



Sbírka soudních rozhodnutí

STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA
NICHOLASE EMILIOUA
přednesené dne 24. listopadu 2022¹

Věc C-666/21

**AI,
Åklagarmyndigheten**

[žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Hovrätten för Nedre Norrland (odvolací soud, jižní Norrland, Švédsko)]

„Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce – Doprava – Harmonizace některých sociálně-právních předpisů týkajících se silniční dopravy – Nařízení (ES) č. 561/2006 – Oblast působnosti – Článek 2 odst. 1 písm. a) – Pojem ‚přeprava zboží‘ – Kombinované vozidlo – Vozidlo obsahující jak dočasný obytný prostor, tak nákladní prostor pro přepravu sněžných skútrů – Přeprava zboží pro neobchodní účely – Tachografy – Povinnost nechat takové tachografy zkontrolovat“

I. Úvod

1. AI – navrhovatel v původním řízení – je nadšenec do sněžných skútrů, kterého ve Švédsku zastavila policie při cestě na soutěž sněžných skútrů. Řídil vozidlo vážící více než 17 tun, které bylo uzpůsobeno tak, aby jemu a jeho rodině poskytlo dočasný obytný prostor během jejich cest, a jež zahrnuje nákladní prostor dostatečně velký na to, aby se do něj vešly minimálně dva sněžné skútry.

2. Podstatou sporu před Hovrätten för Nedre Norrland (odvolací soud, jižní Norrlande, Švédsko) mezi AI a Åklagarmyndigheten (státní zastupitelství, Švédsko) je, zda AI měl povinnost nechat zkontrolovat tachograf², který byl namontován na jeho vozidle, v souladu s požadavky stanovenými v nařízení (EU) č. 165/2014³. Tato otázka nejprve vyžaduje objasnění, zda vozidlo AI spadá do oblasti působnosti nařízení (ES) č. 561/2006⁴, vzhledem k tomu, že některé

¹ – Původní jazyk: angličtina.

² – Tachograf je stroj uvnitř vozidla, který mimo jiné zaznamenává rychlost, ujetou vzdálenost a doby zastavení, jenž se používá zejména ke kontrole zákonné pracovní doby řidiče.

³ – Nařízení Evropského parlamentu a Rady ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (Úř. věst. 2014, L 60, s. 1).

⁴ – Nařízení Evropského parlamentu a Rady ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. 2006, L 102, s. 1).

povinnosti týkající se tachografů stanovené v nařízení č. 165/2014, včetně potřeby nechat tato zařízení řádně kontrolovat, se vztahují pouze na vozidla, na která se vztahuje nařízení č. 561/2006⁵.

3. V této souvislosti si předkládající soud klade otázku, zda se na vozidlo AI vztahuje čl. 2 odst. 1 písm. a) nařízení č. 561/2006, které stanoví, že toto nařízení se vztahuje, mimo jiné, na „převážení zboží vozidly, jejichž maximální přípustná hmotnost [...] překračuje 3,5 tuny“. Konkrétněji je Soudní dvůr v podstatě vyzván, aby objasnil, zda se toto ustanovení vztahuje na vozidla, která jsou stejně jako vozidlo AI registrována jako „vozidla konstruovaná a vyrobená pro dopravu nákladů s maximální hmotností vyšší než 12 tun“, ale jež slouží jak jako obytný prostor pro majitele vozidla a jeho rodinu, tak i k přepravě movitých věcí (v tomto případě sněžných skútrů) pro *neobchodní* účely.

4. Stručně řečeno, z důvodů, které uvedu níže, se domnívám, že na taková vozidla se čl. 2 odst. 1 písm. a) nařízení č. 561/2006 vztahuje.

II. Právní rámec

A. Unijní právo

1. Nařízení č. 561/2006

5. Bod 17 odůvodnění nařízení č. 561/2006 uvádí:

„Toto nařízení usiluje o zlepšení sociálních podmínek zaměstnanců, na něž se vztahuje, a o zlepšení celkové bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Činí tak hlavně ustanoveními, která se týkají maximální doby řízení [...]“

6. Článek 1 nařízení č. 561/2006 stanoví, že účelem tohoto nařízení je stanovit „pravidla pro doby řízení, přestávky v řízení a doby odpočinku řidičů zajišťujících silniční přepravu zboží a cestujících za účelem harmonizace podmínek hospodářské soutěže mezi druhy pozemní dopravy, zejména v silniční dopravě, a zlepšení pracovních podmínek a bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Účelem tohoto nařízení je rovněž lepší monitorování a prosazování jednotlivými členskými státy a zlepšení pracovní praxe v silniční dopravě.“

7. Podle čl. 2 odst. 1 nařízení č. 561/2006:

„Toto nařízení se vztahuje na přepravu

- a) zboží vozidly, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně návěsu nebo přívěsu překračuje 3,5 tuny, nebo
- b) cestujících vozidly, která jsou svou konstrukcí nebo trvalou úpravou určena pro přepravu více než devíti osob včetně řidiče.“

⁵ – Viz čl. 3 odst. 1 nařízení č. 165/2014.

8. Článek 3 tohoto nařízení v relevantní části stanoví:

„Toto nařízení se nevztahuje na silniční dopravu

[...]

h) vozidly nebo jejich kombinacemi, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřesahuje 7,5 tuny a která se používají k neobchodní přepravě zboží;

[...]“

9. Článek 4 nařízení č. 561/2006 stanoví:

„Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

a) ‚silniční dopravou‘ doprava prováděná po veřejných pozemních komunikacích prázdnými nebo loženými silničními vozidly používanými pro přepravu cestujících nebo zboží;

[...]“

2. *Nařízení č. 165/2014*

10. Článek 3 odst. 1 nařízení č. 165/2014 stanoví:

„Tachografy musí být namontovány a používány ve vozidlech, která jsou registrována v členských státech a používána pro silniční přepravu cestujících nebo zboží a na která se vztahuje nařízení (ES) č. 561/2006.“

11. Podle čl. 23 odst. 1 nařízení č. 165/2014:

„Tachografy musí být pravidelně kontrolovány schválenými dílnami. Pravidelné kontroly se provádějí alespoň jednou za dva roky.“

B. Vnitrostátní právní předpisy

12. Podle nezávazného právního pokynu vydaného Transportstyrelsen (švédský dopravní úřad, Švédsko) může mít obytný vůz podobu registrovaného osobního automobilu, nákladního vozidla nebo autobusu. Z tohoto dokumentu je zřejmé, že švédský dopravní úřad má za to, že na všechny obytné vozy registrované jako osobní automobil, nákladní vozidlo nebo autobus se vztahují pravidla týkající se dob řízení a dob odpočinku podle nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jejich celková přípustná hmotnost přesahuje 7 500 kg bez ohledu na to, zda je přeprava „obchodní“ či nikoli.

III. Skutkový stav, původní řízení a předběžné otázky

13. Dne 4. dubna 2019 byl AI zastaven švédskou policií na veřejné dálnici za překročení rychlosti. Při policejní kontrole bylo zjištěno, že tachograf namontovaný na vozidle AI nebyl zkontrolován ve lhůtě stanovené v čl. 23 odst. 1 nařízení č. 165/2014. Dále neobsahoval kotouč tachografu. AI uvedl, že měl v zadní části vozidla dva sněžné skútry a že jel na soutěž sněžných skútrů.

14. Podle předkládajícího soudu bylo vozidlo AI registrováno u vägtrafikregistret (registr silničních vozidel, Švédsko) jako nákladní vozidlo v unijní kategorii vozidel N3⁶, která zahrnuje „vozidla konstruovaná a vyrobená především pro dopravu nákladů s maximální hmotností vyšší než 12 tun“. Vozidlo má místo pro šest cestujících. Je 3,6 metrů vysoké a 14,7 metrů dlouhé a uvedená hmotnost je 17,68 tuny. Vnější vzhledem je podobné autobusu nebo autokaru. Přední (vnitřní) část vozidla tvoří obytný prostor pro AI a jeho rodinu (který využívají při cestování), zadní část je řešena jako nákladní prostor pro účely přepravy sněžných skútrů.

