



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (szósta izba)

z dnia 13 marca 2014 r. *

Transport drogowy — Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 — Obowiązek używania tachografu —
Odstępstwo od obowiązku dla pojazdów używanych w ramach czynności związanych z utrzymaniem
dróg — Pojazd przewożący żwir z miejsca załadunku do miejsca, gdzie prowadzone są prace związane
z utrzymaniem dróg

W sprawie C-222/12

mającej za przedmiot wnioszek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie
prejudycjalnym, złożony przez Tartu ringkonnakohus (Estonia) postanowieniem z dnia 4 maja 2012 r.,
które wpłynęło do Trybunału w dniu 11 maja 2012 r., w postępowaniu:

A. Karuse AS

przeciwko

Politsei- ja Piirivalveamet,

TRYBUNAŁ (szósta izba),

w składzie: A. Borg Barthet, prezes izby, E. Levits i M. Berger (sprawozdawca), sędziowie,

rzecznik generalny: N. Wahl,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi przedstawione:

- w imieniu rządu estońskiego przez M. Linntam, działającą w charakterze pełnomocnika,
- w imieniu rządu greckiego przez I. Bakopoulou oraz O. Souropani, działających w charakterze pełnomocników,
- w imieniu rządu szwedzkiego przez U. Persson, działającą w charakterze pełnomocnika,
- w imieniu Komisji Europejskiej przez J. Hottiaux, działającą w charakterze pełnomocnika, wspieraną przez C. Ginter, advokaat,

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

* Język postępowania: estoński.

wydaje następujący

Wyrok

- 1 Niniejszy wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 13 ust. 1 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) nr 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102, s. 1).
- 2 Wniosek ten został przedstawiony w ramach sporu, jaki powstał pomiędzy A. Karuse AS (zwaną dalej „spółką Karuse”) a Politseija Piiirivalveamet (jednostką organizacyjną policji odpowiedzialną za południową część Estonii) w przedmiocie wydanej przez funkcjonariusza policji decyzji o poddaniu należącego do tej spółki i nieposiadającego przewidzianego w przepisach prawa tachografu pojazdu nadzwyczajnej kontroli technicznej.

Ramy prawne

Prawo Unii

- 3 Artykuł 3 ust. 1 i 2 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urzędzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz.U. L 370, s. 8), zmienionego rozporządzeniem nr 561/2006 (zwanego dalej „rozporządzeniem nr 3821/85”), stanowi, co następuje:
„1. 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 (WE) nr 561/2006 [...].
2. Państwa członkowskie mogą wyłączyć pojazdy wymienione w art. 13 ust. 1 i 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia”.
- 4 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 [...]”.
- 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 ujednoczenia 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 W art. 5–9 tego rozporządzenia przedstawione zostały zasady mające zastosowanie do załóg pojazdów, maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku.

7 Artykuł 13 ust. 1 tego rozporządzenia stanowi:

„O ile nie zagraża to osiągnięciu celów określonych w art. 1, każde państwo członkowskie może wprowadzić wyjątki od przepisów art. 5–9 i uzależnić te wyjątki od spełnienia indywidualnych warunków na swoim terytorium lub, w porozumieniu z zainteresowanymi państwami, na terytorium innego państwa członkowskiego, mające zastosowanie do następujących przewozów wykonywanych:

[...]

h) pojazdami używanymi w związku z odprowadzaniem ścieków, ochroną przeciwpowodziową, konserwacją urządzeń zaopatrujących w wodę, gaz i elektryczność, utrzymaniem i kontrolą dróg, zbieraniem odpadów z gospodarstw domowych i ich wywozem, usługami telegraficznymi i telefonicznymi, nadawaniem programów radiowych i telewizyjnych oraz wykrywaniem nadajników lub odbiorników radiowych lub telewizyjnych;

[...]”.

