



Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (šesti senat)

z dne 3. oktobra 2013*

„Cestni promet — Uredba (ES) št. 561/2006 — Obveznost uporabe tahografa — Izjeme v zvezi z nekomercialnim prevozom blaga — Pojem — Prevoz, ki ga zasebnik opravi v okviru svoje prostočasne dejavnosti ljubiteljskega tekmovanja v reliju, ki se delno financira s prispevki tretjih“

V zadevi C-317/12,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ga je vložilo Svea hovrätt (Švedska) z odločbo z dne 11. junija 2012, ki je prispela na Sodišče 2. julija 2012, v kazenskem postopku proti

Danielu Lundbergu,

SODIŠČE (šesti senat),

v sestavi M. Berger (poročevalka), predsednica senata, E. Levits in J.-J. Kasel, sodnika,

generalni pravobranilec: P. Cruz Villalón,

sodni tajnik: A. Calot Escobar,

na podlagi pisnega postopka,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

- za nizozemsko vlado J. Langer in C. Wissels, agenta,
- za Evropsko komisijo J. Hottiaux in K. Simonsson, agenta,

na podlagi sklepa, sprejetega po opredelitvi generalnega pravobranilca, da bo v zadevi razsojeno brez sklepnih predlogov,

izreka naslednjo

Sodbo

- 1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago pojma „nekomercialni prevoz blaga“ v smislu člena 3(h) Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 (UL L 102, str. 1).

* Jezik postopka: švedščina.

- 2 Ta predlog je bil vložen v okviru kazenskega postopka, ki je bil uveden zoper D. Lundberga zaradi kršitve obveznosti namestitve in uporabe odobrenega tahografa v težkem tovornem vozilu.

Pravni okvir

Pravo Unije

- 3 Uredba Sveta (EGS) št. 3821/85 z dne 20. decembra 1985 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 1, str. 227), kakor je bila spremenjena z Uredbo št. 561/2006 (v nadaljevanju: Uredba št. 3821/85), v členu 3(1) določa:

„Tahograf (nadzorna naprava) se vgradi in uporablja v vozilih, ki so registrirana v državi članici in se uporabljajo za prevoz oseb ali blaga po cesti, razen v vozilih iz člena 3 Uredbe [...] št. 561/2006. [...]“

- 4 V uvodni izjavi 17 Uredbe št. 561/2006, ki je z 11. aprilom 2007 razveljavila in nadomestila Uredbo Sveta (EGS) št. 3820/85 z dne 20. decembra 1985 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 5, zvezek 1, str. 319), je navedeno, da je cilj navedene uredbe izboljšati socialne razmere za zaposlene, ki jih ta zajema, kakor tudi izboljšati splošno varnost v cestnem prometu.

- 5 Člen 1 Uredbe št. 561/2006 določa:

„Ta uredba določa pravila o času vožnje, odmorih in času počitka za voznike, ki opravljajo prevoz blaga in potnikov po cesti, za uskladitev pogojev konkurence med vrstami prevoza v notranjem prometu, zlasti glede na cestni sektor, ter za izboljšanje pogojev dela in varnosti v cestnem prometu. Cilj določb te uredbe je tudi pospeševati boljše spremljanje in prakso izvrševanja držav članic ter boljše delovno prakso v sektorju cestnega prevoza.“

- 6 Člen 3 navedene uredbe določa:

„Ta uredba se ne uporablja za prevoz po cesti z:

[...]

- h) vozili ali kombinacijami vozil z največjo dovoljeno maso, ki ne presega 7,5 ton in se uporabljajo za nekomercialni prevoz blaga;

[...]“

Švedsko pravo

- 7 Člen 5(2) iz poglavja 9 uredbe (2004:865) o času vožnje in počitku ter tahografih (förrordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m.) določa, da se vozniku, ki namerno ali iz malomarnosti krši člen 3(1) Uredbe št. 3821/85, naloži denarna kazen.