15. Rozhodnutím ze dne 7. září 2020 byl AI ze strany Sundsvalls tingsrätt (okresní soud Sundsvall, Švédsko) shledán vinným ze spáchání přestupku překročení rychlosti. Nicméně později byl zproštěn viny z porušení § 6 kapitoly 9 Förordning (2004:865) om kör – och vilotider sam färdskrivare, m.m. [nařízení (2004:865) o dobách řízení, době odpočinku a tachografech atd.]. Toto ustanovení stanoví uložení pokuty řidičům, kteří úmyslně nebo z nedbalosti použijí tachograf, jenž nebyl zkontrolován v souladu s čl. 23 odst. 1 nařízení č. 165/2014.

16. Jak AI, tak státní zastupitelství proti tomuto rozhodnutí podali odvolání k Hovrätten för Nedre Norrland (odvolací soud, jižní Norrland), tedy k předkládajícímu soudu v projednávané věci.

17. Před předkládajícím soudem státní zastupitelství uvedlo, že AI je povinen mít na svém vozidle namontován (řádně zkontrolován) tachograf, protože jeho vozidlo slouží k přepravě „zboží“ ve smyslu čl. 2 odst. 1 písm. a) nařízení č. 561/2006. AI toto tvrzení zpochybňuje a tvrdí, že žádnou takovou povinnost nemá, protože jeho vozidlo není používáno pro obchodní přepravu zboží, ale jako obytný automobil pro soukromé použití.

18. V této souvislosti se předkládající soud táže, zda skutečnost, že hlavním účelem vozidla AI je poskytnout dočasný obytný prostor (pro soukromé použití AI), by měla vést k jeho vyloučení z působnosti nařízení č. 561/2006.

19. V tomto ohledu tento soud poznamenává, že nic v textu nařízení č. 561/2006 nenaznačuje, že hlavní účel nebo skutečný způsob užití vozidel by měl přímý dopad na výklad čl. 2 odst. 1 písm. a) daného nařízení za předpokladu, že vozidlo může být použito pro „přepravu zboží“. Kromě toho bod 6 odůvodnění nařízení č. 561/2006 upřesňuje, že působnost tohoto nařízení je vymezena odkazem na „kategorie vozidel“. V této souvislosti se tedy jeví, že kategorie, ve které je vozidlo registrováno v registru silničních vozidel, může být pro určení toho, zda se na dané vozidlo čl. 2 odst. 1 písm. a) nařízení č. 561/2006 vztahuje, relevantní.

⁶ – Vozidla spadající do unijní kategorie N₃ jsou definována v čl. 4 odst. 1 písm. b) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o doozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. 2018, L 151, s. 1) jako „motorová vozidla konstruovaná a vyrobená především pro přepravu zboží [...] s maximální hmotností převyšující 12 tun“.

20. Předkládající soud si nicméně klade otázku, zda k použití tohoto ustanovení postačuje skutečnost, že takové vozidlo má „praktickou možnost přepravovat zboží“. Objasňuje, že pokud by pro použití čl. 2 odst. 1 písm. a) nařízení č. 561/2006 postačovalo, že vozidlo může přepravovat „zboží“, bylo by obtížné vykládat toto ustanovení jinak, než že v praxi je pro určení toho, zda vozidlo do působnosti tohoto nařízení spadá, relevantní pouze celková přípustná hmotnost vozidla (tj. zda přesahuje 3,5 tuny či nikoli).

21. Kromě toho poté, co uvedl, že pojem „zboží“ není v nařízení č. 561/2006 definován, tento soud poukazuje na to, že v běžném jazyce soukromé vybavení zpravidla jako „zboží“ kvalifikovat nelze. Výraz „přeprava zboží“, který je použit v čl. 2 odst. 1 písm. a) nařízení č. 561/2006, tedy naznačuje, že toto nařízení je určeno především k pokrytí obchodní dopravy spojené s výkonem hospodářské činnosti. Tento výklad je podpořen deklarovaným účelem tohoto nařízení, kterým je harmonizace podmínek hospodářské soutěže v odvětví silniční dopravy a zlepšení pracovních podmínek a bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

22. Předkládající soud však zdůrazňuje, že čl. 3 písm. h) a i) nařízení č. 561/2006 jasně ukazuje, že některá vozidla používaná pro neobchodní dopravu mohou do působnosti tohoto nařízení spadat. Výraz „přeprava zboží“ by tedy měl mít široký význam. Tento výklad je posílen mimo jiné definicí pojmu „řidič“ stanovenou v čl. 4 písm. c) nařízení č. 561/2006, z níž lze pochopit, že aby osoba spadala do působnosti této definice, nemusí řídit vozidlo v rámci svých povinností.

23. S ohledem na výše uvedené úvahy se předkládající soud rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1. Musí být slovní spojení ‚silniční přeprava zboží‘ uvedené v čl. 2 odst. 1 písm. a) nařízení (ES) č. 561/2006 vykládáno v tom smyslu, že zahrnuje přepravu vozidlem o celkové hmotnosti vyšší než 3,5 tuny, jehož hlavním využitím je poskytnout dočasný obytný prostor pro soukromé použití?

2. Je za takových okolností relevantní nákladní kapacita vozidla nebo způsob registrace vozidla ve vnitrostátním registru silničních vozidel?“

24. Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce ze dne 25. října 2021 byla zapsána do rejstříku dne 5. listopadu 2021. Písemné vyjádření předložila pouze Evropská komise. Ve věci nebylo nařízeno jednání.

IV. Analýza

25. Nařízení č. 561/2006 stanoví řadu pravidel týkajících se doby řízení, přestávek v řízení a doby odpočinku, která musí řidiči provozující silniční přepravu zboží a osob dodržovat. Jako prostředek k zajištění souladu s těmito pravidly stanoví nařízení č. 165/2014 soubor povinností týkajících se schvalování, montáže, kontroly a používání záznamových zařízení, jako jsou tachografy, které se používají k zaznamenávání údajů týkajících se mimo jiné činnosti řidiče a ujeté vzdálenosti.

26. Působnost nařízení č. 561/2006, která je totožná s působností nařízení č. 165/2014⁷, je definována v čl. 2 odst. 1 tohoto nařízení, jenž stanoví, že toto nařízení se vztahuje na „přepravu zboží vozidly, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně návěsu nebo přívěsu překračuje

⁷ – Viz bod 2 výše. Jak jsem uvedl v poznámce pod čarou 5 výše, z čl. 3 odst. 1 nařízení č. 165/2014 vyplývá, že působnost tohoto nařízení je totožná s působností nařízení č. 561/2006.

3,5 tuny“ (čl. 2 odst. 1 písm. a)) a na přepravu „cestujících vozidly, která jsou svou konstrukcí nebo trvalou úpravou určena pro přepravu více než devíti osob včetně řidiče“ (čl. 2 odst. 1 písm. b)). V projednávané věci jde o první z těchto dvou případů.

27. Předkládající soud se svými dvěma otázkami, které budu analyzovat společně, v podstatě táže, zda kombinované vozidlo, jako je vozidlo dotčené v projednávané věci, jež zahrnuje jak dočasný obytný prostor pro AI a jeho rodinu, tak nákladní prostor pro přepravu sněžných skútrů pro rekreační účely, spadá pod čl. 2 odst. 1 písm. a) nařízení č. 561/2006, takže řidič takového vozidla musí dodržovat pravidla tohoto nařízení a nařízení č. 165/2014 a vozidlo musí být vybaveno (řádne zkontrolovaným) tachografem v souladu s posledně uvedeným předpisem.

28. V následujících částech uvedu důvody, proč tomu tak skutečně je. Nejprve vysvětlím, že skutečnost, že takové vozidlo přepravuje movité věci (zde sněžné skútry) pro neobchodní účely, nemůže bránit tomu, aby bylo považováno za vozidlo přepravující „zboží“ ve smyslu čl. 2 odst. 1 písm. a) nařízení č. 561/2006 a tudíž aby spadalo do oblasti působnosti tohoto nařízení (A). Zadržím upřesním, že za předpokladu, že jsou splněna určitá kritéria, skutečnost, že takové vozidlo je primárně využíváno jeho cestujícími jako obytný prostor, nebrání tomu, aby se na něj vztahovalo toto ustanovení a aby spadalo do působnosti nařízení č. 561/2006 (B).

