Zbierka súdnych rozhodnutí

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA
NICHOLAS EMILIOU
prednesené 24 novembra 2022 [1]

Vec C-666/21

AI,
Åklagarmyndigheten

[návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Hovrätten för Nedre Norrland (Odvolací súd pre Južný Norrland, Švédsko)]

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Cestná doprava – Harmonizácia niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy – Nariadenie (ES) č. 561/2006 – Pôsobnosť – Článok 2 ods. 1 písm. a) – Pojem ‚cestná doprava tovaru' – Vozidlo na zmiešané použitie – Vozidlo zahŕňajúce dočasný obytný priestor a nákladný priestor na prepravu snežných skútrov – Preprava tovaru na nekomerčné účely – Tachografy – Povinnosť podrobiť sa inšpekcii takýchto tachografov"

I. Úvod

1. AI – žalobca vo veci samej – je fanúšik snežných skútrov, ktorého zastavila polícia vo Švédsku, keď cestoval na súťaž snežných skútrov. Viedol vozidlo s hmotnosťou viac ako 17 ton, ktoré bolo prispôsobené tak, aby poskytovalo jemu a jeho rodine dočasný obytný priestor, keď sú na cestách, a v ktorom sa nachádza nákladný priestor dostatočne veľký na to, aby sa doň zmestili prinajmenšom dva snežné skútre.

2. Spor pred Hovrätten för Nedre Norrland (Odvolací súd, Južný Norrland, Švédsko) medzi AI a Åklagarmyndigheten (Úrad verejného prokurátora, Švédsko) sa zameriava na to, či sa na AI vzťahovala povinnosť podrobiť tachograf [2], ktorým bolo vybavené jeho vozidlo, inšpekcii v súlade s požiadavkami stanovenými v nariadení (EÚ) č. 165/2014 [3]. Pri tejto otázke je potrebné si v prvom rade vyjasniť, či vozidlo AI patrí do pôsobnosti nariadenia (ES) č. 561/2006 [4], keďže

[1] Jazyk prednesu: angličtina.

[2] Tachograf je prístroj vo vozidle, ktorý okrem iného zaznamenáva rýchlosť, prejdenú vzdialenosť a časy zastavenia a ktorý sa používa predovšetkým na kontrolu zákonných pracovných hodín vodiča.

[3] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady zo 4. februára 2014 o tachografoch v cestnej doprave, ktorým sa ruší nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave a mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 60, 2014, s. 1).

[4] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85 (Ú. v. EÚ L 102, 2006, s. 1).

viaceré povinnosti týkajúce sa tachografov stanovené v nariadení č. 165/2014, vrátane potreby podrobiť tieto zariadenia inšpekcii, sa uplatňujú len na vozidlá, na ktoré sa vzťahuje nariadenie č. 561/2006 [5].

3. V tomto kontexte si vnútroštátny súd kladie otázku, či sa na vozidlo AI vzťahuje článok 2 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 561/2006, v ktorom sa stanovuje, že toto nariadenie sa vzťahuje okrem iného na „cestnú dopravu… tovaru, kde maximálna prípustná hmotnosť vozidla… je vyššia ako 3,5 tony“. Konkrétne bol Súdny dvor požiadaný, aby v zásade vyjasnil, či sa toto ustanovenie vzťahuje na vozidlá, ktoré sú, ako vozidlo AI, evidované ako „vozidlá projektované a konštruované na prepravu tovaru s maximálnou hmotnosťou vyššou ako 12 ton“, ale ktoré sa využívajú ako obytný priestor pre majiteľa vozidla a jeho rodinu, ako aj na prepravu predmetov (v tomto prípade snežných skútrov) na *nekomerčné* účely.

4. Stručne povedané, z dôvodov, ktoré uvediem ďalej, zastávam názor, že článok 2 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 561/2006 sa na takéto vozidlá vzťahuje.

II. Právny rámec

A. Právo Únie

1. Nariadenie č. 561/2006

5. V odôvodnení 17 nariadenia č. 561/2006 sa uvádza:

„Toto nariadenie má za cieľ zlepšiť sociálne podmienky zamestnancov, na ktorých sa nariadenie vzťahuje, ako aj zlepšiť celkovú bezpečnosť na cestách. Uskutočňuje sa to najmä prostredníctvom ustanovení týkajúcich sa maximálneho času jazdy…“

6. V článku 1 nariadenia č. 561/2006 sa uvádza, že účelom tohto nariadenia je stanoviť „pravidlá o časoch jazdy, prestávkach a dobách odpočinku vodičov, pôsobiacich v cestnej nákladnej i osobnej doprave, s cieľom harmonizovať podmienky hospodárskej súťaže… a zlepšiť pracovné podmienky a bezpečnosť na cestách“, ako aj „podporovať lepšie monitorovanie a postup zabezpečenia dodržiavania predpisov členskými štátmi a vylepšené pracovné postupy v odvetví cestnej dopravy“.

7. Podľa článku 2 ods. 1 nariadenia č. 561/2006:

„Toto nariadenie sa vzťahuje na cestnú dopravu:

a) tovaru, kde maximálna prípustná hmotnosť vozidla vrátane každého prívesu alebo návesu je vyššia ako 3,5 tony, alebo

b) osôb vozidlami skonštruovanými alebo trvalo prispôsobenými na prepravu viac ako deviatich osôb vrátane vodiča, ktoré sú určené na tieto účely.“

[5] Pozri článok 3 ods. 1 nariadenia č. 165/2014.

8. V článku 3 tohto nariadenia sa v príslušnej časti uvádza:

„Toto nariadenie sa nevzťahuje na cestnú dopravu vykonávanú:

…

h) vozidlami alebo jazdnými súpravami s maximálnou prípustnou hmotnosťou nepresahujúcou 7,5 tony, používanými na nekomerčnú nákladnú dopravu;

…“

9. V článku 4 nariadenia č. 561/2006 sa uvádza:

„Na účely tohto nariadenia platia tieto vymedzenia pojmov:

a) ‚cestná doprava‘ je akákoľvek cesta vykonávaná celkom alebo čiastočne po verejných cestách naloženým alebo nenaloženým vozidlom, ktoré sa používa na prepravu osôb alebo tovaru;

…“

2. Nariadenie č. 165/2014

10. V článku 3 ods. 1 nariadenia č. 165/2014 sa uvádza:

„Tachografy sa inštalujú a používajú vo vozidlách evidovaných v členskom štáte, ktoré sa používajú na cestnú osobnú alebo nákladnú dopravu a na ktoré sa vzťahuje nariadenie (ES) č. 561/2006.“

11. Podľa článku 23 ods. 1 nariadenia č. 165/2014:

„Tachografy podliehajú pravidelným inšpekciám vykonávaným schválenými dielňami. Pravidelné inšpekcie sa vykonávajú najmenej každé dva roky.“

B. Vnútroštátne právo

12. Podľa nezáväzného právneho usmernenia, ktoré vydala Transportstyrelsen (Švédska dopravná agentúra, Švédsko), môže mať obytný automobil formu evidovaného osobného automobilu, nákladného auta alebo autobusu. Z tohto dokumentu je zrejmé, že Švédska dopravná agentúra zastáva názor, že na všetky obytné automobily evidované ako nákladné autá sa vzťahujú pravidlá týkajúce sa času jazdy a doby odpočinku uvedené v nariadení č. 561/2006, ak je ich celková hmotnosť väčšia ako 7,5 tony, bez ohľadu na to, či je preprava „komerčná“ alebo nie.

III. Skutkový stav, vnútroštátne konanie a prejudiciálne otázky

13. AI zastavila 4. apríla 2019 na verejnej komunikácii švédska polícia za prekročenie rýchlosti. Pri následnej policajnej kontrole bolo zistené, že vozidlo je vybavené tachografom, ktorý nebol podrobený inšpekcii v lehote predpísanej v článku 23 ods. 1 nariadenia č. 165/2014. Navyše neobsahoval tachografový kotúč. AI uviedol, že v zadnej časti vozidla má dva snežné skútre a že cestuje na súťaž snežných skútrov.

14. Podľa informácií vnútroštátneho súdu bolo vozidlo AI evidované vo vägtrafikregistret (Register cestnej premávky, Švédsko) ako nákladné auto kategórie vozidiel Únie N_3[6], ktorá zahŕňa vozidlá navrhnuté a vyrobené na prepravu tovaru s maximálnou hmotnosťou presahujúcou 12 ton. Vozidlo má priestor pre šesť cestujúcich. Je vysoké 3,6 metra a dlhé 14,7 metra a má uvedenú hmotnosť 17,68 tony. Vonkajším vzhľadom pripomína autobus alebo autokar. Predná (vnútorná) časť vozidla pozostáva z obytného priestoru pre AI a jeho rodinu (ktorý využívajú, keď cestujú) a zadná časť je navrhnutá ako nákladný priestor na účely prepravy snežných skútrov.

