Zbornik sudske prakse

PRESUDA SUDA (treće vijeće)

2. ožujka 2023.*

„Zahtjev za prethodnu odluku – Cestovni prijevoz – Uredba (EZ) br. 561/2006 – Područje primjene – Članak 2. stavak 1. točka (a) – Članak 3. točka (h) – Pojam ‚cestovni prijevoz tereta' – Pojam ‚najveća dopuštena masa' – Vozilo koje je prilagođeno kao privremeni privatni stambeni prostor i prostor za utovar tereta u nekomercijalne svrhe – Uredba (EU) br. 165/2014 – Tahografi – Članak 23. stavak 1. – Obveza redovitih pregleda koje provode ovlaštene radionice"

U predmetu C-666/21,

povodom zahtjeva za prethodnu odluku na temelju članka 267. UFEU-a, koji je uputio Hovrätten för Nedre Norrland (Žalbeni sud regije Donji Norrland, Švedska), odlukom od 25. listopada 2021., koju je Sud zaprimio 5. studenoga 2021., u postupku

AI

protiv

Åklagarmyndigheten

SUD (treće vijeće),

u sastavu: K. Jürimäe, predsjednica vijeća, M. Safjan, N. Piçarra (izvjestitelj), N. Jääskinen i M. Gavalec, suci,

nezavisni odvjetnik: N. Emiliou,

tajnik: A. Calot Escobar,

uzimajući u obzir pisani postupak,

uzimajući u obzir očitovanja koja su podnijeli:

– za Europsku komisiju, P. Messina, K. Simonsson i G. Tolstoy, u svojstvu agenata,

saslušavši mišljenje nezavisnog odvjetnika na raspravi održanoj 24. studenoga 2022.,

donosi sljedeću

* Jezik postupka: švedski

Presudu

1 Zahtjev za prethodnu odluku odnosi se na tumačenje članka 2. stavka 1. točke (a) Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet i o izmjeni uredbi Vijeća (EEZ) br. 3821/85 i (EZ) br. 2135/98 te o stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3820/85 (SL 2006., L 102, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 5., svezak 6., str. 167. i ispravak SL 2016., L 195, str. 83.), kako je izmijenjena Uredbom (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. veljače 2014. (SL 2014., L 60, str. 1.) (u daljnjem tekstu: Uredba br. 561/2006).

2 Zahtjev je upućen u okviru spora između osobe AI i Åklagarmyndighetena (državno odvjetništvo, Švedska) u vezi s povredom pravila o korištenju tahografa.

Pravni okvir

Pravo Unije

Uredba br. 561/2006

3 Uvodna izjava 17. Uredbe br. 561/2006 glasi:

„Cilj je ove Uredbe poboljšati socijalne uvjete za zaposlenike koji su njome obuhvaćeni, a isto tako i opću cestovnu sigurnost. Taj je cilj uglavnom postignut odredbama kojima se utvrđuju maksimalna vremena vožnje tijekom dana, tjedna te razdoblja od dva uzastopna tjedna, odredbom koja obvezuje vozače na redovito razdoblje tjednog odmora najmanje jednom u dva uzastopna tjedna te odredbama koje propisuju da ni u kojem slučaju razdoblje dnevnog odmora ne može biti manje od neprekinutog razdoblja od devet sati. […]”

4 U skladu s člankom 1. te uredbe, njome se „ utvrđuju pravila o vremenu vožnje, stankama i razdobljima odmora vozača koji obavljaju cestovni prijevoz robe i putnika s ciljem usklađivanja uvjeta tržišnog natjecanja između različitih oblika kopnenog prometa, posebno u odnosu na cestovni sektor te s ciljem poboljšanja radnih uvjeta rada i sigurnosti cestovnog prometa”, a njezin cilj je „promicanje poboljšanih praksi nadzora i provedbe od strane država članica te poboljšanih radnih praksi u djelatnosti cestovnog prometa”.

5 Člankom 2. stavkom 1. navedene uredbe predviđa se:

„Ova se Uredba primjenjuje na cestovni prijevoz:

(a) tereta gdje najveća dopuštena masa vozila, uključujući prikolicu ili poluprikolicu, prelazi 3,5 tona; ili

(b) putnika vozilima koja su konstruirana ili trajno prilagođena za prijevoz više od devet osoba uključujući vozača te su namijenjena za tu svrhu.”