Postopek v glavni stvari in vprašanji za predhodno odločanje

- 8 D. Lundberg, ki kot samostojni podjetnik opravlja svetovalno dejavnost na področju varnosti v cestnem prometu, se v prostem času ukvarja z avtomobilskim športom kot ljubiteljski voznik relija. To prostočasno dejavnost delno financirajo podjetja s prispevki (sponzoriranje), ki znašajo letno več sto tisoč švedskih kron (SEK). Poleg tega D. Lundberg temu športu letno nameni vsaj tolikšen znesek iz svojih sredstev, sredstva pa prejema tudi od družinskih članov in prijateljev.
- 9 D. Lundberg se je 6. aprila 2011 s svojim tovornjakom, registriranim na Švedskem, na katerega je bila priključena prikolica, na njej pa naložen njegov dirkalni avtomobil, peljal v Vimmerby (Švedska), da bi tam na sejmu razstavil svoj avtomobil. Skupna masa je znašala več kot 3,5 tone, vendar ni presegala 7,5 ton.
- 10 Tudi udeležba na tem sejmu je bila delno sponzorirana. D. Lundberg se tovrstnih prireditev običajno udeležuje trikrat na leto.
- 11 Ker navedeni tovornjak ni imel tahografa, je bil zoper D. Lundberga uveden kazenski postopek zaradi kršitve člena 3 Uredbe št. 3821/85, ker kot voznik težkega tovornega vozila tega vozila ni opremil z odobrenim tahografom.
- 12 Nyköpings tingsrätt (okrajno sodišče v Nyköpingu) je s sodbo z dne 13. oktobra 2011 D. Lundberga oprostilo, pri čemer je sprejelo njegove trditve, da bi bilo zadevni prevoz mogoče šteti za nekomercialni prevoz v smislu določb člena 3 Uredbe št. 561/2006.
- 13 Državno tožilstvo je zoper navedeno sodbo vložilo pritožbo pred Svea hovrätt (pritožbeno sodišče v Svei), to pa je ugotovilo, da je odločilno vprašanje spora, o katerem odloča, to, ali obveznost uporabe odobrenega tahografa velja za zadevni prevoz, glede na to, da naj bi šlo za „nekomercialni prevoz blaga“ v smislu člena 3(h) Uredbe št. 561/2006.
- 14 Ker navedeni pojem ni opredeljen v zakonodaji Unije, niti ni upoštevne sodne prakse Sodišča, je Svea hovrätt ob upoštevanju nujnosti enotne razlage in uporabe tega pojma v praksi prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ti vprašanji:
 - „1. Ali je treba pojem „nekomercialni prevoz blaga“ iz člena 3(h) Uredbe (ES) št. 561/2006 razlagati tako, da zajema prevoz blaga, ki ga opravi posameznik v okviru svoje prostočasne dejavnosti, pri čemer se ta delno financira s prispevki (sponzorstvom) tretjih fizičnih ali pravnih oseb?
 2. Ali ti dejavniki vplivajo na presojo, kaj je ‚nekomercialni‘ prevoz:
 - a) da voznik prevoz opravi za svoj račun;
 - b) da se za prevoz ne plača;
 - c) višina prejetih prispevkov in/ali njihova višina glede na celotna sredstva, namenjena navedeni prostočasni dejavnosti?“

Vprašanji za predhodno odločanje

- 15 Predložitveno sodišče s svojima vprašanjema, ki ju je treba obravnavati skupaj, v bistvu sprašuje, ali je treba pojem „nekomercialni prevoz blaga“ iz člena 3(h) Uredbe št. 561/2006 razlagati tako, da zajema prevoz blaga, ki ga posameznik opravi za svoj račun in izključno v okviru prostočasne dejavnosti, pri čemer se ta delno financira s prispevki tretjih in se za ta prevoz ne plača.

