



Kancelaria Prawna Viggen sp.j.
Mariusz Miąsko, Małgorzata Miąsko
ul. Częstochowska 6, 32-085 Modlnica
tel.12 637-24-57 ; fax 12 637-24-57
tel. kom. +48 504-086-084
biuro@viggen.pl

OP/225/2014/BG

Fakultatywne wyłączenie źródeł prawa pracy z zakresu obowiązku stosowania okresów prowadzenia, przerw i odpoczynków, a także obowiązku dokumentowania aktywności za pomocą tachografów

O ile nie zagraża to osiągnięciu celów określonych w art.1, każde Państwo Członkowskie może wprowadzić wyjątki od przepisów art. 5–9 i uzależnić te wyjątki od spełnienia indywidualnych warunków na swoim terytorium lub, w porozumieniu z zainteresowanymi Państwami, na terytorium innego Państwa Członkowskiego, mające zastosowanie do następujących przewozów wykonywanych:

a) pojazdami będącymi własnością organów publicznych, lub wynajmowanymi przez nie bez kierowcy, w celu wykonywania przewozów drogowych, które nie stanowią konkurencji dla prywatnych przedsiębiorstw transportowych;

b) pojazdami używanymi lub wynajmowanymi bez kierowcy przez przedsiębiorstwa rolnicze, ogrodnicze, leśne, gospodarstwa rolne lub rybackie do przewozu rzeczy w ramach własnej działalności gospodarczej w promieniu do 100 km od bazy przedsiębiorstwa;

c) ciągnikami rolniczymi i leśnymi używanymi w działalności rolniczej lub leśnej, w promieniu do 100 km od bazy przedsiębiorstwa, które jest właścicielem lub użytkownikiem takiego pojazdu;

d) pojazdami lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 tony, używanymi:

– przez operatorów świadczących usługi powszechne określone w art. 2 ust. 13 dyrektywy 97/67/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 grudnia 1997 r. w sprawie wspólnych zasad rozwoju rynku wewnętrznego usług pocztowych Wspólnoty oraz poprawy jakości usług (1) do dostarczania przesyłek w ramach usług powszechnych, lub

– do przewozu materiałów, sprzętu lub urządzeń do użytku kierowcy w trakcie pracy.

Pojazdy takie są używane wyłącznie w promieniu 50 km od bazy przedsiębiorstwa oraz pod warunkiem że

prowadzenie takich pojazdów nie stanowi głównego zajęcia kierowcy;

e) pojazdami poruszającymi się wyłącznie po wyspach o powierzchni nieprzekraczającej 2 300 km² w strefach, które nie są połączone z resztą terytorium kraju mostem, brodem, lub tunelem przeznaczonym dla pojazdów silnikowych;

f) pojazdami używanymi do przewozu rzeczy w promieniu 50 km od bazy przedsiębiorstwa, z napędem na gaz ziemny lub ciekły lub z napędem elektrycznym, o dopuszczalnej masie całkowitej, wraz przyczepami lub naczepami, nieprzekraczającej 7,5 tony;

g) pojazdami używanymi do nauki jazdy i egzaminów w celu uzyskania prawa jazdy lub świadectwa kwalifikacji zawodowych, pod warunkiem że nie używa się ich do zarobkowego przewozu rzeczy lub osób;

h) pojazdami używanymi w związku z odprowadzaniem ścieków, ochroną przeciwpowodziową, konserwacją urządzeń zaopatrujących w wodę, gaz i elektryczność, utrzymaniem i kontrolą dróg, zbieraniem odpadów z gospodarstw domowych i ich wywozem, usługami telegraficznymi i telefonicznymi, nadawaniem programów radiowych i telewizyjnych oraz wykrywaniem nadajników lub odbiorników radiowych lub telewizyjnych; i) pojazdami wyposażonymi w 10 do 17 miejsc siedzących, używanymi wyłącznie do niezarobkowego przewozu osób;

j) specjalistycznymi pojazdami do przewozu wyposażenia cyrków i wesołych miasteczek;