A. Může vozidlo přepravující zboží pro neobchodní účely spadat do působnosti nařízení č. 561/2006?

29. Aby konkrétní situace spadala do působnosti nařízení č. 561/2006, musí být splněny dvě kumulativní podmínky: zaprvé se na dotčenou přepravu musí vztahovat buď čl. 2 odst. 1 písm. a), nebo čl. 2 odst. 1. b) uvedeného nařízení (pozitivní podmínka), a zadruhé se na něj nesmí vztahovat žádná z výjimek uvedených v článku 3 tohoto nařízení (negativní podmínka)⁸. Toto ustanovení vyjmenovává druhy přepravy (dále jen „přeprava“), které, přestože by se na ně jinak vztahoval čl. 2 odst. 1 písm. a) nebo b) nařízení č. 561/2006, jsou z působnosti pravidel stanovených v tomto nařízení a v nařízení č. 165/2014 vyňaty, protože jsou provozovány vozidly, která mají určité specifické, trvalé vlastnosti⁹, nebo jsou vyhrazena pro použití¹⁰, o němž nelze říci, že by ohrožovalo cíle sledované těmito nařízeními¹¹.

30. Účastníci původního řízení nezpochybňují, že AI přepravuje sněžné skútry pro rekreační účely. Tito účastníci řízení se však neshodují v tom, zda skutečnost, že takové zboží je přepravováno pro neobchodní účely, brání tomu, aby přeprava realizovaná AI splnila pozitivní podmínku, na kterou jsem poukázal v předchozím bodě. V tomto ohledu si předkládající soud přeje, aby Soudní dvůr objasnil, zda pojem „přeprava zboží“ ve smyslu čl. 2 odst. 1 písm. a) uvedeného nařízení je třeba vykládat tak, že zahrnuje pouze movité věci přepravované pro komerční účely. Pokud by tomu tak bylo, pak by se toto ustanovení nevztahovalo na přepravu uskutečněnou AI, která by byla z důvodu své neobchodní povahy z působnosti nařízení č. 561/2006 vyloučena.

⁸ – Upozorňuji, že podle čl. 13 odst. 1 nařízení č. 561/2006 mohou členské státy na svém území udělit dodatečné výjimky z obecných pravidel týkajících se posádek, doby řízení, přestávek v řízení a dob odpočinku uvedeného nařízení (konkrétně ty, které jsou uvedeny v člancích 5 až 9). Tyto výjimky se vztahují na přepravu prováděnou určitými vozidly (odlišnými od vozidel uvedených v článku 3).

⁹ – Například „specializovaná“ či „speciální“ vozidla v čl. 3 písm. e) a f).

¹⁰ – Například vozidla používaná pro přepravu cestujících v linkové dopravě, jestliže délka tratě této linky nepřesahuje 50 km (čl. 3 písm. a)) nebo vozidla používaná za mimořádných okolností nebo při záchranných akcích (čl. 3 písm. d)).

¹¹ – Ke kombinaci obou prvků (trvalé vlastnosti a použití) viz čl. 3 písm. h) nařízení č. 561/2006, který se vztahuje na vozidla, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřesahuje 7,5 tuny a jež se používají k neobchodní přepravě zboží.

31. Podle mého názoru by takový výklad čl. 2 odst. 1 písm. a) nařízení č. 561/2006 byl nesprávný. Je totiž zřejmé, že toto ustanovení se netýká pouze „přepravy zboží“ pro obchodní účely, ale může se rovněž použít na přepravu movitých věcí, které jsou vyhrazeny pro soukromé, neobchodní použití (v tomto případě čistě v souvislosti s koníčkem AI).

32. K tomuto závěru mne vede několik důvodů.

33. Zaprvé ze znění čl. 2 odst. 1 písm. a) nařízení č. 561/2006 je zřejmé, že toto ustanovení neobsahuje žádnou zmínku o tom, že by přeprava, na kterou se toto ustanovení vztahuje, měla mít profesionální nebo obchodní charakter.

34. Zadruhé takový požadavek nelze vyvodit z výrazu „zboží“, který je v tomto ustanovení použit. Je pravda, že nařízení č. 561/2006 žádnou definici tohoto pojmu neobsahuje¹² a že pokud bychom chtěli v souladu s ustálenou judikaturou Soudního dvora¹³ zjistit jeho význam a rozsah, odkazem na jeho obvyklý význam v běžném jazyce bychom mohli zjistit, že „zboží“ lze chápat jako „věci“, které jsou vyrobeny za účelem prodeje jako součást obchodních transakcí¹⁴.

35. Toto zjištění je však třeba hodnotit ve světle skutečnosti, že podle čl. 13 odst. 1 uvedeného nařízení mohou členské státy udělit (volitelné) výjimky pro přepravu „materiálu, zařízení nebo strojů, které řidič při výkonu svého povolání potřebuje“ (čl. 13 odst. 1 písm. d) druhá odrážka) nebo přepravu „cirkus[ů] a lunapark[ů]“ [čl. 13 odst. 1 písm. j)]. Na přepravu, která se týká věcí, jež jsou používány v rámci profesionální činnosti, ale *nejsou* určeny k prodeji, se tedy vztahuje čl. 2 odst. 1 písm. a) nařízení č. 561/2006, nejsou-li výslovně vyloučeny vnitrostátními právními předpisy členských států. Podle mého názoru je tedy zřejmé, že pojem „zboží“ se v tomto ustanovení neomezuje na „věci“, které jsou určeny k prodeji.

36. Nejeví se mi ani, že by se tento výraz omezoval obecněji na „věci“, které jsou spojeny s obchodní transakcí. Nařízení č. 561/2006 totiž používá pojem „zboží“ nejméně ve dvou případech, aniž by to mělo souvislost s obchodní transakcí (ale spíše s odkazem na „neobchodní přepravu“)¹⁵.

37. Dále podotýkám, že v souvislosti s dalším nařízením v oblasti silniční dopravy, konkrétně nařízením 2018/858, je pojem „náklad“ definován¹⁶ jako „především *jakékoli* přenosné předměty“¹⁷. Soudní dvůr navíc ve své judikatuře obecně přikládá pojmu „zboží“ široký význam¹⁸, zejména při výkladu ustanovení Smlouvy o fungování Evropské unie týkajících se volného pohybu zboží¹⁹. V této souvislosti jasně uvedl, že *nezáleží* na tom, zda je zboží přepravováno za účelem prodeje nebo pro osobní potřebu či spotřebu²⁰.

¹² – Zejména podotýkám, že pojem „zboží“ není zahrnut mezi definicemi uvedenými v článku 4 nařízení č. 561/2006.

¹³ – V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 3. října 2013, Lundberg (C-317/12, EU:C:2013:631, bod 18 a citovaná judikatura).

¹⁴ – Viz definice pojmu „zboží“ uvedená ve slovníku Collins Dictionary (<https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/goods>). S ohledem na výše řečené poznamenávám, že slovník Cambridge Dictionary zvolil patrně širší definici, která zahrnuje nejen „věci na prodej“, ale také „věci, které vlastníte“ (<https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/goods>).

¹⁵ – Viz *doslovně* čl. 3 písm. h) a i) nařízení č. 561/2006.

¹⁶ – V bodě 1.3 úvodní části přílohy I tohoto nařízení, nazvaném „Obecné definice, kritéria pro kategorizaci vozidel, typů vozidel a druhů karoserí“.

¹⁷ – Kurzivou zvýraznil autor stanoviska.

¹⁸ – Viz rozsudek ze dne 8. června 2017, Mennens (C-296/15, EU:C:2017:431, bod 53 a citovaná judikatura).

¹⁹ – Viz například rozsudek ze dne 10. prosince 1968, *Komise v. Itálie* (7/68, EU:C:1968:51).

²⁰ – V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 23. ledna 2018, Buhagiar a další (C-267/16, EU:C:2018:26, bod 67 a citovaná judikatura). Soudní dvůr v tomto rozsudku objasnil, že zatímco „zbožím“ se pro účely ustanovení Smlouvy o FEU rozumí „produkty, jejichž cenu lze vyjádřit v penězích a *mohou* být jako takové předmětem obchodních transakcí“ (kurzivou zvýraznil autor stanoviska), neexistuje žádný požadavek, aby byly používány pro obchodní účely nebo aby byly k takovému použití dokonce určeny.

38. Zatřetí systematický výklad čl. 2 odst. 1 písm. a) nařízení č. 561/2006 ve světle článku 3 a zejména čl. 3 písm. h) daného nařízení, který v podstatě stanoví, že se toto nařízení nepoužije na neobchodní přepravu zboží vozidly do 7,5 tuny, podle mého názoru potvrzuje, že působnost prvního jmenovaného ustanovení není omezena na „přepravu zboží“ obchodní povahy.