15. Rozhodnutím zo 7. septembra 2020 Sundsvalls tingsrätt (Okresný súd, Sundsvall, Švédsko) uznal AI za vinného zo spáchania priestupku prekročenia rýchlosti. Neskôr bol však zbavený obvinenia z porušenia § 6 kapitoly 9 Förordning (2004:865) om kör – och vilotider samt färdskrivare, m.m. (nariadenie (2004:865) o časoch jazdy, dobách odpočinku a tachografoch, atď.). V tomto ustanovení sa stanovuje uloženie pokuty vodičom, ktorí úmyselne alebo z nedbanlivosti používajú tachograf, ktorý nebol podrobený inšpekcii v súlade s článkom 23 ods. 1 nariadenia č. 165/2014.

16. AI aj úrad verejného prokurátora sa proti tomuto rozhodnutiu odvolali na Hovrätten för Nedre Norrland (Odvolací súd, Južný Norrland), ktorý je v prejednávanej veci vnútroštátnym súdom.

17. Úrad verejného prokurátora pred vnútroštátnym súdom uvádza, že AI je povinný mať vo vozidle tachograf, ktorý bol podrobený riadnej inšpekcii, pretože jeho vozidlo sa využíva na prepravu „tovaru“ v zmysle článku 2 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 561/2006. AI toto tvrdenie spochybňuje a tvrdí, že sa naňho žiadna takáto povinnosť nevzťahuje, pretože jeho vozidlo sa nepoužíva na komerčnú prepravu tovaru, ale skôr ako obytný automobil na súkromné použitie.

18. V tomto kontexte sa vnútroštátny súd zaoberá otázkou, či by skutočnosť, že hlavným účelom vozidla AI je poskytovať dočasný obytný priestor (na súkromné použitie AI), mala viesť k jeho vyňatiu z pôsobnosti nariadenia č. 561/2006.

19. V tomto zmysle uvedený súd konštatuje, že text nariadenia č. 561/2006 neobsahuje nič, čo by naznačovalo, že hlavný účel alebo skutočné využívanie vozidiel má akýkoľvek priamy vplyv na výklad článku 2 ods. 1 písm. a) tohto nariadenia za predpokladu, že vozidlo sa môže využívať na „cestnú dopravu… tovaru“. Navyše z odôvodnenia 6 nariadenia č. 561/2006 môže byť zrejmé, že pôsobnosť tohto nariadenia sa vymedzuje špecifikovaním „kategórií vozidiel“. V súlade s tým sa

[6] Vozidlá patriace do kategórie vozidiel Únie N_3 sa v článku 4 ods. 1 písm. b) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 z 30. mája 2018 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, ktorým sa mení nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 151, 2018, s. 1), vymedzujú ako „motorov[é] vozid[lá] navrhnut[é] a vyroben[é] predovšetkým na prepravu tovaru… s najväčšou hmotnosťou presahujúcou 12 ton“.

zdá, že kategória, v ktorej je vozidlo evidované vo vnútroštátnej evidencii motorových vozidiel, môže mať význam pre určenie toho, či sa na určité vozidlo uplatňuje článok 2 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 561/2006.

20. Vnútroštátny súd si aj napriek tomu kladie otázku, či skutočnosť, že takéto vozidlo má „praktickú možnosť prepravy tovaru“, je dostatočná na uplatniteľnosť tohto ustanovenia. Vysvetľuje, že ak by na uplatňovanie článku 2 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 561/2006 stačilo, že vozidlo je schopné prepravy „tovaru“, potom by sa toto ustanovenie ťažko vykladalo inak, než že v praxi je na určenie toho, či vozidlo patrí do pôsobnosti tohto nariadenia, relevantná len najvyššia prípustná hmotnosť vozidla (teda či prekračuje 3,5 tony alebo nie).

21. Navyše po zistení, že pojem „tovar“ nie je v nariadení č. 561/2006 vymedzený, tento súd poukazuje na to, že v bežnom jazyku by sa súkromné vybavenie málokedy označilo ako „tovar“. Preto sa zdá, že výraz „cestn[á] doprav[a]… tovaru“, ktorý je použitý v článku 2 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 561/2006, naznačuje, že toto nariadenie sa má primárne vzťahovať na komerčnú prepravu spojenú s vykonávaním hospodárskej činnosti. Takýto výklad potvrdzuje uvádzaný účel daného nariadenia, ktorým je harmonizácia podmienok hospodárskej súťaže v sektore cestnej dopravy a zlepšenie pracovných podmienok a bezpečnosti na cestách.

22. Vnútroštátny súd však poukazuje na to, že z článku 3 písm. h) a i) nariadenia č. 561/2006 jasne vyplýva, že niektoré vozidlá používané na nekomerčnú prepravu môžu patriť do pôsobnosti tohto nariadenia. Preto by sa výraz „cestn[á] doprav[a]… tovaru“ mal vykladať v širšom zmysle. Takýto výklad by sa opieral okrem iného aj o vymedzenie pojmu „vodič“ uvedený v článku 4 písm. c) nariadenia č. 561/2006, z ktorého možno vyvodiť, že na to, aby sa na osobu toto vymedzenie vzťahovalo, nemusí viesť vozidlo v rámci svojich pracovných povinností.

23. Vzhľadom na tieto úvahy vnútroštátny súd rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

„1. Má sa formulácia ‚cestn[á] doprav[a]… tovaru‘ uvedená v článku 2 ods. 1 písm. a) nariadenia (ES) č. 561/2006 vykladať tak, že zahŕňa dopravu vozidlom s celkovou hmotnosťou vyššou ako 3,5 tony, ktorého hlavným účelom je poskytnúť dočasný obytný priestor na súkromné použitie?

2. Je za takýchto okolností dôležitá nosnosť vozidla alebo spôsob evidencie vozidla vo vnútroštátnej evidencii motorových vozidiel?“

24. Návrh na začatie prejudiciálneho konania z 25. októbra 2021 bol doručený do kancelárie Súdneho dvora 5. novembra 2021. Písomné pripomienky predložila iba Európska komisia. Vo veci sa nekonalo pojednávanie.

IV. Analýza

25. V nariadení č. 561/2006 sa stanovuje viacero pravidiel týkajúcich sa časov jazdy, prestávok a dôb odpočinku, ktoré musia dodržiavať vodiči pôsobiaci v cestnej nákladnej i osobnej doprave. Ako prostriedok na zabezpečenie súladu s týmito pravidlami sa v nariadení č. 165/2014 stanovuje súbor povinností týkajúcich sa schvaľovania, inštalácie, inšpekcií a používania záznamových zariadení, ako sú napríklad tachografy, ktoré sa používajú na zaznamenávanie údajov týkajúcich sa okrem iného činnosti vodiča a prejdenej vzdialenosti.

26. Pôsobnosť nariadenia č. 561/2006, ktorá je identická s pôsobnosťou nariadenia č. 165/2014[7], je vymedzená v článku 2 ods. 1, v ktorom sa uvádza, že toto nariadenie sa vzťahuje na „cestnú dopravu… tovaru, kde maximálna prípustná hmotnosť vozidla vrátane každého prívesu alebo návesu je vyššia ako 3,5 tony“ [článok 2 ods. 1 písm. a)] a na „cestnú dopravu… osôb vozidlami skonštruovanými alebo trvalo prispôsobenými na prepravu viac ako deviatich osôb vrátane vodiča, ktoré sú určené na tieto účely“ [článok 2 ods. 1 písm. b)]. Prejednávaná vec sa týka prvej z týchto dvoch kategórií.

27. Svojimi dvomi otázkami, ktoré budem analyzovať spoločne, sa vnútroštátny súd v zásade pýta, či sa na vozidlo na zmiešané použitie, ako je vozidlo, o aké ide v prejednávanej veci, ktoré zahŕňa dočasný obytný priestor pre AI a jeho rodinu, ako aj nákladný priestor na prepravu snežných skútrov na voľnočasové účely, vzťahuje článok 2 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 561/2006, a či tak vodič takéhoto vozidla musí dodržiavať pravidlá tohto nariadenia a nariadenia č. 165/2014 a vozidlo musí byť vybavené tachografom podrobeným riadnej inšpekcii v súlade s druhým uvedeným nariadením.

28. V nasledujúcich častiach uvediem dôvody, prečo je to naozaj tak. Najprv vysvetlím, že skutočnosť, že takéto vozidlo prepravuje predmety (v tomto prípade snežné skútre) na nekomerčné účely, nemôže zabrániť tomu, aby sa považovalo za vozidlo prepravujúce „tovar“ v zmysle článku 2 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 561/2006, a teda aj tomu, aby patrilo do pôsobnosti tohto nariadenia (časť A). Následne podrobne opíšem, že pri splnení určitých kritérií skutočnosť, že takéto vozidlo primárne využívajú cestujúci ako obytný priestor, nebráni tomu, aby sa naň vzťahovalo dané ustanovenie a aby patrilo do pôsobnosti nariadenia č. 561/2006 (časť B).