Prawo estońskie

8 Paragraf 20³ estońskiej ustawy o ruchu drogowym z dnia 14 grudnia 2000 r. (RT I 2001, 3, 6) (zwanej dalej „LS”), w wersji mającej zastosowanie do rozpatrywanego sporu, stanowi, co następuje:

„Przepisy szczególne dotyczące czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku kierowcy

(1) Czas prowadzenia pojazdu i okresy odpoczynku kierowców pojazdów przeznaczonych do przewozu pasażerów, wyposażonych w więcej niż dziewięć miejsc siedzących (wraz z fotelem kierowcy) lub pojazdów przeznaczonych do transportu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3500 kg lub odpowiednich samochodów ciężarowych, wykaz przewozów zwolnionych z zastosowania przepisów dotyczących przewozów samochodami ciężarowymi oraz obowiązki kierowcy i jego pracodawcy są uregulowane w [rozporządzeniu nr 561/2006].

(1¹) Osoby wskazane w art. 10 ust. 4 [rozporządzenia nr 561/2006] mają obowiązek dochować uregulowanych w aktach prawnych wymogów odnoszących się do czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku kierowcy. Postanowienia umowne ustanawiające odstępstwa od wymogów określonych we wskazanym rozporządzeniu są nieważne.

[...]

(7) Poza kierowcami zatrudnionymi na podstawie umowy o pracę również kierowcy zatrudnieni na podstawie innych umów są obowiązani do dochowania wymogów określonych w niniejszym przepisie.

[...]

(8) W drodze wyjątku wymogi rozporządzenia wskazanego w ust. 1 nie mają zastosowania do kierowców dokonujących przewozów pojazdem samochodowym na terytorium krajowym, gdy:

[...]

- 8) pojazd jest używany w związku z odprowadzaniem ścieków, ochroną przeciwpowodziową, zaopatrzeniem w wodę, gaz i elektryczność, utrzymaniem i kontrolą dróg, ze zbieraniem odpadów z gospodarstw domowych i ich wywozem, z usługami telegraficznymi i telefonicznymi, nadawaniem programów radiowych i telewizyjnych oraz wykrywaniem nadajników lub odbiorników radiowych lub telewizyjnych;

[...]”.

- 9 Paragraf 20⁴ LS stanowi, co następuje:

„Użycie tachografu

- (1) Obliczenie czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku kierowcy samochodu ciężarowego jest dokonywane na podstawie danych zapisanych na wykresówkach mechanicznego urządzenia rejestrującego wedle załącznika I do [rozporządzenia nr 3821/85] lub w pamięci urządzenia rejestrującego z cyfrowym zapisem danych (zwanego dalej »tachografem cyfrowym«) wedle załącznika IB tego rozporządzenia.

[...]

- (1¹) Jeżeli użycie tachografu jest obowiązkowe, kierowca jest obowiązany do zapisywania danych o czasie prowadzenia pojazdu i okresach odpoczynku przy pomocy tachografu zgodnie z art. 15 rozporządzenia [...] nr 3821/85.

- (2) Użycie tachografu nie jest obowiązkowe w pojazdach, które:

- 1) zostały wyprodukowane przed dniem 1 stycznia 1985 r., jeżeli nie są używane do wykonywania odpłatnych usług przewozu towarów lub osób;
- 2) są używane do przewozów, które na podstawie art. 3 [rozporządzenia nr 561/2006] oraz § 20³ ust. 8 niniejszej ustawy są zwolnione z obowiązku dochowania ww. wymogów”.

- 10 Zgodnie z brzmieniem § 71 LS, zatytułowanego „Pojazdy szczególnego przeznaczenia”:

„(1) Pojazdem szczególnego przeznaczenia jest:

[...]

- 2) pojazd wykorzystywany do zadań z zakresu budowy dróg i koniecznych prac na drogach (dalej zwany »pojazdem służącym do utrzymania dróg«);

[...]

- (4) Kierowca pojazdu służącego do utrzymania dróg jest uprawniony przy wykonywaniu swych zadań do odstąpienia od wymogów wskazanych w § 3 ust. 1 niniejszej ustawy przy włączonym w pojeździe żółtym światłem ostrzegawczym”.

- 11 Paragraf 10 estońskiej ustawy w sprawie dróg (Teeseadus) z dnia 17 lutego 1999 r. (RT I 1999, 26, 377, zwanej dalej „TeeS”), zatytułowany „Utrzymanie dróg”, stanowi, co następuje:

- „(1) Należy zapewnić możliwość bezpiecznej jazdy po drogach, które z kolei winne spełniać wymogi związane z utrzymaniem ich nawierzchni w należyłym stanie.