k) specjalnie wyposażonymi pojazdami szczególnego zastosowania, które w podstawowym zakresie służą celom edukacyjnym w czasie postoju;

l) pojazdami używanymi do odbioru mleka z gospodarstw rolnych oraz odwożenia do nich pojemników na mleko lub produktów mlecznych przeznaczonych na pasze zwierzęce;

m) specjalistycznymi pojazdami do przewozu pieniędzy oraz/lub przedmiotów wartościowych;

n) pojazdami używanymi do przewozu odpadów lub tusz zwierzęcych nieprzeznaczonych do spożycia przez ludzi;

o) pojazdami używanymi wyłącznie na drogach wewnątrz obiektów, takich jak porty, obszary międzyportowe oraz terminale kolejowe;

p) pojazdami wykorzystywanymi do przewozu żywych zwierząt z gospodarstw na miejscowe targowiska i z powrotem lub z targowisk do miejscowych rzeźni w promieniu do 50 km.

2. Państwa Członkowskie poinformują Komisję o wyjątkach wprowadzonych zgodnie z ust. 1, a Komisja poinformuje o nich pozostałe Państwa Członkowskie. L 102/8 PL Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej 11.4.2006 (1) Dz.U. L 15 z 21.1.1998, str. 14. Dyrektywa ostatnio zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 1882/2003 (Dz.U. L 284 z 31.10.2003, str. 1).

3. O ile nie zagraża to osiągnięciu celów określonych w art. 1 oraz przy zapewnieniu odpowiedniej ochrony kierowców, Państwo Członkowskie może, po zatwierdzeniu przez Komisję, wprowadzić na swoim własnym terytorium mniej znaczące wyjątki od przepisów niniejszego rozporządzenia dla pojazdów używanych na wyznaczonych obszarach o gęstości zaludnienia poniżej 5 osób/km², w następujących przypadkach:

– **regularnych krajowych przewozów osób, których rozkłady zostały zatwierdzone przez władze (w tym przypadku możliwe jest dopuszczenie wyjątków odnoszących się do przerw), oraz – krajowych przewozów drogowych na potrzeby własne lub o charakterze zarobkowym, które nie mają wpływu na jednolity rynek oraz są potrzebne do utrzymania pewnych sektorów gospodarki na danym terytorium oraz gdy wyjątki od przepisów niniejszego rozporządzenia ograniczają promień działania do 100 km. Przewóz drogowy, którego dotyczy taki wyjątek może obejmować trasę do obszarów o gęstości zaludnienia 5 osób/km² lub wyższej, wyłącznie w celu zakończenia lub rozpoczęcia podróży. Wszelkie takie środki powinny być proporcjonalne w swym charakterze i zakresie.**

Na gruncie Polskiego ustawodawstwa (ale także np.: niemieckiego), niniejszy przepis reguluje, które pojazdy (kiedy) podlegają wyłączeniu z obowiązku stosowania tachografu

Polskie uregulowanie wyrażone zostało w zapisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz.U. z dnia 30 kwietnia 2004 r.). Zgodnie z uregulowaniem z art. 29 ust. 1 określono, że: „na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej **kategorie pojazdów**, o których mowa w art. 13 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 561/2006, wyłącza się ze stosowania art. 5-9 tego rozporządzenia”.

Tak więc wszystkie „kategorie pojazdów” wymienione w omawianym przepisie podlegają na obszarze polski wyłączeniu z zastosowania norm art. 5-9 rozporządzenia 561/2006 WE.

Istotne jest, że polski ustawodawca odniósł się do „kategorii pojazdów”, a nie kategorii np.: produktów przewożonych przez te pojazdy, co jak pokazuje wyrok Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-554/09 nie jest tożsame.

Polski ustawodawca powiązał możliwość wyłączenia pewnych kategorii pojazdów z wyłączeniem obowiązku stosowania tachografu w przedmiotowych środkach transportowych, określając w ust. 2 art. 29 u.o.cz.p.k że: “*kategorie pojazdów, o których mowa w ust. 1, wyłączone są z zakresu stosowania rozporządzenia (EWG) nr 3821/85*”.