- 16 Najprej je treba ugotoviti, da Uredba št. 561/2006 ne vsebuje nobene opredelitve navedenega pojma, niti pojmov, ki so v tej uredbi navedeni s podobnimi izrazi, kot je „nekomercialni prevoz humanitarne pomoči“ (člen 3(d) te uredbe), „komercialna vozila, [...] ki se uporabljajo za nekomercialni prevoz potnikov ali blaga“ (člen 3(i) navedene uredbe) ali „vozila z 10 do 17 sedežev, ki se uporabljajo izključno za nekomercialni prevoz potnikov“ (člen 13(1)(i) te uredbe).
- 17 Čeprav je Sodišče že večkrat razlagalo druge izjeme od obveznosti namestitve in uporabe tahografa, se ni izreklo o razlagi pojma iz spora o glavni stvari.
- 18 Če ni nobene opredelitve pojma „nekomercialni prevoz blaga“, je treba v skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča opredelitev pomena in obsega teh izrazov določiti ob upoštevanju splošnega konteksta, v katerem se uporabljajo, in v skladu z njegovim običajnim pomenom v vsakdanjem jeziku (glej v tem smislu sodbi z dne 4. maja 2006 v zadevi Massachusetts Institute of Technology, C-431/04, ZOdl., str. I-4089, točka 17 in navedena sodna praksa, in z dne 13. decembra 2012 v zadevi BLV Wohn-und Gewerbebau, C-395/11, točka 25).
- 19 Poleg tega je treba pri razlogovanju določbe prava Unije upoštevati tako njene izraze kot tudi cilje zakonodaje, katere del je (sodba z dne 29. januarja 2009 v zadevi Petrosian, C-19/08, ZOdl., str. I-495, točka 34 in navedena sodna praksa).
- 20 Sodišče je glede določb o izjemah v zvezi z uporabo tahografa razsodilo, da takšne izjeme ni mogoče razlagati tako, da njeni učinki presejajo tisto, kar je nujno za zagotovitev varstva interesov, ki ga želi zagotoviti. Poleg tega je treba obseg izjem opredeliti ob upoštevanju ciljev zadevne zakonodaje (glej sodbe z dne 25. junija 1992 v zadevi British Gas, C-116/91, Recueil, str. I-4071, točka 12; z dne 21. marca 1996 v zadevi Goupil, C-39/95, Recueil, str. I-1601, točka 8; z dne 21. marca 1996 v zadevi Mrozek in Jäger, C-335/94, Recueil, str. I-1573, točka 9; z dne 17. marca 2005 v zadevi Raemdonck in Raemdonck-Janssens, C-128/04, ZOdl., str. I-2445, točka 19, in z dne 28. julija 2011 v zadevi Seeger, C-554/09, ZOdl., str. I-7131, točka 33).
- 21 Na vprašanji predložitvenega sodišča, kakor sta preoblikovani v točki 15 te sodbe, je treba odgovoriti v skladu s temi načeli.
- 22 Evropska komisija meni, da je treba izjemo iz člena 3(h) Uredbe št. 561/2006 razlagati tako, da vključuje prevoz blaga, ki ga opravi posameznik v okviru svoje prostočasne dejavnosti, ki se delno financirana s prispevki tretjih, tako da ni potrebno, da je vozilo, ki se uporablja za tak prevoz, opremljeno s tahografom.
- 23 Ugotoviti je treba, da to razlago potrjuje tako običajni pomen pojma v postopku v glavni stvari kot tudi splošni kontekst, v katerem se pojavlja, ter cilji, ki jim sledi Uredba št. 561/2006, katere del je.
- 24 Prvič, v zvezi z običajnim pomenom pojma „nekomercialni prevoz blaga“ je treba ugotoviti, da gre za tak prevoz takrat, kadar ni zveze s poklicno ali komercialno dejavnostjo, in sicer takrat, ko se ta prevoz ne opravlja s pridobitnim namenom. V skladu z običajnim pomenom nekomercialni prevoz blaga torej označuje zlasti prevoz blaga, ki ga opravi zasebnik zunaj svoje poklicne dejavnosti, v okviru prostočasne dejavnosti.
- 25 Drugič, v zvezi s splošnim kontekstom, v katerega je umeščen člen 3(h) Uredbe št. 561/2006, je treba najprej ugotoviti, da je v uvodni izjavi 17 te uredbe med drugim navedeno, da je cilj te uredbe „izboljšati socialne razmere za zaposlene, ki jih zajema ta uredba“.