- (2) Minister gospodarki i transportu ustanawia wymogi dotyczące urządzeń zapewniających bezpieczeństwo na drogach, znaków drogowych, sygnalizacji świetlnej, barier, pacholek i sygnalizacji drogowej, a także w zakresie stanu dróg krajowych, lokalnych i zimowych.
- (3) Minister ochrony środowiska ustanawia wymogi dotyczące stanu dróg leśnych.
- (4) Właściciel drogi publicznej lub osoba uznana za odpowiedzialną za czynności związane z utrzymaniem nawierzchni dróg jest zobowiązana do utrzymywania nawierzchni w stanie odpowiadającym wymogom określonym w niniejszej ustawie lub też w aktach prawnych przyjętych na jej podstawie”.
- 12 Regulujący kwestię zadań związanych z utrzymaniem nawierzchni dróg § 14 TeeS stanowi, co następuje:
- „(1) Jako czynności związane z utrzymaniem nawierzchni dróg należy rozumieć prowadzenie mających na celu to utrzymanie prac drogowych, jego planowanie, zarząd sposobów wykorzystania dróg, utrzymywanie [w odpowiednim stanie] strefy bezpieczeństwa, opracowywanie projektów drogowych oraz wszelkie inne czynności związane z utrzymaniem dróg.
- (2) Przez mające na celu to utrzymanie prace drogowe należy rozumieć budowę, naprawę i utrzymanie nawierzchni dróg w rozumieniu § 17 niniejszej ustawy. Klasyfikacja prac budowlanych i związanych z naprawą oraz ich opis techniczny są uregulowane przepisami mającymi zastosowanie do projektów drogowych, o których mowa w § 19 ust. 2 niniejszej ustawy”.
- 13 Paragraf 17 ust. 3 TeeS, dotyczący planowania, budowy, naprawy i utrzymania powierzchni dróg, stanowi, co następuje:
- „(3¹) Celem utrzymania dróg jest zapewnienie, że ich stan jest zgodny z wymogami określonymi w § 10 ust. 2 niniejszej ustawy”.

Postępowanie główne i pytanie prejudycjalne

- 14 W dniu 19 sierpnia 2009 r. policjant z Lõuna Politsprefektuur zatrzymał podczas prowadzonej na drodze publicznej kontroli należący do spółki Karuse samochód ciężarowy przewożący ładunek żwiru na budowę, na której prowadzone były prace związane z utrzymaniem dróg. Pojazd ten został zatrzymany w odległości około 42 km od siedziby tej spółki i około 10 km od miejsca, w którym były prowadzone owe prace.
- 15 Policjant ten przede wszystkim nałożył na kierowcę tego samochodu ciężarowego grzywnę w wysokości 900 koron estońskich (EEK), w szczególności za prowadzenie pojazdu niewyposażonego w tachograf, który umożliwiłby przeprowadzenie kontroli, czy przestrzegane są zasady dotyczące czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku kierowców zgodnie z określonymi w LS wymogami. Poza tym zarządził on na tej samej podstawie przeprowadzenie nadzwyczajnej kontroli technicznej tego pojazdu.
- 16 Z dowodu rejestracyjnego tego samochodu ciężarowego wynika, że chodzi o trójosiowy samochodowy pojazd samowładawczy (wywrotkę) o dopuszczalnej masie całkowitej 25,5 t. Pole przewidziane dla adnotacji zawierało wpis „pojazd służący do utrzymania dróg”.
- 17 Spółka Karuse wniosła do Tartu Halduskohus (sądu administracyjnego w Tartu) skargę, w której zażądała stwierdzenia niezgodności z prawem wydanej przez funkcjonariusza policji decyzji w zakresie, w jakim nakazał on w niej przeprowadzenie nadzwyczajnej kontroli technicznej. Spółka ta podniosła

w tym względzie w szczególności, że pojazd, którego dotyczy ta decyzja, jest pojazdem służącym do utrzymywania dróg, co zostało odpowiednio wskazane w jego dowodzie rejestracyjnym, a w chwili kontroli pojazd z ładunkiem żwiru znajdował się w drodze na budowę, na której prowadzone były prace związane z utrzymaniem dróg. Pojazd ten był więc objęty przewidzianym w § 20³ ust. 8 pkt 8 LS odstępstwem od obowiązku używania tachografu.