Podobne rozwiązanie przyjął także ustawodawca niemiecki, w paragrafie 18 *Fahrpersonalverordnung (rozporządzenia dotyczącego kierowców transportu drogowego) z dnia 27 czerwca 2005 r. (BGBl. 2005 I, s. 182), zmienionego rozporządzeniem z dnia 22 stycznia 2008 r. (BGBl. 2008 I, s. 54) (zwanego dalej „FPV”), ma następujące brzmienie:*

„(1)Zgodnie z art. 13 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i art. 3 ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 w zakresie zastosowania [FPG] następujące kategorie pojazdów wyłączone są z zakresu zastosowania art. 5–9 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 oraz z zakresu zastosowania rozporządzenia (EWG) nr 3821/85: (...)”.

W tym miejscu przypomnieć należy, że również na mocy treści samego rozporządzenia (WE) nr 561/2006, obowiązkowi rejestracji aktywności kierowcy nie podlegają przewozy wykonywane następującymi środkami transportowymi:

- pojazdami używanymi do przewozu osób w ramach przewozów regularnych, których trasa nie przekracza 50 km;
- pojazdami o dopuszczalnej maksymalnej prędkości nie przekraczającej 40 km/h;
- pojazdami będącymi własnością sił zbrojnych, służb obrony cywilnej, straży

pożarnej i sił odpowiedzialnych za utrzymanie porządku publicznego lub wynajmowanych przez nie bez kierowcy, gdy przewóz wykonywany jest w związku z zadaniami powierzonymi tym służbom i pozostaje pod ich kontrolą;

- pojazdami używanymi w razie wypadków lub do prowadzenia działań ratunkowych, w tym pojazdami używanymi w niehandlowym przewozie pomocy humanitarnej;
- pojazdami specjalistycznymi używanymi do celów medycznych;
- pojazdami specjalistycznymi pomocy drogowej poruszającymi się w promieniu 100 km od swej bazy;
- pojazdami poddawanych próbom drogowym do celów rozwoju technicznego lub w ramach napraw albo konserwacji oraz pojazdami nowymi lub przebudowanymi, które nie zostały jeszcze dopuszczone do ruchu;
- pojazdami lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 tony używanymi do niehandlowego przewozu rzeczy;
- pojazdami użytkowymi o statusie pojazdów zabytkowych zgodnie z przepisami państwa członkowskiego, w którym są użytkowane, wykorzystywanymi do niehandlowych przewozów osób lub rzeczy.

Należy jeszcze zauważyć, że szczególnego wyjaśnienia wymaga zagadnienie przewozu „materiałów sprzętu lub urządzeń do użytku kierowcy w trakcie pracy”.

Zagadnienie to w praktyce jest o tyle istotne, że ustawodawca określił w art. 13 ust. 1 lit. d) tiret drugie, że wyłączenie z obowiązku stosowania się do zapisów art. 5-9 rozporządzenia 561/2006 WE może obejmować także pojazdy o **dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 tony, używane do przewozu materiałów, sprzętu lub urządzeń do użytku kierowcy w trakcie pracy.**

Przepis ten bywał nadużywany przez przedsiębiorców transportowych, którzy realizując transport pojazdami do 7,5 tony dmc, transportowali różne produkty, wykraczające zakresem poza wykaz wynikający z art. 13.

Należy zauważyć, że także w ramach poprzedniego rozporządzenia 3820-85 EWG, w ówczesnym art. 13 ust. 1 lit. g) powstawał analogiczny dylemat interpretacyjny odnoszący się do zakresu określenia: „materiał”.

Zagadnienie to zostało rozstrzygnięte wówczas wyrokiem ETS (w sprawie Raemdonck i Raemdonck-Janssens).

