypadku części bagażowej autobusu lub autokaru lub bagażnika dachowego samochodu kempingowego). Wreszcie wydaje mi się, że tego rodzaju przestrzeń ładunkowa jest stałym elementem pojazdu należącego do AI. Inaczej niż bagażnik na rowery lub bagażnik dachowy nie można jej łatwo zdemontować.

65. Czy w tych okolicznościach należy uznać, że pojazd ten nadal przewozi pasażerów i ich bagaż? Uważam, że nie⁴⁷. Czy należy go uznać za pojazd, który „zwykle” przewozi „rzeczy” i tym samym mieści się w zakresie stosowania art. 2 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 561/2006? Moim zdaniem tak.

⁴⁴ Załącznik I jest zatytułowany „Definicje ogólne, kryteria kwalifikowania pojazdów do kategorii, typy pojazdów i typy nadwozia”. Jego część A jest zatytułowana „Kryteria kwalifikowania pojazdów do danej kategorii”. Punkt 5 w tej części A opisuje kryteria stosujące się do „pojazdów specjalnego przeznaczenia” takich jak samochody kempingowe.

⁴⁵ Na podstawie pkt 5.1 części A załącznika I do rozporządzenia 2018/858 istnieje bowiem wymóg, aby wyposażenie minimalne „samochodu kempingowego” (w tym szafki) było „zamocowane trwale w *przedziale mieszkalnym*” (choć stół może być zaprojektowany tak, aby łatwo można go było zdemontować).

⁴⁶ Zobacz pkt 14 powyżej. Z informacji przedstawionych w aktach sprawy można wnioskować, że pojazd AI zawiera dwie niezależne części. Przednia (wewnętrzna) część pojazdu obejmuje przestrzeń mieszkalną dla AI i jego rodziny (którą wykorzystują podczas podróży), a tylna część jest zaprojektowana jako przestrzeń ładunkowa, w której AI przewozi skutery śnieżne dla siebie i swojej rodziny. W każdym razie nie widzę możliwości, aby dwa skutery śnieżne mogły być zintegrowane z przestrzenią mieszkalną pojazdu AI (biorąc pod uwagę ich rozmiar).

⁴⁷ Jeśli pojazd taki jak pojazd AI miałby być wciąż uznawany za wykorzystywany do przewozu osób i ich bagażu, wówczas taki pojazd byłby wyłączony z zakresu stosowania rozporządzenia nr 561/2006. Nie zostałby bowiem spełniony wymóg określony w art. 2 ust. 1 lit. b) tego rozporządzenia, ponieważ z informacji zawartych w aktach sprawy nie wynika, że został skonstruowany lub trwale przystosowany na cele przewozu ponad dziewięciu osób, łącznie z kierowcą.

66. Jestem bowiem zdania, że pojazd mieszanego zastosowania, taki jak pojazd AI, który zawiera zarówno przestrzeń mieszkalną jak i przestrzeń ładunkową, należy uznać za pojazd „zwykły” przewożący „rzeczy” w rozumieniu rozporządzenia nr 561/2006, i tym samym mieszczący się w zakresie stosowania tego rozporządzenia, niezależnie od tego, czy spełnia on wymogi niezbędne do uznania go za „samochód kempingowy” w rozumieniu rozporządzenia 2018/858, w którym przestrzeń ładunkowa: (i) jest odrębna lub w inny sposób fizycznie odróżnia się od części mieszkalnej (nie jest z nią zintegrowana); (ii) można rozsądnie przyjąć, że została zaprojektowana nie tylko do przewozu bagaży pasażerów pojazdu; oraz (iii) stanowi trwałą cechę pojazdu w tym sensie, że pojazd jest skonstruowany lub trwale przystosowany, aby zawierać tego rodzaju przestrzeń.

67. Wydaje mi się, że tego rodzaju trzyczęściowy test, który sądy krajowe mogłyby przeprowadzać w każdym stosownym przypadku, w przeważającej większości sytuacji zapewniłby uzyskanie pożądaných rezultatów.

68. Po pierwsze, zapewnia on, z jednego krańca spektrum, że zawodowy kierowca ciężarówki, który trwale przystosował kabinę pojazdu w ten sposób, że obejmuje ona przestrzeń do odpoczynku i spania, nadal podlega normom określonym w rozporządzeniu nr 561/2006 (albo z tego powodu, że przestrzeń mieszkalna nie spełnia wszystkich wymogów wskazanych w rozporządzeniu 2018/858 niezbędnych do tego, by pojazd kwalifikował się jako „samochód kempingowy”, albo dlatego, że tak czy inaczej, przestrzeń ładunkowa spełnia trzy omówione wyżej wymogi).

