Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (шести състав)

3 октомври 2013 година*

„Автомобилен транспорт — Регламент (ЕО) № 561/2006 — Задължение за използване на тахограф — Изключения за превоза на стоки с нетърговска цел — Понятие — Превоз, извършен от физическо лице в рамките на неговото занимание в свободното време като любител състезател в автомобилни ралита, финансирано частично чрез финансово подпомагане от трети лица“

По дело C-317/12

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Svea hovrätt (Швеция) с акт от 11 юни 2012 г., постъпил в Съда на 2 юли 2012 г., в наказателното производство срещу

Daniel Lundberg,

СЪДЪТ (шести състав),

състоящ се от: г-жа M. Berger (докладчик), председател на състав, г-н E. Levits и г-н J.-J. Kasel, съдии,

генерален адвокат: г-н P. Cruz Villalón,

секретар: г-н A. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

— за нидерландското правителство, от г-н J. Langer и г-жа C. Wissels, в качеството на представители,

— за Европейска комисия, от г-жа J. Hottiaux и г-н K. Simonsson, в качеството на представители,

предвид решението, взето след изслушване на генералния адвокат, делото да бъде разгледано без представяне на заключение,

постанови настоящото

* Език на производството: шведски.

Решение

1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на понятието „превоз на стоки с нетърговска цел“ по смисъла на член 3, буква з) от Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 година за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета (ОВ L 102, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 5, том 8, стр. 214).

2 Запитването е отправено в рамките на наказателни производства, образувани срещу г-н Lundberg за нарушение на задължението за монтиране и използване на одобрен тахограф в тежкотоварен автомобил.

Правна уредба

Право на Съюза

3 В член 3, параграф 1 от Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета от 20 декември 1985 година относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт (ОВ L 370, стр. 8; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 1, стр. 234), изменен с Регламент № 561/2006 (наричан по-нататък „Регламент № 3821/85“), се предвижда:

„Записващото устройство се монтира и използва в превозни средства, които са регистрирани в държава членка и които се използват за автомобилен превоз на пътници или товари, с изключение на превозните средства, посочени в член 3 от Регламент […] № 561/2006 […]“.

4 Считано от 11 април 2007 г., Регламент № 561/2006 отменя и заменя Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета от 20 декември 1985 година относно хармонизирането на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт (ОВ L 370, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 5, том 2, стр. 45), и съгласно съображение 17 от него той цели подобряване на социалните условия за работниците и служителите, които са обхванати от него, както и подобряване на общата безопасност по пътищата.

5 Член 1 от Регламент № 561/2006 гласи:

„Настоящият регламент определя правилата относно времето за управление, почивките в работно и извънработно време по отношение на водачите, извършващи автомобилен превоз на стоки и пътници с цел хармонизиране на условията на конкуренция между режимите на сухопътен транспорт, особено в автомобилния сектор, и подобряване на условията на труд и пътната безопасност. Настоящият регламент също така има за цел да насърчи подобряването на практиките на наблюдение и привеждане в изпълнение на държавите членки и подобряването на работните практики в [сектора на автомобилния транспорт]“.

6 В член 3 от посочения регламент се предвижда:

„Настоящият регламент не се прилага към автомобилен превоз с:

[…]

з) превозни средства или комбинации от превозни средства с максимално допустима маса, непревишаваща 7,5 тона, използвани за превоз на стоки с нетърговска цел;

[…]“.

Шведското право

7 Член 5, точка 2 е включен в глава 9 от Правилник (2004:865) относно времето на управление, почивките и контролните уреди [förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.], и предвижда налагане на глоба на лице, което умишлено или по непредпазливост наруши разпоредбите на член 3, параграф 1 от Регламент № 3821/85.

Главното производство и преюдициалните въпроси

8 Г-н Lundberg извършва консултантска дейност като едноличен търговец в областта на пътната безопасност и в свободното си време практикува автомобилен спорт като любител рали-пилот. Това занимание в свободното време се финансира частично чрез финансово подпомагане (спонсориране) от предприятия, възлизащо ежегодно на няколкостотин хиляди шведски крони (SEK). Освен това за този спорт г-н Lundberg отделя от собствените си средства сума в поне еквивалентен размер и също така получава дарения от членове на своето семейство и от приятели.