39. Abychom byli přesní, aby se na vozidlo mohla vztahovat výjimka obsažená v čl. 3 písm. h) nařízení č. 561/2006, musí být splněny dvě kumulativní podmínky. Za prvé, vozidlo musí být používáno pro „neobchodní přepravu zboží“²¹ a za druhé jeho maximální přípustná hmotnost nesmí přesáhnout 7,5 tuny. Je zřejmé, že skutečnost, že tento druhý požadavek existuje, může znamenat pouze jednu věc: Článek 2 odst. 1 písm. a) tohoto nařízení se může skutečně použít na přepravu „zboží“ pro neobchodní účely, pokud maximální přípustná hmotnost dotčeného vozidla tuto hodnotu překročí²².

40. Na přepravu prováděnou vozidly používanými pro *neobchodní* přepravu zboží se může, jak uvedl sám předkládající soud, rovněž vztahovat další výjimka, a to ta, která je stanovena v čl. 3 písm. i) nařízení č. 561/2006 a která se vztahuje na „obchodn[í] vozidl[a], jež jsou podle právních předpisů členského státu, ve kterém se používají, považována za historická vozidla a používají se k *neobchodní přepravě* cestujících nebo zboží“²³. Hranice této výjimky jsou opět zřejmé. Unijní normotvůrce patrně i v tomto případě považoval skutečnost, že vozidlo přepravuje zboží pro neobchodní účely, za nedostatečnou k vyloučení této přepravy z působnosti tohoto nařízení, a proto se čl. 2 odst. 1 písm. a) uvedeného nařízení může na neobchodní přepravu zboží uplatnit.

41. Celkově lze říci, že skutečnost, že článek 3 nařízení č. 561/2006 obsahuje nejen jednu, ale dvě úzce vymezené výjimky týkající se konkrétních případů přepravy „zboží“ pro neobchodní účely, je podle mého názoru důkazem toho, že taková přeprava není z působnosti tohoto nařízení zcela vyloučena.

42. Podle mého názoru by jakýkoli jiný výklad byl *contra legem*. Podle ustálené judikatury Soudního dvora nelze článek 3 uvedeného nařízení chápat tak, že by jeho účinky šly nad rámec toho, co je nezbytné k zajištění ochrany zájmů, kterou má zaručit, a rozsah výjimky obsažené v uvedeném ustanovení musí být určen s ohledem na cíle dotčené právní úpravy²⁴. Pokud měl unijní normotvůrce v úmyslu vytvořit obecnou výjimku pro všechna vozidla, která přepravují neobchodní zboží, pak by čl. 3 odst. 1 písm. h) a i) uvedeného nařízení neomezovaly v nich stanovené výjimky na speciální kategorie přepravovaného zboží, ale jednoduše by odkázaly na přepravu zboží pro neobchodní účely²⁵.

²¹ – V posledním konsolidovaném znění nařízení č. 561/2006 [ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1054 ze dne 15. července 2020 (Úř. věst. 2020, L 249, s. 1)] je „neobchodní přeprava“ definována (v čl. 4 písm. r)) jako „silniční doprava, jiná než doprava uskutečňovaná na cizí účet a za úplatu nebo na vlastní účet, za kterou se nedostává žádná přímá ani nepřímá odměna, z níž přímo ani nepřímo neplyne žádný příjem pro řidiče vozidla ani jiné osoby a která nesouvisí s profesní ani obchodní činností“.

²² – Pokud ovšem daná situace nespadá do působnosti jiné výjimky uvedené v článku 3 nařízení č. 561/2006 (jako je čl. 3 písm. i)) nebo jedné z výjimek stanovených v čl. 13 odst. 1 uvedeného nařízení.

²³ – Kurzivou zvýraznil autor stanoviska.

²⁴ – Viz zejména rozsudek ze dne 9. září 2021, Ministère public (Sanctions extraterritoriales) (C-906/19, EU:C:2021:715, bod 33 a citovaná judikatura).

²⁵ – Viz analogicky rozsudek ze dne 28. července 2011, Seeger (C-554/09, EU:C:2011:523, bod 30), týkající se výkladu pojmu „materiál“ ve smyslu čl. 13 odst. 1. d) druhé odrážky nařízení č. 561/2006 (které bylo od té doby pozměněno).

43. Z toho podle mého názoru vyplývá, že čl. 2 odst. 1 písm. a) nařízení č. 561/2006 se v zásadě²⁶ vztahuje na přepravu „zboží“ bez ohledu na to, zda je tato přeprava obchodní nebo neobchodní povahy. Pokud je však zboží přepravováno pro neobchodní účely, vztahuje se toto ustanovení pouze na vozidla, jejichž maximální přípustná hmotnost přesahuje 7,5 tuny (protože vozidla do tohoto množství jsou vyloučena podle čl. 3 písm. h) uvedeného nařízení).

44. Tento výklad čl. 2 odst. 1 písm. a) nařízení č. 561/2006 potvrzuje i cíl sledovaný tímto nařízením.

45. V tomto ohledu připomínám, že nařízení č. 561/2006 sleduje tři cíle: harmonizovat podmínky hospodářské soutěže v odvětví silniční dopravy, zlepšit sociální podmínky zaměstnanců, na které se vztahuje, a zlepšit *obecnou* bezpečnost silničního provozu (pro všechny vozidla)²⁷. Soudní dvůr již dříve potvrdil, že přeprava zboží pro neobchodní účely neovlivňuje hospodářskou soutěž v odvětví silniční dopravy ani nebrání dosažení cíle zlepšit pracovní podmínky v tomto odvětví²⁸. Souhlasím však s Komisí, že unijní normotvůrce zřejmě zastává názor, že taková přeprava může velmi dobře představovat riziko pro bezpečnost silničního provozu, zejména pokud je maximální přípustná hmotnost dotčených vozidel vyšší než 7,5 tuny (respektive v případě vozidla AI jeho hmotnost přesahuje 17 tun). Evropský parlament ve skutečnosti během prvního čtení²⁹ návrhu Komise na přijetí nařízení č. 561/2006³⁰ zdůraznil, že „hledisko bezpečnosti silničního provozu“ podle jeho názoru nemůže být omezeno na obchodní sektor a mělo by se použít i na neobchodní přepravu zboží.

46. Rovněž stojí za zmínku, že Soudní dvůr v řadě rozsudků o výkladu výluk a výjimek stanovených v nařízení č. 561/2006 trval na významu cíle zlepšit *obecnou* bezpečnost silničního provozu³¹.

47. Domnívám se, že pokud by všechny přepravy prováděné za účelem přepravy zboží pro neobchodní účely měly být z působnosti nařízení č. 561/2006 vyloučeny, cíl zvýšení bezpečnosti silničního provozu, kterého se unijní normotvůrce při přijímání nařízení č. 561/2006 snažil dosáhnout, by byl ohrožen³². Skutečnost, že tento druh přepravy je méně častý než ten, jenž je

²⁶ – Opět s výjimkou případů, kdy se na přepravu vztahuje některá z výluk nebo výjimek uvedených v článku 3 nebo čl. 13 odst. 1 nařízení č. 561/2006.

²⁷ – Bod 17 odůvodnění a článek 1 nařízení č. 561/2006. Viz rovněž rozsudek ze dne 9. září 2021, *Ministère public (Extraterritorial penalties)* (C-906/19, EU:C:2021:715, bod 29). Jak jsem uvedl ve svém stanovisku ve věci *Priscoforest* (C-13/21, EU:C:2022:188, poznámka pod čarou 7), tyto tři cíle spolu do určité míry souvisí. Tím, že pravidla nařízení č. 561/2006 zajišťují střídání dob řízení a dob odpočinku, chrání řidiče a posádky vozidel používaných v silniční dopravě před škodlivými účinky nadměrných a špatně rozvržených dob řízení. Vzhledem k tomu, že únava a nedostatek odpočinku řidičů těchto vozidel jsou uznávanými příčinami dopravních nehod, tato pravidla zároveň chrání bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. A konečně, vzhledem k tomu, že pracovní praxe založené na nesprávném využívání těchto řidičů a posádek narušují hospodářskou soutěž v odvětví dopravy, zajišťují tato pravidla v tomto ohledu rovné podmínky.