A. Môže vozidlo prepravujúce tovar na nekomerčné účely patriť do pôsobnosti nariadenia č. 561/2006?

29. Aby určitá situácia patrila do pôsobnosti nariadenia č. 561/2006, musia byť splnené dve kumulatívne podmienky: po prvé na spornú prepravu sa musí vzťahovať buď článok 2 ods. 1 písm. a) alebo článok 2 ods. 1 písm. b) tohto nariadenia (kladná podmienka) a po druhé nesmie sa naň vzťahovať žiadna z výnimiek uvedených v článku 3 tohto nariadenia (záporná podmienka).[8] V tomto ustanovení sa uvádzajú prepravné činnosti (ďalej len „doprava“), ktoré napriek tomu, že by za iných okolností spadali pod článok 2 ods. 1 písm. a) alebo b) nariadenia č. 561/2006, sú osobitne vyňaté z pôsobnosti pravidiel stanovených v tomto nariadení a v nariadení č. 165/2014, pretože ich vykonávajú vozidlá, ktoré majú určité osobitné vlastnosti[9] a/alebo sú vyhradené na použitie[10], o ktorom sa nedá povedať, že by ohrozovalo ciele, ktoré sledujú tieto nariadenia.[11]

[7] Pozri bod 2 vyššie. Ako som naznačil v poznámke pod čiarou 5, z článku 3 ods. 1 nariadenia č. 165/2014 je zrejmé, že pôsobnosť tohto nariadenia je identická s pôsobnosťou nariadenia č. 561/2006.

[8] Chcem upozorniť, že podľa článku 13 ods. 1 nariadenia č. 561/2006 môžu členské štáty na svojom území udeľovať dodatočné výnimky zo všeobecných pravidiel týkajúcich sa posádok, časov jazdy, prestávok a doby odpočinku stanovených v tomto nariadení (konkrétne tie, ktoré sú uvedené v článkoch 5 až 9). Tieto výnimky sa uplatňujú na dopravu vykonávanú určitými vozidlami (inými, než sú vozidlá uvedené v článku 3).

[9] Napríklad „špecializované vozidlá“ uvedené v článku 3 písm. e) a f).

[10] Napríklad vozidlá používané v pravidelnej osobnej doprave, pri ktorých trasa linky nepresahuje 50 kilometrov [článok 3 písm. a)] alebo vozidlá používané v núdzových situáciách alebo pri záchranných akciách [článok 3 písm. d)].

[11] Pokiaľ ide o kombináciu oboch prvkov (trvalé vlastnosti a využitie), pozri článok 3 písm. h) nariadenia č. 561/2006, ktorý sa uplatňuje na vozidlá, ktorých maximálna prípustná hmotnosť nepresahuje 7,5 tony *a* ktoré sa používajú nekomerčnú nákladnú dopravu.

30. Účastníci konania vo veci samej nenamietajú proti tomu, že AI prepravuje snežné skútre na voľnočasové účely. Účastníci konania sa však nezhodnú na tom, či na základe skutočnosti, že takýto tovar sa prepravuje na nekomerčné účely, nemusí prepravná činnosť, ktorú uskutočnil AI, spĺňať kladnú podmienku, na ktorú som odkazoval v predchádzajúcom bode. So zreteľom na to by vnútroštátny súd chcel, aby Súdny dvor objasnil, či sa pojem „cestn[á] doprav[a]… tovaru“ v zmysle článku 2 ods. 1 písm. a) tohto nariadenia má vykladať tak, že sa týka len predmetov alebo vecí prepravovaných na komerčné účely. Ak by to tak bolo, potom by sa toto ustanovenie neuplatňovalo na prepravnú činnosť, ktorú uskutočnil AI, ktorá by bola vyňatá z pôsobnosti nariadenia č. 561/2006 z dôvodu svojho nekomerčného účelu.

31. Podľa môjho názoru by bol takýto výklad článku 2 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 561/2006 nesprávny. Je skutočne zrejmé, že toto ustanovenie sa netýka len „cestnej dopravy… tovaru“ na komerčné účely, ale môže sa uplatňovať aj na prepravné činnosti zahŕňajúce predmety alebo veci, ktoré sú vyhradené na súkromné, nekomerčné použitie (v tomto prípade výlučne ako súčasť záľuby AI).

32. K tomuto záveru ma priviedlo viacero dôvodov.

33. Po prvé zo znenia článku 2 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 561/2006 je zrejmé, že toto ustanovenie neobsahuje žiaden odkaz na to, že prepravné činnosti, ktorých sa toto ustanovenie týka, musia mať profesionálny alebo komerčný charakter.

34. Po druhé takúto požiadavku nie je možné vyvodiť z pojmu „tovar“, ktorý sa používa v tomto ustanovení. Je pravda, že v nariadení č. 561/2006 sa tento pojem nikde nedefinuje [12], a pri snahe stanoviť jeho význam a rozsah podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora [13] s odkazom na ich obvyklý význam v bežnom jazyku by sa mohlo zistiť, že „tovar“ by sa dal chápať ako „veci“ vytvorené alebo vyrobené s cieľom ich predaja v rámci obchodných transakcií. [14]

35. Tieto zistenia je potrebné posúdiť vzhľadom na to, že podľa článku 13 ods. 1 tohto nariadenia môžu členské štáty udeľovať (voliteľné) výnimky v prípade prepravy „materiálu, zariadení alebo strojov, ktoré vodič používa počas svojej práce“ [článok 13 ods. 1 písm. d), druhá zarážka] alebo „zariadení cirkusov a lunaparkov“ [článok 13 ods. 1 písm. j)]. Na takéto prepravné činnosti, ktoré sa týkajú vecí používaných v kontexte pracovnej činnosti, ale *nie* určených na predaj, sa tak vzťahuje článok 2 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 561/2006, pokiaľ nie sú osobitne vyňaté vnútroštátnymi právnymi predpismi členských štátov. Podľa môjho názoru je preto zrejmé, že pojem „tovar“ v tomto ustanovení sa neobmedzuje len na „veci“, ktoré sú určené na predaj.

36. Takisto sa mi nezdá, že by sa tento pojem obmedzoval v širšom zmysle na „veci“, ktoré súvisia s obchodnou transakciou. V nariadení č. 561/2006 sa pojem „tovar“ skutočne používa minimálne v dvoch prípadoch bez akejkoľvek súvislosti s obchodnou transakciou, skôr však s odkazom na „nekomerčnú dopravu“ [15].

[12] Konkrétne upozorňujem, že pojem „tovar“ nie je zahrnutý vo vymedzeniach pojmov stanovených v článku 4 nariadenia č. 561/2006.

[13] Pozri v tomto zmysle rozsudok z 3. októbra 2013, Lundberg (C-317/12, EU:C:2013:631, bod 18 a citovaná judikatúra).

[14] Pozri vymedzenie pojmu „tovar“ v slovníku Collins (https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/goods). Na základe uvedeného dodávam, že slovník Cambridge si zrejme zvolil širšie vymedzenie tohto pojmu, keď doň zahrnul nielen „veci na predaj“, ale aj „veci, ktoré vlastníte“ (https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/goods).

[15] Pozri doslovne článok 3 písm. h) a i) nariadenia č. 561/2006.

37. Ďalej poznamenávam, že v kontexte ďalšieho nariadenia v oblasti cestnej dopravy, konkrétne nariadenia 2018/858, je pojem „náklad“ vymedzený [16] ako „najmä *všetky* hnuteľné veci“ [17]. Navyše Súdny dvor prisúdil vo svojej judikatúre [18] pojmu „tovar“ širší význam, a to najmä pri výklade ustanovení ZFEÚ týkajúcich sa voľného pohybu tovaru. [19] V tomto kontexte jasne uviedol, že to, či sa tovar prepravuje na účel predaja alebo na osobné použitie alebo spotrebu, je *nepodstatné*. [20]

38. Po tretie kontextuálny výklad článku 2 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 561/2006 so zreteľom na článok 3 a najmä článok 3 písm. h) tohto nariadenia, v ktorom sa v zásade stanovuje, že toto nariadenie sa neuplatňuje na nekomerčnú prepravu tovaru vozidlami s hmotnosťou nižšou ako 7,5 tony, podľa môjho názoru potvrdzuje, že pôsobnosť článku 2 ods. 1 písm. a) sa neobmedzuje na „prepravu tovaru“ komerčného charakteru.