9 На 6 април 2011 г. г-н Lundberg управлява свой собствен и регистриран в Швеция камион, към който е прикачено ремарке, превозващо състезателния му автомобил, с цел да отиде във Вимерби (Швеция), където да изложи автомобила по време на панаир. Общото тегло на комбинацията е повече от 3,5 тона, но не превишава 7,5 тона.

10 Участието в панаира също се финансира частично чрез спонсорство. По принцип г-н Lundberg взема участие в три такива събития годишно.

11 Тъй като камионът не разполага с тахограф, г-н Lundberg е обвинен в извършването на нарушение на член 3 от Регламент № 3821/85, тъй като в качеството си на водач на тежкотоварен автомобил не е оборудвал последния с одобрен тахограф.

12 С решение от 13 октомври 2011 г. Nyköpings tingsrätt (Районен съд Нюшьопинг) оправдава г-н Lundberg, като приема изтъкнатия от него довод, че разглежданият превоз може да се счита за превоз с нетърговска цел по смисъла на разпоредбите на член 3 от Регламент № 561/2006.

13 След като прокуратурата подава въззивен протест срещу това решение до Svea hovrätt (Апелативен съд Свеа), последният констатира, че ключовият въпрос в спора, с който е сезиран, е дали задължението за използване на одобрен тахограф се прилага по отношение на разглеждания превоз с оглед на това, че последният представлява „превоз на стоки с нетърговска цел“ по смисъла на член 3, буква з) от Регламент № 561/2006.

14 Тъй като определение на посоченото понятие липсва както в правната уредба на Съюза, така и в относимата практика на Съда, и предвид необходимостта от еднакво тълкуване и прилагане на понятието в практиката, Svea hovrätt решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

„1) Трябва ли понятието „превоз на стоки с нетърговска цел“[, което се съдържа] в член 3, буква з) от [Регламент № 561/2006,] да се тълкува в смисъл, че то обхваща превоза на стоки, извършван от физическо лице в рамките на занимание в свободното време, като се има предвид, че последното се финансира частично чрез финансово подпомагане (спонсориране) от страна на трети физически или юридически лица?

2) От значение ли е за преценката на това какво представлява „превоз с нетърговска цел“:

а) обстоятелството, че водачът извършва само превоз за своя собствена сметка;

б) обстоятелството, че за самия превоз не е заплащано;

в) размерът на финансовото подпомагане и/или размерът на финансовото подпомагане спрямо общата сума за практикуване на това занимание в свободното време?“.

По преюдициалните въпроси

15 С двата си въпроса, които трябва да се разгледат заедно, запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали понятието „превоз на стоки с нетърговска цел“ в член 3, буква з) от Регламент № 561/2006 трябва да се тълкува в смисъл, че обхваща превоза на стоки, извършван от физическо лице за негова собствена сметка и единствено в рамките на занимание в свободното време, като заниманието се финансира частично чрез финансово подпомагане от трети лица и за извършването на превоза не се заплаща никакво възнаграждение.

16 Най-напред трябва да се констатира, че Регламент № 561/2006 не съдържа каквото и да било определение нито на посоченото понятие, нито на формулираните по подобен начин в Регламента понятия, като например „превоз на хуманитарни помощи с нетърговска цел“ [член 3, буква г) от Регламента], „търговски превозни средства, […] които се използват за превоз на пътници или стоки с нетърговска цел“ [член 3, буква и) от Регламента] или „превозни средства с 10—17 места, използвани изключително за превоз на пътници с нетърговска цел“ [член 13, параграф 1, буква и) от същия регламент].

17 Освен това, въпреки че Съдът многократно е имал възможност да тълкува други изключения от задължението за монтиране и използване на тахограф, той не се е произнасял по тълкуването на понятието, породило спора в главното производство.

18 Съгласно постоянната съдебна практика при липсата на каквото и да било определение на понятието „превоз на стоки с нетърговска цел“ значението и обхватът на този израз трябва да се определят, като се вземе предвид общият контекст, в който той се използва, и неговият обичаен смисъл в говоримия език (вж. в този смисъл Решение от 4 май 2006 г. по дело Massachusetts Institute of Technology, C-431/04, Recueil, стр. I-4089, точка 17 и цитираната съдебна практика, както и Решение от 13 декември 2012 г. по дело BLV Wohn-und Gewerbebau, C-395/11, точка 25).

