Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (desiata komora)

z 2. marca 2017 *

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania — Cestná doprava — Sociálne ustanovenia — Výnimky — Nariadenie (ES) č. 561/2006 — Článok 3 písm. a) — Nariadenie (ES) č. 1073/2009 — Článok 2 bod 3 — Pravidelná doprava zabezpečujúca prepravu cestujúcich — Pojem — Bezplatná doprava, ktorú pre svojich zamestnancov na trase z domu do práce a späť organizuje hospodársky subjekt na vozidlách, ktoré mu patria a ktoré riadi jeden z jeho zamestnancov“

Vo veci C-245/15,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Judecătoria Balș – Județul Olt (Prvostupňový súd Balș – župa Olt, Rumunsko) z 30. apríla 2015 a doručený Súdnemu dvoru 28. mája 2015, ktorý súvisí s konaním:

SC Casa Noastră SA

proti

Ministerul Transporturilor – Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR),

SÚDNY DVOR (desiata komora),

v zložení: predsedníčka desiatej komory M. Berger (spravodajkyňa), sudcovia A. Borg Barthet a F. Biltgen,

generálny advokát: H. Saugmandsgaard Øe,

tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na písomnú časť konania,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

— Ministerul Transporturilor – Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR), v zastúpení: D. Ștefan, splnomocnený zástupca,

— rumunská vláda, v zastúpení: M. Chicu, E. Gane a R. H. Radu, splnomocnení zástupcovia,

— rakúska vláda, v zastúpení: G. Eberhard, splnomocnený zástupca,

— Európska komisia, v zastúpení: J. Hottiaux a L. Nicolae, splnomocnené zástupkyne,

* Jazyk konania: rumunčina.

so zreteľom na rozhodnutie prijaté po vypočutí generálneho advokáta, že vec bude prejednaná bez jeho návrhov,

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 3 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 (Ú. v. EÚ L 102, 2006, s. 1), ako aj článku 2 bodu 3 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu na medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy a o zmene a doplnení nariadenia (ES) č. 561/2006 (Ú. v. EÚ L 300, 2009, s. 88).

2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi SC Casa Noastră SA (ďalej len „Casa Noastră“) a Ministerul Transporturilor – Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR) [Ministerstvo dopravy – Národná inšpekcia pre kontrolu cestnej dopravy (ISCTR), Rumunsko] (ďalej len „ISCTR“) vo veci pokuty, ktorú ISCTR uložila jednému zo zamestnancov Casa Noastră za nedodržanie času jazdy a doby odpočinku.

Právny rámec

Právo Únie

Nariadenie č. 561/2006

3 Článok 2 bod 1 písm. b) nariadenia č. 561/2006 stanovuje:

„Toto nariadenie sa vzťahuje na cestnú dopravu:

…

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

4 Článok 3 písm. a) tohto nariadenia stanovuje:

„Toto nariadenie sa nevzťahuje na cestnú dopravu vykonávanú:

a) vozidlami používanými v pravidelnej osobnej doprave, pri ktorých trasa linky nepresahuje 50 kilometrov“.

5 Článok 4 písm. n) uvedeného nariadenia stanovuje:

„Na účely tohto nariadenia:

…

n) ‚pravidelná osobná doprava' je vnútroštátna a medzinárodná doprava v zmysle článku 2 nariadenia Rady (EHS) č. 684/92 zo 16. marca 1992 o spoločných pravidlách pre medzinárodnú prepravu osôb autokarmi a autobusmi [(Ú. v. ES L 74, 1992, s. 1; Mim. vyd. 06/001, s. 306)]."

Nariadenie č. 684/92

6 Článok 2 bod 1 nariadenia č. 684/92, zmeneného a doplneného nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1791/2006 z 20. novembra 2006 (Ú. v. ES L 363, 2006, s. 1) (ďalej len „nariadenie č. 684/92"), uvádza:

„1. Pravidelná doprava

1.1. Pravidelná doprava je doprava, ktorá zabezpečuje prepravu cestujúcich v presne stanovených intervaloch po presne stanovených trasách, pričom cestujúci nastupujú a vystupujú na vopred určených zastávkach. Pravidelná doprava je prístupná pre všetkých a v prípade potreby je povinná rezervácia.

Pravidelný charakter dopravnej služby nesmie byť ovplyvnený akýmkoľvek prispôsobením sa prevádzkovým prepravným podmienkam.

1.2. Bez ohľadu na to, kto ju organizuje, doprava, ktorá zabezpečuje prepravu špecifikovaných kategórií cestujúcich s vylúčením ostatných cestujúcich, pokiaľ sa takáto doprava prevádzkuje za podmienok určených v bode 1.1, sa považuje za pravidelnú dopravu. Takáto doprava je ďalej nazývaná ‚špeciálnou pravidelnou dopravou [osobitnou pravidelnou dopravou – *neoficiálny preklad*]'. Špeciálna pravidelná doprava [Osobitná pravidelná doprava – *neoficiálny preklad*] zahŕňa:

a) prepravu pracovníkov z domu do práce a späť;

b) prepravu pre žiakov a študentov do vzdelávacích zariadení a z nich;

c) prepravu vojakov a ich rodín medzi východiskovým štátom a oblasťou ich kasární;... Skutočnosť, že špeciálna doprava [osobitná doprava – *neoficiálny preklad*] sa môže meniť podľa potrieb užívateľov, neovplyvní jej označenie ako pravidelná doprava. …"

