



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (třetího senátu)

2. března 2023*

„Řízení o předběžné otázce – Silniční doprava – Nařízení (ES) č. 561/2006 – Oblast působnosti – Článek 2 odst. 1 písm. a) – Článek 3 písm. h) – Pojem ‚přeprava zboží‘ – Pojem ‚maximální přípustná hmotnost‘ – Vozidlo upravené jako dočasný obytný prostor a prostor pro nakládku zboží k neobchodním účelům – Nařízení (EU) č. 165/2014 – Tachografy – Článek 23 odst. 1 – Povinnost pravidelných kontrol schválenými dílnami“

Ve věci C-666/21,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Hovrätten för Nedre Norrland (odvolací soud pro Dolní Norrland, Švédsko) ze dne 25. října 2021, došlým Soudnímu dvoru dne 5. listopadu 2021, v řízení

AI

proti

Åklagarmyndigheten

SOUDNÍ DVŮR (třetí senát),

ve složení K. Jürimäe, předsedkyně senátu, M. Safjan, N. Piçarra (zpravodaj), N. Jääskinen a M. Gavalec, soudci,

generální advokát: N. Emiliou,

vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

– za Evropskou komisi P. Messinou, K. Simonssonem a G. Tolstoy, jako zmocněnci,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 24. listopadu 2022,

vydává tento

* Jednací jazyk: švédština.

Rozsudek

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu čl. 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 (Úř. věst. 2006, L 102, s. 1), ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 (Úř. věst. 2014, L 60, s. 1) (dále jen „nařízení č. 561/2006“).
- 2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi AI a Åklagarmyndigheten (státní zastupitelství, Švédsko) ve věci porušení pravidel o používání tachografů.

Právní rámec

Unijní právo

Nařízení č. 561/2006

- 3 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 denně, týdně a ve dvou po sobě následujících týdnech, ustanovením, které zavazuje řidiče, aby si vybíral běžné týdenní doby odpočinku alespoň jednou během dvou po sobě následujících týdnů, a ustanoveními, která stanoví, že denní doba odpočinku nesmí být za žádných okolností kratší než nepřerušovaná doba devíti hodin. [...]“

- 4 Podle jeho článku 1 toto nařízení „stanoví 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“ a „[ú]čelem tohoto nařízení je rovněž lepší monitorování a prosazování [pravidel] jednotlivými členskými státy a zlepšení pracovní praxe v silniční dopravě.“

- 5 Článek 2 odst. 1 uvedeného nařízení stanoví:

„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.“

- 6 Článek 3 téhož nařízení 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;

[...]“

7 Článek 4 nařízení č. 561/2006 stanoví:

„Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

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

[...]

m) ‚maximální přípustnou hmotností‘ celková povolená provozní hmotnost plně naloženého vozidla;

[...]“

Nařízení č. 165/2014

8 Článek 1 odst. 1 nařízení č. 165/2014 o tachografech v silniční dopravě zní takto:

„Toto nařízení stanoví povinnosti a požadavky týkající se konstrukce, montáže, používání, zkoušení a kontroly tachografů používaných v silniční dopravě za účelem kontroly dodržování nařízení (ES) č. 561/2006 [...]“

9 Článek 3 nařízení č. 165/2014, nadepsaný „Oblast působnosti“, v odstavci 1 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.“

10 Článek 23 nařízení č. 165/2014, nadepsaný „Kontroly tachografů“, v odstavci 1 stanoví:

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

Švédské právo

11 Článek 6 kapitoly 9 Förordning (2004:865) om kör – och vilotider samt färdskrivare, m.m. [nařízení (2004:865), týkající se mimo jiné dob řízení, dob odpočinku a tachografů] zní:

„Řidiči, který úmyslně nebo z nedbalosti používá tachograf, jenž nebyl zkontrolován v souladu s čl. 23 odst. 1 nařízení (EU) č. 165/2014, se uloží pokuta.“

