Zbornik sudske prakse

MIŠLJENJE NEZAVISNOG ODVJETNIKA
NICHOLASA EMILIOUA
od 24. studenoga 2022. [1]

Predmet C-666/21

AI,
Åklagarmyndigheten

(zahtjev za prethodnu odluku koji je uputio Hovrätten för Nedre Norrland (Žalbeni sud regije Donji Norrland, Švedska))

„Zahtjev za prethodnu odluku – Promet – Usklađivanje određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet – Uredba (EZ) br. 561/2006 – Područje primjene – Članak 2. stavak 1. točka (a) – Pojam ‚cestovni prijevoz tereta' – Vozilo mješovite namjene – Vozilo koje ima i privremeni stambeni prostor i spremišni prostor za prijevoz skuterâ za snijeg – Nekomercijalni prijevoz tereta – Tahograf – Obveza podvrgavanja tahografa pregledu"

I. Uvod

1. Osoba AI – tužitelj u glavnom postupku – ljubitelj je skutera za snijeg kojeg je u Švedskoj zaustavila policija dok je putovao na natjecanje u skuterima za snijeg. Upravljao je vozilom mase veće od 17 tona koje je prilagođeno kako bi služilo kao privremeni stambeni prostor za njega i njegovu obitelj tijekom njihovih putovanja, a koje ima spremišni prostor dovoljno velik da u njega stanu barem dva skutera za snijeg.

2. Spor pred Hovrättenom för Nedre Norrland (Žalbeni sud regije Donji Norrland, Švedska) između osobe AI i Åklagarmyndighetena (Ured državnog odvjetnika, Švedska) u bitnome se odnosi na to je li osoba AI morala tahograf [2] kojim je njegovo vozilo bilo opremljeno podvrgnuti pregledu u skladu sa zahtjevima predviđenima u Uredbi (EU) br. 165/2014 [3]. Za davanje odgovora na to pitanje prvo je potrebno razjasniti ulazi li vozilo osobe AI u područje primjene Uredbe (EZ) br. 561/2006 [4], s obzirom na to da se razne obveze u vezi s tahografima koje su propisane Uredbom br. 165/2014, uključujući nužnost podvrgavanja takvih uređaja pregledu, primjenjuju samo na vozila obuhvaćena Uredbom br. 561/2006 [5].

1 Izvorni jezik: engleski

2 Tahograf je stroj u vozilu koji bilježi, među ostalim, brzinu, prijeđenu udaljenost i razdoblja mirovanja vozila, a koristi se za kontrolu, prije svega, vozačeva radnog vremena.

3 Uredba (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. veljače 2014. o tahografima u cestovnom prometu, stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3821/85 o tahografu u cestovnom prometu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 (SL 2014., L 60, str. 1.)

4 Uredba 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.)

5 Vidjeti članak 3. stavak 1. Uredbe br. 165/2014.

3. U tom kontekstu, sud koji je uputio zahtjev pita se je li vozilo osobe AI obuhvaćeno člankom 2. stavkom 1. točkom (a) Uredbe br. 561/2006, kojim se predviđa da se ta uredba primjenjuje, među ostalim, na „cestovni prijevoz […] tereta gdje najveća dopuštena masa vozila […] prelazi 3,5 tona". Konkretnije, od Suda se traži da pojasni, u bitnome, odnosi li se ta odredba na vozila koja su, poput vozila osobe AI, registrirana kao „vozila konstruirana i izrađena za prijevoz tereta koja imaju najveću masu veću od 12 tona", ali koja se koriste i kao stambeni prostor za vlasnika vozila i njegovu obitelj i za nekomercijalni prijevoz pokretnina (u ovom slučaju, skuterâ za snijeg).

4. Ukratko, zbog razloga koje ću iznijeti u nastavku smatram da je članak 2. stavak 1. točka (a) Uredbe br. 561/2006 primjenjiv na takva vozila.

II. Pravni okvir

A. Pravo Europske unije

1. Uredba br. 561/2006

5. U uvodnoj izjavi 17. Uredbe br. 561/2006 navedeno je:

„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 […]"

6. Svrha Uredbe br. 561/2006, kako je predviđeno njezinim člankom 1., jest utvrđivanje „pravila o vremenu vožnje, stankama i razdobljima odmora vozača koji obavljaju cestovni prijevoz [tereta] i putnika s ciljem usklađivanja uvjeta tržišnog natjecanja […] te s ciljem poboljšanja radnih uvjeta rada i sigurnosti cestovnog prometa", kao i „promicanje poboljšanih praksi nadzora i provedbe od strane država članica te poboljšanih radnih praksi u djelatnosti cestovnog prometa".

7. Prema članku 2. stavku 1. Uredbe br. 561/2006:

„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."

8. Članak 3. te uredbe u relevantnom dijelu propisuje:

„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;

[…]”

9. Članak 4. Uredbe br. 561/2006 propisuje:

„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;

[…]”

2. Uredba br. 165/2014

10. Članak 3. stavak 1. Uredbe br. 165/2014 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.”

11. Prema članku 23. stavku 1. Uredbe br. 165/2014:

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

B. Nacionalno pravo

12. Prema neobvezujućim pravnim smjernicama koje je izdao Transportstyrelsen (Švedska agencija za promet, Švedska), kamper može imati oblik registriranog putničkog automobila, kamiona ili autobusa. Iz tog je dokumenta jasno da Švedska agencija za promet smatra da se pravila o vremenima vožnje i razdobljima odmora predviđena Uredbom br. 561/2006 primjenjuju na sve kampere koji su registrirani kao putnički automobili, kamioni ili autobusi ako je njihova najveća dopuštena masa veća od 7,5 tona, neovisno o tome je li prijevoz „komercijalan” ili nije.

III. Činjenično stanje, nacionalni postupak i prethodna pitanja

13. Švedska je policija 4. travnja 2019. na javnoj cesti zaustavila osobu AI zbog prekoračenja dopuštene brzine na brzoj cesti. Policijskom provjerom utvrđeno je da tahograf kojim je vozilo osobe AI bilo opremljeno nije pregledan unutar roka propisanog člankom 23. stavkom 1. Uredbe br. 165/2014. On usto nije sadržavao tahografski disk. Osoba AI je navela da je u stražnjem dijelu svojeg vozila imala dva skutera za snijeg te da je putovala na natjecanje u skuterima za snijeg.

14. Prema navodu suda koji je uputio zahtjev, vozilo osobe AI upisano je u vägtrafikregistretu (Švedski registar cestovnog prometa, Švedska) kao kamion u kategoriji N3 Unijine klasifikacije vozila[6], u koju ulaze vozila konstruirana i izrađena za prijevoz tereta koja imaju najveću masu

[6] Vozila iz kategorije N3 Unijine klasifikacije vozila definirana su, u članku 4. stavku 1. točki (b) Uredbe (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustavâ, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, o izmjeni uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 te o stavljanju izvan snage Direktive 2007/46/EZ (SL 2018., L 151, str. 1.), kao „motorna vozila koja su konstruirana i izrađena prvenstveno za prijevoz [tereta] […] čija je najveća masa veća od 12 tona”.

veću od 12 tona. Vozilo ima mjesta za šest putnika. Visoko je 3,6 metara i dugačko 14,7 metara, a njegova prikazana masa iznosi 17,68 tona. Izvana nalikuje autobusu. Prednji (unutarnji) dio vozila sastoji se od stambenog prostora za osobu AI i njezinu obitelj (koji koriste kada putuju), dok je stražnji dio konstruiran kao spremišni prostor za prijevoz skuterâ za snijeg.

15. Sundsvalls tingsrätt (Okružni sud, Sundvall, Švedska) je odlukom od 7. rujna 2020. osudio osobu AI za prekršaj prekoračenja dopuštene brzine. Međutim, osoba AI je poslije oslobođena optužbe za povredu članka 9. stavka 6. Förordninga (2004:865) om kör–och vilotider samt färdskrivare, m.m. (Uredba o, među ostalim, vremenima vožnje, razdobljima odmora i tahografima itd.). Tom se odredbom predviđa izricanje novčane kazne vozačima koji namjerno ili nemarno koriste tahograf koji nije pregledan u skladu s člankom 23. stavkom 1. Uredbe (EU) br. 165/2014.