Tak więc analogiczny dylemat na poziomie rozporządzenia 561/2006 WE został rozstrzygnięty przez ETS w sprawie C-554/09 (sprawa Andreasa Michaela Seegera).

Przedmiotem analizy był wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym **dotyczący wykładni art. 13 ust. 1 lit. d) tiret drugie** rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L102, s.1).

W przedmiotowym zakresie, ETS negatywnie odniósł się do możliwości przewożenia w ramach wyłączenia dowolnych produktów („materiałów”) i określił, że wyłączeniem mogą zostać objęte tylko te materiały, które są ściśle powiązane z rodzajem kategorii pojazdów. Wyrok ETS (sprawa C-554/09) Załącznik nr 1.

Warto zauważyć, że w odniesieniu do omawianego artykułu 13 lit. d), (drugi akapit) rozporządzenia 561/2006, wypowiedziała się Komisja Europejska, emitując w roku

2007 „wyjaśnienie nr 3” w odpowiedzi na wyjaśnienia przedstawione dla Członka Parlamentu Europejskiego Patrick'a Döring'a. załącznik nr 2 Odnosiło się ono zasadniczo do zagadnień związanych z realizacją transportu pojazdami używanymi jako sklepy na lokalnych rynkach.

Warto zauważyć, że na gruncie uregulowania artykułu 3 lit. f) rozporządzenia 3820/85 EWG, przewidziano możliwość wyłączenia „autosklepów” z zakresu niniejszego rozporządzenia. Możliwości takiej nie daje natomiast rozporządzenie 561/2006 WE. Jednak nie ulega wątpliwości, że istnieje potrzeba „rynkowa” uwzględnienia tego szczególnego rodzaju działalności gospodarczej. W związku z powyższym, jak zauważyła KE, ponieważ „kierowcy tych pojazdów nie jeżdżą na długich dystansach i długim czasie, a ich główna działalność zawodowa to nie przewóz towarów a ich sprzedaż” należy odmiennie uregulować zasady realizowanego przez nich transportu.

KE słusznie dostrzegła, iż: „rozporządzenie (UE) nr 561/2006, zgodnie z art. 13 (1) (d) akapit drugi, pozwala na zwolnienie pojazdów o maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 tony używanych do przewozu materiałów, sprzętu lub urządzeń do użytku kierowcy w trakcie jego pracy. Pojazdy takie są używane wyłącznie w promieniu 50 km od bazy przedsiębiorstwa oraz pod warunkiem, że prowadzenie pojazdu nie stanowi głównej czynności kierowcy”.

W związku z powyższym, nawiązując do orzeczenia ETS w sprawie C-128/04, który określił, iż „materiały lub urządzenia”, obejmują nie tylko narzędzia i instrumenty, ale także towary, które są niezbędne do wykonania prac wchodzących w podstawowy zakres czynności kierowcy pojazdu, instytucja „autosklepu” mieści się w zakresie wspomnianego art. 13 ust. 1 lit. d).

KE wyjaśniła więc, że „w tym kontekście, pojazdy używane jako lokalne sklepy na miejscowym rynku można zwolnić na podstawie artykułu 13 (1) (d), pod warunkiem, że dystans od bazy nie przekracza 50 km i że jazda nie stanowi głównej działalności kierowcy”. Zastrzeżono wszakże, iż „zwolnienie to nie jest automatyczne, ale podlega indywidualnej decyzji Państwa Członkowskiego, czy powinno ono obowiązywać na jego terytorium”.