- 18 Skarga ta została oddalona wydanym w dniu 9 grudnia 2009 r. rozstrzygnięciem, zgodnie z którym zawarty w dowodzie rejestracyjnym wpis „pojazd służący do utrzymania dróg” sam w sobie nie nadaje automatycznie takiego statusu rozpatrywanemu pojazdowi i nie zwalnia go z tego powodu z obowiązku używania tachografu. Tartu Halduskohus uznał również, że rozpatrywanych prac budowlanych nie można uznać za prace związane z utrzymaniem dróg w rozumieniu § 14 TeeS, w związku z którymi wykonujące je pojazdy są zwolnione z obowiązku używania tachografu.
- 19 W dniu 5 stycznia 2010 r. spółka Karuse zaskarżyła to rozstrzygnięcie przed Tartu ringkonnakohus (sądem apelacyjnym w Tartu).
- 20 Spółka ta podniosła przed nim, że utrzymanie dróg wymaga zastosowania pewnych materiałów i koniecznego wyposażenia, które jest przewożone na miejsce wykonywania prac tym samym środkiem transportu, który jest używany przy pracach związanych z utrzymaniem dróg. W niniejszym przypadku ten pojazd był wykorzystywany do rozprowadzania żwiru po drodze publicznej, której nawierzchnia była doprowadzana do należytego stanu, a zadanie to również należało do kierowcy tego pojazdu. Spółka ta jest zatem zdania, że transport materiału przeznaczanego do utrzymania dróg winien zostać uznany za część składową tego utrzymania.
- 21 Lõuna Politseiprefektuur wnosi natomiast o utrzymanie wydanego przez Tartu Halduskohus rozstrzygnięcia w mocy.
- 22 W postanowieniu odsyłającym Tartu ringkonnakohus przypomina w szczególności, że Republika Estońska dokonała niemal literalnej transpozycji odstępstwa określonego w art. 13 ust. 1 lit. h) rozporządzenia nr 561/2006, dla którego to powodu przy stosowaniu zawartego w § 20³ ust. 8 pkt 8 LS pojęcia „pojazd[u] [...] używan[ego] w związku z [...] utrzymaniem [...] dróg” należy uwzględnić zasady stosowania prawa Unii.
- 23 W tym względzie sąd odsyłający wyjaśnia, że, oprócz wyroku z dnia 25 czerwca 1992 r. w sprawie C-116/91 British Gas, Rec. s. I-4071, dotyczącego wykładni pojęcia „pojazdów przeznaczonych dla usług gazowniczych”, a także wyroku z dnia 21 marca 1996 r. w sprawie C-335/94 Mrozek i Jäger, Rec. s. I-1573, dotyczącego wykładni pojęcia „pojazdów służb oczyszczania [miasta]”, brak jest orzecznictwa Trybunału, które pozwalałoby na dokonanie w okolicznościach niniejszej sprawy jednoznacznej wykładni pojęcia „pojazd[u] [...] używan[ego] w związku z [...] utrzymaniem [...] dróg” w rozumieniu art. 13 ust. 1 lit. h) rozporządzenia nr 561/2006.
- 24 W tych okolicznościach Tartu ringkonnakohus postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:

„Czy użyte w ramach definicji odstępstwa dopuszczonego w art. 13 ust. 1 lit. h) [rozporządzenia nr 561/2006] sformułowanie »w związku z utrzymaniem dróg« należy interpretować w ten sposób, że obejmuje ono wywrotkę o wadze całkowitej 25,5 t, która przewozi po publicznej drodze [...] żwir ze żwirowni [w której jest wydobywany] do innego miejsca, w którym prowadzone są prace związane z poprawą jakości i utrzymaniem dróg?”