16. Osoba AI i Ured državnog odvjetnika oboje su podnijeli Hovrättenu för Nedre Norrland (Žalbeni sud regije Južni Norrland), to jest sudu koji je uputio zahtjev u ovom predmetu, žalbu protiv te odluke.

17. Ured državnog odvjetnika pred sudom koji je uputio zahtjev navodi da je osoba AI obvezna u svojem vozilu imati propisno pregledani tahograf zato što se njegovo vozilo koristi za prijevoz „tereta” u smislu članka 2. stavka 1. točke (a) Uredbe br. 561/2006. Osoba AI osporava taj navod te tvrdi da nema takvu obvezu jer se njezino vozilo ne koristi za komercijalni prijevoz tereta, već kao kamper za privatnu uporabu.

18. U tom kontekstu, sud koji je uputio zahtjev pita ima li činjenica da je glavna svrha vozila osobe AI pružanje privremenog stambenog prostora (za privatnu uporabu osobe AI) za posljedicu to da ono nije obuhvaćeno područjem primjene Uredbe br. 561/2006.

19. Taj sud u tom pogledu ističe da ništa u tekstu Uredbe br. 561/2006 ne sugerira da glavna svrha ili stvarna uporaba vozila izravno utječe na tumačenje članka 2. stavka 1. te uredbe, pod uvjetom da se vozilo može koristiti i za „cestovni prijevoz tereta”. Nadalje, iz uvodne izjave 6. Uredbe br. 561/2006 proizlazi da je područje primjene te uredbe definirano upućivanjem na „kategorije vozila”. Dakle, to znači da kategorija u koju je vozilo upisano u Švedskom registru cestovnog prometa može biti relevantna za pitanje je li članak 2. stavak 1. točka (a) Uredbe br. 561/2006 primjenjiv na to vozilo.

20. Unatoč tomu, sud koji je uputio zahtjev pita se je li činjenica da takvo vozilo ima „praktičnu mogućnost prijevoza tereta” dovoljna za primjenjivost te uredbe. Objašnjava da bi članak 2. stavak 1. točku (a) Uredbe br. 561/2006, ako bi za njegovu primjenjivost bilo dovoljno da vozilo može prevoziti „teret”, bilo teško tumačiti ikako drukčije nego na način da je, u praksi, najveća dopuštena masa vozila (to jest pitanje je li ona veća od 3,5 tona ili nije) ta koja određuje je li vozilo obuhvaćeno područjem primjene te uredbe.

21. Nadalje, nakon što je naveo da pojam „teret” nije definiran u Uredbi br. 561/2006, taj sud ističe da se, u svakodnevnom govoru, privatna oprema rijetko smatra „teretom”. Stoga se čini da izraz „cestovni prijevoz tereta” iz članka 2. stavka 1. točke (a) Uredbe br. 561/2006 sugerira da se ta uredba prije svega odnosi na komercijalni prijevoz povezan s obavljanjem gospodarske djelatnosti. Tom tumačenju u prilog ide navedena svrha te uredbe, a to je usklađivanje uvjeta tržišnog natjecanja u cestovnom sektoru te poboljšavanje uvjeta rada i sigurnosti cestovnog prometa.

22. Međutim, sud koji je uputio zahtjev ističe da članak 3. točke (h) i (i) Uredbe br. 561/2006 jasno pokazuje da se ta uredba može primjenjivati i na određena vozila koja se koriste za nekomercijalan prijevoz. Izraz „cestovni prijevoz tereta" stoga treba široko tumačiti. Tom tumačenju u prilog ide, među ostalim, definicija pojma „vozač" u članku 4. točki (c) Uredbe br. 561/2006, iz koje proizlazi da osoba, kako bi bila obuhvaćena tom definicijom, ne mora putovati vozilom u okviru svojih dužnosti.

23. S obzirom na navedeno, sud koji je uputio zahtjev odlučio je prekinuti postupak i Sudu uputiti sljedeća prethodna pitanja:

„1. Treba li izraz ‚cestovni prijevoz tereta' iz članka 2. stavka 1. točke (a) Uredbe (EZ) br. 561/2006 tumačiti na način da obuhvaća prijevoz vozilom čija ukupna masa prelazi 3,5 tona, a koje 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?"

24. Zahtjev za prethodnu odluku od 25. listopada 2021. zaprimljen je 5. studenoga 2021. Pisana očitovanja podnijela je samo Europska komisija. Rasprava nije održana.

IV. Analiza

25. Uredbom br. 561/2006 utvrđeno je više pravila o vremenima vožnje, stankama i razdobljima odmora vozača koji obavljaju cestovni prijevoz tereta i putnika. Kako bi se osiguralo poštovanje tih pravila, Uredbom br. 165/2014 propisan je niz obveza u pogledu homologacije, ugradnje, pregleda i korištenja uređaja, kao što je tahograf, namijenjenih bilježenju podataka o, među ostalim, aktivnosti vozača i prijeđenoj udaljenosti.

26. Područje primjene Uredbe br. 561/2006, koje je jednako području primjene Uredbe br. 165/2014[7], određeno je u njezinu članku 2. stavku 1., kojim se predviđa da se ta uredba primjenjuje na „cestovni prijevoz […] tereta gdje najveća dopuštena masa vozila, uključujući prikolicu ili poluprikolicu, prelazi 3,5 tona" (članak 2. stavak 1. točka (a)) te na „cestovni prijevoz […] putnika vozilima koja su konstruirana ili trajno prilagođena za prijevoz više od devet osoba uključujući vozača te su namijenjena za tu svrhu" (članak 2. stavak 1. točka (b)). Ovaj se predmet odnosi na prvu od tih dviju kategorija.

27. Sud koji je uputio zahtjev svojim se dvama pitanjima, koja ću zajedno analizirati, u biti pita primjenjuje li se članak 2. stavak 1. točka (a) Uredbe br. 561/2006 na vozilo mješovite namjene kao što je ono o kojem je riječ u ovom predmetu, koje se sastoji i od privremenog stambenog prostora za osobu AI i njezinu obitelj i od spremišnog prostora za prijevoz skutera za snijeg koji služe za zabavu, što bi značilo da vozač takvog vozila mora poštovati pravila te uredbe i Uredbe br. 165/2014 te da to vozilo mora biti opremljeno propisno pregledanim tahografom u skladu s potonjom uredbom.

28. U idućim ću odjeljcima obrazložiti zašto je to ovdje slučaj. Kao prvo, objasnit ću da činjenica da se takvim vozilom obavlja nekomercijalni prijevoz pokretnina (u ovom slučaju, skuterâ za snijeg) ne sprečava da se za to vozilo smatra da prevozi „teret" u smislu članka 2. stavka 1.

[7] Vidjeti točku 2. ovog mišljenja. Kako sam naveo u bilješci 5 ovog mišljenja, iz članka 3. stavka 1. Uredbe br. 165/2014 proizlazi da je područje primjene te uredbe jednako području primjene Uredbe br. 561/2006.

točke (a) Uredbe br. 561/2006 te da je stoga obuhvaćeno područjem primjene te uredbe (A). Kao drugo, utvrdit ću da činjenica da takvo vozilo osobe u njemu prvenstveno koriste kao stambeni prostor ne znači, ako su ispunjeni određeni kriteriji, da ono nije obuhvaćeno tom odredbom i područjem primjene Uredbe br. 561/2006 (B).

A. Može li vozilo kojim se obavlja nekomercijalni prijevoz tereta ulazati u područje primjene Uredbe br. 561/2006?

29. Da bi određena situacija ulazila u područje primjene Uredbe br. 561/2006, moraju biti ispunjena dva kumulativna uvjeta: kao prvo, prijevoz o kojem je riječ mora biti obuhvaćen ili člankom 2. stavkom 1. točkom (a) ili člankom 2. stavkom 1. točkom (b) te uredbe (pozitivni uvjet) i, kao drugo, ne smije podlijegati nijednom od isključenja predviđenih u članku 3. te uredbe (negativni uvjet)[8]. U toj su odredbi navedeni oblici prijevoza (u daljnjem tekstu: prijevoz) koji su, iako bi inače bili obuhvaćeni člankom 2. stavkom 1. točkom (a) ili člankom 2. stavkom 1. točkom (b) Uredbe br. 561/2006, izričito isključeni iz područja primjene pravila predviđenih tom uredbom i Uredbom br. 165/2014, zato što ih obavljaju vozila koja imaju određene posebne trajne značajke[9] i/ili služe namjeni[10] za koju se ne može reći da ugrožava ciljeve tih uredbi[11].