69. Z przeciwnego krańca spektrum prowadzi to również do wniosku, że samochód kempingowy *nie* będzie uznany za pojazd przewożący „rzeczy” w rozumieniu art. 2 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 561/2006 z tego prostego powodu, że szafki umieszczone w jego przestrzeni mieszkalnej są wypełnione talerzami, kubkami i innymi naczyniami lub przedmiotami, które zwykle znajdują się w „domu” czy też dlatego, że pojazd ten posiada bagażnik lub przestrzeń ładunkową, która wydaje się być przeznaczona wyłącznie do przewożenia bagażu pasażerów albo zamontowano na nim bagażnik na rowery lub bagażnik dachowy, które można zdemontować.

70. Po drugie, test opisany w pkt 66 powyżej zapewnia także odpowiednie rozwiązanie (albo przynajmniej nie prowadzi do absurdalnych wniosków) w bardziej złożonych, mniej jednoznacznych okolicznościach. Aby to zilustrować, posłużę się trzema (hipotetycznymi) przykładami.

71. Przykład pierwszy: weźmy surfera amatora, który posiada vana o masie przekraczającej 7,5 tony, mogącego przewieźć 50 desek surfingowych zarówno do własnego użytku surfera, jak i jego przyjaciół, w którym to vanie przechowuje on także materac, na którym od czasu do czasu śpi. Czy surfer przewozi „rzeczy”? Tak, ponieważ jego pojazd *nie* wykazuje wszystkich cech charakterystycznych wymienionych w rozporządzeniu 2018/858 jako niezbędne do uznania za „samochód kempingowy” i w konsekwencji do zaklasyfikowania jako pojazd zaprojektowany lub zbudowany głównie do przewozu „pasażerów i ich bagażu” i ponieważ, tak czy inaczej, jest on skonstruowany lub trwale przystosowany do tego, by posiadać łatwą do zidentyfikowania przestrzeń ładunkową, która nie wydaje się być zaprojektowana wyłącznie do przewozu jego bagażu. Innymi słowy, surfer amator znajduje się w takiej samej sytuacji, jak zawodowy kierowca ciężarówki, opisany w pkt 68 powyżej.

72. Przykład drugi: a gdyby ten sam surfer miał prawdziwy „samochód kempingowy” i przewoził deski surfingowe swoich przyjaciół i rodziny w przestrzeni ładunkowej nie większej niż bagażnik zaprojektowany do przewozu bagażu? W takim przypadku surfer *nie* przewoziłby „rzeczy”. Znajdowałby się w takiej samej sytuacji jak „typowy” samochód kempingowy opisany w pkt 69 powyżej.

73. Przykład trzeci (w którym sytuacja staje się bardziej skomplikowana): a gdyby te same deski surfingowe (czy też skutery śnieżne należące do AI) umieszczone były w bardzo dużej⁴⁸ przyczepie doczepionej z tyłu samochodu kempingowego? Czy fakt, że przyczepę można odłączyć od samochodu kempingowego stałby na przeszkodzie uznaniu tego pojazdu za pojazd przewożący rzeczy? Nie sądzę. Dla celów rozporządzenia nr 561/2006 „pojazd” może bowiem składać się z zespołu pojazdów⁴⁹. Przyczepa wraz z samochodem kempingowym byłyby łącznie uznane za jeden „pojazd”. Trwałe cechy przyczepy (takie jak fakt, że jest ona skonstruowana lub trwale przystosowana do tego, by służyć jako przestrzeń ładunkowa) mogą rozciągać się na „pojazd” rozpatrywany w całości⁵⁰.

74. Jak już wskazałem w pkt 59 powyżej, należy mieć na względzie, że aby dany przewóz mieścił się w zakresie stosowania art. 2 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 561/2006, pojazd wykonujący ten przewóz nie musi być wykorzystywany *głównie* do przewozu rzeczy (jak wymaga rozporządzenie 2018/858). Wystarczy, aby pojazd ten był „zwykle”⁵¹ wykorzystywany do przewozu rzeczy.

75. W mojej ocenie należy przyjąć, że pojazd mieszanego zastosowania jest „zwykle” wykorzystywany do przewozu rzeczy, jeśli jest on (i) skonstruowany lub trwale przystosowany w ten sposób, że posiada przestrzeń ładunkową (ii) która jest łatwo rozróżnialna⁵² oraz (iii) można racjonalnie przyjąć, że została zaprojektowana nie tylko do przewozu bagażu pasażerów. O ile cechy te występują, nie ma potrzeby dokonywania oceny, czy przewóz rzeczy jest nadrzędny względem przewozu osób⁵³. Kierowca musi moim zdaniem podlegać zasadom dotyczącym czasu prowadzenia pojazdu, przerw oraz okresów odpoczynku, przewidzianym w rozporządzeniu nr 561/2006, oraz obowiązkowi posiadania tachografu poddanego prawidłowym przeglądom, o ile dopuszczalna masa całkowita pojazdu przekracza 3,5 tony (w przypadku handlowego przewozu rzeczy) lub 7,5 tony (w przypadku niehandlowego przewozu rzeczy)⁵⁴.