Warto także zauważyć że krajowy ustawodawca wykazał się niekonsekwencją w odniesieniu do omawianych kategorii pojazdów wyłączonych z zakresu zastosowania rozporządzenia 561/2006 WE oraz 3021-85 EWG. Zgodnie z treścią art. 13 ust. 1 lit. g) wyłączeniu podlega przejazd „pojazdami używanymi **do nauki jazdy i egzaminów w celu uzyskania prawa jazdy lub świadectwa kwalifikacji zawodowych**, pod warunkiem że nie używa się ich do zarobkowego przewozu rzeczy lub osób;”

Tymczasem zgodnie z treścią Rozporządzenia Ministra Infrastruktury dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z dnia 26 lutego 2003r.), w rozdziale 13, sformułowane zostały "warunki dodatkowe dla pojazdu przeznaczonego do nauki jazdy i egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania". „Art. 43 ust. 1 Pojazd silnikowy przeznaczony do nauki jazdy i egzaminowania, z zastrzeżeniem ust. 2, powinien być wyposażony w:

1) przyrząd kontrolny - tachograf samochodowy; przepis stosuje się do pojazdów wymienionych w ust. 4 pkt. 5-8 i 11. ust. 4 Pojazd przeznaczony do nauki jazdy w zakresie danej kategorii prawa jazdy powinien odpowiadać następującym warunkom:

5) samochód ciężarowy w zakresie kategorii C;

6) samochód ciężarowy w zakresie kategorii C1;

- 7) autobus w zakresie kategorii D;
- 8) autobus w zakresie kategorii D1;
- 11) ciągnik siodłowy z naczepą w zakresie kategorii C+E.”

Dochodzi więc do ewidentnej sprzeczności przedmiotowych zapisów.

Należy zauważyć, że użyte w rozporządzeniu określenie „nie zarobkowy” (non-commercial) rodziło wątpliwości, czy należy utożsamiać tą instytucję prawną z „przewozem na potrzeby własne”?

Wyjaśnienie omawianej kwestii było kluczowe, ponieważ od rozstrzygnięcia tego zagadnienia uwarunkowana była odpowiedź na pytanie, czy przewoźnicy realizujący transport w ramach „przewozów na potrzeby własne” są zwolnieni z obowiązku stosowania tachografu?

Wskutek problemów interpretacyjnych Ministerstwo Infrastruktury wydało wytyczną z 20.06.2007,¹ w której ukierunkowało sposób interpretacji przedmiotowej instytucji prawnej: „(...) Ministerstwo Infrastruktury wyjaśnia, że użyte w polskiej wersji rozporządzenia (WE) nr 561/2006, w art. 3 lit. d, h, i oraz w art. 13 ust. 1 lit. i, pojęcie „niezarobkowy przewóz drogowy” nie oznacza „przewozów na potrzeby własne”, o jakich mowa w ustawie z 2001 r. o transporcie drogowym. W wymienionych artykułach chodzi wyłącznie o przewozy niehandlowe (non-commercial), prywatne, nie związane z jakąkolwiek działalnością zarobkową czy w celu uzyskania zarobku. I tylko takie przewozy mogą być zwolnione z obowiązku stosowania urządzenia rejestrującego (tachografu) do rejestrowania norm czasu prowadzenia pojazdu (...).”

Autor opracowania prawnego:
Mariusz Miąsko
Kancelaria Prawna Viggen Sp.j.
www.kancelariaprawnaviggen.pl

1 http://www.transport.gov.pl/2-48246c306ce0e-3334-p_1.htm, (dostęp na dzień 29.09.2013)

„(...) W przedmiocie pytania prejudycjalnego

23 W celu udzielenia odpowiedzi na to pytanie prejudycjalne należy najpierw stwierdzić, że pojęcie materiałów, wówczas zawarte w art. 13 ust. 1 lit. g) rozporządzenia nr 3820/85, było już przedmiotem wykładni Trybunału w ww. wyroku w sprawie Raemdonck i Raemdonck-Janssens.

24 Otóż przyjmując, że rozporządzenie nr 561/2006 nie dokonało istotnych zmian w odniesieniu do warunków, jakim podlega odstępstwo przewidziane w art. 13 ust. 1 lit. g) rozporządzenia nr 3820/85, z wyjątkiem dodatkowego warunku, że dopuszczalna masa całkowita nie może przekraczać 7,5 tony, i sprecyzowania, że kierowca może również przewozić „materiały” w trakcie pracy, wykładnia nadana w ww. wyroku w sprawie Raemdonck i Raemdonck-Janssens pojęciu materiałów zawartemu w tym przepisie ma również zastosowanie do pojęcia materiałów zawartego w art. 13 ust. 1 lit. d) tiret drugie rozporządzenia nr 561/2006.