30. Stranke glavnog postupka ne osporavaju da osoba AI skutere za snijeg prevozi u svrhu zabave. Međutim, one se ne slažu oko toga znači li činjenica da se taj teret nekomercijalno prevozi da prijevoz koji obavlja osoba AI ne ispunjava pozitivni uvjet koji sam istaknuo u prethodnoj točki. Sud koji je uputio zahtjev u tom bi pogledu htio da Sud pojasni treba li pojam „cestovni prijevoz tereta" u smislu članka 2. stavka 1. točke (a) te uredbe tumačiti na način da se odnosi samo na pokretnine ili stvari koje se komercijalno prevoze. Potvrdan odgovor na to pitanje značio bi da ta odredba nije primjenjiva na prijevoz koji je obavljala osoba AI, koji bi bio isključen iz područja primjene Uredbe br. 561/2006 zbog svoje nekomercijalne naravi.

31. Smatram da bi takvo tumačenje članka 2. stavka 1. točke (a) Uredbe br. 561/2006 bilo pogrešno. Naime, očito je da se ta odredba ne odnosi samo na komercijalni „prijevoz tereta", već je primjenjiva i na prijevoz pokretnina ili stvari namijenjenih privatnoj, nekomercijalnoj uporabi (u ovom slučaju, hobiju osobe AI).

32. Na taj me zaključak navodi nekoliko razloga.

33. Kao prvo, iz teksta članka 2. stavka 1. točke (a) Uredbe br. 561/2006 jasno proizlazi da se tom odredbom ne zahtijeva da prijevoz, da bi bio njome obuhvaćen, mora biti profesionalne ili komercijalne naravi.

[8] Ističem da, u skladu s člankom 13. stavkom 1. Uredbe br. 561/2006, države članice mogu na svojem državnom području odobriti dodatne iznimke od općih pravila te uredbe koja se odnose na posade, vremena vožnje, stanke i razdoblja odmora (to jest od pravila sadržanih u člancima 5. do 9. te uredbe). Te se iznimke primjenjuju na prijevoz koji obavljaju određena vozila (različita od onih navedenih u članku 3.).

[9] Primjerice, „specijalizirana vozila" iz članka 3. točaka (e) i (f)

[10] Primjerice, vozila koja se koriste za prijevoz putnika na linijskim vožnjama na udaljenosti do 50 kilometara (članak 3. točka (a)) ili vozila koja se koriste u hitnim intervencijama ili operacijama spašavanja (članak 3. točka (d))

[11] U pogledu kombinacije obaju elemenata (trajne značajke i namjena), vidjeti članak 3. točku (h) Uredbe br. 561/2006, koji se primjenjuje na vozila čija najveća dopuštena masa ne prelazi 7,5 tona i koja se koriste za nekomercijalni prijevoz tereta.

34. Kao drugo, takav se zahtjev ne može izvesti iz izraza „teret” koji se koristi u toj odredbi. Točno je da taj izraz nije definiran u Uredbi br. 561/2006 [12] te da bismo, ako bismo pokušali utvrditi njegovo značenje i doseg, u skladu s ustaljenom sudskom praksom Suda [13], upućivanjem na njegov uobičajeni smisao u svakodnevnom jeziku, mogli smatrati da „teret” znači „stvari” koje se izrađuju ili proizvode radi prodaje (u okviru komercijalnih transakcija) [14].

35. Međutim, to utvrđenje mora se odvagnuti u odnosu na činjenicu da, u skladu s člankom 13. stavkom 1. te uredbe, države članice mogu odobriti (neobvezne) iznimke za prijevoz „materijala, opreme ili strojeva koje vozač koristi tijekom svog posla” (članak 13. stavak 1. točka (d) druga alineja) ili „opreme za cirkuse i zabavne parkove” (članak 13. stavak 1. točka (j)). Shodno tomu, takvi oblici prijevoza, koji se odnose na stvari koje se koriste u okviru profesionalne djelatnosti, ali koje nisu namijenjene prodaji, obuhvaćeni su člankom 2. stavkom 1. točkom (a) Uredbe br. 561/2006, osim ako su izričito isključeni zakonodavstvom država članica. Stoga je, prema mojemu mišljenju, očito da izraz „teret” iz te odredbe nije ograničen na „stvari” namijenjene prodaji.

36. Također, ne čini mi se da je taj izraz ograničen, u širem smislu, na „stvari” koje su povezane s komercijalnom transakcijom. Naime, on se u barem dvjema rečenicama Uredbe br. 561/2006 ne spominje u kontekstu komercijalne transakcije (već u kontekstu „nekomercijalnog prijevoza”) [15].

37. Dalje ističem da je u okviru jedne druge uredbe u području cestovnog prometa, to jest Uredbe 2018/858, izraz „[teret]” definiran [16] kao „prvenstveno bilo koja pomična stvar” [17]. Nadalje, Sud izraz „teret” obično široko tumači u svojoj sudskoj praksi [18], osobito kada tumači odredbe UFEU-a koje se odnose na slobodno kretanje robe [19]. U tom je kontekstu jasno naveo da nije relevantno prevozi li se teret radi prodaje ili radi privatne uporabe ili potrošnje [20].

38. Kao treće, smatram da kontekstualno tumačenje članka 2. stavka 1. točke (a) Uredbe br. 561/2006, s obzirom na njezin članak 3. i, osobito, članak 3. točku (h), koji u bitnome predviđa da se ta uredba ne primjenjuje na nekomercijalni prijevoz tereta koji obavljaju vozila čija je masa manja od 7,5 tona, potvrđuje da područje primjene prvonavedene odredbe nije ograničeno na „prijevoz tereta” komercijalne naravi.

[12] Osobito, ističem da izraz „teret” nije među pojmovima koji su definirani u članku 4. Uredbe br. 561/2006.

[13] Vidjeti, u tom pogledu, presudu od 3. listopada 2013., Lundberg (C-317/12, EU:C:2013:631, t. 18. i navedenu sudsku praksu).

[14] Vidjeti definiciju izraza „goods” u Collinsovu rječniku (https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/goods). Međutim, ističem da je u Cambridgeovu rječniku upotrijebljena šira definicija, koja obuhvaća ne samo „stvari namijenjene prodaji”, već i „stvari koje posjedujete” (https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/goods).

[15] Vidjeti članak 3. točke (h) i (i) Uredbe br. 561/2006.

[16] U točki 1.3. uvodnog dijela Priloga I. toj uredbi, koji je naslovljen „Opće definicije, kriteriji za kategorizaciju vozila, tipova vozila i tipova nadogradnje”.

[17] Moje isticanje

[18] Vidjeti presudu od 8. lipnja 2017., Medisanus (C-296/15, EU:C:2017:431, t. 53. i navedenu sudsku praksu).

[19] Vidjeti, primjerice, presudu od 10. prosinca 1968., Komisija/Italija (7/68, EU:C:1968:51).

[20] Vidjeti, u tom pogledu, presudu od 23. siječnja 2018., Buhagiar i dr. (C-267/16, EU:C:2018:26, t. 67. i navedenu sudsku praksu). Sud je u toj presudi pojasnio da iako „roba” za potrebe odredbi UFEU-a označava „proizvode kojima se vrijednost može izraziti u novcu i koji kao takvi mogu biti predmet komercijalnih transakcija” (moje isticanje), nije nužno da ih se koristi u komercijalne svrhe pa čak ni da su namijenjene takvoj uporabi.