76. To podejście wydaje mi się spójne z definicją „rzeczy” jako jakiegokolwiek przedmiotu materialnego, a nie tylko towarów przeznaczonych do sprzedaży lub wykorzystania w transakcji handlowej, której przyjęcie zaproponowałem Trybunałowi w poprzedniej części⁵⁵. Jest ono również zgodne z celem poprawy ogólnego bezpieczeństwa drogowego, którego osiągnięcie

⁴⁸ Można zawsze argumentować, że jeśli przyczepa jest nie większa niż bagażnik zwykłego samochodu, to nie dochodzi do „przewozu rzeczy”.

⁴⁹ Zobacz art. 4 lit. b) rozporządzenia nr 561/2006.

⁵⁰ W mojej ocenie to właśnie odróżnia przyczepy od bagażników na rowery, bagażników dachowych lub innych akcesoriów o charakterze typowo pomocniczym, które nie wpływają na to, jak pojazd jest definiowany.

⁵¹ Wyróżnienie własne.

⁵² Jak wskazałem w pkt 66 wyżej, w przypadku pojazdów posiadających przestrzeń mieszkalną przestrzeń ładunkowa musi być odrębna i fizycznie odróżnialna od owej przestrzeni mieszkalnej.

⁵³ Na przykład poprzez ocenę, czy większa część pojazdu jest używana na cele transportu osób niż do przewozu rzeczy albo czy pojazd jest częściej używany na cele transportu osób niż do przewozu rzeczy.

⁵⁴ Zgodnie z art. 2 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 561/2006, interpretowanego w świetle art. 3 lit. h) wspomnianego rozporządzenia. To, czy pojazd ten jest skonstruowany lub trwale przystosowany do przewozu więcej niż dziewięciu osób łącznie z kierowcą [art. 2 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 561/2006] przestanie być istotne.

⁵⁵ W ramach bowiem rozwiązania, które proponuję, talerze, widelce czy koce będące wyposażeniem samochodu kempingowego mogłyby być uznane za „rzeczy”. Jednakże pojazd jako całość mógłby nadal być uznawany za „przewożący osoby” w rozumieniu art. 2 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 561/2006 i nie byłby, z tego tylko względu, uznany za „zwykle” wykorzystywany do przewozu rzeczy w rozumieniu art. 2 ust. 1 lit. a) wspomnianego rozporządzenia.

prawodawca Unii chciał zapewnić poprzez rozporządzenie nr 561/2006⁵⁶. Zapewnia ono bowiem, że ciężkie pojazdy, które prawodawca Unii uznał za stwarzające faktyczne zagrożenie dla ogólnego bezpieczeństwa drogowego, mieszczą się w zakresie stosowania tego rozporządzenia i nie mogą uchylić się od zawartych w nim obowiązków wyłącznie z tego powodu, że częściowo służą jako samochody kempingowe.

77. W tym punkcie chciałbym dodać, że kategoria pojazdu według klasyfikacji UE, pod jaką dany pojazd jest zarejestrowany w krajowym rejestrze pojazdów, ma w mojej ocenie charakter indykacyjny, a nie decydujący. Wciąż należy ocenić, czy pojazd jest „zwykle” wykorzystywany do przewozu rzeczy, czyli czy kryteria, które wskazałem powyżej, są spełnione. W odesłaniu prejudycjalnym sąd odsyłający wskazał, że pojazd AI jest zarejestrowany w ramach kategorii N₃ rozporządzenia 2018/858, która obejmuje „pojazdy silnikowe zaprojektowane i zbudowane głównie do przewozu towarów” o masie maksymalnej przekraczającej 12 ton. Moim zdaniem fakt, że pojazd jest zarejestrowany w tej kategorii, niewątpliwie wydaje się wskazywać, że pojazd ten jest „zwykle” wykorzystywany do przewozu rzeczy⁵⁷. Okoliczność ta nie może jednak odgrywać decydującej roli dla oceny dokonywanej przez sąd krajowy. Gdyby taka była wola prawodawcy Unii, to w rozporządzeniu nr 561/2006 odwołałby się on po prostu do tych kategorii⁵⁸.

