



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (trzecia izba)

z dnia 2 marca 2023 r.*

Odesłanie prejudycjalne – Przewóz drogowy – Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 – Zakres stosowania – Artykuł 2 ust. 1 lit. a) – Artykuł 3 lit. h) – Pojęcie „przewozu drogowego rzeczy” – Pojęcie „dopuszczalnej masy całkowitej” – Pojazd przystosowany jako tymczasowa przestrzeń mieszkalna oraz do załadunku rzeczy przewożonych w celach niehandlowych – Rozporządzenie (UE) nr 165/2014 – Tachografy – Artykuł 23 ust. 1 – Obowiązek zapewnienia regularnych przeglądów wykonywanych przez zatwierdzone warsztaty

W sprawie C-666/21

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Hovrätten för Nedre Norrland (sąd apelacyjny z siedzibą w Sundsvall, Szwecja) postanowieniem z dnia 25 października 2021 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 5 listopada 2021 r., w postępowaniu:

AI

przeciwko

Åklagarmyndigheten,

TRYBUNAŁ (trzecia izba),

w składzie: K. Jürimäe, prezes izby, M. Safjan, N. Piçarra (sprawozdawca), N. Jääskinen i M. Gavalec, sędziowie,

rzecznik generalny: N. Emiliou,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi, które przedstawili:

– w imieniu Komisji Europejskiej – P. Messina, K. Simonsson oraz G. Tolstoy, w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 24 listopada 2022 r.,

* Język postępowania: szwedzki.

wydaje następujący

Wyrok

- 1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 2 ust. 1 lit. a) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 561/2006 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 (Dz.U. 2006, L 102, s. 1), zmienionego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. (Dz.U. 2014, L 60, s. 1) (zwanego dalej „rozporządzeniem nr 561/2006”).
- 2 Wniosek ten został przedstawiony w ramach postępowania toczącego się pomiędzy AI a Åklagarmyndigheten (prokuratura, Szwecja) w przedmiocie naruszenia przepisów dotyczących korzystania z tachografów.

Ramy prawne

Prawo Unii

Rozporządzenie nr 561/2006

- 3 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 dzienny, tygodniowy i przypadający w okresie każdych dwóch kolejnych tygodni czas prowadzenia pojazdu, przepis zobowiązujący kierowcę do korzystania z regularnego tygodniowego okresu odpoczynku co najmniej raz na dwa tygodnie oraz przepisy przewidujące, że w żadnym przypadku dzienny okres odpoczynku nie powinien być krótszy niż nieprzerwany okres dziewięciu godzin [...]”.
- 4 Zgodnie z art. 1 tego 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” oraz „ma na celu także przyczynienie się do polepszenia metod monitorowania i egzekwowania przepisów przez państwa członkowskie oraz poprawy warunków pracy w transporcie drogowym”.
- 5 Artykuł 2 ust. 1 wspomnianego rozporządzenia stanowi:

„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”.
- 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;
- [...]”.
- 7 Artykuł 4 rozporządzenia nr 561/2006 przewiduje:
- „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, używany do przewozu osób lub rzeczy;
- [...]
- m) »dopuszczalna masa całkowita« oznacza maksymalną dopuszczalną roboczą masę pojazdu z pełnym ładunkiem;
- [...]”.
- Rozporządzenie nr 165/2014*
- 8 Artykuł 1 ust. 1 rozporządzenia nr 165/2014 ma następujące brzmienie:
- „W niniejszym rozporządzeniu określono obowiązki i wymogi w odniesieniu do budowy, instalacji, użytkowania, sprawdzania i kontrolowania tachografów stosowanych w transporcie drogowym w celu weryfikacji zgodności z rozporządzeniem (WE) nr 561/2006 [...].
- [...]”.
- 9 Artykuł 3 rozporządzenia nr 165/2014, zatytułowany „Zakres stosowania”, stanowi w ust. 1:
- „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”.
- 10 Artykuł 23 rozporządzenia nr 165/2014, zatytułowany „Przeglądy tachografów”, stanowi w ust. 1:
- „Tachografy poddaje się regularnym przeglądom wykonywanym przez zatwierdzone warsztaty. Przeglądy te przeprowadza się przynajmniej raz na dwa lata”.