39. Da budem precizan, dva kumulativna uvjeta moraju biti ispunjena da bi se na vozilo primjenjivalo isključenje sadržano u članku 3. točki (h) Uredbe br. 561/2006. Kao prvo, vozilo se mora koristiti za „nekomercijalni prijevoz tereta” [21] i, kao drugo, njegova najveća dopuštena masa ne smije prelaziti 7,5 tona. Očito, postojanje drugog uvjeta može značiti samo jedno: članak 2. stavak 1. točka (a) te uredbe zapravo se može primjenjivati na nekomercijalni prijevoz „tereta” ako najveća dopuštena masa dotičnog vozila prelazi navedeni iznos [22].

40. Prijevoz koji obavljaju vozila koja se koriste za nekomercijalni prijevoz tereta mogu podlijegati, kako sam sud koji je uputio zahtjev navodi, i jednom drugom isključenju, to jest onom predviđenom u članku 3. točki (i) Uredbe br. 561/2006, koje se odnosi na „komercijalna vozila koja imaju povijesni status u skladu sa zakonodavstvom države članice u kojoj se njima upravlja te se koriste za nekomercijalan prijevoz putnika ili tereta” [23]. Opet, granice su tog isključenja jasne. Čini se da je zakonodavac Unije, i u tom slučaju, činjenicu da vozilo obavlja nekomercijalni prijevoz smatrao nedovoljnom da bi takav prijevoz bio isključen iz područja primjene te uredbe te da mu je namjera stoga bila da članak 2. stavak 1. točka (a) te uredbe bude primjenjiv na nekomercijalni prijevoz tereta.

41. Sve u svemu, smatram da činjenica da članak 3. Uredbe br. 561/2006 sadržava ne samo jedno, već dva usko definirana isključenja povezana sa specifičnim primjerima nekomercijalnog prijevoza „tereta” svjedoči tomu da takav prijevoz nije sasvim isključen iz područja primjene te uredbe.

42. Prema mojemu mišljenju, drukčije tumačenje bilo bi contra legem. Naime, Sud je više puta utvrdio da članak 3. te uredbe nije moguće tumačiti na način da se njime proširuje njezine učinke preko onoga što je nužno za osiguranje zaštite interesa koje ima za cilj osigurati i da doseg isključenja navedenih u toj odredbi treba utvrditi uzimajući u obzir ciljeve te uredbe [24]. Da je zakonodavac Unije htio uvesti opće isključenje za sva vozila koja obavljaju nekomercijalni prijevoz tereta, člankom 3. točkama (h) i (i) te uredbe predviđena isključenja ne bi bila ograničena na posebne kategorije tereta koji se prevozi, već bi samo govorila o nekomercijalnom prijevozu tereta [25].

43. Iz toga slijedi, prema mojemu mišljenju, da se članak 2. stavak 1. točka (a) Uredbe br. 561/2006 načelno [26] primjenjuje na prijevoz „tereta” neovisno o tome je li navedeni prijevoz komercijalan ili nekomercijalan. Međutim, ako se teret nekomercijalno prevozi, tom su odredbom obuhvaćena samo vozila čija najveća dopuštena masa prelazi 7,5 tona jer su vozila čija je masa manja od tog iznosa isključena u skladu s člankom 3. točkom (h) te uredbe.

44. Tom tumačenju članka 2. stavka 1. točke (a) Uredbe br. 561/2006 u prilog idu ciljevi te uredbe.

[21] U zadnjoj pročišćenoj verziji Uredbe br. 561/2006 (kako je izmijenjena Uredbom (EU) 2020/1054 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. (SL 2020., L 249, str. 1.)), „nekomercijalni prijevoz” definiran je (u članku 4. točki (r)) kao „svaki cestovni prijevoz, osim prijevoza uz naknadu ili za vlastiti račun, za koji se ne prima izravna ili neizravna naknada i kojim vozač vozila ili druge osobe izravno ili neizravno ne ostvaruju prihod te koji nije povezan s profesionalnim ili komercijalnim aktivnostima”.

[22] Naravno, osim ako dotična situacija podliježe nekom drugom isključenju navedenom u članku 3. Uredbe br. 561/2006 (kao što je ono predviđeno člankom 3. točkom (i)) ili jednoj od iznimaka predviđenih u članku 13. stavku 1. te uredbe.

[23] Moje isticanje

[24] Vidjeti, u tom pogledu, presudu od 9. rujna 2021., Ministère public (izvanteritorijalne sankcije) (C-906/19, EU:C:2021:715, t. 33. i navedenu sudsku praksu).

[25] Vidjeti, po analogiji, presudu od 28. srpnja 2011., Seeger (C-554/09, EU:C:2011:523, t. 30.), koja se odnosi na tumačenje pojma „materijali” u smislu članka 13. stavka 1. točke (d) druge alineje Uredbe br. 561/2006 (koji je od tada izmijenjen).

[26] Osim ako, kao što je navedeno, prijevoz podliježe jednom od isključenja predviđenih u članku 3. Uredbe br. 561/2006 ili jednoj od iznimaka predviđenih u članku 13. te uredbe.

45. U tom pogledu podsjećam da Uredba br. 561/2006 ima tri cilja: uskladiti uvjete tržišnog natjecanja u cestovnom sektoru, poboljšati socijalne uvjete zaposlenika koji su njome obuhvaćeni i poboljšati opću cestovnu sigurnost (za sva vozila)[27]. Sud je već potvrdio da nekomercijalni prijevoz tereta ne utječe na tržišno natjecanje u sektoru cestovnog prijevoza kao i da se ne protivi ostvarenju cilja da se poboljšaju radni uvjeti u tom sektoru[28]. Međutim, slažem se s Komisijom da je zakonodavac Unije, prema svemu sudeći, zauzeo stajalište da takav prijevoz može biti opasan za cestovnu sigurnost, pogotovo kada najveća dopuštena masa dotičnog vozila prelazi 7,5 tona (ili kada vozilo, kao što je slučaj s onim osobe AI, ima čak više od 17 tona). U biti, Europski parlament je pri svojem prvom čitanju[29] Komisijina nacrta prijedloga za donošenje Uredbe br. 561/2006[30] naglasio da se „aspekt koji se tiče cestovne sigurnosti" [neslužbeni prijevod] ne može ograničiti, prema njegovu mišljenju, na komercijalni sektor te da se treba primjenjivati i na nekomercijalni prijevoz tereta.

46. Valja istaknuti i da je Sud u nizu presuda koje su se ticale tumačenja isključenja i iznimaka predviđenih Uredbom br. 561/2006 inzistirao na važnosti cilja da se poboljša opća cestovna sigurnost[31].

47. Prema mojemu mišljenju, ako bi se iz područja primjene Uredbe br. 561/2006 isključio sav nekomercijalni prijevoz, cilj da se poboljša cestovna sigurnost, koji je zakonodavac Unije htio ostvariti usvajanjem Uredbe br. 561/2006, bio bi doveden u pitanje[32]. Irelevantnom smatram činjenicu da ta vrsta prijevoza nije jednako česta kao ona koja se obavlja u okviru komercijalne aktivnosti[33]: osoba AI lako bi se mogla jedno jutro probuditi i odlučiti svoje vozilo mase veće od 17 tona voziti 20 sati bez stanke, što je mogućnost koja bi mogla imati znatne negativne učinke na opću cestovnu sigurnost (osobito zbog mase takvog vozila).

[27] Vidjeti uvodnu izjavu 17. i članak 1. Uredbe br. 561/2006. Vidjeti također presudu od 9. rujna 2021., Ministère public (izvanteritorijalne sankcije) (C-906/19, EU:C:2021:715, t. 29.). Kako sam naveo u svojem mišljenju u predmetu Pricoforest (C-13/21, EU:C:2022:188, bilješci 7), ta su tri cilja u određenoj mjeri međusobno povezana. Osiguravanjem izmjenjivanja vremenâ vožnje i razdoblja odmora, pravilima Uredbe br. 561/2006 štite se vozači i posade vozila koja se rabe u cestovnom prijevozu od štetnih učinaka prekomjernih i loše raspoređenih vremenâ vožnje. S obzirom na to da su umor i nedostatak odmora vozača takvih vozila prepoznati kao uzrok prometnih nesreća, tim se pravilima istodobno štiti cestovna sigurnost. U konačnici, s obzirom na to da radna praksa koja se temelji na nepropisnom iskorištavanju tih vozača i posada narušava tržišno natjecanje u sektoru prometa, tim se pravilima jamče jednaki uvjeti tržišnog natjecanja u tom pogledu.