W przedmiocie pytania prejudycjalnego

- 25 Zadając to pytanie, sąd odsyłający w istocie chce ustalić, czy zawarte w art. 13 ust. 1 lit. h) rozporządzenia nr 561/2006 pojęcie „pojazd[u] [...] używan[ego] w związku z [...] utrzymaniem [...] dróg”, który może być zwolniony z obowiązku używania tachografu, należy interpretować w taki sposób, że obejmuje ono pojazd przewożący żwir z miejsca załadunku do miejsca, w którym prowadzone są prace związane z utrzymaniem dróg.
- 26 Na wstępie należy przypomnieć, że przepisy zawarte w art. 13 ust. 1 lit. h) rozporządzenia nr 561/2006 stanowią w istocie powtórzenie brzmienia art. 4 pkt 6 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. L 370, s. 1).
- 27 Choć rozporządzenie nr 561/2006 nie wniosło znaczących zmian w zakresie dotyczącym warunków zastosowania odstępstw określonych w art. 4 pkt 6 rozporządzenia nr 3820/85 i oba te rozporządzenia realizują identyczne cele, to w odniesieniu do przewidzianych w tym ostatnim przepisie odstępstw należy wziąć pod uwagę wykładnię dokonaną przez Trybunał w ww. wyrokach w sprawie British Gas oraz w sprawie Mrozek i Jäger.
- 28 Trybunał rozstrzygnął w tych wyrokach, że ze względu na to, iż ów przepis rozporządzenia nr 3820/85 wylicza pewne kategorie pojazdów, które są wykluczone z zakresu zastosowania tego rozporządzenia, i ustanawia efektem tego odstępstwo od reżimu ogólnego, nie może on być interpretowany w sposób rozszerzający jego działanie ponad to, co jest niezbędne do zapewnienia ochrony interesów, którą ma gwarantować. Ponadto zakres przewidzianych przez nie odstępstw należy określić z uwzględnieniem celów spornego uregulowania (zob. ww. wyroki: w sprawie British Gas, pkt 12; w sprawie Mrozek i Jäger, pkt 9; wyrok z dnia 21 marca 1996 r. w sprawie C-39/95 Goupil, Rec. s. I-1601, pkt 8). Trybunał wydał identycznie brzmiące rozstrzygnięcie w przedmiocie odstępstw przewidzianych w art. 13 ust. 1 lit. d), a także w art. 3 lit. h) rozporządzenia nr 561/2006 (wyroki: z dnia 17 marca 2005 r. w sprawie C-128/04 Raemdonck i Raemdonck-Janssens, Zb.Orz. s. I-2445, pkt 19; z dnia 28 lipca 2011 r. w sprawie C-554/09 Seeger, Zb.Orz. s. I-7131, pkt 33; a także z dnia 3 października 2013 r. w sprawie C-317/12 Lundberg, pkt 20).
- 29 W tym względzie należy przypomnieć, że celem rozporządzenia nr 561/2006, jak wynika to w szczególności z jego motywu 17 i art. 1, jest ujednoczenie warunków konkurencji w odniesieniu do sektora transportu drogowego i poprawa warunków pracy pracowników tego sektora, i to właśnie realizacji tych celów służy co do zasady obowiązek wyposażania pojazdów w transporcie drogowym w tachografy umożliwiające kontrolę czasu kierowania pojazdem oraz okresów wypoczynku kierowców (zob. ww. wyrok w sprawie Lundberg, pkt 31 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 30 W odniesieniu do interesów, których ochronę ma zapewnić art. 13 ust. 1 lit. h) rozporządzenia nr 561/2006, należy zauważyć, że podstawą przewidzianych w tym przepisie odstępstw są cechy charakterystyczne usług, do świadczenia których pojazdy te są przeznaczone. Z zawartego w tym przepisie wyliczenia wynika, że wszystkie usługi, o których mowa w tym przepisie, stanowią ogólne usługi użyteczności publicznej (zob. podobnie, w odniesieniu do art. 4 pkt 6 rozporządzenia nr 3820/85, ww. wyroki: w sprawie British Gas, pkt 13; w sprawie Mrozek i Jäger, pkt 10; a także w sprawie Goupil, pkt 9).
- 31 Czyniąc zadość żądaniu dokonania wykładni zawartego w ust. 4 pkt 6 rozporządzenia nr 3820/85 pojęcia „pojazdów przeznaczonych dla usług gazowniczych”, Trybunał rozstrzygnął, że przewidziane w tym przepisie odstępstwo dotyczy jedynie pojazdów używanych w ramach tych rodzajów transportów, które są całkowicie i wyłącznie związane z wytwarzaniem, przesyłaniem i dystrybucją gazu czy też z utrzymaniem koniecznych w tym zakresie urządzeń, efektem czego odstępstwo to nie ma zastosowania do pojazdów wykorzystywanych – całkowicie lub częściowo – do transportu domowych urządzeń gazowych (ww. wyrok w sprawie British Gas, pkt 21).