78. Chciałbym zakończyć moje rozważania, wskazując krótko na praktyczne konsekwencje rozwiązania, które zaproponowałem. Nie oznacza ono w żadnym wypadku, że wszystkie pojazdy mieszanego zastosowania, takie jak pojazd rozpatrywany w niniejszej sprawie, które posiadają zarówno przestrzeń mieszkalną, jak i przestrzeń ładunkową do przewożenia rzeczy w celach niehandlowych, muszą być wyposażone w tachograf, lub że ich kierowcy muszą przestrzegać zasad dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku określonych w rozporządzeniu nr 561/2006.

79. Jak bowiem wskazałem powyżej, kierowcy takich pojazdów będą objęci zakresem stosowania art. 2 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 561/2006 i będą zobowiązani przestrzegać zasad określonych w tym rozporządzeniu i w rozporządzeniu nr 165/2014 (w tym obowiązek posiadania tachografu poddanego prawidłowemu przeglądowi) tylko wtedy, gdy można będzie uznać, że ich pojazd jest „zwykle” wykorzystywany do przewozu rzeczy, a jego dopuszczalna masa całkowita przekracza 7,5 tony. Wiele pojazdów mieszanego zastosowania, takich jak samochody kempingowe, kampery i tym podobne nie przekracza tego limitu. W związku z tym wykonywane przez nie przewozy są po prostu wyłączone z zakresu stosowania rozporządzenia nr 561/2006⁵⁹.

⁵⁶ Zobacz pkt 45–48 powyżej.

⁵⁷ Zaznaczam jednak, że w rozporządzeniu 2018/858 prawodawca Unii zdecydował się na nieco inny test niż w rozporządzeniu nr 561/2006, ponieważ wprowadził wymóg, aby pojazd był wykorzystywany „głównie” do przewozu rzeczy (a nie był „zwykle” wykorzystywany w tym celu).

⁵⁸ Kategorie pojazdów zdefiniowane w rozporządzeniu 2018/858 istniały bowiem jeszcze przed przyjęciem tego rozporządzenia; zob. załącznik II do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywy ramowej) (Dz.U. 2007, L 263, s. 1) oraz wcześniej dyrektywa Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich w odniesieniu do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz.U. 1970, L 42, s. 1).

⁵⁹ Mówiąc wprost, AI nie musiałby przestrzegać zasad dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku określonych w tym rozporządzeniu ani też obowiązku zainstalowania w pojeździe tachografu, poddanego prawidłowemu przeglądowi, jeśli sąd odsyłający ustaliłby, że dopuszczalna masa całkowita jego pojazdu nie przekracza 7,5 tony.

V. Wnioski

80. W świetle powyższych rozważań proponuję, aby na pytania skierowane w ramach odwołania prejudycjalnego przez Havrätten för Nedre Norrland (sąd apelacyjny, Nedre Norrland, Szwecja) Trybunał udzielił następujących odpowiedzi:

- 1) Artykuł 2 ust. 1 lit. a) rozporządzenia 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) nr 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85, rozpatrywany w świetle art. 4 lit. b) tiret pierwsze oraz art. 3 wspomnianego rozporządzenia:

należy interpretować w ten sposób, że wymaga on, aby pojazd wykonujący przewóz był „zwykle” wykorzystywany do przewozu rzeczy. Kategoria, pod jaką pojazd jest zarejestrowany w krajowym rejestrze ruchu drogowego, nie jest w tym względzie czynnikiem decydującym. Okoliczność, że rzeczy przewożone są raczej w celach niehandlowych niż handlowych, nie stoi na przeszkodzie temu, by przewóz był objęty tym przepisem i mieścił się w zakresie stosowania wspomnianego rozporządzenia.

- 2) Artykuł 2 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 561/2006, rozpatrywany w świetle art. 4 lit. b) tiret pierwsze wspomnianego rozporządzenia:

należy interpretować w ten sposób, że oznacza, iż pojazd mieszanego zastosowania, posiadający zarówno przestrzeń mieszkalną dla osób, jak i przestrzeń ładunkową przeznaczoną do przewożenia rzeczy należy uznać za „zwykle” wykorzystywany do przewozu rzeczy i tym samym objęty zakresem stosowania art. 2 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 561/2006, pod warunkiem, że przestrzeń ładunkowa: (i) jest odrębna lub w inny sposób fizycznie odróżnia się od części mieszkalnej (nie jest z nią zintegrowana), (ii) można racjonalnie uznać, że została zaprojektowana nie tylko do przewozu bagaży pasażerów pojazdu, oraz (iii) stanowi trwałą cechę pojazdu w tym sensie, że pojazd jest skonstruowany lub trwale przystosowany do posiadania tego rodzaju przestrzeni.