[28] Vidjeti presudu od 3. listopada 2013., Lundberg (C-317/12, EU:C:2013:631, t. 35. i 36.).

[29] Vidjeti „Opravdanje" za Izmjenu 22 u „Zakonodavnoj rezoluciji Europskog parlamenta o prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet (COM(2001) 573 – C5-0485/2001 – 2001/0241(COD))" (dostupno ovdje: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-5-2002-0388_EN.html?redirect#_section2).

[30] Vidjeti Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet (COM (2001) 573 final).

[31] Vidjeti, primjerice, presudu od 9. rujna 2021., Ministère public (izvanteritorijalne sankcije) (C-906/19, EU:C:2021:715, t. 38.), koja se odnosi na tumačenje članka 3. točke (a) Uredbe br. 561/2006, i presudu od 13. ožujka 2014., A. Karuse (C-222/12, EU:C:2014:142, t. 40. do 42.), koja se odnosi na tumačenje članka 13. stavka 1. točke (h) te uredbe. Ističem da je Sud, u točki 42. potonje presude, izričito naveo da doseg članka 13. stavka 1. točke (h) treba biti „utvrđen s obzirom na ciljeve koji se nastoje postići [Uredbom br. 561/2006], uključujući cilj sigurnosti cestovnog prometa" (moje isticanje).

[32] Nadalje, isključenjima predviđenima u članku 3. točkama (h) i (i) te uredbe zapravo bi se priznalo područje primjene koje znatno nadilazi njihov izričit tekst.

[33] Osoba AI vjerojatno manje vremena provodi vozeći svoj kamion i dva skutera za snijeg nego što to čini profesionalni prijevoznik komercijalnog tereta namijenjenog prodaji koji svaki drugi dan u tjednu vozi od Stockholma (Švedska) do Göteborga (Švedska).

48. Smatram da je ta vrsta situacije zakonodavcu Unije bila u prvom planu kada je odlučio isključenje predviđeno člankom 3. točkom (h) Uredbe br. 561/2006 ograničiti na „nekomercijalni prijevoz tereta" koji obavljaju vozila čija najveća dopuštena masa ne prelazi 7,5 tona [34]. Stoga se slažem s Komisijom da bi se sustavno isključenje takvog prijevoza iz područja primjene te uredbe protivilo ostvarenju tog cilja.

49. Nadalje, mišljenja sam da presuda Suda u predmetu Lundberg [35] ne ide u prilog drukčijem tumačenju. Na prvi bi se pogled moglo smatrati da spor pred nacionalnim sudovima u tom predmetu nalikuje onom o kojem je riječ u glavnom postupku. Naime, kao i osoba AI, D. Lundberg bio je vlasnik i vozač vozila koji je koristio za prijevoz drugog motornog vozila, odnosno automobila za reli (u prikolici priključenoj na prvo vozilo). Bio je amaterski vozač relija koji se u svoje slobodno vrijeme utrkivao u relijima. Međutim, za razliku od osobe AI (čije vozilo ima više od 17 tona), ukupna masa vozila D. Lundberga i automobila za reli koji je on u tom vozilu prevozio nije prelazila 7,5 tona.

50. Prema mojemu mišljenju, upravo je taj specifični element, a ne puka činjenica da je D. Lundberg svoj automobil za reli prevozio u neprofesionalne i nekomercijalne svrhe, naveo Sud na zaključak da je taj prijevoz podlijegao isključenju predviđenom u članku 3. točki (h) Uredbe br. 561/2006 te da je stoga bio isključen iz područja primjene tog akta [36]. Nadalje, od Suda se u tom predmetu nije tražilo da protumači područje primjene članka 2. stavka 1. točke (a) Uredbe br. 561/2006, već samo područje primjene isključenja predviđenog člankom 3. točkom (h) te uredbe.

51. Stoga je, prema mojemu viđenju, potrebno odoljeti iskušenju da se rješenje koje je Sud upotrijebio u presudi Lundberg primijeni na činjenično stanje o kojem je riječ u glavnom postupku isključivo zato što i osoba AI prevozi teret za osobne potrebe [37]. U tom pogledu podsjećam da stranke glavnog postupka ne osporavaju činjenicu da najveća dopuštena masa vozila osobe AI prelazi 7,5 tona te da to vozilo kao takvo nije obuhvaćeno isključenjem predviđenim u članku 3. točki (h) Uredbe br. 561/2006.

52. S obzirom na navedeno, smatram očitim da članak 2. stavak 1. točka (a) Uredbe br. 561/2006 nije ograničen na komercijalni prijevoz tereta. Definicija u toj odredbi također obuhvaća – te se pravila te uredbe i Uredbe br. 165/2014 stoga primjenjuju na – prijevoz tereta u privatne, nekomercijalne svrhe, primjerice, u okviru nekog hobija, osim ako takav prijevoz podliježe izričitom isključenju predviđenom u članku 3. točki (h) Uredbe br. 561/2006 (ili bilo kojem drugom isključenju ili iznimci iz te uredbe).

[34] Prema pravilima koja su se prije primjenjivala, „vozila koja se koriste za nekomercijalni prijevoz tereta za osobnu uporabu" bila su isključena kao cjelina (vidjeti članak 4. točku 12. Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3820/85 od 20. prosinca 1985. o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet (SL 1985., L 370, str. 1.)). Međutim, zakonodavac Unije izričito je izmijenio to isključenje kada je donosio Uredbu br. 561/2006 te je predvidio dodatan uvjet da najveća dopuštena masa vozila ne smije prelaziti 7,5 tona.

[35] Presuda od 3. listopada 2013. (C-317/12, EU:C:2013:631) (u daljnjem tekstu: presuda Lundberg)

[36] Naime, iako je Sud u točki 32. te presude naveo da je svrha članka 3. točke (h) Uredbe br. 561/2006 „iz dosega [te] uredbe isključiti prijevoz tereta koji obavljaju pojedinci izvan profesionalne ili trgovačke djelatnosti", to je učinio tek nakon što je naglasio da se ta odredba primjenjuje samo na vozila čija najveća dopuštena masa ne prelazi 7,5 tona.

[37] Smatram da ujedno treba paziti na to da se neka od utvrđenja Suda u presudi Lundberg ne izvuku iz svojeg konteksta. Primjerice, točno je da je Sud istaknuo (u točki 28. te presude) da se odredbe Uredbe br. 561/2006 primjenjuju prije svega na profesionalne vozače, a ne na one koji voze u privatne svrhe. Međutim, nije naveo da se ta pravila primjenjuju isključivo na profesionalne vozače. Osim toga, toj točki neposredno prethodni rečenica u kojoj se podsjeća da je pojam „vozač" u članku 4. točki (c) te uredbe definiran na način da obuhvaća „svaku osobu koja upravlja vozilom čak i kratko vrijeme […]", iz čega je očito da se Uredba br. 561/2006, kako sam sud koji je uputio zahtjev ističe, ne primjenjuje samo na profesionalne vozače.

B. Slučaj u kojem vozilo ima mješovitu namjenu prijevoza „tereta” i privremenog stambenog prostora

53. Nakon što sam utvrdio da činjenica da se vozilom osobe AI prevozi teret (ovdje, skutere za snijeg) u nekomercijalne svrhe ne sprečava da ga se smatra vozilom koje prevozi „teret” u smislu članka 2. stavka 1. točke (a) Uredbe br. 561/2006, sada ću razmotriti znači li činjenica da to vozilo ima mješovitu namjenu, to jest da ga osoba AI i njegova obitelj koriste ne samo za prijevoz tereta nego i za privremeno stanovanje, da je ono isključeno iz područja primjene te uredbe. Objasnit ću da to nije slučaj.