25 Z rzeczonego wyroku wynika, że pojęcie materiałów powinno być rozumiane szerzej niż pojęcie sprzętu, bowiem to pierwsze obejmuje towary, które są wymagane lub używane do wykonywania zawodu kierowcy danego pojazdu, i może także obejmować składniki produktu końcowego, który zostanie przez niego wytworzony, lub robót, które wykona. Wynika z tego, że materiały są przeznaczone do używania lub są wymagane do utworzenia, zmiany lub przekształcenia czego innego i nie są przeznaczone tylko do przewozu do celów jego własnej dostawy, sprzedaży lub usunięcia. Skoro materiały są więc poddane procesowi przekształcenia, nie stanowią towaru przeznaczonego do sprzedaży przez jego użytkownika.

26 W tym względzie należy stwierdzić, że sprzedawca win i napojów, taki jak A.M. Seeger, przewozi tylko puste butelki. Nie stanowią one bowiem dóbr koniecznych do wykonywania jego głównej działalności, jak słusznie podnoszą w swoich uwagach rząd Zjednoczonego Królestwa i Komisja Europejska. Puste butelki transportowane przez A.M. Seegera nie są przetwarzane ani przekształcane, nie są dodawane do innego produktu ani wykorzystywane w wykonywaniu działalności. Nie są konieczne jako składniki, surowce lub dodatki do jakiegokolwiek produktu wytworzonego przez takiego sprzedawcę lub do wykonywanych przez niego robót. Wreszcie nie stanowią one ani urządzeń, ani narzędzi koniecznych do wytworzenia jakiegoś produktu.

27 Ponadto wprowadzone puste butelki będące przedmiotem sprawy przed sądem krajowym są wykorzystywane w celu zarobkowym, a jak się wydaje, A.M. Seeger nie ma innego wyboru z powodu rentowności, a więc względów czysto subiektywnych, niż odbierać je samemu od swoich klientów, jednak okoliczność ta nie wystarczy, aby oznaczać, że wchodzi one w zakres obiektywnego pojęcia materiałów w rozumieniu art.13 ust. 1 lit. d) tiret drugie rozporządzenia nr 561/2006.

28 Taką interpretację pojęcia materiałów wzmacnia wykładnia systematyczna wszystkich odstępstw zawartych w art. 13 ust. 1 rozporządzenia nr 561/2006.

29 Przepis ten przewiduje odstępstwa od art. 5–9 rzeczonego rozporządzenia, w szczególności dla pojazdów używanych do odbioru mleka z gospodarstw rolnych oraz odwożenia do nich pojemników na mleko lub dla pojazdów używanych w ramach działalności związanej ze zbieraniem odpadów z gospodarstw domowych i ich wywozem.

30 W tym względzie należy stwierdzić, że wykładnia pojęcia materiałów broniona przez A.M. Seegera rozciąga się na puste opakowania i kartony w ten sposób, że obejmuje ona również wyżej wymienione szczególne wyjątki i czyni je istotnie lub nawet całkowicie bezprzedmiotowymi. Gdyby prawodawca Unii miał zamiar stworzyć

ogólne odstępstwo dla wszystkich pojazdów, które zawodowo przewożą towary, art. 13 ust.1 rozporządzenia nr 561/2006 nie ograniczyłoby odstępstwa, które przewiduje, do szczególnych kategorii przewożonych dóbr, lecz po prostu odwołałby się do przedmiotów o charakterze zawodowym.

31 Ponadto podtrzymywana przez A.M. Seegera interpretacja pojęcia materiałów skutkowałaby tym, że byłoby trudniejsze, jeśli nie niemożliwe, odróżnienie pojęcia towaru, takiego jakie jest zastosowane wielokrotnie w rozporządzeniu nr 561/2006, w szczególności w jego art. 2 ust. 1 lit. a), art. 4 lit. a) i art. 10 ust.1.