19 Освен това при тълкуването на разпоредба от правото на Съюза трябва да се взема предвид не само нейното съдържание, но и преследваните цели от правната уредба, от която тя е част (Решение от 29 януари 2009 г. по дело Petrosian, C-19/08, Сборник, стр. I-495, точка 34 и цитираната съдебна практика).

20 По отношение на разпоредбите, предвиждащи изключения при използването на тахограф, Съдът постановява, че такова изключение не може да се тълкува в смисъл, че действието му се разпростира отвъд необходимото за осигуряване защитата на интересите, които изключението цели да гарантира. Освен това обхватът на изключенията трябва да се определя предвид целите на разглежданата правна уредба (вж. Решение от 25 юни 1992 г. по дело British Gas, C-116/91, Recueil, стр. I-4071, точка 12, Решение от 21 март 1996 г. по дело Goupil, C-39/95, Recueil, стр. I-1601, точка 8, както и Решение по дело Mrozek и Jäger, C-335/94, Recueil, стр. I-1573, точка 9, Решение от 17 март 2005 г. по дело Raemdonck и Raemdonck-Janssens, C-128/04, Recueil, стр. I-2445, точка 19, както и Решение от 28 юли 2011 г. по дело Seeger, C-554/09, Сборник, стр. I-7131, точка 33).

21 На поставените от запитващата юрисдикция въпроси, така както са преформулирани в точка 15 от настоящото решение, трябва да се отговори именно с оглед на тези принципи.

22 Според Европейската комисия предвиденото в член 3, буква з) от Регламент № 561/2006 изключение трябва да се тълкува в смисъл, че обхваща превоза на стоки, извършван от физическо лице в рамките на неговото занимание в свободното време, финансирано частично чрез финансово подпомагане от трети лица, поради което използваното за превоза превозно средство не трябва да бъде оборудвано с тахограф.

23 Трябва да се констатира, че това тълкуване се подкрепя както от обичайния смисъл на разглежданото в главното производство понятие, така и от общия контекст, в който то се използва, и от целите, преследвани от Регламент № 561/2006, в който се съдържа понятието.

24 На първо място, що се отнася до обичайния смисъл на понятието „превоз на стоки с нетърговска цел“, трябва да се констатира, че такъв превоз е налице, когато той няма връзка с извършването на професионална или търговска дейност, а именно когато превозът не се извършва с цел извличане на доходи. Следователно според обичайното разбиране превозът на стоки с нетърговска цел е именно превозът на стоки, извършван от физическо лице извън професионалната му дейност, в рамките на занимание в свободното време.

25 На второ място, що се отнася до общия контекст, част от който е член 3, буква з) от Регламент № 561/2006, най-напред трябва да се констатира, че по-специално съгласно съображение 17 от последния с Регламента се цели „подобряване на социалните условия за работниците и служителите, които са обхванати от него“.

26 По-нататък, съгласно член 1 от него, този регламент определя правилата относно времето за управление, почивките в работно и извънработно време, които трябва да спазват водачите, извършващи автомобилен превоз на стоки и пътници, с цел хармонизиране на условията на конкуренция между видовете сухопътен транспорт, особено в автомобилния сектор, и подобряване на условията на труд и пътната безопасност, като същевременно Регламентът има за цел да насърчи подобряването на практиките на държавите членки по наблюдение и правоприлагане, както и подобряването на работните практики в сектора на автомобилния транспорт.

27 На последно място, член 4, буква в) от Регламент № 561/2006 съдържа определение на понятието „водач“ и това е „всяко лице, което управлява превозно средство дори за кратък период от време или което се намира на борда на превозното средство като част от неговите задължения да бъде на разположение за управление при нужда“.

28 Видно от точки 24—27 от настоящото решение, както основателно твърди и Комисията в представеното на Съда нейно становище, разпоредбите на Регламент № 561/2006 се прилагат главно за професионалните водачи, а не за тези, които шофират за лични нужди.

29 Така изразите „хармонизиране на условията на конкуренция“, „подобряване на условията на труд“, „социалните условия за работниците и служителите“ и „работните практики в [сектора на автомобилния транспорт]“, съдържащи се съответно в съображение 17 и в член 1 от Регламент № 561/2006, както и изразът „като част от неговите задължения“ в член 4, буква в) от същия, позволяват да се допусне, че този регламент не се прилага за лице като г-н Lundberg, което не упражнява професията шофьор на тежкотоварен автомобил и не предоставя транспортни услуги, а както в разглеждания случай, превозва за своя собствена сметка и само в рамките на своето занимание в свободното време собствения си спортен автомобил, който шофира като любител рали-пилот, извършвайки по този начин превоз като описания в точка 15 от настоящото решение.