6 Člankom 3. te uredbe određuje se:

„Ova se Uredba ne primjenjuje na cestovni prijevoz koji obavljaju:

[…]

(h) vozila ili kombinacije vozila s najvećom dopuštenom masom koja ne prelazi 7,5 tona, a koriste se za nekomercijalni prijevoz tereta;

[…]”

7 Člankom 4. Uredbe br. 561/2006 predviđa se:

„Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:

(a) ‚cestovni prijevoz’ znači vožnja koja se odvija u cijelosti ili djelomično cestom otvorenom za javnost punim ili praznim vozilom koje se koristi za prijevoz putnika ili tereta;

[…]

(m) ‚najveća dopuštena masa’ znači najveća dopuštena operativna masa vozila pod punim opterećenjem;

[…]”

Uredba br. 165/2014

8 Članak 1. stavak 1. Uredbe br. 165/2014 o tahografima u cestovnom prometu glasi kako slijedi:

„Ovom se Uredbom utvrđuju obveze i zahtjevi vezani uz izradu, ugradnju, uporabu, ispitivanje i provjeru tahografa koji se koriste u cestovnom prometu radi provjere usklađenosti s Uredbom (EZ) br. 561/2006, […]”

9 Članak 3. te uredbe, naslovljen „Područje primjene”, u stavku 1. propisuje:

„Tahografi se ugrađuju i koriste u vozilima registriranima u državi članici koja služe za cestovni prijevoz putnika ili dobara i na koje se primjenjuje Uredba (EZ) br. 561/2006.”

10 Članak 23. Uredbe br. 165/2014, naslovljen „Pregledi tahografa”, u stavku 1. određuje:

„Ovlaštene radionice provode redovite preglede tahografa. Redoviti pregledi provode se najmanje svake dvije godine.”

Švedsko pravo

11 U skladu s člankom 6. poglavlja 9. Förordninga (2004:865) om kör – och vilotider samt färdskrivare, m.m. (Uredba (2004:865) o vremenima vožnje, razdobljima odmora i tahografima itd.):

„Vozač koji namjerno ili iz nepažnje koristi tahograf koji nije pregledan u skladu s člankom 23. stavkom 1. Uredbe (EU) br. 165/2014 kaznit će se novčanom kaznom.”

Glavni postupak i prethodna pitanja

12 Tijekom policijske kontrole 4. travnja 2019. utvrđeno je da je vozilo kojim je upravljala osoba AI, a koje je registrirano u Švedskoj, bilo opremljeno tahografom koji nije bio pregledan unutar propisanog roka. Osoba AI prevozila je dva skutera za snijeg u teretnom prostoru tog vozila te je navela da putuje na natjecanje u skuterima za snijeg.

13 Presudom od 7. rujna 2020. Sundsvalls tingsrätt (Prvostupanjski sud u Sundsvallu, Švedska) osudio je osobu AI zbog prekoračenja dopuštene brzine, ali ju je oslobodio optužbe za povredu iz članka 6. poglavlja 9. Uredbe (2004:865) koja se sastoji u tome što tahograf koji je ugrađen u njezino vozilo nije dala na pregled. Budući da to vozilo ima samo šest sjedala za putnike, taj je sud presudio da ono na temelju članka 2. stavka 1. točke (b) Uredbe br. 561/2006 ne ulazi u njezino područje primjene.

14 Osoba AI i Ured državnog odvjetnika oboje su podnijeli žalbu protiv te presude Hovrättenu för Nedre Norrland (Žalbeni sud regije Donji Norrland), odnosno sudu koji je uputio zahtjev.

15 Državni odvjetnik navodi da predmetno vozilo, s obzirom na njegovu težinu i činjenicu da se koristi za prijevoz skutera za snijeg, ulazi u područje primjene Uredbe br. 561/2006 te stoga podliježe obvezi uporabe tahografa.