Prawo szwedzkie

- 11 Zawarty w rozdziale 9 Förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. [rozporządzenia (2004:865) w sprawie czasu prowadzenia pojazdu, okresów odpoczynku i tachografów itp.] § 6 stanowi:

„Kierowca, który umyślnie lub przez niedbalstwo korzysta z tachografu, który nie został poddany przeglądowi zgodnie z art. 23 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, podlega karze grzywny”.

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

- 12 W dniu 4 kwietnia 2019 r. w toku kontroli policyjnej stwierdzono, że zarejestrowany w Szwecji pojazd prowadzony przez AI był wyposażony tachograf, który nie został poddany przeglądowi w przewidzianym terminie. AI, który przewoził w części ładunkowej tego pojazdu dwa skutery śnieżne, oświadczył, że udaje się na zawody skuterów śnieżnych.
- 13 Postanowieniem z dnia 7 września 2020 r. AI został skazany przez Sundsvalls tingsrätt (sąd pierwszej instancji w Sundsvall, Szwecja) za przekroczenie prędkości, ale uniewinniony z zarzutu niepoddania tachografu zainstalowanego w pojeździe przeglądowi, o którym mowa w rozdziale 9 § 6 rozporządzenia (2004:865). Ponieważ pojazd ten dysponował miejscami dla jedynie sześciu pasażerów, sąd ten orzekł, że nie jest objęty zakresem stosowania rozporządzenia nr 561/2006 na podstawie art. 2 ust. 1 lit. b) tego rozporządzenia.
- 14 Zarówno AI, jak i prokuratura wniesli apelacje od tego postanowienia do Hovrätten för Nedre Norrland (sądu apelacyjnego z siedzibą w Sundsvall, Szwecja), który jest sądem odsyłającym w niniejszej sprawie.
- 15 Prokuratura twierdzi, że rozpatrywany pojazd ze względu na swą masę oraz wykorzystanie do transportu skuterów śnieżnych mieści się w zakresie rozporządzenia nr 561/2006, a tym samym podlega obowiązkowi wyposażenia w tachograf.
- 16 AI nie zgadza się z tym twierdzeniem, ponieważ jego zdaniem omawiany pojazd nie jest wykorzystywany do handlowego przewozu rzeczy. Twierdzi on, że mimo iż pojazd posiada przestrzeń ładunkową, w której niekiedy przewożone są skutery śnieżne, to zawiera również przestrzeń mieszkalną na osobisty użytek AI oraz na użytek jego rodziny podczas ich podróży na wyprawy na skuterach śnieżnych, a tym samym zasadniczym przeznaczeniem tego pojazdu jest zapewnienie tymczasowej przestrzeni mieszkalnej.
- 17 Sąd odsyłający wskazuje, że rozpatrywany pojazd figuruje w krajowym rejestrze ruchu drogowego jako samochód ciężarowy kategorii N₃, a typ nadwozia określono w następujący sposób: „Przednia część vana jest urządzona na stałe jako przestrzeń mieszkalna, a część tylna służy jako przestrzeń ładunkowa”. Sąd ten wskazuje również, że deklarowana masa własna tego pojazdu, którego typ nadwozia przypomina autobus, wynosi 17 680 kilogramów (kg), a dopuszczalne obciążenie – 5120 kg. Pojazd ma 3,6 metra (m) wysokości i 14,7 m długości.
- 18 Ponieważ rozpatrywany pojazd posiada przestrzeń ładunkową mogącą służyć do przewozu drogowego rzeczy i ponieważ jego dopuszczalna masa całkowita przekracza 3,5 tony, sąd odsyłający stoi na stanowisku, że omawiany pojazd mieści się w zakresie rozporządzenia nr 561/2006 na podstawie jego art. 2 ust. 1 lit. a). Stawia on sobie niemniej jednak pytanie o wykładnię pojęcia „przewozu drogowego rzeczy” w rozumieniu tego przepisu i zwraca się

w szczególności o wskazanie, czy zasadnicze przeznaczenie lub faktyczne wykorzystanie danego pojazdu, jego dopuszczalne obciążenie lub rejestracja w krajowym rejestrze ruchu drogowego mają znaczenie dla wykładni tego pojęcia.