- 32 Jakakolwiek inna wykładnia tego pojęcia byłaby sprzeczna w szczególności z jego celem polegającym na wyeliminowaniu rozbieżności mogących zakłócić konkurencję w dziedzinie transportu drogowego. Przedsiębiorstwo, które prowadzi działalność w zakresie wytwarzania, przesyłania czy dystrybucji gazu, lecz które jednocześnie dostarcza domowych urządzeń gazowych, będąc zwolnione z obowiązku używania tachografu w pojazdach wykorzystywanych do transportu takich urządzeń, korzystałoby bowiem wskutek tego z przewagi konkurencyjnej w stosunku do przedsiębiorstw, które jedynie dostarczają takich urządzeń, gdyż oszczędzałoby ono na kosztach związanych z instalacją i utrzymaniem tachografów w pojazdach, które to koszty muszą ponosić inne przedsiębiorstwa dostarczające domowych urządzeń gazowych (zob. ww. wyrok w sprawie *British Gas*, pkt 19).
- 33 W odniesieniu do określonego w art. 4 pkt 6 rozporządzenia nr 3820/85 pojęcia „oczyszczania” Trybunał uznał, że dotyczy ono jedynie wywozu odpadów z miejsca, gdzie są one składowane. Jego zdaniem pojazdy zajmujące się wywozem odpadów pokonują w krótkim czasie krótkie dystanse, przy czym większe znaczenie od przewozu ma tu wywóz. Wynika stąd, że przewóz odpadów, który nie spełnia tych kryteriów, nie może zostać objęty odstępstwem od obowiązku używania tachografu (zob. ww. wyrok w sprawie *Mrozek i Jäger*, pkt 12).
- 34 Trybunał musi zatem odpowiedzieć na pytanie sądu odsyłającego z uwzględnieniem powyższego orzecznictwa.
- 35 W pierwszej kolejności, w odniesieniu do wyłącznego charakteru rozpatrywanego w postępowaniu głównym transportu, z akt sprawy wynika, że w sprawie będącej przedmiotem tego postępowania żwir był przeznaczony jedynie do prac związanych z utrzymaniem dróg. Wynika z tego, że transport ten był całkowicie i wyłącznie związany z utrzymaniem dróg w rozumieniu art. 13 ust. 1 lit. h) rozporządzenia nr 561/2006 (zob. podobnie ww. wyrok w sprawie *British Gas*, pkt 21).
- 36 W drugiej kolejności, w odniesieniu do kwestii tego, czy rozpatrywany rodzaj transportu nie miał jedynie charakteru uzupełniającego w stosunku do prac związanych z utrzymaniem dróg, należy uznać, że w takim przypadku dany pojazd musi być bezpośrednio używany do rozprowadzania żwiru na uszkodzonych częściach nawierzchni (zob. analogicznie ww. wyrok w sprawie *Mrozek i Jäger*, pkt 12). Sam natomiast transport żwiru przeznaczony do prac związanych z utrzymaniem dróg nie może zostać uznany za mogący wchodzić w zakres odstępstwa przewidzianego w art. 13 ust. 1 lit. h) rozporządzenia nr 561/2006.
- 37 Ta wykładnia jest zgodna z określonym w art. 1 rozporządzenia nr 562/2006 celem polegającym na usunięciu rozbieżności mogących zakłócać konkurencję w dziedzinie transportu drogowego. Trybunał rozstrzygnął bowiem, że z przewidzianego w art. 13 ust. 1 lit. h) rozporządzenia nr 561/2006 odstępstwa mogą korzystać zarówno organy władzy publicznej, jak i przedsiębiorstwa prywatne świadczące pod kontrolą tych organów ogólne usługi użyteczności publicznej (ww. wyrok w sprawie *Mrozek i Jäger*, pkt 15). Transport materiału koniecznego do prowadzenia prac związanych z utrzymaniem może więc, tak jak w sprawie rozpatrywanej w postępowaniu głównym, być dokonywany przez prywatnego usługodawcę i, co za tym idzie, stanowić działalność gospodarczą podlegającą jako taka rynkowej grze konkurencji.
- 38 W tych okolicznościach wyłączenie pojazdu takiego usługodawcy, który przewozi żwir jedynie do miejsca, gdzie prowadzone są prace drogowe, z obowiązku używania tachografu sprowadzałoby się do przyznania mu przewagi konkurencyjnej nad innymi prowadzącymi działalność w tym sektorze usługodawcami ze względu na to, że oszczędzałby on na kosztach związanych z instalacją omawianych urządzeń kontrolnych w tych pojazdach i z ich utrzymaniem (zob. podobnie ww. wyrok w sprawie *British Gas*, pkt 19).
- 39 Ponadto, choć rozporządzenie nr 561/2006 nie stanowi, że pojazdy wykorzystywane w ramach działalności pozostającej w związku z utrzymaniem i nadzorem dróg mogą zostać objęte przewidzianym w art. 13 ust. 1 lit. h) tego rozporządzenia odstępstwem tylko wtedy, gdy są one