Spor v původním řízení a předběžné otázky

- 12 Dne 4. dubna 2019 bylo při policejní kontrole zjištěno, že vozidlo řízení AI, registrované ve Švédsku, bylo vybaveno tachografem, který nebyl v předepsané lhůtě zkontrolován. AI převážel v nákladním prostoru tohoto vozidla dva sněžné skútry a prohlásil, že byl na cestě na soutěž sněžných skútrů.
- 13 Rozsudkem ze dne 7. září 2020 Sundsvalls tingsrätt (soud prvního stupně v Sundsvallu, Švédsko) odsoudil AI za překročení rychlosti, ale zprostil jej obžaloby pro skutek nepodrobení tachografu namontovaného v jeho vozidle kontrole podle článku 6 kapitoly 9 nařízení (2004:865). Vzhledem k tomu, že toto vozidlo mělo pouze šest sedadel pro cestující, uvedený soud rozhodl, že se na něj nevztahuje nařízení č. 561/2006 na základě čl. 2 odst. 1 písm. b) tohoto nařízení.
- 14 Jak AI, tak státní zástupce podali proti tomuto rozsudku odvolání k Hovrätten för Nedre Norrland (odvolací soud se sídlem v Sundsvallu, Švédsko), který je předkládajícím soudem.
- 15 Státní zástupce tvrdí, že z důvodu hmotnosti vozidla a skutečnosti, že je používáno k přepravě sněžných skútrů, se na dotčené vozidlo vztahuje nařízení č. 561/2006, a tudíž musí být povinně vybaveno tachografem.
- 16 Podle AI tomu však tak není, neboť toto vozidlo není využíváno k obchodní silniční přepravě zboží. Tvrdí, že i když uvedené vozidlo má nákladní prostor, ve kterém občas přepravuje své sněžné skútry, totéž vozidlo obsahuje i obytný prostor pro osobní použití jmenovaného a jeho rodiny na cestách za účelem projížděk na sněžném skútru, takže slouží především jako dočasné soukromé obydlí.
- 17 Předkládající soud uvádí, že dotčené vozidlo je ve vnitrostátním registru silničních vozidel zapsáno jako nákladní vozidlo kategorie N₃ a že karoserie je popsána následovně: „Přední část dodávky je trvale upravena jako obytný prostor, zadní část tvoří nákladní prostor“. Rovněž podotýká, že toto vozidlo, jehož karoserie mu propůjčuje vzhled autobusu, má pohotovostní hmotnost 17 680 kilogramů (kg), maximální přípustné zatížení 5 120 kg, výšku 3,6 metru (m) a délku 14,7 m.
- 18 Vzhledem k tomu, že dotčené vozidlo má nákladní prostor, jenž může sloužit k silniční přepravě zboží, a že maximální přípustná hmotnost přesahuje 3,5 tuny, má předkládající soud za to, že se na toto vozidlo vztahuje nařízení č. 561/2006 podle jeho čl. 2 odst. 1 písm. a). Má však pochybnosti o výkladu pojmu „přeprava zboží“ ve smyslu tohoto ustanovení, a zejména si klade otázku, zda jsou pro výklad tohoto pojmu relevantní hlavní funkce nebo skutečné použití daného vozidla, jeho nosnost a jeho registrace ve vnitrostátním registru silničních vozidel.
- 19 Předkládající soud má za to, že se čl. 2 odst. 1 písm. a) nařízení č. 561/2006 vztahuje především na silniční přepravu zboží prováděnou při výkonu obchodní činnosti. Tento výklad je podle něj podpořen cíli sledovanými tímto nařízením, kterými je harmonizovat podmínky hospodářské soutěže v silniční dopravě a zlepšit pracovní podmínky a bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.
- 20 Uvedený soud však s odkazem na rozsudek ze dne 3. října 2013, Lundberg (C-317/12, EU:C:2013:631), poukazuje na to, že přeprava uskutečňovaná těžkými vozidly používanými výlučně jednotlivci v rámci jejich volnočasové činnosti, která nesouvisí s obchodní činností, stěžejí ohrožuje cíle spočívající v harmonizaci podmínek hospodářské soutěže v silniční dopravě

a zlepšení pracovních podmínek. Dále si klade otázku, zda je použití pravidel týkajících se dob řízení, přestávek v řízení a dob odpočinku, jež jsou stanovena v nařízení č. 561/2006, na takováto vozidla přiměřené těmto cílům.

21 Za těchto podmínek se Hovrätten för Nedre Norrland (odvolací soud se sídlem v Sundsvallu) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Musí být pojem ‚přeprava zboží‘ uvedený v čl. 2 odst. 1 písm. a) [nařízení č. 561/2006] vykládán 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 účely?