- 19 Sąd odsyłający stoi na stanowisku, że art. 2 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 561/2006 odnosi się przede wszystkim do przewozu drogowego rzeczy związanego z wykonywaniem działalności handlowej. Taką interpretację potwierdzałyby deklarowane cele tego rozporządzenia, mianowicie harmonizacja warunków konkurencji w sektorze transportu drogowego oraz poprawa warunków pracy i bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- 20 Sąd odsyłający zauważa jednak, opierając się na wyroku z dnia 3 października 2013 r., Lundberg (C-317/12, EU:C:2013:631), że przewóz pojazdami ciężarowymi wykorzystywanymi przez osoby prywatne wyłącznie na potrzeby ich zajęć rekreacyjnych, bez związku z działalnością handlową, ciężko byłoby uznać za stanowiący zagrożenie dla osiągnięcia celów w postaci harmonizacji warunków konkurencji w transporcie drogowym czy poprawy warunków pracy. Sąd ten zastanawia się ponadto, czy stosowanie do takich pojazdów ustanowionych w rozporządzeniu nr 561/2006 zasad dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku jest proporcjonalne do tych celów.
- 21 W tych okolicznościach Hovrätten för Nedre Norrland (sąd apelacyjny z siedzibą w Sundsvall, Szwecja) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:
 - „1) Czy zawarte w art. 2 ust. 1 lit. a) [rozporządzenia 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 dopuszczalne obciążenie pojazdu lub sposób, w jaki pojazd zarejestrowano w krajowym rejestrze ruchu drogowego?”.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

- 22 Tytułem wstępu należy przypomnieć, że w celu udzielenia sądowi odsyłającemu użytecznej odpowiedzi Trybunał może uznać za właściwe uwzględnienie przepisów prawa Unii, do których sąd krajowy nie odniósł się w treści swoich pytań, poprzez wydobyć – przede wszystkim z uzasadnienia postanowienia odsyłającego – elementów prawa Unii, które wymagają wykładni w świetle przedmiotu sporu (zob. podobnie wyroki: z dnia 12 grudnia 1990 r., SARPP, C-241/89, EU:C:1990:459, pkt 8; z dnia 27 czerwca 2017 r., Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania, C-74/16, EU:C:2017:496, pkt 36).
- 23 W niniejszej sprawie w celu ustalenia, czy sytuacja taka jak rozpatrywana w postępowaniu głównym jest objęta zakresem stosowania rozporządzenia nr 561/2006, należy zbadać nie tylko to, czy spełnione są przesłanki określone w art. 2 ust. 1 lit. a) tego rozporządzenia, ale również czy nie są spełnione przesłanki określone w art. 3 lit. h) wspomnianego rozporządzenia.