używane jedynie w niewielkiej odległości od miejsca, w którym prowadzone są prace związane z utrzymaniem dróg, niemniej jednak jest to element, który należy uwzględnić przy ocenie uzupełniającego – w odniesieniu do owych prac – charakteru tego transportu (zob. analogicznie ww. wyrok w sprawie Mrozek i Jäger, pkt 12).

- 40 Pojazdy, których przemieszczanie się jest ograniczone w czasie i w przestrzeni, mogą bowiem być zwolnione z obowiązku posiadania tachografu i nie zagraża to celom realizowanym przez rozporządzenie nr 561/2006 w zakresie poprawy warunków pracy i bezpieczeństwa drogowego.
- 41 Przeciwnie, rozszerzenie odstępstwa przewidzianego w art. 13 ust. 1 lit. h) tego rozporządzenia na pojazdy pokonujące względnie duże odległości skutkowałoby tym, że kierowcy takich pojazdów byłiby zmuszeni kierować nimi przez długie godziny bez odpoczynku, co mogłoby zagrażać ww. celom (zob. podobnie ww. wyrok w sprawie Seeger, pkt 36).
- 42 W tym kontekście należy jednak przypomnieć, że jak wynika z orzecznictwa przytoczonego w pkt 28 niniejszego wyroku, zakres ustanowionego w art. 13 ust. 1 lit. h) rozporządzenia nr 561/2006 odstępstwa należy określić z uwzględnieniem realizowanych przez to rozporządzenie celów, w tym także tego związanego z zapewnieniem bezpieczeństwa drogowego.
- 43 W tym względzie należy uwzględnić fakt, że na czynności związane z utrzymaniem dróg składa się cały wachlarz różnego rodzaju prac, takich jak między innymi naprawa uszkodzonej nawierzchni, walka z gołoledzią czy też odśnieżanie. Prace te cechują się tym, że są trudne do zaplanowania – a stopień tej trudności zmienia się w zależności od tego, jakiego rodzaju zdarzenia spowodowały uszkodzenia dróg publicznych – i tym, że należy je przeprowadzać szybko. Ponadto częstotliwość przeprowadzania tych prac jest w dużym zakresie uzależniona od warunków meteorologicznych i odległości między poszczególnymi miejscami, w których są prowadzone prace, i jakie muszą pokonywać wykorzystywane do tych prac pojazdy, a ponadto warunki te mogą być różne w różnych regionach Unii. To samo dotyczy większych odległości pomiędzy aglomeracjami państw członkowskich cechujących się małą gęstością zaludnienia, takich jak w szczególności kraje członkowskie znajdujące się na północy Unii Europejskiej – w odróżnieniu od niektórych regionów państw członkowskich w Europie Środkowej.
- 44 W niniejszym przypadku z postanowienia odsyłającego wynika, że pojazd, którego dotyczy niniejsza sprawa, został zatrzymany w odległości około 42 km od siedziby spółki Karuse i około 10 km od miejsca, w którym były prowadzone prace. Postanowienie odsyłające nie wspomina natomiast o odległości pomiędzy miejscem, w którym były prowadzone te prace, a miejscem załadunku żwiru.