54. Kako sam podsjetio u točki 26. ovog mišljenja, Uredba br. 561/2006 primjenjuje se na (i) „cestovni prijevoz […] tereta gdje najveća dopuštena masa vozila, uključujući prikolicu ili poluprikolicu, prelazi 3,5 tona” (članak 2. stavak 1. točka (a)), i (ii) „cestovni prijevoz […] putnika vozilima koja su konstruirana ili trajno prilagođena za prijevoz više od devet osoba uključujući vozača te su namijenjena za tu svrhu” (članak 2. stavak 1. točka (b)). Iz te odredbe logički slijedi da se ta uredba ne odnosi na cestovni prijevoz koji obavljaju (i) vozila koja prevoze teret, a kojima najveća dopuštena masa ne prelazi 3,5 tona, ili (ii) vozila koja prevoze putnike, a koja su konstruirana ili trajno prilagođena za prijevoz ne više od devet osoba (uključujući vozača).

55. Osoba AI pred sudom koji je uputio zahtjev u bitnome tvrdi da, povrh tih dviju kategorija „prijevoza” i onih koje podliježu isključenjima ili iznimkama predviđenima u Uredbi br. 561/2006 (kao što je isključenje predviđeno u članku 3. točki (h)), i drugi oblici prijevoza mogu biti izuzeti od primjene pravila te uredbe. Takav je slučaj, prema mišljenju osobe AI, s „prijevozom” koji obavljaju vozila koja su konstruirana ili trajno prilagođena prvenstveno za pružanje stambenog prostora, a ne samo za prijevoz tereta. Osoba AI navodi da takav prijevoz nije obuhvaćen člankom 2. stavkom 1. točkom (a) Uredbe br. 561/2006. Ona smatra da se ta uredba ne bi trebala primjenjivati na to vozilo (neovisno o tome što se ono koristi za „prijevoz tereta” te mu najveća dopuštena masa prelazi 7,5 tona) zato što prvenstveno služi kao privremeni stambeni prostor za nju i njezinu obitelj.

56. Komisija pak smatra da ništa u Uredbi br. 561/2006 ne upućuje na to da činjenica da se vozilo koristi ne samo za prijevoz tereta nego i, prvenstveno, kao privremeni stambeni prostor nužno znači da nije riječ o vozilu koje prevozi „teret” u smislu članka 2. stavka 1. točke (a) te uredbe.

57. U tom pogledu ističem, kao prvo, da dok članak 2. stavak 1. točka (b) Uredbe br. 561/2006 izričito zahtijeva da se utvrdi na koji je način vozilo konstruirano ili trajno prilagođeno (prije negoli se može zaključiti da takvo vozilo prevozi putnike u smislu te odredbe), to nije slučaj s člankom 2. stavkom 1. točkom (a) te uredbe.

58. Međutim, iz definicije „motornog vozila” sadržane u članku 4. točki (b) prvoj alineji Uredbe br. 561/2006 jasno proizlazi da se pravila te uredbe imaju primjenjivati na „svako vozilo na vlastiti pogon koje se […] obično koristi za prijevoz […] tereta” koje obavlja prijevoz koji ulazi u područje primjene članka 2. stavka 1. točke (a) te uredbe[38]. Nadalje, iz članka 4. točke (a) Uredbe br. 561/2006 proizlazi da vozilo ne mora biti „[puno]” (napunjeno).

59. Prema mojemu mišljenju, iz toga proizlazi da nije nužno da vozilo, da bi određeni oblik prijevoza bio obuhvaćen člankom 2. stavkom 1. točkom (a) Uredbe br. 561/2006 i podlijegao pravilima te uredbe, u danom trenutku doista prevozi teret. Nije nužno ni da se takvo vozilo,

[38] Moje isticanje

kako osoba AI ističe pred sudom koji je uputio zahtjev, prvenstveno koristi za prijevoz tereta. Dovoljno je da se vozilo „obično koristi za prijevoz tereta”[39]. Stoga, prema mojemu shvaćanju, vozilo mora imati trajna (a ne tek privremena) obilježja koja upućuju na to da se „obično koristi za prijevoz tereta”. Smatram da te elemente treba ocjenjivati s obzirom na način na koji je vozilo konstruirano odnosno trajno prilagođeno analogno zahtjevu utvrđenom u članku 2. stavku 1. točki (b) te uredbe[40].

60. Kao drugo, čini mi se da razlikovanje u članku 2. stavku 1. Uredbe br. 561/2006 između „prijevoza […] tereta” (članak 2. stavak 1. točka (a)) i „prijevoza […] putnika” (članak 2. stavak 1. točka (b)) odgovara (barem donekle) razlikovanju u drugim aktima Unije koji se odnose na cestovni promet, a osobito u Uredbi br. 2018/858 (koja predviđa administrativne odredbe i tehničke zahtjeve u pogledu homologacije tipa i stavljanja na tržište svih novih vozila)[41]. Naime, prema članku 4. te uredbe, motorna vozila koja su „konstruirana i izrađena prvenstveno za prijevoz putnika i njihove prtljage”[42] ulaze u jednu kategoriju (kategoriju M), dok motorna vozila koja su „konstruirana i izrađena prvenstveno za prijevoz [tereta]”[43] ulaze u drugu kategoriju (kategoriju N).

61. „Motorno vozilo za stanovanje ili kampiranje” definirano je, u točki 5.1. dijela A. Priloga I. Uredbi 2018/858[44], kao vozilo kategorije M s odjeljkom za stanovanje. Taj odjeljak mora sadržavati barem sljedeću opremu: (a) stol i stolice; (b) prostor za spavanje, koji može biti izveden iz sjedala; (c) opremu za kuhanje; (d) spremište. Iz činjenice da se „motorna vozila za stanovanje ili kampiranje” nalaze u kategoriji M Uredbe 2018/858 proizlazi da ih se, u okviru te uredbe, smatra vozilima koja su „konstruirana i izrađena prvenstveno za prijevoz putnika i njihove prtljage”, a ne tereta. Činjenica da imaju spremište ne znači da ne mogu ulaziti u tu kategoriju, pod uvjetom da je takvo spremište integrirano i fiksno učvršćeno u odjeljak za stanovanje[45].

62. S obzirom na ta utvrđenja, sasvim mogu prihvatiti da se, za potrebe Uredbe br. 561/2006, za „motorna vozila za stanovanje ili kampiranje” koja imaju značajke navedene u točki 61. ovog mišljenja načelno mora smatrati, baš kao što je to slučaj za potrebe Uredbe 2018/858, da se koriste za prijevoz putnika, a ne tereta, te da su stoga obuhvaćena područjem primjene tog akta ako ispunjavaju kriterije iz članka 2. stavka 1. točke (b) (to jest, ako su konstruirana ili trajno prilagođena za prijevoz više od devet osoba uključujući vozača te su namijenjena za tu svrhu).

63. S obzirom na to pojašnjenje, htio bih istaknuti da se glavni postupak odnosi na posebnu vrstu vozila: vozilo koje izvana nalikuje autobusu te ima mješovitu namjenu jer sadržava stambeni prostor i spremišni prostor dovoljno velik da osoba AI uskladišti barem dva skutera za snijeg.

[39] Moje isticanje

[40] Vidjeti točku 57.

[41] Naravno, različite uredbe načelno se mora autonomno tumačiti. Međutim, smatram očitim da je zakonodavac Unije htio vozila slično kvalificirati u Uredbi br. 561/2006 i Uredbi 2018/858 (to jest, razlikovati ona koja prevoze teret/robu od onih koja prevoze putnike).

[42] Moje isticanje

[43] Moje isticanje

[44] Prilog I. naslovljen je „Opće definicije, kriteriji za kategorizaciju vozila, tipova vozila i tipova nadogradnje”. Dio A. tog priloga naslovljen je „Kriteriji za kategorizaciju vozila”. U točki 5. dijela A. opisani su kriteriji za „Vozila posebne namjene” kao što su motorna vozila za stanovanje ili kampiranje.

[45] Naime, minimalna oprema (uključujući spremište) „motornog vozila za stanovanje ili kampiranje” mora, u skladu s točkom 5.1. dijela A. Priloga I. Uredbi 2018/858, biti „fiksno učvršćena u odjeljak za stanovanje” (iako stol može biti takav da ga je lako pomicati).