- 24 Wobec tego należy przyjąć, że poprzez swoje pytania, które trzeba zbadać łącznie, sąd odsyłający zmierza zasadniczo do ustalenia, czy art. 2 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 561/2006 w związku z art. 3 lit. h) tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że pojęcie „przewozu drogowego rzeczy” w rozumieniu tego pierwszego przepisu obejmuje przewóz drogowy pojazdem, którego dopuszczalna masa całkowita w rozumieniu art. 4 lit. m) tego rozporządzenia przekracza 7,5 tony, w tym gdy jest on przystosowany do tego, by służyć nie tylko jako tymczasowa przestrzeń mieszkalna do użytku prywatnego, ale również przestrzeń na załadunek rzeczy przewożonych w celach niehandlowych, z uwzględnieniem, w stosownych przypadkach, dopuszczalnego obciążenia tego pojazdu i kategorii, pod jaką został wpisany do krajowego rejestru ruchu drogowego.
- 25 Z brzmienia art. 2 ust. 1 lit. a) i art. 4 lit. a) rozporządzenia nr 561/2006 wynika, że ma ono zastosowanie do przewozu drogowego rzeczy, gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdów łącznie z przyczepą lub naczepą przekracza 3,5 tony.
- 26 Pojęcie „przewozu drogowego” zostało zdefiniowane w art. 4 lit. a) tego rozporządzenia i oznacza ono „każdą podróż odbywaną w całości lub części po drogach publicznych przez pojazd, z ładunkiem lub bez, używany do przewozu osób lub rzeczy”. Pojęcie „dopuszczalnej masy całkowitej” zostało zdefiniowane w art. 4 lit. m) tego rozporządzenia jako „maksymalna dopuszczalna robocza masa pojazdu z pełnym ładunkiem”.
- 27 Ponieważ brzmienie art. 2 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 561/2006 w związku z art. 4 lit. a) tego rozporządzenia definiuje pojęcie „przewozu drogowego” poprzez odniesienie do „każdej podróży”, nie może wyłączać z zakresu stosowania tego rozporządzenia niehandlowego przewozu drogowego rzeczy.
- 28 Ta literalna wykładnia znajduje potwierdzenie w kontekście, w jaki wpisuje się art. 2 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 561/2006. Artykuł 3 lit. h) tego rozporządzenia wyraźnie bowiem wyłącza z zakresu jego stosowania przewozy drogowe pojazdami „o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 tony używanymi do niehandlowego przewozu rzeczy”. Jak zauważył rzecznik generalny w pkt 39 opinii, z brzmienia tego przepisu w związku z art. 2 ust. 1 lit. a) tego rozporządzenia wynika, że niehandlowy przewóz drogowy rzeczy jest wyłączony z zakresu stosowania rozporządzenia nr 561/2006 tylko wtedy, gdy dopuszczalna masa całkowita danego pojazdu nie przekracza 7,5 tony.
- 29 I odwrotnie, jeżeli dopuszczalna masa całkowita danego pojazdu przekracza 7,5 tony, niehandlowy przewóz drogowy rzeczy na podstawie tych dwóch przepisów jest objęty zakresem stosowania rozporządzenia nr 561/2006, a zatem powinien być zgodny z normami dotyczącymi czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku kierowcy określonymi w tym rozporządzeniu, a także obowiązkami i wymogami dotyczącymi instalacji, użytkowania i kontroli tachografów wynikającymi z rozporządzenia nr 165/2014.
- 30 Okoliczność, że – tak jak w sprawie w postępowaniu głównym – pojazd jest przystosowany do tego, by służyć nie tylko jako tymczasowa przestrzeń mieszkalna do użytku prywatnego, ale również przestrzeń ładunkowa na rzeczy przewożone w celach niehandlowych, nie może podważyć dokonanego w poprzednim punkcie stwierdzenia.