16 Međutim, prema mišljenju osobe AI, ovdje to nije slučaj jer se to vozilo ne koristi za komercijalni cestovni prijevoz tereta. Tvrdi da, iako navedeno vozilo ima teretni prostor u kojem ponekad prevozi svoje skutere za snijeg, isto vozilo ima i stambeni prostor za osobnu uporabu nje i njezine obitelji, koji koriste kada putuju na vožnje skuterima za snijeg, tako da prvenstveno služi kao privremeni privatni stambeni prostor.

17 Sud koji je uputio zahtjev navodi da je predmetno vozilo u registar cestovnog prometa upisano kao kamion u kategoriji N3 i da je karoserija opisana sa sljedećom napomenom: „Prednji dio kombija trajno je prilagođen za stambeni prostor, a stražnji se dio sastoji od teretnog prostora”. On također ističe da je prikazana masa tog vozila, koje zbog karoserije nalikuje na autobus, 17 680 kilograma (kg), uz mogućnost prijevoza tereta mase do 5120 kg te da je visoko 3,6 metara (m), a dugačko 14,7 m.

18 Budući da predmetno vozilo ima teretni prostor koji može služiti za cestovni prijevoz tereta i da najveća dopuštena masa prelazi 3,5 tona, sud koji je uputio zahtjev smatra da to vozilo, na temelju članka 2. stavka 1. točke (a) Uredbe br. 561/2006, ulazi u njezino područje primjene. Međutim, on dvoji o tumačenju pojma „cestovni prijevoz tereta” u smislu te odredbe te se pita, konkretno, jesu li njegova glavna svrha ili stvarna uporaba te njegova registracija u nacionalnom registru cestovnog prometa relevantni za tumačenje tog pojma.

19 Sud koji je uputio zahtjev smatra da se članak 2. stavak 1. točka (a) Uredbe br. 561/2006 prije svega odnosi na cestovni prijevoz tereta koji se obavlja u gospodarske svrhe. To je tumačenje potkrijepljeno ciljevima te uredbe koji se sastoje od usklađivanja uvjeta tržišnog natjecanja u cestovnom sektoru i poboljšanja uvjeta rada i cestovne sigurnosti.

20 Međutim, taj sud primjećuje, pozivajući se na presudu od 3. listopada 2013., Lundberg (C-317/12, EU:C:2013:631), da prijevoz koji obavljaju teška vozila koja koriste pojedinci isključivo u okviru svojih rekreativnih aktivnosti i koja nisu povezana s gospodarskom djelatnošću, teško mogu ugroziti ciljeve usklađivanja uvjeta tržišnog natjecanja u cestovnom sektoru i poboljšanja uvjeta rada. Usto, pita se je li primjena pravila o vremenu vožnje, stankama i razdobljima odmora, koja su utvrđena Uredbom br. 561/2006, na takva vozila razmjerna tim ciljevima.

21 U tim je okolnostima Hovrätten för Nedre Norrland (Žalbeni sud regije Donji Norrland, Švedska) odlučio prekinuti postupak i uputiti Sudu sljedeća prethodna pitanja:

„1. Treba li izraz ‚cestovni prijevoz tereta' iz članka 2. stavka 1. točke (a) [Uredbe br. 561/2006] tumačiti na način da obuhvaća prijevoz vozilom čija ukupna masa prelazi 3,5 tona, a prvenstveno služi kao privremeni stambeni prostor za privatnu uporabu?

2. Je li u takvim okolnostima relevantan teretni kapacitet vozila ili način na koji je ono upisano u nacionalnom registru cestovnog prometa?"

O prethodnim pitanjima

22 Najprije treba podsjetiti na to da kako bi sudu koji je uputio zahtjev dao koristan odgovor, Sud može uzeti u obzir odredbe prava Unije na koje se nacionalni sud koji je uputio zahtjev nije pozvao u tekstu svojih prethodnih pitanja, tako što će, osobito iz obrazloženja odluke kojom se upućuje prethodno pitanje, izvesti one elemente prava Unije koje je potrebno tumačiti uzimajući u obzir predmet spora (vidjeti u tom smislu presudu od 12. prosinca 1990., SARPP, C-241/89, EU:C:1990:459, t. 8., i od 27. lipnja 2017., Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania, C-74/16, EU:C:2017:496, t. 36.).