64. Na temelju spisa predmeta i informacija koje je sud koji je uputio zahtjev pružio u tom zahtjevu zaključujem da spremišni prostor vozila osobe AI nije integriran u njegov stambeni prostor, već je od njega odvojen [46]. Nadalje, ne čini se da je konstruiran tako da služi samo spremanju „prtljage" putnikâ vozila (za razliku od prtljažnika autobusa ili krovne kutije motornog vozila). Naposljetku, čini mi se da je takav spremišni prostor trajno obilježje vozila osobe AI. Za razliku od nosača za bicikle ili krovne kutije, nije ga moguće lako ukloniti.

65. Mora li se i u takvoj situaciji smatrati da vozilo prevozi putnike i njihovu prtljagu? Mislim da ne [47]. Mora li se smatrati da „obično" prevozi „teret" te da stoga ulazi u područje primjene članka 2. stavka 1. točke (a) Uredbe br. 561/2006? Prema mojemu mišljenju, da.

66. Naime, mišljenja sam da se vozilo mješovite namjene kao što je vozilo osobe AI, koje se sastoji i od stambenog i od spremišnog prostora, mora smatrati vozilom koje „obično" prevozi „teret" u smislu Uredbe br. 561/2006 te stoga obuhvaćenim područjem primjene te uredbe, neovisno o tome ispunjava li uvjete potrebne da bi činilo „motorno vozilo za stanovanje ili kampiranje" u smislu Uredbe 2018/858, ako je spremišni prostor takvog vozila (i) odvojen ili na drugi način fizički razlučiv od stambenog prostora (umjesto da je s njim integriran), (ii) prema svemu sudeći nije konstruiran za spremanje prtljage putnikâ vozila te (iii) čini trajno obilježje vozila, u smislu da je vozilo konstruirano ili trajno prilagođeno da sadržava takav prostor.

67. Čini mi se da taj trodijelni test, čija je primjena u pojedinačnim slučajevima zadaća nacionalnih sudova, pruža poželjne rezultate u velikoj većini slučajeva.

68. Kao prvo, on osigurava, s jedne strane, da profesionalni vozač kamiona koji je prilagodio kabinu vozila tako da trajno sadržava salon i prostor za spavanje podliježe pravilima Uredbe br. 561/2006 (bilo zato što stambeni prostor ne ispunjava sve zahtjeve iz Uredbe 2018/858 da bi ga se smatralo „motornim vozilom za stanovanje ili kampiranje" ili zato što, u svakom slučaju, spremišni prostor ispunjava tri prethodno navedena zahtjeva).

69. S druge strane, on usto navodi na zaključak da se motorno vozilo za stanovanje ili kampiranje neće smatrati vozilom koje prevozi „teret", u smislu članka 2. stavka 1. točke (a) Uredbe br. 506/2006, na temelju puke činjenice što ormarići njegova stambenog prostora sadržavaju tanjure, šalice i drugi pribor ili predmete koje se obično može naći u „domu" ili zato što takvo vozilo ima bunker ili spremišni prostor koji je prema svemu sudeći konstruiran samo za prijevoz prtljage putnikâ ili ima odvojivi nosač za bicikle ili krovnu kutiju koja je na njega pričvršćena.

70. Kao drugo, test opisan u točki 66. pruža prikladno rješenje (ili barem sprečava apsurdne rezultate) u složenijim, manje jasnim situacijama. Za ilustraciju toga poslužit ću se trima (hipotetskim) primjerima.

71. Prvi primjer: uzmimo amaterskog surfera koji ima kombi mase veće od 7,5 tona s kapacitetom za prijevoz više od 50 daski za surfanje kako za svoje privatne potrebe tako i za potrebe svojih prijatelja te u njemu ujedno drži madrac na kojem povremeno spava. Prevozi li surfer „teret"? Da,

[46] Vidjeti točku 14. ovog mišljenja. Iz informacija sadržanih u spisu predmeta čini se da je vozilo osobe AI načinjeno od dvaju zasebnih dijelova. Prednji (unutarnji) dio vozila sastoji se od stambenog prostora za osobu AI i njezinu obitelj (koji oni koriste kada putuju), dok je stražnji dio konstruiran kao spremišni prostor u kojem osoba AI prevozi skutere za snijeg za sebe i svoju obitelj. U svakom slučaju, ne vidim kako je dva skutera za snijeg moguće integrirati u stambeni prostor vozila osobe AI (s obzirom na njihovu veličinu).

[47] Ako bi se za vozilo kao što je vozilo osobe AI i dalje smatralo da se koristi za prijevoz putnika i njihove prtljage, tada bi takvo vozilo bilo isključeno iz područja primjene Uredbe br. 561/2006. Doista, uvjet naveden u članku 2. stavku 1. točki (b) te uredbe ne bi bio ispunjen jer se, na temelju informacija dostavljenih u spisu predmeta, ne čini da je konstruiran ili trajno prilagođen za potrebe prijevoza više od devet osoba, uključujući vozača.

zato što njegovo vozilo nema sve značajke navedene u Uredbi 2018/858 da bi ga se smatralo „motornim vozilom za stanovanje ili kampiranje" i, stoga, vozilom koje je konstruirano ili trajno prilagođeno za prijevoz „putnika i njihove prtljage" te zato što je, u svakom slučaju, konstruirano ili trajno prilagođeno na način da sadržava jasno prepoznatljiv spremišni prostor koji se ne čini konstruiranim samo za prijevoz njegove prtljage. Drugim riječima, amaterski surfer nalazi se u situaciji jednakoj situaciji profesionalnog vozača kamiona opisanoj u točki 68. ovog mišljenja.

72. Drugi primjer: što ako surfer ima pravo „motorno vozilo za stanovanje ili kampiranje" te daske za surfanje svojih prijatelja ili svoje obitelji prevozi u spremišnom prostoru koji nije veći od bunkera konstruiranog za prijevoz prtljage? Surfer u tom slučaju ne prevozi „teret". On je u istoj situaciji kao vozač „klasičnog" motornog vozila za stanovanje ili kampiranje iz točke 69. ovog mišljenja.

73. Treći primjer (ovdje stvari postaju složenije): što ako bi iste daske za surfanje (ili pak skuteri za snijeg osobe AI) bile smještene u veoma velikoj [48] prikolici priključenoj na stražnji dio motornog vozila za stanovanje ili kampiranje? Bi li činjenica da se prikolica može odvojiti od motornog vozila za stanovanje ili kampiranje onemogućavala da se za to vozilo smatra da prevozi teret? Mislim da ne. Naime, za potrebe Uredbe br. 561/2006, „vozilo" može biti načinjeno od kombinacije vozila [49]. Prikolicu priključenu na motorno vozilo za stanovanje ili kampiranje stoga bi se smatralo jedinstvenim „vozilom". Prema mojemu mišljenju, trajna obilježja prikolice (kao što je činjenica da je konstruirana ili trajno prilagođena kao spremišni prostor) mogla bi se pripisati „vozilu" kao cjelini [50].

74. Kako sam to već naveo u točki 59. ovog mišljenja, važno je imati na umu da nije potrebno, kako bi određeni prijevoz ulazio u područje primjene članka 2. stavka 1. točke (a) Uredbe br. 561/2006, da se vozilo koje obavlja taj prijevoz prvenstveno koristi za prijevoz tereta (kako zahtijeva Uredba 2018/858). Dovoljno je da se vozilo „obično" [51] koristi za prijevoz tereta.

75. Prema mojemu mišljenju, za vozilo mješovite namjene mora se smatrati da se „obično" koristi za prijevoz tereta ako je (i) konstruirano ili trajno prilagođeno da sadržava spremišni prostor koji je (ii) jasno prepoznatljiv [52] te (iii) prema svemu sudeći nije konstruiran samo za prijevoz prtljage putnikâ. Ako su te značajke prisutne, nema potrebe razmatrati je li prijevoz tereta nadređen prijevozu putnika [53]. Vozač mora, prema mojemu mišljenju, podlijegati pravilima Uredbe br. 561/2006 o vremenima vožnje, stankama i razdobljima odmora te obvezi posjedovanja propisno pregledanog tahografa, pod uvjetom da najveća dopuštena masa vozila prelazi 3,5 tona (za komercijalni prijevoz tereta) ili 7,5 tona (za nekomercijalni prijevoz tereta) [54].