- 26 Dalje, navedena uredba v členu 1 določa pravila o času vožnje, odmorih in času počitka za voznike, ki opravljajo prevoz blaga in potnikov po cesti, za uskladitev pogojev konkurence med vrstami prevoza v notranjem prometu, zlasti glede na cestni sektor, ter za izboljšanje pogojev dela in varnosti v cestnem prometu, pri čemer je njen namen tudi pospeševati boljše spremljanje in prakso izvrševanja držav članic ter boljšo delovno prakso v sektorju cestnega prevoza.
- 27 Nazadnje, člen 4(c) Uredbe št. 561/2006 vsebuje opredelitev pojma „voznik“, ki se nanaša na „osebo, ki vozi vozilo, četudi le za krajši čas, ali je v vozilu na podlagi svojih delovnih obveznosti, da je po potrebi na voljo za vožnjo“.
- 28 Iz točk od 24 do 27 te sodbe izhaja, da se, kot pravilno zatrjuje Komisija v svojih stališčih, predloženih Sodišču, določbe Uredbe št. 561/2006 uporabljajo predvsem za poklicne voznike in ne za tiste, ki vozijo v zasebne namene.
- 29 Tako je na podlagi izrazov „za uskladitev pogojev konkurence“, „izboljšanje pogojev dela“, „socialne razmere za zaposlene“ in „delovna praksa v sektorju cestnega prevoza“ iz uvodne izjave 17 in člena 1 Uredbe št. 561/2006 ter besedne zveze „na podlagi svojih delovnih obveznosti“ iz njenega člena 4(c) mogoče domnevati, da se ta uredba ne uporablja za osebo, ki – tako kot D. Lundberg – ni poklicni voznik težkega tovornega vozila in ne opravlja prevoznih storitev, ampak je v obravnavanem primeru za svoj račun in izključno v okviru svoje prostočasne dejavnosti prevažal svoj športni avtomobil, ki ga vozi kot ljubiteljski voznik relija, ter tako opravljal prevoz, kot je opredeljen v točki 15 te sodbe.
- 30 Tretjič, za razlago izjeme, določene v členu 3(h) Uredbe št. 561/2006, je treba opozoriti tako na namen te izjeme kot tudi na cilje, ki jim sledi ta uredba.
- 31 V zvezi s cilji na eni strani zadostuje opozoriti, da je cilj navedene uredbe, kot je navedeno v točkah od 25 do 28 te sodbe, uskladitev pogojev konkurence v cestnem sektorju in izboljšanje delovnih pogojev osebja tega sektorja in varnosti v cestnem prometu (glej zlasti zgoraj navedene sodbe Goupil, točka 10; Mrozek in Jäger, točka 11; Raemdonck in Raemdonck-Janssens, točka 22, in Seeger, točka 34), pri čemer se ti cilji odražajo zlasti v obveznosti, da se vozila za cestni promet načeloma opremi z odobrenim tahografom, ki omogoča nadzor nad spoštovanjem časa vožnje in počitka voznikov.
- 32 Na drugi strani pa je zakonodajalec Unije v zvezi z namenom izjeme iz člena 3(h) Uredbe št. 561/2006 želel s področja uporabe te uredbe izključiti nekatera vozila in nekatere vrste prevoza, ki se opravi z njimi, tako da se navedena uredba ne uporablja za „nekomercialni prevoz blaga“, ki se opravi z vozilom ali kombinacijami vozil z največjo dovoljeno maso, ki ne presega 7,5 ton. Namen te izjeme je torej ta, da se na področje uporabe navedene uredbe ne zajame prevoza blaga, ki ga opravijo zasebniki zunaj vsakršne poklicne ali komercialne dejavnosti.
- 33 Ob upoštevanju ciljev, na katere je bilo opozorjeno, je treba ugotoviti, da razlaga člena 3(h) Uredbe št. 561/2006 v smislu, da ta določba ne zajema prevoza, kakršen je opisan v točki 29 te sodbe, ne bi bila v skladu s temi cilji.
- 34 Taka razlaga bi namreč z razširitvijo področja uporabe navedene uredbe na tiste voznike, ki prevoz opravijo v zasebne namene in namene prostočasne dejavnosti, ogrozila polni učinek izjeme, določene v členu 3(h) te uredbe.
- 35 Poleg tega je treba navesti, da prevoz, kot je opisan v točki 29 te sodbe, ne vpliva na konkurenco v sektorju cestnega prevoza, ker je voznik, kot je ta v postopku v glavni stvari, voznik, ki vozi v zasebne namene, in ne poklicni voznik.
- 36 Navedena razlaga iz istega razloga nikakor ne more biti v nasprotju z uresničevanjem cilja, ki mu sledi Uredba št. 561/2006 in se nanaša na izboljšanje delovnih pogojev v sektorju cestnega prevoza.

- 37 Nazadnje je treba ugotoviti, ker se zdi, da so prevozi, kot so ti v postopku v glavni stvari, razmeroma redki, razlaga zadevne izjeme v smislu, da ne zajema prevoza blaga, ki ga opravi posameznik v okviru prostočasne dejavnosti, ne bi smela imeti bistvenih negativnih učinkov za varnost na cesti.
- 38 Dodati je treba, da ob upoštevanju te razlage dejstvo, da za sam prevoz ni bilo prejeto nobeno plačilo, in višina prejetih prispevkov, zlasti glede na vsa sredstva, namenjena navedeni prostočasni dejavnosti, ne vplivata na presojo pojma „nekomercialni prevoz blaga“.
- 39 Ob upoštevanju navedenega je treba na postavljeni vprašanji odgovoriti, da je treba pojem „nekomercialni prevoz blaga“ iz člena 3(h) Uredbe št. 561/2006 razlagati tako, da zajema prevoz blaga, ki ga posameznik opravi za svoj račun in izključno v okviru svoje prostočasne dejavnosti, pri čemer se ta delno financira s prispevki tretjih in se za ta prevoz ne plača.

Stroški

- 40 Ker je ta postopek za stranke v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških. Stroški, priglašeni za predložitev stališč Sodišču, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (šesti senat) razsodilo:

Pojem „nekomercialni prevoz blaga“ iz člena 3(h) Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 je treba razlagati tako, da zajema prevoz blaga, ki ga posameznik opravi za svoj račun in izključno v okviru svoje prostočasne dejavnosti, pri čemer se ta delno financira s prispevki tretjih in se za ta prevoz ne plača.

Podpisi