²⁸ – Viz rozsudek ze dne 3. října 2013, *Lundberg* (C-317/12, EU:C:2013:631), body 35 a 36).

²⁹ – Viz „odůvodnění“ k pozměňovacímu návrhu 22 „Legislativního usnesení Evropského parlamentu k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (COM(2001) 573 – C5-0485/2001 – 2001/0241(COD))“ (k dispozici zde: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-5-2002-0388_EN.html?redirect#_section2).

³⁰ – Viz návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (COM (2001) 573 final).

³¹ – Viz například rozsudek ze dne 9. září 2021, *Ministère public (Extraterritorial penalties)* (C-906/19, EU:C:2021:715, bod 38), týkající se výkladu čl. 3 písm. a) nařízení č. 561/2006, a rozsudek ze dne 13. března 2014, *A. Karuse* (C-222/12, EU:C:2014:142, body 40 až 42), týkající se výkladu čl. 13 odst. 1 písm. h) uvedeného nařízení. Podotýkám, že v bodě 42 posledně uvedeného rozsudku Soudní dvůr výslovně uvedl, že rozsah čl. 13 odst. 1 písm. h) musí být „určen s ohledem na cíle sledované [nařízením č. 561/2006], a to včetně cíle *týkajícího se bezpečnosti silniční dopravy*“ (kurzivou zvýraznil autor stanoviska).

³² – Kromě toho by výjimkám stanoveným v čl. 3 písm. h) a i) uvedeného nařízení byl ve skutečnosti dán rozsah, který dalece přesahuje jejich jasné znění.

provozován v rámci obchodní činnosti³³, je podle mého názoru irelevantní: AI se mohl jednoho rána probudit a rozhodnout se řídit své vozidlo o hmotnosti více než 17 tun po dobu 20 po sobě jdoucích hodin, aniž by si udělal přestávky, což by mohlo mít významný negativní dopad na obecnou bezpečnost silničního provozu (nejen kvůli hmotnosti takového vozidla).

48. Domnívám se, že tento typ situace byl v popředí zájmu unijního normotvůrce, když se rozhodl omezit výjimku stanovenou v čl. 3 písm. h) nařízení č. 561/2006 na „neobchodní přepravu zboží“ vozidly, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřekračuje 7,5 tuny³⁴. Souhlasím s Komisí, že systematické vylučování takové přepravy z oblasti působnosti tohoto nařízení by bylo neslučitelné s dosažením tohoto cíle.

49. Navíc se nedomnívám, že by rozsudek Soudního dvora ve věci Lundberg³⁵ ve prospěch opačného výkladu poskytoval jakoukoli podporu. Na první pohled by bylo možné považovat spor před vnitrostátními soudy v této věci za podobný spor, který je předmětem původního řízení. Pan Lundberg byl totiž stejně jako AI vlastníkem a řidičem vozidla, které používal k přepravě dalšího motorového vozidla, totiž soutěžního vozu (v přívěsu připojeném k tomuto prvně uvedenému vozidlu). Byl amatérským jezdce rallye, který ve svém volném čase závodil v automobilových rallye. Na rozdíl od AI (jehož vozidlo váží více než 17 tun) však vozidlo pana Lundberga *nemělo* celkovou hmotnost vyšší než 7,5 tuny.

50. Podle mého názoru to byl právě tento specifický aspekt, a nikoli pouhá skutečnost, že pan Lundberg přepravoval svůj soutěžní vůz pro neprofesionální a neobchodní účely, co vedlo Soudní dvůr k závěru, že tato přeprava přímo spadá do oblasti působnosti výjimky stanovené v čl. 3 písm. h) nařízení č. 561/2006, a je tudíž z působnosti tohoto předpisu vyňata³⁶. Krom toho, Soudní dvůr nebyl v této věci vyzván, aby provedl výklad rozsahu působnosti čl. 2 odst. 1 písm. a) uvedeného nařízení, ale pouze rozsahu výjimky stanovené v čl. 3 písm. h) nařízení č. 561/2006.

51. Podle mého názoru je tedy třeba odolat pokušení použít soudní řešení přijaté Soudním dvorem ve věci Lundberg na skutkový stav v původním řízení *pouze* z toho důvodu, že i zde AI přepravuje zboží pro svůj vlastní volný čas³⁷. V tomto ohledu připomínám, že účastníci původního řízení nezpochybňují skutečnost, že maximální přípustná hmotnost vozidla AI je vyšší než 7,5 tuny a že na toto vozidlo se tedy výjimka stanovená v čl. 3 písm. h) nařízení č. 561/2006 nevztahuje.

52. S ohledem na výše uvedené je mi zřejmé, že čl. 2 odst. 1 písm. a) nařízení č. 561/2006 se neomezuje na přepravu zboží obchodní povahy. Definice v tomto ustanovení rovněž zahrnuje – a pravidla tohoto nařízení a nařízení č. 165/2014 se tedy vztahují i na ně – přepravu prováděnou

³³ – AI pravděpodobně na cestách se svým nákladním autem a dvěma sněžnými skútry tráví méně času než profesionální přepravce obchodního zboží určeného k prodeji, který jezdí ze Stockholmu (Švédsko) do Göteborgu (Švédsko) každý druhý den v týdnu.

³⁴ – Podle dříve platného režimu byla „vozidla používaná pro neobchodní přepravu zboží pro vlastní potřebu“ jako celek vyloučena [viz čl. 4 odst. 12 nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 ze dne 20. prosince 1985 o harmonizaci určitých sociálních právních předpisů v silniční dopravě (Úř. věst. 1985, L 370, s. 1, Zvl. vyd. 05/001, s. 319)]. Když však unijní normotvůrce přijal nařízení č. 561/2006, tuto výjimku výslovně upravil a jako další požadavek uvedl, že maximální přípustná hmotnost vozidla nepřekračuje 7,5 tuny.

³⁵ – Rozsudek ze dne 3. října 2013 (C-317/12, EU:C:2013:631) („Lundberg“).

³⁶ – I když Soudní dvůr v bodě 32 uvedeného rozsudku uvedl, že účelem čl. 3 písm. h) nařízení č. 561/2006 bylo „vyloučit z působnosti [uvedeného]nařízení přepravu zboží uskutečňovanou soukromými osobami mimo jakoukoliv profesní nebo obchodní činnost,“ učinil tak až poté, co zdůraznil, že toto ustanovení se vztahuje pouze na vozidla s maximální přípustnou hmotností nepřesahující 7,5 tuny.

³⁷ – Podle mého názoru bychom měli být opatrní a nevytrhávat některá zjištění Soudního dvora ve věci Lundberg z kontextu. Pro ilustraci uvedu, že je pravda, že Soudní dvůr uvedl (v bodě 28 uvedeného rozsudku), že ustanovení nařízení č. 561/2006 se v zásadě použijí na profesionální řidiče a nikoli na jednotlivce, kteří řídí pro soukromé účely. *Neuvedl* však, že se tato pravidla vztahují *výhradně* na profesionální řidiče. Kromě toho tomuto odstavci bezprostředně předchází věta připomínající, že čl. 4 písm. c) uvedeného nařízení definuje pojem „řidič“ jako „[každou] osob[u], která řídí vozidlo, třeba jen krátkou dobu [...]“, z čehož je zřejmé, jak sám předkládající soud uvádí, že nařízení č. 561/2006 se nevztahuje pouze na profesionální řidiče.

vozidly přepravujícími zboží pro soukromé, neobchodní účely, například v rámci koníčku, s výjimkou případů, kdy taková přeprava spadá do oblasti působnosti výslovné výjimky stanovené v čl. 3 písm. h) nařízení č. 561/2006 (nebo jakékoli jiné vyluky nebo výjimky z daného nařízení).

B. Příklad kombinovaných vozidel, která slouží jak k přepravě „zboží“, tak jako dočasný obytný prostor pro cestující

53. Poté, co jsem objasnil, že za okolností původního řízení skutečnost, že vozidlo AI přepravuje zboží (v tomto případě sněžné skútry) pro neobchodní účely, nebrání tomu, aby bylo považováno za vozidlo přepravující „zboží“ ve smyslu čl. 2 odst. 1 písm. a) nařízení č. 561/2006, nyní prozkoumám, zda skutečnost, že toto vozidlo je kombinovaným vozidlem, které AI a jeho rodina používají nejen k přepravě zboží, ale také k dočasnému ubytování cestujících, jej vylučuje z působnosti tohoto nařízení. Vysvětlím, že tomu tak není.