2) Jsou v takovém případě relevantní nosnost vozidla nebo způsob registrace vozidla ve vnitrostátním registru silničních vozidel?“

K předběžným otázkám

22 Na úvod je třeba připomenout, že Soudní dvůr může za účelem poskytnutí užitečné odpovědi předkládajícímu soudu zohlednit i normy unijního práva, na které vnitrostátní soud ve svých otázkách neodkázal, a to zejména tím, že z odůvodnění předkládacího rozhodnutí vytěží ty prvky unijního práva, které je s přihlédnutím k předmětu sporu třeba vyložit (tomto smyslu viz rozsudek ze dne 12. prosince 1990, SARPP, C-241/89, EU:C:1990:459, bod 8, a ze dne 27. června 2017, Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania, C-74/16, EU:C:2017:496, bod 36).

23 V projednávané věci je za účelem určení, zda taková situace, o jakou jde ve věci v původním řízení, spadá do působnosti nařízení č. 561/2006, třeba zkoumat nejen to, zda jsou splněny podmínky stanovené v čl. 2 odst. 1 písm. a) tohoto nařízení, ale i to, zda nejsou splněny podmínky uvedené v čl. 3 písm. h) uvedeného nařízení.

24 Je tedy třeba mít za to, že podstatou otázek položených předkládajícím soudem, které je třeba zkoumat společně, je, zda musí být čl. 2 odst. 1 písm. a) nařízení č. 561/2006 ve spojení s čl. 3 písm. h) tohoto nařízení vykládán v tom smyslu, že pojem „přeprava zboží“ ve smyslu první zmíněného ustanovení zahrnuje silniční přepravu vozidlem, jehož maximální přípustná hmotnost ve smyslu čl. 4 písm. m) uvedeného nařízení překračuje 7,5 tuny, a to i v případě, že je vozidlo upraveno tak, aby sloužilo nejen jako prostor k dočasnému soukromému bydlení, ale i jako prostor pro nakládku zboží pro neobchodní účely, případně s přihlédnutím k nosnosti tohoto vozidla a kategorii, pro kterou je vozidlo zapsáno ve vnitrostátním registru silničních vozidel.

25 Ze znění čl. 2 odst. 1 písm. a) a čl. 4 písm. a) nařízení č. 561/2006 vyplývá, že se toto nařízení vztahuje na přepravu zboží vozidly, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně návěsu nebo přívěsu překračuje 3,5 tuny.

26 Pojem „silniční doprava“ je v čl. 4 písm. a) tohoto nařízení definován jako „doprava prováděná zcela nebo částečně po veřejných pozemních komunikacích prázdnými nebo loženými silničními vozidly používanými pro přepravu cestujících nebo zboží“. Pojem „maximální přípustná hmotnost“ je v čl. 4 písm. m) uvedeného nařízení definován jako „celková povolená provozní hmotnost plně naloženého vozidla“.