32 Zastosowanie odstępstwa przewidzianego w art. 13 ust.1 lit. d) tiret drugie rozporządzenia nr 561/2006 zależy bowiem w szczególności od rodzaju przewożonych towarów i nie dotyczy wszystkich rodzajów towarów, nawet jeśli spełnione są inne warunki przewidziane w owym przepisie. Pojęcia materiałów, sprzętu i urządzeń muszą więc oznaczać jedynie część towarów, których transport wchodzi w zakres stosowania tego rozporządzenia. Wynika z tego, że wyłączone poprzez to ograniczenie są dobra handlowe, we właściwym tych słów znaczeniu, jak też towary, które są tylko przewożone z jednego miejsca na inne, nie będąc używane, przekształcane ani użytkowane przy wykonywaniu działalności. W przeciwnym razie pojęcie materiałów nie pozwalałoby na ograniczenie stosowania odstępstw przewidzianych w art. 13 ust. 1 rzeczonego rozporządzenia w zależności od przewożonych towarów, co spowodowałoby zatarcie wszelkiej różnicy między pojęciem materiałów a pojęciem towarów.

33 Ponadto należy również przypomnieć, że warunki stosowania art.13 ust. 1 lit. d) tiret drugie rozporządzenia nr 561/2006 należy interpretować ściśle, przyjmując, że przepis ten stanowi odstępstwo od art. 5–9 owego rozporządzenia.

34 W tym względzie należy podkreślić, że gdyby pojęcie materiałów bronione przez A.M. Seegera zostało przyjęte, odstępstwo zawarte w art. 13 ust. 1 lit. d) tiret drugie rozporządzenia nr 561/2006 w zasadzie obejmowałoby wszystkie dobra o charakterze zawodowym, co zagrażałoby zatem celom tego rozporządzenia, czyli poprawie warunków pracy personelu sektora transportu drogowego i bezpieczeństwu ruchu drogowego.

35 Taka interpretacja byłaby zresztą także sprzeczna z wymogiem przewidzianym w art. 13 ust. 1 rzeczonego rozporządzenia, ponieważ skutkowałaby ona, po pierwsze, tym, że znaczna liczba kierowców nie korzystałaby już z ochrony ich warunków pracy takiej jaka jest przewidziana przez rozporządzenie nr 561/2006.

36 Po drugie, takie rozszerzenie odstępstwa przewidzianego w art. 13 ust. 1 lit. d) tiret drugie rozporządzenia nr 561/2006 skutkowałoby znaczną liczbą pojazdów, jakie mogłyby być prowadzone przez takich kierowców, którzy mogliby w ten sposób kierować przez długie godziny bez odpoczynku, co poważnie zagrażałoby celowi poprawy bezpieczeństwa drogowego.

37 W tym względzie należy również stwierdzić, że zgodnie z art. 1 zdanie drugie rozporządzenia nr 561/2006 ma ono na celu także przyczynienie się do polepszenia metod egzekwowania przepisów przez państwa członkowskie w transporcie drogowym, a także, zgodnie z motywem 4 tego rozporządzenia, że potrzebny jest „zestaw jaśniejszych i prostszych przepisów, które będą łatwiejsze do zrozumienia, wykładni i stosowania dla branży transportu drogowego oraz organów odpowiedzialnych za egzekwowanie prawa”.

38 Zatem rozszerzenie odstępstwa przewidzianego w art. 13 ust. 1 lit. d) tiret drugie rozporządzenia nr 561/2006 mogłoby stworzyć niepewność dla sektora transportu drogowego i organów władzy publicznej, do których należy stosowanie zasad oraz mogłoby zrodzić trudności z interpretacją, stosowaniem, wykonywaniem i kontrolą

rzeczonych zasad. Byłoby to nie tylko sprzeczne z celami wymienionymi w punkcie poprzednim, lecz mogłoby także zagrozić realizacji celu skutecznego i jednolitego stosowania zasad dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku przewidzianych w motywie 13 rzeczonego rozporządzenia.