54. Jak jsem uvedl v bodě 26 výše, nařízení č. 561/2006 se vztahuje na (i) „převahu zboží vozidly, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně návěsu nebo přívěsu překračuje 3,5 tuny“ (čl. 1 odst. 1 písm. a)) a (ii) na „převahu cestujících vozidly, která jsou svou konstrukcí nebo trvalou úpravou určena pro přepravu více než devíti osob včetně řidiče“ (čl. 2 odst. 1 písm. b)). Z tohoto ustanovení logicky vyplývá, že toto nařízení se *nevztahuje* na silniční přepravu provozovanou (i) vozidly přepravujícími zboží o maximální přípustné hmotnosti *nepřesahující* 3,5 tuny nebo (ii) vozidly přepravujícími cestující, která jsou svou konstrukcí nebo trvalou úpravou určena pro přepravu *ne více než* devět osob (včetně řidiče).

55. Před předkládajícím soudem AI v podstatě tvrdí, že kromě těchto dvou kategorií „přepravy“ a těch, na které se vztahují vyluky nebo výjimky výslovně stanovené v nařízení č. 561/2006 (jako je čl. 3 písm. h)), se může pravidlům stanoveným v tomto nařízení rovněž vyhýbat jiná přeprava. To je podle AI případ „přepravy“ prováděné vozidly, která jsou svou konstrukcí nebo trvalou úpravou určena *především* k tomu, aby poskytovala *obytný prostor* cestujícím, a nikoli pouze k přepravě zboží. AI tvrdí, že na takovou přepravu se čl. 2 odst. 1 písm. a) nařízení č. 561/2006 nevztahuje. Domnívá se, že jeho vozidlo by mělo být vyloučeno z působnosti tohoto nařízení (bez ohledu na skutečnost, že se používá k „přepravě zboží“ a má maximální přípustnou hmotnost vyšší než 7,5 tuny), protože je používáno *především* jako dočasný obytný prostor pro něj a jeho rodinu.

56. Komise se domnívá, že v nařízení č. 561/2006 nic nenaznačuje, že skutečnost, že vozidlo není používáno pouze k přepravě zboží, ale především jako dočasný obytný prostor, by bránila tomu, aby bylo považováno za vozidlo přepravující „zboží“ ve smyslu čl. 2 odst. 1 písm. a) uvedeného nařízení.

57. V tomto ohledu nejprve podotýkám, že zatímco čl. 2 odst. 1 písm. b) nařízení č. 561/2006 výslovně vyžaduje posouzení toho, jak je vozidlo konstruováno nebo trvale upraveno k provozu (předtím než lze dojít k závěru, že takové vozidlo přepravuje cestující ve smyslu tohoto ustanovení), v případě čl. 2 odst. 1 písm. a) uvedeného nařízení tomu tak není.

58. Z definice „motorového vozidla“ uvedené v čl. 4 písm. b) první odrážce nařízení č. 561/2006 však jasně vyplývá, že pravidla obsažená v tomto nařízení se mají vztahovat na „[jakékoli] vozidlo s vlastním mechanickým pohonem [...] *zpravidla* používané pro přepravu [...] zboží“, přičemž přeprava provedená tímto vozidlem spadá do působnosti čl. 2 odst. 1 písm. a) uvedeného

nařízení³⁸. Kromě toho z čl. 4 písm. a) nařízení č. 561/2006 vyplývá, že vozidlo nemusí být „ložené“ (naložené).

59. Z toho podle mého názoru vyplývá, že k tomu, aby se na přepravu vztahoval čl. 2 odst. 1 písm. a) nařízení č. 561/2006 a aby podléhala pravidlům uvedeným v tomto nařízení, není podmínkou, aby vozidlo v daném okamžiku *skutečně* přepravovalo zboží. Není ani nutné, jak před předkládajícím soudem tvrdí AI, aby takové vozidlo bylo *především* používáno k přepravě zboží. Ve skutečnosti postačí, že vozidlo je „zpravidla používané pro přepravu zboží“³⁹. Podle mého názoru musí tedy vozidlo vykazovat trvalé (nikoli pouze dočasné) znaky, které naznačují, že je „zpravidla používáno k přepravě zboží“. Tyto prvky musí být podle mého názoru posuzovány s ohledem na způsob, jakým je vozidlo konstruováno nebo jak bylo trvale upraveno, obdobně jako na požadavek stanovený čl. 2 odst. 1 písm. b) tohoto nařízení⁴⁰.

60. Zadruhé se mi jeví, že rozdíl, který čl. 2 odst. 1 nařízení č. 561/2006 stanoví mezi „přpravou [...] zboží“ (čl. 2 odst. 1 písm. a)) a „přpravou [...] cestujících“ (čl. 2 odst. 1 písm. b)) napodobuje (alespoň do určité míry) rozlišení provedené v jiných unijních předpisech v oblasti silniční dopravy a zejména v nařízení 2018/858 (které stanoví správní ustanovení a technické požadavky pro schválení typu a uvedení na trh všech nových vozidel)⁴¹. Podle článku 4 tohoto nařízení totiž motorová vozidla, jež jsou „konstruovaná a vyrobená především pro přepravu *osob a jejich zavazadel*“⁴², spadají do jedné kategorie (kategorie M), zatímco motorová vozidla, která jsou „konstruována a vyrobená především pro přepravu *zboží*“⁴³ spadají do jiné, odlišné kategorie (kategorie N).

61. „Obytný automobil“ je definován v bodě 5.1 části A přílohy I nařízení 2018/858⁴⁴ jako vozidla kategorie M s *obytným prostorem*. Tento prostor musí obsahovat *minimálně* toto vybavení: a) sedadla a stůl; b) uspořádání pro spaní, které může být vytvořeno ze sedadel; c) zařízení pro vaření; d) skladové prostory. Ze skutečnosti, že „obytné automobily“ jsou zařazeny do kategorie M podle nařízení 2018/858, vyplývá, že se v rámci tohoto nařízení považují za vozidla „konstruovaná a vyrobená především pro přepravu osob a jejich zavazadel“, spíše než zboží. Skutečnost, že obsahují skladové prostory, nebrání tomu, aby spadaly do této kategorie, pokud jsou tyto skladové prostory *trvale* upevněny v obytném prostoru⁴⁵.

62. S ohledem na tato zjištění mohu bez dalšího připustit, že pro účely nařízení č. 561/2006 musí být „obytné automobily“, které vykazují vlastnosti uvedené v bodě 61 výše, v zásadě, stejně jako v případě účelů nařízení 2018/858, rovněž považovány za vozidla používaná pro přepravu cestujících, a nikoli zboží, a tudíž spadají do oblasti působnosti tohoto předpisu, pouze pokud splňují kritéria stanovená v čl. 2 odst. 1 písm. b) (to znamená, pouze pokud jsou konstruovány nebo trvale upraveny pro přepravu více než devíti osob včetně řidiče).

³⁸ – Kurzivou zvýraznil autor stanoviska.

³⁹ – Kurzivou zvýraznil autor stanoviska.

⁴⁰ – Viz bod 57 výše

⁴¹ – Výklad různých předpisů musí být samozřejmě v zásadě posuzován autonomně. Je mi však jasné, že unijní normotvůrce měl v úmyslu klasifikovat vozidla podobným způsobem v nařízení č. 561/2006 a nařízení 2018/858 (tedy jako vozidla přepravující zboží nebo cestující).

⁴² – Kurzivou zvýraznil autor stanoviska.

⁴³ – Kurzivou zvýraznil autor stanoviska.

⁴⁴ – Příloha I je nazvána „Obecné definice, kritéria pro kategorizaci vozidel, typů vozidel a druhů karoserií“. V rámci této přílohy má část A název „Kritéria pro kategorizaci vozidel“. Bod 5 této části A popisuje kritéria pro „Vozidla zvláštního určení“, jako jsou obytné automobily.

⁴⁵ – Podle bodu 5.1 části A přílohy I nařízení 2018/858 musí být minimální vybavení (včetně skladových prostor) „obytného automobilu“ „trvale upevněno v obytném prostoru“ (ačkoli stůl může být konstruován tak, aby bylo možné jej snadno odstranit).