- 45 Do sądu odsyłającego należy zatem dokonanie oceny, czy pojazd, którego dotyczy niniejsza sprawa, przemieszcza się w krótkim czasie na krótkich dystansach, którego to wymogu spełnienie jest konieczne do realizacji celów rozporządzenia nr 561/2006; sąd odsyłający musi przy tym uwzględnić całokształt okoliczności zawisłego przed nim sporu i wymienione względy związane z panującymi w danym regionie szczególnymi warunkami geograficznymi i klimatycznymi.
- 46 Wreszcie należy stwierdzić, że art. 13 ust. 1 lit. h) rozporządzenia nr 561/2006 nie uzależnia możliwości objęcia przewidzianym w nim odstępstwem od tego, czy pojazdy używane w ramach wyliczonych w nim czynności podlegają ograniczeniu w zakresie dotyczącym ich dopuszczalnej masy czy wymogów technicznych. W odpowiedzi na zadane pytanie nie ma zatem potrzeby uwzględniania tego, że dopuszczalna masa całkowita używanego w niniejszym przypadku pojazdu wynosi 25,5 t, ani też tego, że chodzi w nim o pojazd samowładawczy (wywrotkę).
- 47 Należy zatem wyjaśnić, że w tak określonych granicach przemieszczanie się pojazdów używanych w ramach czynności związanych z utrzymaniem dróg bez ładunku, a także w ramach przygotowań do tego rodzaju transportu, również objęte jest zakresem stosowania art. 13 ust. 1 lit. h) rozporządzenia nr 561/2006 (zob. podobnie ww. wyrok w sprawie Mrozek i Jäger, pkt 14).

- 48 Uwzględniając całokształt powyższych względów, na zadane pytanie należy udzielić odpowiedzi, że zawarte w art. 13 ust. 1 lit. h) rozporządzenia nr 561/2006 pojęcie „pojazd[u] [...] używan[ego] w związku z [...] utrzymaniem [...] dróg”, który może być zwolniony z obowiązku używania tachografu, należy interpretować w taki sposób, że obejmuje ono pojazd przewożący materiał do miejsca, w którym prowadzone są prace związane z utrzymaniem dróg, pod warunkiem że transport ten będzie całkowicie i wyłącznie związany z przeprowadzaniem tych prac oraz że ma uzupełniający wobec nich charakter. To, czy sytuacja taka ma miejsce, musi ocenić sąd krajowy, biorąc przy tym pod uwagę całokształt mających znaczenie okoliczności rozpatrywanej w postępowaniu głównym sprawy.

W przedmiocie kosztów

- 49 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:

Zawarte w art. 13 ust. 1 lit. h) rozporządzenia nr 561/2006 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 pojęcie „pojazd[u] [...] używan[ego] w związku z [...] utrzymaniem [...] dróg”, który może być zwolniony z obowiązku używania tachografu, należy interpretować w taki sposób, że obejmuje ono pojazd przewożący materiał do miejsca, w którym prowadzone są prace związane z utrzymaniem dróg, pod warunkiem że transport ten będzie całkowicie i wyłącznie związany z przeprowadzaniem tych prac oraz że ma uzupełniający wobec nich charakter. Zadaniem sądu krajowego jest ustalenie, przy uwzględnieniu wszystkich istotnych okoliczności sprawy, czy jest tak w okolicznościach toczącego się przed nim sporu.

Podpisy