39. Presnejšie povedané, na to, aby sa mohlo na vozidlo vzťahovať vylúčenie uvedené v článku 3 písm. h) nariadenia č. 561/2006, musia byť splnené dve kumulatívne podmienky. Po prvé vozidlo sa musí využívať na „nekomerčnú nákladnú dopravu“ [21] a po druhé jeho maximálna prípustná hmotnosť nesmie presiahnuť 7,5 tony. Je zrejmé, že skutočnosť, že existuje druhá požiadavka, môže znamenať len jedno: článok 2 ods. 1 písm. a) tohto nariadenia sa môže v skutočnosti uplatňovať na prepravu „tovaru“ na nekomerčné účely, ak maximálna prípustná hmotnosť príslušného vozidla presiahne uvedenú hodnotu. [22]

40. Na prepravné činnosti vykonávané vozidlami využívanými na *nekomerčnú* prepravu tovaru sa môže vzťahovať, ako upozornil sám vnútroštátny súd, aj ďalšie vylúčenie, a to konkrétne vylúčenie uvedené v článku 3 písm. i) nariadenia č. 561/2006, ktoré sa týka dopravy „úžitkovými vozidlami, ktoré majú status historických vozidiel podľa právnych predpisov členského štátu, v ktorom sa prevádzkujú, a ktoré sa používajú na *nekomerčnú* nákladnú alebo osobnú *dopravu*“ [23]. Ohraničenie tohto vylúčenia je opäť jasné. Normotvorca Únie zjavne aj v tomto prípade považoval skutočnosť, že vozidlo prepravuje tovar na nekomerčné účely, za nedostatočnú na to, aby sa takáto preprava vylúčila z pôsobnosti daného nariadenia, a preto sa článok 2 ods. 1 písm. a) tohto nariadenia môže uplatňovať na nekomerčnú prepravu tovaru.

41. Z celkového pohľadu skutočnosť, že článok 3 nariadenia č. 561/2006 obsahuje nielen jedno, ale dve úzko vymedzené vylúčenia týkajúce sa osobitných situácií zahŕňajúcich prepravu „tovaru“ na nekomerčné účely, podľa môjho názoru svedčí o skutočnosti, že takáto preprava nie je z pôsobnosti tohto nariadenia úplne vylúčená.

[16] V bode 1.3 úvodnej časti prílohy I k tomuto nariadeniu s názvom „Vymedzenie pojmov, kritériá pre kategorizáciu vozidiel, typy vozidla a typy karosérie“.

[17] Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

[18] Pozri rozsudok z 8. júna 2017, Medisanus (C-296/15, EU:C:2017:431, bod 53 a citovaná judikatúra).

[19] Pozri napríklad rozsudok z 10. decembra 1968, Komisia/Taliansko (7/68, EU:C:1968:51).

[20] Pozri v tomto zmysle rozsudok z 23. januára 2018, Buhagiar a i. (C-267/16, EU:C:2018:26, bod 67 a citovaná judikatúra). Súdny dvor v tomto rozsudku ozrejmil, že keďže „tovarom“ v zmysle ustanovení ZFEÚ sú „výrobky, ktorých hodnotu možno vyjadriť v peniazoch a ktoré ako také *môžu byť* predmetom obchodných transakcií“ (kurzívou zvýraznil generálny advokát), neexistuje žiadna požiadavka, že sa musia používať na komerčné účely, či dokonca, že musia byť určené na takéto použitie.

[21] V najnovšej konsolidovanej verzii nariadenia č. 561/2006 [zmeneného nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1054 z 15. júla 2020 (Ú. v. EÚ L 249, 2020, s. 1)], sa „nekomerčná doprava“ vymedzuje [v článku 4 písm. r)] ako „akákoľvek cestná doprava okrem dopravy za poplatok alebo úhradu alebo na vlastný účet, za ktorú sa neposkytuje žiadna priama ani nepriama protihodnota a ktorá nevytvára žiadny priamy ani nepriamy príjem pre vodiča vozidla ani pre iné osoby, pričom nesúvisí s profesionálnou ani komerčnou činnosťou“.

[22] Pokiaľ, samozrejme, daná situácia nepatrí do rozsahu pôsobnosti ďalšieho vylúčenia uvedeného v článku 3 nariadenia č. 561/2006 [napríklad článok 3 písm. i)] alebo niektorej z výnimiek uvedených v článku 13 ods. 1 uvedeného nariadenia.

[23] Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

42. Myslím si, že každý iný výklad by bol *contra legem*. Podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora sa článok 3 tohto nariadenia nemá chápať tak, aby sa jeho účinky rozšírili aj na to, čo nie je nevyhnutné pre zabezpečenie záujmov, ktoré sa snaží chrániť, a že dané ustanovenie musí byť ohraničené so zreteľom na ciele sledované týmto nariadením.[24] Ak by zámerom normotvorcu Únie bolo vytvoriť všeobecné vylúčenie pre všetky vozidlá prepravujúce tovar nekomerčného účelu, tak by v článku 3 písm. h) a i) predmetného nariadenia nevymedzil výnimky stanovené pre osobitné kategórie prepravovaného tovaru, ale jednoducho by odkázal na prepravu tovaru na nekomerčné účely.[25]

43. Následne sa domnievam, že článok 2 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 561/2006 sa v zásade[26] uplatňuje na prepravu „tovaru“ bez ohľadu na to, či je táto preprava komerčná alebo nekomerčná. V prípade prepravy tovaru na nekomerčné účely sa však toto ustanovenie týka len vozidiel, ktorých maximálna prípustná hmotnosť presahuje 7,5 tony, keďže vozidlá s nižšou hmotnosťou sú vylúčené na základe článku 3 písm. h) uvedeného nariadenia.

44. Takýto výklad článku 2 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 561/2006 podporujú aj ciele sledované týmto nariadením.

45. V tomto smere pripomínam, že nariadením č. 561/2006 sa sledujú tri ciele: harmonizovať podmienky hospodárskej súťaže, pokiaľ ide o odvetvie cestnej dopravy, zlepšiť sociálne podmienky zamestnancov, na ktorých sa vzťahuje, a zlepšiť *celkovú* bezpečnosť na cestách (pre všetky vozidlá).[27] Súdny dvor už v minulosti potvrdil, že preprava tovaru na nekomerčné účely nemá vplyv na hospodársku súťaž v odvetví cestnej dopravy ani nebráni dosiahnutiu cieľa zlepšiť pracovné podmienky v tomto odvetví.[28] Súhlasím však s Komisiou, že normotvorca Únie podľa všetkého zastáva názor, že takéto prepravné činnosti môžu dosť pravdepodobne vytvárať riziko pre bezpečnosť na cestách, a to najmä v prípadoch, keď maximálna prípustná hmotnosť príslušných vozidiel presahuje 7,5 tony (alebo ako v prípade vozidla AI, keď je jeho skutočná hmotnosť vyššia ako 17 ton). Európsky parlament počas svojho prvého čítania[29] pripravovaného návrhu Komisie na prijatie nariadenia č. 561/2006[30] skutočne zdôraznil, že „aspekt bezpečnosti na cestách“ nemožno podľa jeho názoru obmedziť na komerčný sektor a mal by sa uplatňovať aj na nekomerčnú prepravu tovaru.

[24] Pozri v tomto zmysle rozsudok z 9. septembra 2021, Ministère public (Extrateritoriálne sankcie) (C-906/19, EU:C:2021:715, bod 33 a citovaná judikatúra).

[25] Pozri analogicky rozsudok z 28. júla 2011, Seeger (C-554/09, EU:C:2011:523, bod 30), týkajúci sa výkladu pojmu „materiál“ v zmysle článku 13 ods. 1 písm. d) druhej zarážky nariadenia č. 561/2006 (ktoré sa už odvtedy zmenilo).

[26] Opäť s výnimkou prípadov, keď sa na prepravnú činnosť vzťahuje jedno z vylúčení alebo jedna z výnimiek stanovených v článku 3 alebo článku 13 ods. 1 nariadenia č. 561/2006.

[27] Pozri odôvodnenie 17 a článok 1 nariadenia č. 561/2006. Pozri aj rozsudok z 9. septembra 2021, Ministère public (Extrateritoriálne sankcie) (C-906/19, EU:C:2021:715, bod 29). Ako som uviedol vo svojich návrhoch vo veci Pricoforest (C-13/21, EU:C:2022:188, poznámka pod čiarou 7), tieto tri ciele sú do určitej miery navzájom prepojené. Zabezpečením striedania času jazdy s dobami odpočinku pravidlá nariadenia č. 561/2006 chránia vodičov a posádky vozidiel používaných na cestnú dopravu pred škodlivými účinkami nadmerných a zle rozložených časov jazdy. Keďže únava a nedostatok odpočinku na strane vodičov takýchto vozidiel sú uznanými príčinami dopravných nehôd, tieto pravidlá chránia zároveň bezpečnosť cestnej premávky. Nakoniec, keďže pracovné postupy založené na nenáležitom využívaní týchto vodičov narúšajú hospodársku súťaž v odvetví dopravy, uvedenými pravidlami sa v tejto súvislosti zabezpečujú rovnaké podmienky.

[28] Pozri rozsudok z 3. októbra 2013, Lundberg (C-317/12, EU:C:2013:631, body 35 a 36).

[29] Pozri „odôvodnenie“ k pozmeňujúcemu návrhu 22 „legislatívneho uznesenia Európskeho parlamentu o návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy [COM(2001) 573 – C5-0485/2001 – 2001/0241(COD)]“ (dostupné tu: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-5-2002-0388_EN.html?redirect#_section2).