- 27 Znění čl. 2 odst. 1 písm. a) nařízení č. 561/2006, ve spojení s čl. 4 písm. a) tohoto nařízení, nemůže vzhledem k tomu, že definuje pojem „silniční doprava“ odkazem na „[každou] dopravu“, vyloučit neobchodní silniční přepravu zboží z působnosti uvedeného nařízení.
- 28 Tento doslovný výklad je podpořen kontextem, do něhož zapadá čl. 2 odst. 1 písm. a) nařízení č. 561/2006. Článek 3 písm. h) tohoto nařízení totiž z působnosti tohoto nařízení výslovně vylučuje silniční dopravu vozidly, „jejichž maximální přípustná hmotnost nepřesahuje 7,5 tuny a která se používají k neobchodní přepravě zboží“. Jak uvedl generální advokát v bodě 39 svého stanoviska, z výkladu tohoto ustanovení ve spojení s čl. 2 odst. 1 písm. a) uvedeného nařízení vyplývá, že neobchodní silniční doprava zboží je vyloučena z působnosti nařízení č. 561/2006 pouze, pokud maximální přípustná hmotnost daného vozidla nepřesahuje 7,5 tuny.
- 29 Naopak v případě, že maximální přípustná hmotnost daného vozidla přesahuje 7,5 tuny, neobchodní silniční doprava zboží spadá podle obou těchto ustanovení ve vzájemném spojení do působnosti nařízení č. 561/2006, a musí tedy dodržovat pravidla týkající se dob řízení, přestávek v řízení a dob odpočinku řidiče stanovená uvedeným nařízením, jakož i povinnosti a požadavky týkající se montáže, používání a kontroly tachografů vyplývající z nařízení č. 165/2014.
- 30 Skutečnost, že vozidlo je stejně jako ve věci v původním řízení upraveno tak, aby sloužilo nejen jako prostor pro dočasné soukromé bydlení, ale i jako prostor pro nakládku zboží pro neobchodní účely, nemůže zpochybnit závěr uvedený v předchozím bodě.
- 31 Pokud jde totiž o silniční dopravu zboží, je oblast působnosti nařízení č. 561/2006 určena jak na základě čl. 2 odst. 1 písm. a), tak čl. 3 písm. h) tohoto nařízení prostřednictvím „maximální přípustné hmotnosti“ daného vozidla, aniž jsou pro tento účel relevantní takové úpravy, jako je úprava uvedená v předchozím bodě, nosnost tohoto vozidla nebo kategorie, pro kterou je vozidlo zapsáno ve vnitrostátním registru silničních vozidel.
- 32 Tento výklad je podpořen rovněž cíli sledovanými nařízením č. 561/2006, k nimž patří zlepšení podmínek bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a lepší monitorování a prosazování pravidel uvedených v článku 1 tohoto nařízení, ve spojení s bodem 17 odůvodnění tohoto nařízení, jednotlivými členskými státy. Dosažení těchto cílů by bylo ohroženo, kdyby vozidla s maximální přípustnou hmotností přesahující 7,5 tuny mohla uniknout povinnostem v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, jež jsou uloženy uvedeným nařízením, z důvodu jejich používání jako prostor k dočasnému soukromému bydlení a k nakládce zboží pro neobchodní účely.
- 33 Je nutno dodat, že případné nevýhody spojené s povinnostmi vyplývajícími ze skutečnosti, že vozidlo, jehož „maximální přípustná hmotnost“ ve smyslu čl. 4 písm. m) nařízení č. 561/2006 překračuje 7,5 tuny, spadá do působnosti tohoto nařízení, a to i v případě, že má být užíváno pro neobchodní silniční přepravu zboží, se nejeví jako nepřiměřené cíli zlepšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Tento cíl se totiž nemůže omezovat na obchodní silniční přepravu zboží. Jak uvedl generální advokát v bodě 47 svého stanoviska, pokud by všechny neobchodní silniční přepravy zboží musely být z působnosti nařízení č. 561/2006 vyloučeny, cíl zlepšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, kterého se unijní normotvůrce při přijímání tohoto nařízení snažil dosáhnout, by byl ohrožen.
- 34 Totéž platí i pro cíl lepšího monitorování a prosazování pravidel stanovených v tomto nařízení a v nařízení č. 165/2014 jednotlivými členskými státy, jenž je uveden v článku 1 nařízení č. 561/2006.

- 35 S ohledem na výše uvedené důvody je třeba na položené otázky odpovědět tak, že čl. 2 odst. 1 písm. a) nařízení č. 561/2006, ve spojení s čl. 3 písm. h) tohoto nařízení, musí být vykládán v tom smyslu, že pojem „přeprava zboží“ ve smyslu prvně zmíněného ustanovení zahrnuje silniční přepravu vozidlem, jehož maximální přípustná hmotnost ve smyslu čl. 4 písm. m) uvedeného nařízení překračuje 7,5 tuny, a to i v případě, že je toto vozidlo upraveno tak, aby sloužilo nejen jako prostor pro dočasné soukromé bydlení, ale i jako prostor pro nakládku zboží k neobchodním účelům, přičemž nosnost tohoto vozidla a kategorie, pro kterou je vozidlo zapsáno ve vnitrostátním registru silničních vozidel, nemají v tomto směru žádný vliv.

K nákladům řízení

- 36 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (třetí senát) rozhodl takto:

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 znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014, ve spojení s čl. 3 písm. h) nařízení č. 561/2006, ve znění pozdějších změn,

musí být vykládán v tom smyslu, že

pojem „přeprava zboží“ ve smyslu prvně zmíněného ustanovení zahrnuje silniční přepravu vozidlem, jehož maximální přípustná hmotnost ve smyslu čl. 4 písm. m) nařízení č. 561/2006, ve znění pozdějších změn, překračuje 7,5 tuny, a to i v případě, že je toto vozidlo upraveno tak, aby sloužilo nejen jako prostor pro dočasné soukromé bydlení, ale i jako prostor pro nakládku zboží k neobchodním účelům, přičemž nosnost tohoto vozidla a kategorie, pro kterou je vozidlo zapsáno ve vnitrostátním registru silničních vozidel, nemají v tomto směru žádný vliv.

Podpisy.