23 U ovom slučaju, kako bi se utvrdilo ulazi li situacija poput one o kojoj je riječ u glavnom postupku u područje primjene Uredbe br. 561/2006, treba ispitati ne samo jesu li ispunjeni uvjeti iz članka 2. stavka 1. točke (a) te uredbe, nego i jesu li uvjeti iz članka 3. točke (h) navedene uredbe ostali neispunjeni.

24 Stoga valja smatrati da svojim pitanjima, koja valja ispitati zajedno, sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 2. stavak 1. točku (a) Uredbe br. 561/2006, u vezi s člankom 3. točkom (h) te uredbe, tumačiti na način da pojam „cestovni prijevoz tereta", u smislu prvonavedene odredbe, obuhvaća cestovni prijevoz koji obavlja vozilo čija najveća dopuštena masa, u smislu članka 4. točke (m) te uredbe, prelazi 7,5 tona, uključujući i situaciju kada je ono prilagođeno kako bi služilo kao prostor ne samo za privremeni privatni boravak nego i za utovar tereta u nekomercijalne svrhe, uzimajući u obzir, ako je primjenjivo, teretni kapacitet tog vozila i kategoriju u koju je upisano u nacionalnom registru cestovnog prometa.

25 Iz članka 2. stavka 1. točke (a) i članka 4. točke (a) Uredbe br. 561/2006 proizlazi da se ona primjenjuje na cestovni prijevoz tereta, gdje najveća dopuštena masa vozila, uključujući prikolicu ili poluprikolicu, prelazi 3,5 tone.

26 Pojam „cestovni prijevoz” definiran je u članku 4. točki (a) te uredbe kao „vožnja koja se odvija u cijelosti ili djelomično cestom otvorenom za javnost punim ili praznim vozilom koje se koristi za prijevoz putnika ili tereta”. Pojam „najveća dopuštena masa” definiran je u članku 4. točki (m) navedene uredbe kao „najveća dopuštena operativna masa vozila pod punim opterećenjem”.

27 Tekst članka 2. stavka 1. točke (a) Uredbe br. 561/2006, u vezi s njezinim člankom 4. točkom (a), ne omogućava da se iz područja primjene navedene uredbe isključi nekomercijalni cestovni prijevoz tereta, s obzirom na to da se njime pojam „cestovni prijevoz” definira upućivanjem na „[svaku] vožnju”.

28 To doslovno tumačenje potkrijepljeno je kontekstom članka 2. stavka 1. točke (a) Uredbe br. 561/2006. Naime, članak 3. točka (h) te uredbe iz njezina područja primjene izričito isključuje cestovni prijevoz koji obavljaju vozila „s najvećom dopuštenom masom koja ne prelazi 7,5 tona, a koriste se za nekomercijalni prijevoz tereta”. Kao što to navodi nezavisni odvjetnik u točki 39. svojeg mišljenja, iz zajedničkog tumačenja te odredbe i članka 2. stavka 1. točke (a) navedene uredbe proizlazi da je nekomercijalni cestovni prijevoz tereta isključen iz područja primjene Uredbe br. 561/2006 samo ako najveća dopuštena masa predmetnog vozila ne prelazi 7,5 tona.

29 Suprotno tomu, kada najveća dopuštena masa vozila prelazi 7,5 tona, nekomercijalni cestovni prijevoz tereta ulazi u područje primjene Uredbe br. 561/2006 na temelju tih dviju odredbi i stoga se moraju poštovati pravila o vremenu vožnje, stankama i razdobljima odmora vozača koja su propisana navedenom uredbom, kao i obveze i zahtjevi u pogledu ugradnje, uporabe i provjere tahografa, koji proizlaze iz Uredbe br. 165/2014.

30 Okolnost da je, kao u glavnom predmetu, vozilo prilagođeno kako bi služilo kao prostor ne samo za privremeni privatni boravak, nego i za utovar tereta u nekomercijalne svrhe, ne može dovesti u pitanje utvrđenje iz prethodne točke.

31 Naime, što se tiče cestovnog prijevoza tereta, područje primjene Uredbe br. 561/2006 određeno je, kako na temelju članka 2. stavka 1. točke (a) tako i članka 3. točke (h) te uredbe, „najvećom dopuštenom masom” predmetnog vozila, a da u tu svrhu nisu relevantne prilagodbe poput one navedene u prethodnoj točki, teretni kapacitet tog vozila ili kategorija u koju je upisano u nacionalnom registru cestovnog prometa.