[30] Pozri návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy [COM(2001) 573 final].

46. Takisto stojí za zmienku, že Súdny dvor trval na význame cieľa zlepšenia celkovej bezpečnosti na cestách v mnohých svojich rozsudkov týkajúcich sa výkladu vylúčení a výnimiek stanovených v nariadení č. 561/2006.[31]

47. Zastávam názor, že pokiaľ by sa z pôsobnosti nariadenia č. 561/2006 vylúčili všetky prepravné činnosti vykonávané na dopravu tovaru na nekomerčné účely, došlo by k ohrozeniu cieľa zlepšiť bezpečnosť na cestách, ktorého splnenie sa normotvorca Únie snažil dosiahnuť prijatím nariadenia č. 561/2006.[32] Skutočnosť, že tento typ prepravy je menej častý než preprava vykonávaná ako súčasť komerčnej činnosti,[33] je podľa môjho názoru nepodstatná: AI by sa pokojne mohol jedného rána zobudiť a rozhodnúť sa šoférovať svoje vozidlo s hmotnosťou viac ako 17 ton nepretržite 20 hodín bez prestávky, a táto možnosť by mohla mať značný nepriaznivý vplyv na celkovú bezpečnosť na cestách (a to aj z dôvodu hmotnosti takéhoto vozidla).

48. Domnievam sa, že práve tento druh situácií mal normotvorca Únie na mysli pri rozhodnutí obmedziť vylúčenie stanovené v článku 3 písm. h) nariadenia č. 561/2006 na „nekomerčnú nákladnú dopravu“ vozidlami s maximálnou prípustnou hmotnosťou nepresahujúcou 7,5 tony.[34] V tomto súhlasím s Komisiou, že systematické vylúčenie takýchto prepravných činností z pôsobnosti tohto nariadenia by bolo nezlučiteľné s dosiahnutím daného cieľa.

49. Ďalej sa nedomnievam, že by rozsudok Súdneho dvora vo veci Lundberg[35] poskytoval akúkoľvek oporu pre opačný výklad. Na prvý pohľad by sa mohlo zdať, že spor pred vnútroštátnymi súdmi v tejto veci pripomína spor, o ktorý ide vo veci samej. A skutočne, pán Lundberg bol podobne ako AI majiteľom a vodičom vozidla, ktoré používal na prepravu iného motorového vozidla, konkrétne automobilu na rely, (v prívese pripojenom k prvému vozidlu). Bol amatérskym jazdcom rely, ktorý vo svojom voľnom čase súťažil v pretekoch rely. Na rozdiel od AI (ktorého vozidlo váži viac ako 17 ton), však celková hmotnosť vozidla pána Lundberga *nepresahovala* 7,5 tony.

50. Podľa môjho názoru bol toto práve tento špecifický prvok, a nie samotná skutočnosť, že pán Lundberg prepravoval svoj automobil na rely na neprofesionálne a nekomerčné účely, ktorý priviedol Súdny dvor k záveru, že táto prepravná činnosť jednoznačne patrí do pôsobnosti vylúčenia stanoveného v článku 3 písm. h) nariadenia č. 561/2006, a že je preto vylúčená z pôsobnosti tohto predpisu.[36] Navyše Súdny dvor nebol v tejto veci požiadaný o výklad pôsobnosti článku 2 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 561/2006, ale len pôsobnosti vylúčenia stanoveného v článku 3 písm. h) tohto nariadenia.

[31] Pozri napríklad rozsudok z 9. septembra 2021, Ministère public (Extrateritoriálne sankcie) (C-906/19, EU:C:2021:715, bod 38), týkajúci sa výkladu článku 3 písm. a) nariadenia č. 561/2006 a rozsudok z 13. marca 2014, A. Karuse (C-222/12, EU:C:2014:142, body 40 až 42), týkajúci sa článku 13 ods. 1 písm. h) tohto nariadenia. Poznamenávam, že v bode 42 druhého uvedeného rozsudku Súdny dvor konkrétne uviedol, že pôsobnosť článku 13 ods. 1 písm. h) „sa musí určiť s prihliadnutím na ciele uvedeného nariadenia [nariadenie č. 561/2006] *vrátane bezpečnosti na cestách*“ (kurzívou zvýraznil generálny advokát).

[32] Navyše vylúčeniam stanoveným v článku 3 písm. h) a i) uvedeného nariadenia by sa tým vlastne dala pôsobnosť, ktorá ďaleko presahuje ich jednoznačné znenie.

[33] AI pravdepodobne trávi so svojom nákladným vozidlom a dvoma snežnými skútrami na cestách menej času než profesionálny prepravca komerčného tovaru určeného na predaj, ktorý jazdí každý druhý deň v týždni zo Štokholmu (Švédsko) do Göteborgu (Švédsko).

[34] V predošlom platnom režime boli vozidlá, „ktoré sa používajú na nekomerčnú prepravu tovarov pre vlastnú potrebu“ vylúčené *ako celok* [pozri článok 4 ods. 12 nariadenia Rady (EHS) č. 3820/85 z 20. decembra 1985 o zosúlaďovaní niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy (Ú. v. ES L 370, 1985, s. 1; Mim. vyd. 05/001, s. 319)]. Normotvorca Únie však výslovne upravil toto vylúčenie, keď prijal nariadenie č. 561/2006 a ako dodatočnú požiadavku uviedol, že maximálna prípustná hmotnosť vozidla nesmie presiahnuť 7,5 tony.

[35] Rozsudok z 3. októbra 2013 (C-317/12, EU:C:2013:631) (ďalej len „Lundberg“).

[36] Hoci Súdny dvor skutočne v bode 32 tohto rozsudku uviedol, že účel článku 3 písm. h) nariadenia č. 561/2006 spočíva v tom, „že nákladná doprava, ktorú vykonávajú súkromné osoby mimo akejkoľvek profesijnej alebo komerčnej činnosti, sa nezahrnie do rozsahu pôsobnosti uvedeného nariadenia“, urobil tak až po tom, čo zdôraznil, že toto ustanovenie sa uplatňuje len na vozidlá s maximálnou prípustnou hmotnosťou nepresahujúcou 7,5 tony.

51. Podľa môjho názoru sa preto treba snažiť odolať pokušeniu uplatniť súdne riešenie, ktoré prijal Súdny dvor vo veci Lundberg, na viaceré skutočnosti, ktoré sú známe vo veci samej, a to *len* z toho dôvodu, že aj v tomto prípade AI prepravuje tovar na vlastné voľnočasové účely.[37] V tomto smere pripomínam, že účastníci konania nenamietajú proti skutočnosti, že maximálna prípustná hmotnosť vozidla AI presahuje 7,5 tony, a teda ani proti tomu, že na vozidlo sa nevzťahuje vylúčenie stanovené v článku 3 písm. h) nariadenia č. 561/2006.

52. Vzhľadom na uvedené tak považujem za zrejmé, že článok 2 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 561/2006 sa neobmedzuje na prepravu tovaru komerčného charakteru. Vymedzenie uvedené v tomto ustanovení tiež zahŕňa – a pravidlá uvedeného nariadenia a nariadenia č. 165/2014 sa tak uplatňujú na – prepravné činnosti vykonávané vozidlami prepravujúcimi tovar na súkromné, nekomerčné účely, napríklad ako súčasť záľuby, s výnimkou situácií, keď takéto činnosti patria do pôsobnosti výslovného vylúčenia stanoveného v článku 3 písm. h) nariadenia č. 561/2006 (alebo akejkoľvek inej výnimky alebo vylúčenia z tohto nariadenia).

B. Prípad vozidiel na zmiešané použitie, ktoré slúžia na prepravu „tovaru“ a aj ako dočasný obytný priestor pre svojich cestujúcich

53. Po tom, čo som stanovil, že za okolností veci samej skutočnosť, že vozidlo AI preváža tovar (v tomto prípade snežné skútre) na nekomerčné účely, nebráni tomu, aby sa považovalo za vozidlo prepravujúce „tovar“ v zmysle článku 2 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 561/2006, teraz preskúmam, či skutočnosť, že dané vozidlo je vozidlom na zmiešané použitie, ktoré využíva AI a jeho rodina nielen na prepravu tovaru, ale aj na poskytnutie dočasného ubytovania jeho cestujúcim, vedie k jeho vylúčeniu z pôsobnosti tohto nariadenia. Vysvetlím, že to tak nie je.