30 На трето място, за тълкуването на предвиденото в член 3, буква з) от Регламент № 561/2006 изключение е необходимо да се напомни не само целта на това изключение, но и преследваните от Регламента цели.

31 От една страна, що се отнася до последните, достатъчно е да се напомни, както бе посочено в точки 25—28 от настоящото решение, че с този регламент се цели хармонизиране на условията на конкуренция по отношение на автомобилния сектор, както и подобряване на условията на труд на персонала в същия сектор и подобряване на пътната безопасност (вж. по-специално посочените по-горе Решение по дело Goupil, точка 10, Решение по дело Mrozek и Jäger, точка 11, Решение по дело Raemdonck и Raemdonck-Janssens, точка 22 и Решение по дело Seeger, точка 34), и тези цели намират израз именно в задължението по принцип превозните средства, извършващи автомобилен превоз, да бъдат оборудвани с одобрен тахограф, позволяващ да се контролира спазването на изискванията относно времето за управление и почивка на водачите.

32 От друга страна, що се отнася до целта на изключението по член 3, буква з) от Регламент № 561/2006, законодателят на Съюза е искал да изключи от приложното поле на този регламент някои превозни средства и някои видове извършван с тях превоз, поради което Регламентът не се прилага за „превоз на стоки с нетърговска цел“, извършван с превозно средство или комбинация от превозни средства с максимално допустимо тегло, непревишаващо 7,5 тона. Следователно целта на това изключение е в приложното поле на същия регламент да не попаднат превозите на стоки, извършвани от физически лица извън всякаква професионална или търговска дейност.

33 Предвид така напомнените цели трябва да се констатира, че тълкуване на член 3, буква з) от Регламент № 561/2006 в смисъл, че тази разпоредба не обхваща превоз като описания в точка 29 от настоящото решение, не би съответствало на тези цели.

34 Всъщност такова тълкуване, разширяващо приложното поле на посочения регламент по отношение на категория водачи, извършващи превози за лични и развлекателни нужди, може да постави под въпрос полезното действие на предвиденото в член 3, буква з) от този регламент изключение.

35 Освен това е важно да се отбележи, че превоз като описания в точка 29 от настоящото решение не засяга конкуренцията в сектора на автомобилния транспорт, тъй като водач като този в главното производство е водач, който шофира за лични нужди, а не е професионален водач.

36 По същата причина тълкуването в никакъв случай не може да противоречи на постигането на преследваната от Регламент № 561/2006 цел за подобряване на условията на труд в сектора на автомобилния транспорт.

37 На последно място, трябва да се констатира, че доколкото превозите като разглежданите в главното производство изглежда са относително малко на брой, тълкуване на разглежданото изключение в смисъл, че то обхваща превоза на стоки, извършван от физическо лице в рамките на занимание в свободното време, не би трябвало да има сериозни отрицателни последици за пътната безопасност.

38 Трябва да се добави, че при такова тълкуване за анализа на понятието „превоз на стоки с нетърговска цел“ са без значение както обстоятелството, че за самия превоз не е заплащано никакво възнаграждение, така и размерът на финансовото подпомагане, по-специално спрямо общата сума за практикуване на това занимание в свободното време.

39 Предвид гореизложеното на поставените въпроси следва да се отговори, че понятието „превоз на стоки с нетърговска цел“ в член 3, буква з) от Регламент № 561/2006 трябва да се тълкува в смисъл, че обхваща превоза на стоки, извършван от физическо лице за негова собствена сметка

и единствено в рамките на занимание в свободното време, като заниманието се финансира частично чрез финансово подпомагане от трети лица и за извършването на превоза не се заплаща никакво възнаграждение.

По съдебните разноски

40 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (шести състав) реши:

Понятието „превоз на стоки с нетърговска цел“ в член 3, буква з) от Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 година за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета трябва да се тълкува в смисъл, че обхваща превоза на стоки, извършван от физическо лице за негова собствена сметка и единствено в рамките на занимание в свободното време, като заниманието се финансира частично чрез финансово подпомагане от трети лица и за извършването на превоза не се заплаща никакво възнаграждение.

Подписи