63. Po tomto upřesnění bych rád poukázal na to, že původní řízení se týká určitého druhu vozidla: vozidla, jehož vnější vzhled je podobný autobusu nebo autokaru a které je kombinovaným vozidlem, protože obsahuje *jak* obytný prostor, *tak* nákladní prostor dostatečně velký na to, aby v něm AI uložil alespoň dva sněžné skútry.

64. Ze spisu a informací poskytnutých předkládajícím soudem v jeho žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce vyvozují, že nákladní prostor vozidla AI není trvale upevněn v obytném prostoru, ale je oddělený⁴⁶. Kromě toho se nejeví, že by bylo navrženo tak, aby poskytovalo nákladní prostor pouze pro „zavazadla“ cestujících ve vozidle (na rozdíl od zavazadlového prostoru autobusu nebo autokaru nebo střešního boxu obytného automobilu). Konečně mám za to, že takový nákladní prostor je trvalým zařízením vozidla AI. Na rozdíl od nosiče jízdních kol nebo střešního boxu jej nelze snadno odejmout.

65. Je v takové situaci třeba mít za to, že vozidlo stále přepravuje cestující a jejich zavazadla? Domnívám se, že nikoli.⁴⁷ Je třeba jej považovat za vozidlo „zpravidla“ přepravující „zboží“, a spadá tedy do působnosti čl. 2 odst. 1 písm. a) nařízení č. 561/2006? Podle mého názoru ano.

66. Mám totiž za to, že kombinované vozidlo, jako je vozidlo AI, které obsahuje jak obytný prostor, tak nákladní prostor, je třeba pro účely nařízení č. 561/2006 považovat za vozidlo „zpravidla“ přepravující „zboží“ a spadající do oblasti působnosti tohoto nařízení bez ohledu na to, zda splňuje požadavky nezbytné k tomu, aby bylo kvalifikováno jako „obytný automobil“ ve smyslu nařízení 2018/858, pokud nákladní prostor takového vozidla (i) je oddělený nebo jinak fyzicky odlišitelný od obytného prostoru (spíše než v něm trvale upevněn), (ii) se nejeví být navržen tak, aby umožňoval přepravu pouze zavazadel cestujících ve vozidle a (iii) tvoří trvalé zařízení vozidla v tom smyslu, že vozidlo je buď zkonstruováno nebo trvale upraveno tak, aby takový prostor obsahovalo.

67. Tento třídílný test, jehož použití v každém konkrétním případě přísluší vnitrostátním soudům, dle mého mínění poskytuje v naprosté většině případů žádoucí výsledky.

68. Zaprvé na jednom konci spektra zajišťuje, aby profesionální řidič nákladního vozidla, který upravil kabinu vozidla tak, aby trvale zahrnovala salonek a prostor na spaní, nadále podléhal pravidlům stanoveným v nařízení č. 561/2006 (buď proto, že obytný prostor nesplňuje všechny požadavky stanovené v nařízení 2018/858, aby mohl být klasifikován jako „obytný automobil“, nebo proto, že nákladní prostor v každém případě stále splňuje tři výše uvedené požadavky).

69. Na druhém konci spektra to rovněž vede k závěru, že obytný automobil *nebude* považován za vozidlo přepravující „zboží“ ve smyslu čl. 2 odst. 1 písm. a) nařízení č. 561/2006 jednoduše proto, že skříň jeho obytného prostoru jsou plné talířů, šálek a jiného nádobí nebo předmětů, u kterých se obvykle očekává, že je najdete v „domě“, nebo proto, že takové vozidlo obsahuje kufr nebo nákladní prostor, jenž se jeví být navržen tak, aby přepravovat pouze zavazadla cestujících, nebo má k sobě připevněný odnímatelný nosič kol nebo střešní box.

⁴⁶ – Viz bod 14 výše. Na základě informací uvedených ve spisu se jeví, že vozidlo AI se skládá ze dvou odlišných částí. Přední (vnitřní) část vozidla tvoří obytný prostor pro AI a jeho rodinu (který využívají při cestování), zatímco zadní část je řešena jako nákladní prostor, ve kterém AI přepravuje sněžné skútry pro sebe a svoji rodinu. V každém případě je pro mě obtížné pochopit, jak by mohly být tyto dva sněžné skútry trvale upevněny v obytném prostoru vozidla AI (vzhledem k jejich velikosti).

⁴⁷ – Kdyby bylo vozidlo, jako je vozidlo AI, považováno za vozidlo používané pro přepravu cestujících a jejich zavazadel, bylo by takové vozidlo vyloučeno z rozsahu nařízení č. 561/2006. Nesplňovalo by totiž požadavky stanovené v čl. 2 odst. 1) písm. b) tohoto nařízení, jelikož, na základě skutečností předložených ve spise, se nejeví, že by bylo zkonstruováno nebo trvale upraveno tak, aby přepravovalo více než devět osob, včetně řidiče.

70. Zadruhé test uvedený v bodě 66 výše také poskytuje vhodné řešení (nebo se alespoň vyhýbá absurdním výsledkům) ve složitějších, méně jasných situacích. Abych to ilustroval, budu se opírat o tři (hypotetické) příklady.

71. První příklad: vezměte si amatérského surfaře, který má dodávku o hmotnosti více než 7,5 tuny s kapacitou 50 surfovacích prken, jak pro vlastní potřebu, tak pro potřeby svých přátel, a v níž má také matraci, na které čas od času přespí. Přepravuje surfař „zboží“? Ano, protože jeho vozidlo *nevykazuje* všechny vlastnosti uvedené v nařízení 2018/858, aby mohlo být označeno za „obytný automobil“ a tudíž klasifikováno jako vozidlo konstruované nebo vyrobené především pro přepravu „osob a jejich zavazadel“, a protože je v každém případě svou konstrukcí nebo trvalou úpravou uzpůsobeno tak, aby obsahoval jasně identifikovatelný nákladní prostor, který se nejeví být navržen pouze pro přepravu jeho zavazadel. Jinými slovy, amatérský surfař je v situaci, která se neliší od situace profesionálního řidiče kamionu popsaného v bodě 68 výše.

72. Druhý příklad: co kdyby měl surfař řádný „obytný automobil“ a vozil surfy svých přátel nebo jeho rodiny v nákladním prostoru ne větším než kufr určený k přepravě zavazadel? Surfař by *nepřepravoval* „zboží“. Byl by ve stejné situaci jako „klasický“ obytný automobil v bodě 69 výše.

73. Třetí příklad (tady je to složitější): co kdyby stejná surfová prkna (nebo případně sněžné skútry AI) byla umístěna ve velmi velkém⁴⁸ přívěsu připojeném k zadní části obytného automobilu? Zabránila by skutečnost, že přívěs lze od obytného automobilu odpojit, tomu, aby bylo vozidlo považováno za vozidlo přepravující zboží? Domnívám se, že nikoli. Pro účely nařízení č. 561/2006 se totiž „vozidlo“ může skládat z kombinací vozidel⁴⁹. Přívěs spojený s obytným vozem by tedy byl považován za jedno „vozidlo“. Trvalé vlastnosti přívěsu (jako skutečnost, že je konstruován nebo trvale upraven jako nákladní prostor) by podle mého názoru mohly být předány „vozidlu“ jako celku⁵⁰.

74. Jak jsem již uvedl v bodě 59 výše, je důležité mít na paměti, že k tomu, aby přeprava spadala do působnosti čl. 2 odst. 1 písm. a) nařízení č. 561/2006, není nutné, aby vozidlo uskutečňující přepravu bylo použito *především* pro přepravu zboží (jak vyžaduje nařízení 2018/858). Stačí, aby vozidlo bylo „zpravidla“⁵¹ používáno k přepravě zboží.

75. Podle mého názoru musí být kombinované vozidlo považováno za vozidlo „zpravidla“ používané k přepravě zboží, pokud (i) je zkonstruováno nebo trvale upraveno tak, aby obsahovalo nákladní prostor, který je (ii) jasně identifikovatelný⁵² a (iii) se jeví, že není navržen pouze k přepravě zavazadel cestujících. Jsou-li tyto charakteristiky přítomny, není třeba hodnotit, zda má přeprava zboží přednost před přepravou cestujících.⁵³ Podle mého názoru musí řidič podléhat pravidlům týkajícím se doby řízení, přestávek v řízení a dob odpočinku, která jsou

⁴⁸ – Vždy by se dalo namítnout, že pokud přívěs není větší než kufr běžného auta, pak se nejedná o „přepravu zboží“.