32 To je tumačenje potkrijepljeno i ciljevima Uredbe br. 561/2006, među kojima su poboljšanje cestovne sigurnosti i promicanje poboljšanih praksi nadzora i provedbe, od strane država članica, pravila navedenih u članku 1. te uredbe, u vezi s njezinom uvodnom izjavom 17. Naime, postizanje tih ciljeva bilo bi ugroženo ako bi vozila čija najveća dopuštena masa prelazi 7,5 tona mogla izbjeći obveze u području cestovne sigurnosti, koje su propisane navedenom uredbom, zbog toga što se koriste kao prostor za privremeni privatni boravak i za utovar tereta u nekomercijalne svrhe.

33 Valja dodati da moguće neugodnosti povezane s obvezama koje proizlaze iz okolnosti da je vozilo čija „najveća dopuštena masa”, u smislu članka 4. točke (m) Uredbe br. 561/2006, prelazi 7,5 tona obuhvaćeno tom uredbom, uključujući i situacije kada se ono koristi za nekomercijalni cestovni prijevoz tereta, nisu neproporcionalne cilju unapređenja cestovne sigurnosti. Naime, taj se cilj ne može ograničiti na komercijalni cestovni prijevoz tereta. Kao što to navodi nezavisni odvjetnik u točki 47. svojeg mišljenja, ako bi se iz područja primjene Uredbe br. 561/2006 isključio sav nekomercijalni prijevoz tereta, cilj da se poboljša cestovna sigurnost, koji je zakonodavac Unije htio ostvariti usvajanjem Uredbe br. 561/2006, bio bi doveden u pitanje.

34 Isto vrijedi za cilj promicanja, u skladu s člankom 1. Uredbe br. 561/2006, poboljšanih praksi nadzora i provedbe, od strane država članica, pravila utvrđenih tom uredbom i Uredbom br. 165/2014.

35 S obzirom na prethodno navedeno, na postavljena pitanja valja odgovoriti da članak 2. stavak 1. točku (a) Uredbe br. 561/2006, u vezi s člankom 3. točkom (h) te uredbe, treba tumačiti na način da pojam „cestovni prijevoz tereta", u smislu prvonavedene odredbe, obuhvaća cestovni prijevoz koji obavlja vozilo čija najveća dopuštena masa, u smislu članka 4. točke (m) navedene uredbe, prelazi 7,5 tona, uključujući i situaciju kada je ono prilagođeno kako bi služilo kao prostor ne samo za privremeni privatni boravak, nego i za utovar tereta u nekomercijalne svrhe, dok teretni kapacitet tog vozila i kategorija u koju je upisano u nacionalnom registru cestovnog prometa nemaju utjecaj u tom pogledu.

Troškovi

36 Budući da ovaj postupak ima značaj prethodnog pitanja za stranke glavnog postupka pred sudom koji je uputio zahtjev, na tom je sudu da odluči o troškovima postupka. Troškovi podnošenja očitovanja Sudu, koji nisu troškovi spomenutih stranaka, ne nadoknađuju se.

Slijedom navedenog, Sud (treće vijeće) odlučuje:

Članak 2. stavak 1. točku (a) Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet i o izmjeni uredbi Vijeća (EEZ) br. 3821/85 i (EZ) br. 2135/98 te o stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3820/85, kako je izmijenjena Uredbom (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. veljače 2014., u vezi s člankom 3. točkom (h) Uredbe br. 561/2006, kako je izmijenjena,

treba tumačiti na način da:

pojam „cestovni prijevoz tereta", u smislu te prve odredbe, obuhvaća cestovni prijevoz koji obavlja vozilo čija najveća dopuštena masa, u smislu članka 4. točke (m) Uredbe br. 561/2006, kako je izmijenjena, prelazi 7,5 tona, uključujući i situaciju kada je ono prilagođeno kako bi služilo kao prostor ne samo za privremeni privatni boravak, nego i za utovar tereta u nekomercijalne svrhe, dok teretni kapacitet tog vozila i kategorija u koju je upisano u nacionalnom registru cestovnog prometa nemaju utjecaj u tom pogledu.

Potpisi