54. Ako som pripomenul v bode 26 vyššie, nariadenie č. 561/2006 sa uplatňuje na i) „cestnú dopravu… tovaru, kde maximálna prípustná hmotnosť vozidla vrátane každého prívesu alebo návesu je vyššia ako 3,5 tony“ [článok 2 ods. 1 písm., a)] a ii) cestnú prepravu osôb vozidlami skonštruovanými alebo trvalo prispôsobenými na prepravu viac ako deviatich osôb vrátane vodiča, ktoré sú určené na tieto účely“ [článok 2 ods. 1 písm. b)]. Z tohto ustanovenia logicky vyplýva, že toto ustanovenie sa *netýka* činnosti cestnej dopravy vykonávanej i) vozidlami prepravujúcimi tovar s maximálnou prípustnou hmotnosťou *nepresahujúcou* 3,5 tony alebo ii) vozidiel prepravujúcich osoby skonštruovaných alebo trvalo prispôsobených na prepravu *nie viac ako* deviatich osôb (vrátane vodiča).

55. AI pred vnútroštátnym súdom v podstate tvrdí, že okrem týchto dvoch kategórií „prepravy“, a tých, na ktoré sa vzťahujú vylúčenia a výnimky výslovne stanovené v nariadení č. 561/2006 [napríklad článok 3 písm. h)], sa môžu pravidlám stanoveným v tomto nariadení vyhýbať aj iné prepravné činnosti. To je podľa názoru AI prípad „prepravy“ vykonávanej vozidlami skonštruovanými alebo trvalo prispôsobenými *primárne* na poskytovanie *obytného priestoru* pre cestujúcich, a nielen na prepravu tovaru. AI tvrdí, že na takéto prepravné činnosti sa článok 2 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 561/2006 nevzťahuje. Domnieva sa, že jeho vozidlo by sa malo vylúčiť

[37] Takisto by sa podľa mňa malo dávať pozor na to, aby sa niektoré zistenia Súdneho dvora vo veci Lundberg nevytŕhali z kontextu. Napríklad je pravda, že Súdny dvor konštatoval (v bode 28 tohto rozsudku), že ustanovenia nariadenia č. 561/2006 sa uplatňujú *v podstate* na profesionálnych vodičov, a nie na vodičov jazdiacich na súkromné účely. Netvrdil však, že sa tieto pravidlá uplatňujú *výlučne* na profesionálnych vodičov. Navyše tomuto bodu bezprostredne predchádza veta, v ktorej sa pripomína, že v článku 4 písm. c) tohto nariadenia sa pojem „vodič“ vymedzuje ako „*každá* osoba, ktorá vedie vozidlo hoci aj krátky čas…“, z čoho je zrejmé, ako konštatoval aj sám vnútroštátny súd, že nariadenie č. 561/2006 sa neuplatňuje len na profesionálnych vodičov.

z pôsobnosti tohto nariadenia (bez ohľadu na skutočnosť, že sa využíva na „prepravu tovaru“ a jeho maximálna prípustná hmotnosť je vyššia ako 7,5 tony), pretože sa využíva *predovšetkým* ako dočasný obytný priestor pre neho a jeho rodinu.

56. Pokiaľ ide o Komisiu, tá sa domnieva, že nariadenie č. 561/2006 neobsahuje nič, čo by naznačovalo, že skutočnosť, že sa vozidlo využíva nielen na prepravu tovaru, ale predovšetkým ako dočasný obytný priestor, zabraňuje tomu, aby sa považovalo za prepravujúce „tovar“ v zmysle článku 2 ods. 1 písm. a) tohto nariadenia.

57. V tomto smere po prvé poznamenávam, že kým v článku 2 ods. 1 písm. b) nariadenia č. 561/2006 sa osobitne požaduje, aby sa vykonalo posúdenie toho, ako je vozidlo skonštruované alebo trvalo prispôsobené (predtým, ako sa môže stanoviť, že takéto vozidlo prepravuje osoby na účely tohto ustanovenia), v prípade článku 2 ods. 1 písm. a) nič také neplatí.

58. Z vymedzenia pojmu „motorové vozidlo“ uvedeného v prvej zarážke článku 4 písm. b) nariadenia č. 561/2006 je však zrejmé, že pravidlá uvedené v tomto nariadení sa majú uplatňovať na „každé vozidlo s vlastným pohonom… ktoré sa *bežne* používa na prepravu osôb alebo tovaru“ a ktorého prepravné činnosti patria do pôsobnosti článku 2 ods. 1 písm. a) uvedeného nariadenia.[38] Z článku 4 písm. a) nariadenia č. 561/2006 je zjavné, že vozidlo nemusí byť naložené.

59. Z toho podľa mňa vyplýva, že aby sa na prepravnú činnosť vzťahoval článok 2 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 561/2006 a aby podliehala pravidlám stanoveným v uvedenom nariadení, nevyžaduje sa, aby vozidlo v danom čase *skutočne* prepravovalo tovar. Nevyžaduje sa ani, ako tvrdí AI pred vnútroštátnym súdom, že takéto vozidlo sa musí *predovšetkým* využívať na prepravu tovaru. V skutočnosti postačuje, že sa vozidlo „*bežne* používa na prepravu tovaru“[39]. Rozumiem tomu tak, že vozidlo musí preto vykazovať trvalé (a nielen dočasné) prvky, ktoré naznačujú, že sa „bežne používa na prepravu tovaru“. Tieto prvky sa podľa môjho názoru musia posúdiť so zreteľom na spôsob, akým bolo vozidlo skonštruované, alebo na to, ako bolo trvalo prispôsobené, analogicky s požiadavkou stanovenou v článku 2 ods. 1 písm. b) uvedeného nariadenia.[40]

60. Po druhé si myslím, že rozlišovanie zavedené v článku 2 ods. 1 nariadenia č. 561/2006 medzi „doprav[ou]… tovaru“ [článok 2 ods. 1 písm. a)] a „doprav[ou]… osôb“ [článok 2 ods. 1 písm. b)], kopíruje (aspoň do určitej miery) rozlišovanie zavedené v iných nástrojoch Únie v oblasti cestnej dopravy, a to najmä v nariadení 2018/858 (v ktorom sa stanovujú administratívne ustanovenia a technické požiadavky týkajúce sa typového schvaľovania a uvádzania na trh všetkých nových vozidiel).[41] Skutočne, podľa článku 4 tohto nariadenia motorové vozidlá, ktoré sú „navrhnut[é] a vyroben[é] predovšetkým na prepravu *cestujúcich a ich batožiny*“[42], patria do jednej kategórie (kategória M), kým motorové vozidlá, ktoré sú „navrhnut[é] a vyroben[é] predovšetkým na prepravu *tovaru*“[43], patria do inej kategórie (kategória N).

[38] Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

[39] Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

[40] Pozri bod 57 vyššie.

[41] Výklad iných nariadení sa musí, samozrejme, posúdiť samostatným spôsobom. Pripadá mi však zrejmé, že zámerom normotvorcu Únie bolo klasifikovať vozidlá v nariadení č. 561/2006 a nariadení 2018/858 podobným spôsobom (čiže ako prepravujúce buď tovar, alebo cestujúcich).

[42] Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

[43] Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

61. „Obytné automobily“ sa v bode 5.1 časti A prílohy I k nariadeniu 2018/858 [44] vymedzujú ako vozidlá kategórie M s *priestorom na ubytovanie osôb*. Tento priestor musí obsahovať aspoň túto výbavu: a) sedadlá a stôl; b) zariadenie na spanie, ktoré môže byť vytvorené zo sedadiel; c) zariadenia na varenie; d) skladovacie zariadenia. Zo skutočnosti, že „obytné automobily“ sú zahrnuté v kategórii M nariadenia 2018/858, vyplýva, že v kontexte tohto nariadenia sa považujú za vozidlá „navrhnut[é] a vyroben[é] predovšetkým na prepravu *cestujúcich a ich batožiny*“, a nie tovaru. Skutočnosť, že obsahujú skladovacie zariadenia, nebráni tomu, aby patrili do tejto kategórie, pokiaľ sú tieto skladovacie zariadenia *zabudované* v priestore na ubytovanie osôb a sú v ňom pevne prichytené. [45]

62. So zreteľom na tieto zistenia môžem bez váhania súhlasiť s tým, že na účely nariadenia č. 561/2006 sa „obytné automobily“, ktoré vykazujú vlastnosti uvedené v bode 61 vyššie, musia v zásade, rovnako ako na účely nariadenia 2018/858, považovať za vozidlá využívané na prepravu osôb, a nie tovaru, a teda aj za vozidlá patriace do pôsobnosti tohto nástroja len vtedy, ak spĺňajú kritériá stanovené v článku 2 ods. 1 písm. b) (teda len vtedy, ak sú skonštruované alebo trvalo prispôsobené na prepravu viac ako deviatich osôb vrátane vodiča a sú určené na tieto účely).

63. Po tomto vysvetlení by som rád upozornil na to, že konanie vo veci samej sa týka osobitného druhu vozidla: jeho vonkajší vzhľad pripomína autobus alebo autokar a ide o vozidlo na zmiešané použitie, keďže obsahuje priestor na ubytovanie, *ako aj* nákladné priestory, ktoré sú dostatočne veľké na to, aby tam AI naložil minimálne dva snežné skútre.