[48] Uvijek je moguće tvrditi da, ako prikolica nije veća od bunkera prosječnog automobila, nije riječ o „prijevozu tereta".

[49] Vidjeti članak 4. točku (b) Uredbe br. 561/2006.

[50] Smatram da to prikolice razlikuje od nosača bicikala, krovnih kutija ili drugih isključivo pomoćnih elemenata koji ne utječu na kvalifikaciju vozila.

[51] Moje isticanje

[52] Kako sam naveo u točki 66. ovog mišljenja, kada je riječ o vozilima koja sadržavaju stambeni prostor, spremišni prostor mora biti odvojen ili fizički razlučiv od takvog stambenog prostora.

[53] Primjerice, procjenom koristi li se veći dio vozila za prijevoz putnika nego li za prijevoz tereta ili se vozilo češće koristi za prijevoz putnika nego za prijevoz tereta.

[54] Prema članku 2. stavku 1. točki (a) Uredbe br. 561/2006, u vezi s člankom 3. točkom (h) te uredbe. Pitanje je li vozilo konstruirano ili trajno prilagođeno za prijevoz više od devet osoba uključujući vozača (članak 2. stavak 1. točka (b) Uredbe br. 561/2006) postat će irelevantno.

76. Taj mi se pristup čini dosljednim definiciji prema kojoj engleski pojam „[teret]” obuhvaća sve opipljive stvari, a ne samo one koje su namijenjene prodaji ili uporabi u okviru komercijalne transakcije, čiju sam primjenu Sudu predložio u prethodnom odjeljku [55]. On je u skladu s ciljem poboljšanja opće cestovne sigurnosti koji je zakonodavac Unije htio ostvariti Uredbom br. 561/2006 [56]. Naime, njome se osigurava da teška vozila za koja je zakonodavac Unije smatrao da su opasna za opću cestovnu sigurnost budu obuhvaćena tom uredbom te da ne mogu izbjeći njome propisane obveze zbog puke činjenice da djelomično služe kao motorna vozila za stanovanje ili kampiranje.

77. Ovdje bih htio dodati da je, prema mojemu mišljenju, kategorija Unijine klasifikacije vozila u koju je vozilo upisano u nacionalnom registru cestovnog prometa indikativna, ali ne i presudna. I dalje je potrebno ocijeniti koristi li se vozilo „obično” za prijevoz tereta te jesu li ispunjeni kriteriji koje sam prethodno izložio. Sud koji je uputio zahtjev u tom zahtjevu navodi da je vozilo osobe AI upisano u kategoriju N3 Uredbe 2018/858, koja obuhvaća „motorna vozila koja su konstruirana i izrađena prvenstveno za prijevoz [tereta]”, a čija najveća masa prelazi 12 tona. Prema mojemu mišljenju, činjenica da je vozilo upisano u tu kategoriju može sugerirati da se „obično” koristi za prijevoz tereta [57]. Međutim, ona ne može imati presudnu ulogu u ocjeni koju provode nacionalni sudovi. Da je to bila namjera zakonodavca Unije, on bi u Uredbi br. 561/2006 jednostavno uputio na te kategorije [58].

78. Za kraj bih htio nešto reći o praktičnim posljedicama rješenja koje predlažem. Ono nipošto ne znači da sva vozila mješovite namjene poput onog o kojem je riječ u ovom predmetu, koja imaju i stambeni prostor i spremišni prostor za nekomercijalni prijevoz tereta, moraju biti opremljena tahografom ili da njihov vozač mora poštovati pravila Uredbe br. 561/2006 koja se odnose na vremena vožnje, stanke i razdoblja odmora.

79. Naime, kako sam prethodno naveo, vozači takvih vozila podlijegali bi članku 2. stavku 1. točki (a) Uredbe br. 561/2006 te bi bili obvezni poštovati pravila te uredbe i Uredbe br. 165/2014 (uključujući obvezu posjedovanja propisno pregledanog tahografa) kada se za njihovo vozilo može reći da se „obično” koristi za prijevoz tereta i kada najveća dopuštena masa tog vozila prelazi 7,5 tona. Znatan broj kampera, kombija za kampiranje i sličnih vozila mješovite namjene ne bi dosezao taj prag. Prijevoz koji ta vozila obavljaju stoga bi bio, potpuno i jednostavno, isključen iz područja primjene Uredbe br. 561/2006 [59].

[55] Naime, prema rješenju koje predlažem, tanjure, vilice ili pokrivače u motornom vozilu za stanovanje ili kampiranje moglo bi se smatrati „teretom”. Međutim, za vozilo kao cjelinu i dalje bi se moglo smatrati da „prevozi putnike” u smislu članka 2. stavka 1. točke (b) Uredbe br. 561/2006 te se, već zbog tog razloga, ne bi moglo smatrati da se ono „obično” koristi za prijevoz tereta u smislu članka 2. stavka 1. točke (a) te uredbe.

[56] Vidjeti točke 45. do 48. ovog mišljenja.

[57] Međutim, ističem da se zakonodavac Unije u Uredbi 2018/858 odlučio za nešto drukčiji test negoli u Uredbi br. 561/2006, s obzirom na to da je propisao da se vozilo mora „prvenstveno” (a ne „obično”) koristiti za prijevoz tereta.

[58] Naime, kategorije vozila određene u Uredbi 2018/858 postojale su i prije donošenja te uredbe (vidjeti Prilog II. Direktivi 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 5. rujna 2007. o uspostavi okvira za homologaciju motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (Okvirna direktiva) (SL 2007., L 263, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 13., svezak 35., str. 103.) i, još raniju, Direktivu Vijeća 70/156/EEZ od 6. veljače 1970. o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na homologaciju tipa motornih vozila i njihovih prikolica (SL 1970., L 42, str. 1.)).

[59] Da budem sasvim jasan, osoba AI ne bi bila obvezna poštovati pravila koja se odnose na vremena vožnje, stanke i razdoblja odmora, kao ni obvezu da u svojem vozilu ima propisno pregledani tahograf, ako sud koji je uputio zahtjev utvrdi da najveća dopuštena masa njegova vozila ne prelazi 7,5 tona.

V. Zaključak

80. S obzirom na navedeno, predlažem da Sud na prethodna pitanja koja je uputio Hovrätten för Nedre Norrland (Žalbeni sud regije Južni Norrland, Švedska) odgovori na sljedeći način:

1. 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, u vezi s člankom 4. točkom (b) prvom alinejom i člankom 3. te uredbe:

   treba tumačiti na način da se njime zahtijeva da se vozilo koje obavlja prijevoz „obično" koristi za prijevoz tereta. Kategorija nacionalnog registra cestovnog prometa u koje je vozilo upisano nije presudna u tom pogledu. Činjenica da se teret prevozi u nekomercijalne, a ne u komercijalne, svrhe ne znači da taj prijevoz ne može biti obuhvaćen tom odredbom i područjem primjene te uredbe.

2. Članak 2. stavak 1. točku (a) Uredbe br. 561/2006, u vezi s člankom 4. točkom (b) prvom alinejom:

   treba tumačiti na način da će se za vozilo mješovite namjene, uključujući i stambeni prostor za osobe koje se u njemu nalaze i prostor za skladištenje u svrhu prijevoza tereta, smatrati da se „obično" koristi za prijevoz tereta i stoga će biti obuhvaćeno člankom 2. stavkom 1. točkom (a) Uredbe br. 561/2006 ako je spremišni prostor takvog vozila (i.) odvojen ili na drugi način fizički razlučiv od stambenog prostora (umjesto da je s njim integriran), (ii.) prema svemu sudeći nije konstruiran samo za spremanje prtljage osoba koja se nalaze u vozilu te (iii.) čini trajno obilježje vozila, u smislu da je vozilo konstruirano ili trajno prilagođeno da sadržava takav prostor.