- 31 Co się tyczy bowiem przewozu drogowego rzeczy, zakres stosowania rozporządzenia nr 561/2006 jest określony, zarówno na podstawie art. 2 ust. 1 lit. a), jak i art. 3 lit. h) tego rozporządzenia, przez „dopuszczalną masę całkowitą” danego pojazdu. Natomiast przystosowania takie jak wskazane w poprzednim punkcie, dopuszczalne obciążenie tego pojazdu czy kategoria, pod jaką został wpisany do krajowego rejestru ruchu drogowego, nie mają znaczenia w tym zakresie.
- 32 Taka wykładnia znajduje również potwierdzenie w celach, jakie ma realizować rozporządzenie nr 561/2006, do których zalicza się poprawa bezpieczeństwa drogowego, a także przyczynienie się do polepszenia metod monitorowania i egzekwowania przez państwa członkowskie przepisów określonych w art. 1 tego rozporządzenia w związku z jego motywem 17. Realizacja tych celów byłaby bowiem zagrożona, gdyby pojazdy, których dopuszczalna masa całkowita przekracza 7,5 tony, mogły uniknąć obowiązków z zakresu bezpieczeństwa drogowego ustanowionych wspomnianym rozporządzeniem z uwagi na ich wykorzystanie zarówno jako tymczasowej przestrzeni mieszkalnej do celów prywatnych, jak i przestrzeni ładunkowej dla rzeczy przewożonych w celach niehandlowych.
- 33 Należy dodać, że ewentualne niedogodności związane z obowiązkami wynikającymi z okoliczności, iż pojazd, którego „dopuszczalna masa całkowita” w rozumieniu art. 4 lit. m) rozporządzenia nr 561/2006 przekracza 7,5 tony, wchodzi w zakres stosowania tego rozporządzenia również wtedy, gdy jego użytkowanie dotyczy niehandlowego przewozu drogowego rzeczy, nie wydają się nieproporcjonalne do celu polegającego na poprawie bezpieczeństwa drogowego. Cel ten nie może bowiem ograniczać się do handlowego przewozu drogowego rzeczy. Jak zauważył rzecznik generalny w pkt 47 opinii, gdyby wszystkie niehandlowe przewozy drogowe rzeczy miały być wyłączone z zakresu stosowania rozporządzenia nr 561/2006, cel w postaci poprawy bezpieczeństwa drogowego, który prawodawca Unii Europejskiej zamierzał zrealizować przy przyjmowaniu tego rozporządzenia, byłby zagrożony.
- 34 To samo dotyczy celu w postaci przyczyniania się, zgodnie z art. 1 rozporządzenia nr 561/2006, do polepszenia metod monitorowania i egzekwowania przez państwa członkowskie przepisów ustanowionych w tym rozporządzeniu oraz w rozporządzeniu nr 165/2014.
- 35 W świetle powyższych rozważań na przedstawione pytania należy odpowiedzieć, że art. 2 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 561/2006 w związku z art. 3 lit. h) tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że pojęcie „przewozu drogowego rzeczy” w rozumieniu tego pierwszego przepisu obejmuje przewóz drogowy pojazdem, którego dopuszczalna masa całkowita w rozumieniu art. 4 lit. m) tego rozporządzenia przekracza 7,5 tony, w tym gdy jest on przystosowany, by służyć nie tylko jako tymczasowa przestrzeń mieszkalna do użytku prywatnego, ale również przestrzeń na załadunek rzeczy przewożonych w celach niehandlowych, natomiast dopuszczalne obciążenie tego pojazdu i kategoria, pod jaką został wpisany do krajowego rejestru ruchu drogowego, nie mają znaczenia w tym względzie.

W przedmiocie kosztów

- 36 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 (trzecia izba) orzeka, co następuje:

Artykuł 2 ust. 1 lit. a) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 561/2006 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, zmienionego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r., w związku z art. 3 lit. h) rozporządzenia nr 561/2006, ze zmianami,

należy interpretować w ten sposób, że:

pojęcie „przewozu drogowego rzeczy” w rozumieniu tego pierwszego przepisu obejmuje przewóz drogowy pojazdem, którego dopuszczalna masa całkowita w rozumieniu art. 4 lit. m) rozporządzenia nr 561/2006, ze zmianami, przekracza 7,5 tony, w tym gdy jest on przystosowany, by służyć nie tylko jako tymczasowa przestrzeń mieszkalna do użytku prywatnego, ale również przestrzeń na załadunek rzeczy przewożonych w celach niehandlowych, natomiast dopuszczalne obciążenie tego pojazdu i kategoria, pod jaką został wpisany do krajowego rejestru ruchu drogowego, nie mają znaczenia w tym względzie.

Podpisy