64. Zo spisu vo veci samej a z informácií, ktoré poskytol vnútroštátny súd vo svojom návrhu na začatie prejudiciálneho konania, som pochopil, že nákladný priestor vozidla AI nie je zabudovaný v rámci jeho obytného priestoru, ale je oddelený. [46] Podľa všetkého navyše nie je navrhnutý tak, aby poskytoval úložný priestor len pre „batožinu“ cestujúcich vo vozidle (na rozdiel od batožinového priestoru autobusu alebo autokaru či strešného boxu obytného automobilu). Napokon sa mi vidí, že tento nákladný priestor je trvalým prvkom vozidla AI. Na rozdiel od stojana na bicykle alebo strešného boxu sa nedá jednoducho odstrániť.

65. Musí sa v takejto situácii zohľadňovať skutočnosť, že vozidlo aj naďalej prepravuje cestujúcich a ich batožinu? Nemyslím si. [47] Musí sa považovať za vozidlo „bežne“ prepravujúce „tovar“, a teda patriace do pôsobnosti článku 2 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 561/2006? Podľa môjho názoru áno.

66. Myslím si totiž, že vozidlo na zmiešané použitie, ako je vozidlo AI, ktoré zahŕňa obytný priestor, ako aj nákladný priestor, sa musí na účely nariadenia č. 561/2006 považovať za vozidlo „bežne“ prepravujúce „tovar“, a teda patriace do pôsobnosti tohto nariadenia, bez ohľadu na to, či spĺňa požiadavky potrebné na zaradenie medzi „obytné automobily“ v zmysle nariadenia 2018/858, ak nákladný priestor takéhoto vozidla i) je oddelený alebo inak fyzicky odlíšiteľný od

[44] Príloha I má názov „Všeobecné vymedzenia pojmov, kritériá pre kategorizáciu vozidiel, typy vozidla a typy karosérie“. V rámci tejto prílohy má jej časť A názov „Kritériá na zaradenie vozidiel do kategórií“. V bode 5 časti A sú opísané kritériá pre „vozidlá na špeciálne účely“, ako sú napríklad obytné automobily.

[45] Podľa bodu 5.1 časti A prílohy I k nariadeniu 2018/858 sa skutočne vyžaduje, aby bolo minimálne vybavenie (vrátane skladovacích zariadení) „*v obytnom priestore* pevne prichytené“ (hoci stôl môže byť navrhnutý tak, aby sa dal ľahko odstrániť).

[46] Pozri bod 14 vyššie. Na základe informácií uvedených v spise vo veci samej by sa mohlo zdať, že vozidlo AI sa skladá z dvoch oddelených častí. Predná (vnútorná) časť vozidla pozostáva z obytného priestoru pre AI a jeho rodinu (ktorý využívajú, keď cestujú) a zadná časť je navrhnutá ako nákladný priestor, v ktorom AI pre seba a pre svoju rodinu preváža snežné skútre. V každom prípade si len ťažko viem predstaviť, ako by sa mohli dva snežné skútre uložiť v obytnom priestore vozidla AI (vzhľadom na ich veľkosť).

[47] Ak by sa vozidlo, ako je vozidlo AI, malo stále považovať za vozidlo používané na prepravu cestujúcich a ich batožiny, potom by bolo vylúčené z pôsobnosti nariadenia č. 561/2006. Skutočne by tak nespĺňalo požiadavku stanovenú v článku 2 ods. 1 písm. b) tohto nariadenia, keďže na základe informácií uvedených v spise vo veci samej sa nezdá, že by bolo skonštruované alebo trvalo prispôsobené na účely prepravy viac ako deviatich osôb vrátane vodiča.

obytného priestoru (a nie v ňom zabudovaný); ii) opodstatnene sa nejaví ako navrhnutý iba na uloženie batožiny cestujúcich vo vozidle a iii) predstavuje trvalý prvok tohto vozidla v tom zmysle, že vozidlo je buď skonštruované, alebo trvalo prispôsobené tak, aby zahŕňalo takýto priestor.

67. Domnievam sa, že tento test s tromi otázkami, ktorý majú vnútroštátne súdy používať v jednotlivých veciach, prináša vo väčšine vecí žiaduce výsledky.

68. Po prvé na jednej strane spektra tento test zaručuje, že na profesionálneho vodiča, ktorý si trvalo prispôsobil kabínu vozidla tak, že má aj priestor na oddych a spánok, sa aj naďalej vzťahujú pravidlá stanovené v nariadení č. 561/2006 (buď preto, že obytný priestor nespĺňa všetky požiadavky stanovené v nariadení 2018/858, aby sa zaradil medzi „obytné automobily“, alebo preto, že nákladný priestor v každom prípade aj naďalej spĺňa tri požiadavky uvedené vyššie).

69. Na druhom konci spektra tento test vedie k záveru, že obytný automobil sa *nebude* považovať za vozidlo prepravujúce „tovar“ v zmysle článku 2 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 506/2006, už len z dôvodu, že v skrinkách v jeho obytnom priestore sa nachádzajú taniere, poháre a ďalšie príslušenstvo alebo predmety, ktorých výskyt sa typicky očakáva v „domácnosti“, alebo preto, že takéto vozidlo má kufor alebo nákladný priestor, ktorý vyzerá ako navrhnutý len na prepravu batožiny cestujúcich alebo má pripojený odnímateľný stojan na bicykle alebo strešný box.

70. Test uvedený v bode 66 vyššie takisto predstavuje vhodné riešenie (alebo aspoň predchádza nezmyselným výsledkom) v komplikovanejších a menej jasných situáciách. Na ilustráciu tohto tvrdenia využijem tri (hypotetické) príklady.

71. Prvý príklad: predstavte si amatérskeho surfistu, ktorý má dodávkové vozidlo s hmotnosťou vyššou ako 7,5 tony a kapacitou na prepravu 50 surfov na vlastné použitie, ako aj pre kamarátov, a v ktorom má tiež uložené matrace, na ktorých z času na čas prespáva. Prepravuje surfista „tovar“? Áno, pretože jeho vozidlo *nevykazuje* všetky charakteristiky uvedené v nariadení 2018/858 na to, aby sa mohlo označiť ako „obytný automobil“, a teda aj na to, aby sa mohlo zaradiť medzi vozidlá navrhnuté alebo skonštruované predovšetkým na „prepravu cestujúcich a ich batožiny“, a pretože je v každom prípade skonštruované alebo trvalo prispôsobené tak, že zahŕňa jasne identifikovateľný nákladný priestor, ktorý nevyzerá, že by bol navrhnutý len na prepravu vodičovej batožiny. Inak povedané, amatérsky surfista je v podobnej situácii ako profesionálny vodič nákladného vozidla, ktorá je opísaná v bode 68 vyššie.

72. Druhý príklad: čo ak by mal surfista skutočný „obytný automobil“ a prepravoval svoje surfy a surfy svojich kamarátov alebo rodiny v nákladnom priestore nie väčšom, ako je kufor na prepravu batožiny? Surfista by *neprepravoval* „tovar“. Bol by v rovnakej situácii ako v prípade „klasického“ obytného automobilu, ktorá je opísaná v bode 69 vyššie.

73. Tretí príklad (tu to začne byť komplikovanejšie): čo ak by boli tieto surfy (alebo pokojne snežné skútre AI) uložené vo veľmi veľkom[48] prívese pripojenom k zadnej časti obytného automobilu? Mohla by skutočnosť, že príves sa dá od obytného automobilu odpojiť, zabrániť tomu, aby sa toto vozidlo považovalo za vozidlo prepravujúce tovar? To si nemyslím. V skutočnosti môže „vozidlo“ na účely nariadenia č. 561/2006 pozostávať z kombinácie vozidiel.[49] Príves pripojený k obytnému automobilu by sa preto považoval za tvoriaci jednu „vozidlovú“

[48] Vždy by sa dalo argumentovať, že ak príves nie je väčší ako kufor bežného auta, tak nejde o „prepravu tovaru“.

[49] Pozri článok 4 písm. b) nariadenia č. 561/2006.

jednotku. Trvalé prvky prívesu (napríklad skutočnosť, že je skonštruovaný alebo trvalo prispôsobený ako nákladný priestor) by podľa môjho názoru mohli chápať ako prvky celého „vozidla“ [50].

74. Ako som už uviedol v bode 59 vyššie, je dôležité mať na pamäti, že na to, aby prepravná činnosť patrila do pôsobnosti článku 2 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 561/2006, nie je nutné, aby vozidlo vykonávajúce túto činnosť bolo *predovšetkým* využívané na prepravu tovaru (ako sa vyžaduje v nariadení 2018/858). Stačí, že sa vozidlo na prepravu tovaru využíva „*bežne*“ [51].