⁴⁹ – Viz čl. 4 písm. b) nařízení č. 561/2006.

⁵⁰ – To je podle mého názoru to, co odlišuje přívěsy od nosičů kol, střešních boxů nebo jiných čistě doplňkových zařízení, která neovlivňují definici vozidla.

⁵¹ – Kurzivou zvýraznil autor stanoviska.

⁵² – Jak jsem uvedl v bodě 66 výše, v případě vozidel, která obsahují obytný prostor, musí být nákladní prostor oddělený nebo od takového obytného prostoru fyzicky odlišitelný.

⁵³ – Např. posouzením, zda je větší část vozidla využívána pro přepravu cestujících než pro přepravu zboží nebo zda je vozidlo častěji využíváno pro přepravu cestujících než pro přepravu zboží.

stanovena v nařízení č. 561/2006, a povinnosti mít řádně zkontrolován tachograf za předpokladu, že maximální přípustná hmotnost vozidlo přesahuje 3,5 tuny (pro obchodní přepravu zboží) nebo 7,5 tuny (pro neobchodní přepravu zboží)⁵⁴.

76. Tento přístup se mi jeví být v souladu s definicí pojmu „zboží“, která zahrnuje jakoukoli hmotnou věc, nikoli pouze zboží, jež je určeno k prodeji nebo použití pro obchodní transakci, kterou jsem navrhl Soudnímu dvoru přijmout v předchozí části⁵⁵. Je rovněž v souladu s cílem zlepšit obecnou bezpečnost silničního provozu, o němž unijní normotvůrce v nařízení č. 561/2006 usiloval⁵⁶. Zajišťuje totiž, že těžká vozidla, o kterých se unijní normotvůrce domníval, že představují skutečné riziko pro obecnou bezpečnost silničního provozu, spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení a nemohou se vyhýbat povinnostem v něm obsaženým pouze z toho důvodu, že částečně slouží jako obytný automobil.

77. Na tomto místě dodávám, že unijní kategorie vozidel, pod kterou je vozidlo registrováno ve vnitrostátním registru silničních vozidel, je dle mého názoru orientační, nikoli však rozhodující. Je třeba ještě posoudit, zda se vozidlo „zpravidla“ používá pro přepravu zboží tj, zda jsou splněna kritéria, která jsem uvedl výše. Předkládající soud ve své žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce upřesnil, že vozidlo AI je registrováno v kategorii N3 podle nařízení 2018/858, která zahrnuje „motorová vozidla konstruovaná a vyrobená především pro přepravu zboží“ s maximální hmotností přesahující 12 tun. Podle mého názoru skutečnost, že je vozidlo zapsáno v této kategorii, jistě naznačuje, že je „zpravidla“ používáno pro přepravu zboží⁵⁷. V posouzení vnitrostátních soudů však nemůže však hrát rozhodující roli. Pokud by to bylo úmyslem unijního normotvůrce, pak by pouze odkazoval na tyto kategorie dle nařízení č. 561/2006⁵⁸.

78. Na závěr bych rád uvedl několik slov o praktických důsledcích řešení, které jsem navrhl. V žádném případě z něj nevyplývá, že všechna kombinovaná vozidla, jako je vozidlo dotčené v projednávané věci, která obsahují jak obytný prostor, tak nákladní prostor pro přepravu zboží pro neobchodní účely, musí být vybavena tachografem nebo že jejich řidič musí dodržovat pravidla týkající se doby řízení, přestávek v řízení a dob odpočinku stanovená v nařízení č. 561/2006.

79. Jak jsem uvedl výše, na řidiče těchto vozidel se bude skutečně vztahovat pouze čl. 2 odst. 1 písm. a) nařízení č. 561/2006 a budou povinni dodržovat pravidla stanovená v tomto nařízení a v nařízení č. 165/2014 (včetně povinnosti mít řádně zkontrolován tachograf) pouze, pokud lze jejich vozidlo označit za „zpravidla“ používané k přepravě zboží a kdy maximální přípustná

⁵⁴ – Podle čl. 2 odst. 1 písm. a) nařízení č. 561/2006 ve světle čl. 3 písm. h) uvedeného nařízení. Zda je vozidlo svou konstrukcí nebo trvalou úpravou určeno pro přepravu více než devíti osob včetně řidiče (čl. 2 odst. 1 písm. b) nařízení č. 561/2006), nebude relevantní.

⁵⁵ – S řešením, které navrhuji, by skutečně bylo možné talíře, vidličky nebo příkrývky obytného automobilu považovat za „zboží“. Vozidlo jako celek by však stále mohlo být považováno za vozidlo „převážně cestující“ ve smyslu čl. 2 odst. 1 písm. b) nařízení č. 561/2006 a nebylo by pouze z tohoto důvodu považováno za vozidlo „zpravidla“ používané pro přepravu zboží ve smyslu čl. 2 odst. 1 písm. a) uvedeného nařízení.

⁵⁶ – Viz body 45 až 48 výše.

⁵⁷ – Podotýkám však, že v nařízení 2018/858 se unijní normotvůrce rozhodl pro mírně odlišný test než v nařízení č. 561/2006, neboť požadoval, aby vozidlo bylo „především“ používáno pro přepravu zboží (nikoli „zpravidla“ používáno k tomuto účelu).

⁵⁸ – Kategorie vozidel definované v nařízení 2018/858 skutečně existovaly již před přijetím tohoto nařízení [viz příloha II směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice) (Úř. věst. 2007, L 263, s. 1), a předtím směrnice Rady 70/156/EHS ze dne 6. února 1970 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel (Úř. věst. 1970, L 42, s. 1; Zvl. vyd. 13/01, s. 44)].

hmotnost vozidla přesahuje 7,5 tuny. Značný počet kombinovaných obytných automobilů, obytných dodávek a jim podobných spadá pod tuto hranici. Jimi realizovaná přeprava je tedy čistě a jednoduše z působnosti nařízení č. 561/2006 vyloučena⁵⁹.

V. Závěr

80. S ohledem na výše uvedené navrhuji, aby Soudní dvůr na předběžné otázky položené Hovrätten för Nedre Norrland (odvolací soud, jižní Norrland, Švédsko) odpověděl takto:

„1. Článek 2 odst. 1 písm. a) nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 ve světle čl. 4 písm. b) první odrážky a článku 3 tohoto nařízení:

musí být vykládáno v tom smyslu, že vyžaduje, aby vozidlo provádějící přepravu bylo „zpravidla“ používáno k přepravě zboží. Kategorie, ve které je vozidlo zapsáno ve vnitrostátním registru silničních vozidel, není v tomto ohledu rozhodující. Skutečnost, že zboží je přepravováno pro neobchodní a nikoli obchodní účely, nebrání tomu, aby se na přepravu vztahovalo toto ustanovení a aby spadala do působnosti tohoto nařízení.

2. Ustanovení čl. 2 odst. 1 písm. a) nařízení č. 561/2006 ve světle čl. 4 písm. b) první odrážky uvedeného nařízení:

musí být vykládáno v tom smyslu, že je třeba vycházet z toho, kombinované vozidlo zahrnující jak obytný prostor pro jeho cestující, tak nákladní prostor pro účely přepravy zboží, je „zpravidla“ používáno k přepravě zboží, a spadá tedy do čl. 2 odst. 1 písm. a) nařízení č. 561/2006, za předpokladu, že nákladní prostor (i) je oddělený nebo jinak fyzicky odlišitelný od obytného prostoru (spíše než integrovaný do něj), (ii) se nejeví být navržen tak, aby poskytoval nákladní prostor pouze pro zavazadla cestujících ve vozidle a (iii) představuje trvalé zařízení vozidla v tom smyslu, že vozidlo je buď konstruováno, nebo trvale upraveno tak, aby zahrnovalo tento nákladní prostor“.

⁵⁹ – Aby bylo zcela jasno, AI by nemusel dodržovat pravidla týkající se doby řízení, přestávek v řízení a dob odpočinku uvedené v tomto nařízení ani povinnost mít ve svém vozidle řádně zkontrolovaný tachograf, pokud by předkládající soud zjistil, že maximální přípustná hmotnost jeho vozidla je nižší než 7,5 tuny.