39 Wreszcie nie można też przyjąć argumentu A.M. Seegera opartego na obowiązku wynikającym z przepisów krajowych dotyczących opakowań, których celem jest ochrona środowiska poprzez wykorzystywanie butelek wielokrotnego użytku i które wprowadzają w związku z tym dla niektórych napojów butelkowanych zalecenie uczestniczenia w systemie ich odzyskiwania, co powoduje, że transport pustych butelek jest konieczny w jego działalności zawodowej.

40 W tym względzie należy stwierdzić, że wynikający z przepisów krajowych w dziedzinie ochrony środowiska obowiązek, nawet przyjmując, że przepisy te dokonują transpozycji obowiązku przewidzianego przez dyrektywę, nie wystarczy, aby oznaczać, iż puste butelki transportowane przez sprzedawcę win i napojów wchodzą w zakres pojęcia materiałów w rozumieniu art. 13 ust. 1 lit. d) tiret drugie rozporządzenia nr 561/2006. Ponadto argument ten mógłby być przyjęty tylko wtedy, gdyby A.M. Seeger przewoził wyłącznie puste butelki zwrotne, co nie wynika z akt przedłożonych Trybunałowi.

41 W świetle powyższego na zadane pytanie należy odpowiedzieć, że pojęcie materiałów zawarte w art. 13 ust. 1 lit. d) tiret drugie rozporządzenia nr 561/2006 należy interpretować w ten sposób, że nie obejmuje ono opakowań takich jak puste butelki przewożone przez osobę zajmującą się handlem winem i napojami, która prowadzi sklep, raz w tygodniu dokonuje dostaw dla klientów i zabiera przy tym od nich puste opakowania w celu dostarczenia ich do hurtownika.

(...)

Z powyższych względów Trybunał (pierwsza izba) orzeka, co następuje:

Pojęcie materiałów zawarte w art. 13 ust. 1 lit. d) tiret drugie rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85, należy interpretować w ten sposób, że nie obejmuje ono opakowań takich jak puste butelki przewożone przez osobę zajmującą się handlem winem i napojami, która prowadzi sklep, raz w tygodniu dokonuje dostaw dla klientów i zabiera przy tym od nich puste opakowania w celu dostarczenia ich do hurtownika.

(...)"

COMMISSION CLARIFICATION 3

- *Vehicles used as local shops at local markets -*

Articles: 13 (f) of Regulation (EEC) No 3820/85 and 13 (d), second indent of Regulation (EC) No 561/2006

Issue raised: *Vehicles used as local shops at local markets or for door to door selling could be exempt from drivers' hours rules under Article 13(f) of the repealed Regulation 3820/85. This possibility for exemption does not exist anymore under Regulation 561/2006. Drivers of such vehicles do not drive long distances and long hours, and their main professional activity is not transporting goods, but selling them.*

Clarification:

Regulation (EC) No 561/2006 under Article 13 (1) (d), second indent allows for exemption of vehicles with a maximum permissible mass not exceeding 7,5 tonnes used for carrying material, equipment or machinery for driver's use in the course of his work. These vehicles shall be used only within 50 km radius from the base of the undertaking and on condition that driving the vehicle does not constitute the driver's main activity. The Court ruling, Case C-128/04, clarifies that the terms 'material or equipment' cover not only tools and instruments, but also goods which are required for the performance of the work involved in the main activity of the driver of the vehicle concerned. In this context, vehicles used as local shops at local markets could be exempt under Article 13 (1) (d), provided that the distance travelled does not exceed 50 km radius from the base and that driving does not constitute the main activity of the driver. It must be however recalled that this exemption is not automatic but subject to an individual Member State's decision whether to grant it or not on its own territory.

Comment: *clarification provided by the European Commission services to Member of Parliament Patrick Döring (letter of 12 November 2007)*