75. Podľa môjho názoru sa vozidlo na zmiešané použitie musí považovať za „bežne“ využívané na prepravu tovaru, ak i) je skonštruované alebo trvalo prispôsobené tak, že zahŕňa nákladný priestor, ktorý je ii) jasne identifikovateľný [52] a iii) odôvodnene sa javí ako navrhnutý nielen na prepravu batožiny cestujúcich. Ak sú tieto vlastnosti prítomné, nie je potrebné hodnotiť, či je preprava tovaru nadradená preprave osôb. [53] Na vodiča sa podľa môjho názoru vzťahujú pravidlá týkajúce sa časov jazdy, prestávok a dôb odpočinku, ktoré sa stanovujú v nariadení č. 561/2006, a povinnosť mať tachograf podrobený riadnej inšpekcii, ak maximálna prípustná hmotnosť vozidla presahuje 3,5 tony (pri komerčnej preprave tovaru) alebo 7,5 tony (pri nekomerčnej preprave tovaru). [54]

76. Tento prístup považujem za konzistentný s vymedzením pojmu „tovar“, keďže zahŕňa každú hmatateľnú vec, a nielen tovar, ktorý je určený na predaj alebo na použitie v obchodných transakciách, ktorý som v predchádzajúcej časti navrhol Súdnemu dvoru, aby ho prijal. [55] Je tiež konzistentný s cieľom zlepšiť celkovú bezpečnosť na cestách, ktorý sa snaží dosiahnuť normotvorca Únie v rámci nariadenia č. 561/2006. [56] Skutočne zabezpečuje, že ťažké vozidlá, o ktorých sa normotvorca Únie domnieval, že predstavujú skutočné riziko pre celkovú bezpečnosť na cestách, patria do pôsobnosti tohto nariadenia a nemôžu sa vyhnúť povinnostiam, ktoré sú v ňom stanovené, iba na základe skutočnosti, že čiastočne slúžia ako obytný automobil.

77. V tomto bode by som rád dodal, že kategória vozidiel Únie, v rámci ktorej je vozidlo evidované vo vnútroštátnej evidencii motorových vozidiel, je podľa môjho názoru orientačná, ale nie rozhodujúca. Aj tak sa musí posúdiť, či sa vozidlo „bežne“ používa na prepravu tovaru, teda či sú splnené kritériá, ktoré som uviedol vyššie. Vnútroštátny súd vo svojom návrhu na začatie prejudiciálneho konania konkrétne uviedol, že vozidlo AI je evidované v rámci kategórie N_3 podľa nariadenia 2018/858, ktorá pozostáva z „motorových vozidiel navrhnutých a vyrobených predovšetkým na prepravu tovaru“ s maximálnou hmotnosťou presahujúcou 12 ton. Podľa môjho názoru skutočnosť, že vozidlo je evidované v tejto kategórii, môže určite naznačovať, že sa „bežne“

[50] Podľa môjho názoru práve toto odlišuje prívesy od stojanov na bicykle, strešných boxov alebo iných čisto doplnkových prvkov, ktoré nemajú vplyv na to, ako sa vozidlo vymedzí.

[51] Kurzívou zdôraznil generálny advokát.

[52] Ako som uviedol v bode 66 vyššie, v prípade vozidiel, ktoré zahŕňajú obytný priestor, musí byť nákladný priestor od tohto obytného priestoru oddelený alebo fyzicky rozlíšiteľný.

[53] Napríklad posúdením, či sa väčšia časť vozidla využíva skôr na prepravu osôb než na prepravu tovaru alebo či sa vozidlo častejšie využíva na prepravu osôb než na prepravu tovaru.

[54] Podľa článku 2 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 561/2006 so zreteľom na článok 3 písm. h) uvedeného nariadenia. To, či je vozidlo skonštruované alebo trvalo prispôsobené na prepravu viac ako deviatich osôb vrátane vodiča [článok 2 ods. 1 písm. b) nariadenia č. 561/2006], už nebude podstatné.

[55] V riešení, ktoré navrhujem, by sa skutočne taniere, vidličky alebo deky z obytného vozidla mohli náležite považovať za „tovar“. Vozidlo ako celok by sa ale aj tak považovalo za „prepravujúce osoby“ v zmysle článku 2 ods. 1 písm. b) nariadenia č. 561/2006, a práve z tohto jediného dôvodu sa nebude považovať za „bežne“ využívané na prepravu tovaru v zmysle článku 2 ods. 1 písm. a) tohto nariadenia.

[56] Pozri body 45 až 48 vyššie.

využíva na prepravu tovaru.[57] V posúdeniach vnútroštátnych súdov to však nemôže mať rozhodujúcu úlohu. Ak by to mal normotvorca Únie v úmysle, tak by v nariadení č. 561/2006 jednoducho na tieto kategórie odkázal.[58]

78. Rád by som to uzavrel niekoľkými slovami o praktických dôsledkoch riešenia, ktoré navrhujem. V žiadnom prípade to neznamená, že všetky vozidlá na zmiešané použitie, ako je sporné vozidlo, o ktoré ide vo veci samej, ktoré zahŕňajú obytný priestor na ubytovanie a nákladný priestor na prepravu tovaru na nekomerčné účely, musia byť vybavené tachografom alebo že vodič musí dodržiavať časy jazdy, prestávky a doby oddychu stanovené v nariadení č. 561/2006.

79. Ako som uviedol vyššie, na vodičov takýchto vozidiel sa článok 2 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 561/2006 bude skutočne vzťahovať a bude sa od nich požadovať dodržiavanie pravidiel stanovených v uvedenom nariadení a v nariadení č. 165/2014 (vrátane povinnosti mať tachograf podrobený riadnej inšpekcii) len vtedy, ak o ich vozidle možno povedať, že sa „bežne“ využíva na prepravu tovaru, a vtedy, keď maximálna prípustná hmotnosť vozidla presahuje 7,5 tony. Pod túto hranicu patrí značný počet obytných vozidiel, obytných dodávok a podobných vozidiel na zmiešané použitie. Ich prepravné činnosti sú preto jednoznačne vylúčené z pôsobnosti nariadenia č. 561/2006.[59]

V. Návrh

80. Vzhľadom na vyššie uvedené navrhujem, aby Súdny dvor odpovedal na prejudiciálne otázky, ktoré položil Hovrätten för Nedre Norrland (Odvolací súd, Južný Norrland, Švédsko), takto:

1. Článok 2 ods. 1 písm. a) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85, so zreteľom na prvú zarážku článku 4 písm. b) a na článok 3 tohto nariadenia,

   sa má vykladať v tom zmysle, že vyžaduje, aby vozidlo vykonávajúce prepravnú činnosť bolo „bežne“ využívané na prepravu tovaru. Kategória, v ktorej je vozidlo evidované vo vnútroštátnej evidencii motorových vozidiel, nie je v tomto smere určujúca. Skutočnosť, že tovar sa prepravuje na nekomerčné, a nie komerčné účely, nebráni tomu, aby sa na prepravnú činnosť vzťahovalo toto ustanovenie a aby patrila do pôsobnosti tohto nariadenia.

2. Článok 2 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 561/2006 so zreteľom na prvú zarážku článku 4 písm. b) tohto nariadenia

[57] Podotýkam však, že v nariadení 2018/858 si normotvorca Únie zvolil mierne odlišný test než v nariadení č. 561/2006, keďže sa v ňom vyžaduje, aby sa vozidlo využívalo „predovšetkým“ na prepravu tovaru (a nie „bežne“ využívalo na tieto účely).

[58] Kategórie vozidiel vymedzené v nariadení 2018/858 skutočne existovali už pred prijatím tohto nariadenia (pozri prílohu II k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (rámcová smernica) (Ú. v. EÚ L 263, 2007, s. 1) a predtým v smernici Rady 70/156/EHS zo 6. februára 1970 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o typovom schválení motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel (Ú. v. ES L 42, 1970, s. 1; Mim. vyd. 13/001, s. 44).

[59] Poviem to veľmi jasne, od AI by sa nepožadovalo, aby dodržiaval pravidlá týkajúce sa časov jazdy, prestávok a dôb odpočinku, ktoré obsahuje toto nariadenie, ani povinnosť mať vozidlo vybavené tachografom podrobeným riadnej inšpekcii, ak by vnútroštátny súd mohol konštatovať, že maximálna prípustná hmotnosť jeho vozidla nepresahuje 7,5 tony.

sa má vykladať v tom zmysle, že znamená, že vozidlá na zmiešané použitie zahŕňajúce obytný priestor na ubytovanie cestujúcich a nákladný priestor na účely prepravy tovaru sa budú považovať za „bežne“ využívané na prepravu tovaru, a preto sa na ne bude vzťahovať článok 2 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 561/2006 za predpokladu, že nákladný priestor i) je oddelený alebo inak fyzicky odlíšiteľný od obytného priestoru (a nie v ňom zabudovaný); ii) opodstatnene sa nejaví ako navrhnutý iba na uloženie batožiny cestujúcich vo vozidle a iii) predstavuje trvalý prvok tohto vozidla v tom zmysle, že vozidlo je buď skonštruované, alebo trvalo prispôsobené tak, aby zahŕňalo takýto priestor.