Nariadenie č. 1073/2009

7 Nariadenie č. 684/92 bolo zrušené článkom 30 nariadenia č. 1073/2009. Podľa tohto článku sa odkazy na zrušené nariadenie považujú za odkazy na nariadenie č. 1073/2009 a znejú v súlade s tabuľkou zhody ustanovenou v prílohe III tohto nariadenia. V dôsledku tohto zrušenia článku 2 bodu 1.1 nariadenia č. 684/92 zodpovedajú článok 2 bod 2 a článok 5 ods. 1 nariadenia č. 1073/2009, a článku 2 bodu 1.2 nariadenia č. 684/92 zodpovedajú článok 2 bod 3 a článok 5 ods. 2 nariadenia č. 1073/2009.

8 Článok 2 nariadenia č. 1073/2009 obsahuje tieto definície:

„…

2. ‚pravidelná doprava' je doprava, ktorou sa zabezpečuje preprava cestujúcich v presne určených intervaloch po presne určených trasách, pričom cestujúci nastupujú a vystupujú na vopred určených zastávkach;

3. ‚osobitná pravidelná doprava' je pravidelná doprava bez ohľadu na to, kto ju organizuje, ktorou sa zabezpečuje preprava osobitných kategórií cestujúcich s vylúčením ostatných cestujúcich;

…

5. ‚doprava na vlastnú potrebu' je doprava, ktorú uskutočňuje na nekomerčné a neziskové účely fyzická osoba alebo právnická osoba, pričom platí, že

— dopravná činnosť je len vedľajšia činnosť tejto fyzickej osoby alebo právnickej osoby a

— používané vozidlá sú vlastníctvom tejto fyzickej osoby alebo právnickej osoby, alebo ich táto osoba nadobudla na splátky, alebo sú predmetom dlhodobej lízingovej zmluvy a riadia ich členovia personálu tejto fyzickej osoby alebo právnickej osoby alebo samotná fyzická osoba, alebo personál, ktorý je v podniku zamestnaný alebo ktorý je podniku k dispozícii na základe zmluvného záväzku;

…“

9 Článok 3 tohto nariadenia nazvaný „Sloboda poskytovania služieb“ stanovuje:

„1. Akýkoľvek dopravca v prenájme alebo za úhradu uvedený v článku 1 môže v súlade s týmto nariadením vykonávať pravidelnú dopravu vrátane osobitnej pravidelnej dopravy a príležitostnej dopravy autokarmi a autobusmi bez diskriminácie z dôvodu štátnej príslušnosti alebo miesta usadenia, ak:

a) je v členskom štáte, v ktorom je usadený, oprávnený vykonávať prepravu autokarom a autobusom v rámci pravidelnej dopravy vrátane osobitnej pravidelnej dopravy alebo príležitostnej dopravy v súlade s podmienkami prístupu na trh ustanovenými vo vnútroštátnych právnych predpisoch;

…

2. Akýkoľvek dopravca na vlastnú potrebu uvedený v článku 1 môže vykonávať dopravu v zmysle článku 5 ods. 5 bez diskriminácie z dôvodu štátnej príslušnosti alebo miesta usadenia, ak je:

a) v členskom štáte, v ktorom je usadený, oprávnený vykonávať prepravu autokarom a autobusom v súlade s podmienkami prístupu na trh stanovenými vnútroštátnymi právnymi predpismi…

…“

10 Článok 5 uvedeného nariadenia nazvaný „Prístup na trh“ stanovuje:

„1. Pravidelná doprava je prístupná pre každého a v prípade potreby sa vyžaduje rezervácia.

Vykonávanie pravidelnej dopravy podlieha povoleniu v súlade s ustanoveniami kapitoly III.

Pravidelná doprava z členského štátu do tretej krajiny a naopak podlieha povoleniu v súlade s dvojstrannou dohodou medzi členským štátom a treťou krajinou, prípadne aj členským štátom tranzitu, pokiaľ nebola uzavretá potrebná dohoda medzi Spoločenstvom a dotknutou treťou krajinou.

Podstata pravidelnej dopravy nesmie byť ovplyvnená akýmkoľvek prispôsobením sa podmienkam prevádzkovania dopravy.

Organizovanie súbežnej alebo dočasnej prepravy, ktorá sa poskytuje rovnakej cieľovej skupine rovnako ako existujúca pravidelná doprava, nezastavovanie na niektorých zastávkach a zastavovanie na ďalších zastávkach v súčasnej pravidelnej doprave sa riadi rovnakými pravidlami, aké sa uplatňujú na existujúcu pravidelnú dopravu.

2. Osobitná pravidelná doprava zahŕňa najmä:

a) prepravu pracovníkov z domu do práce a späť;

b) prepravu žiakov a študentov do vzdelávacích zariadení a z nich.

Skutočnosť, že osobitná doprava sa môže meniť podľa potrieb užívateľov, neovplyvní jej zatriedenie ako pravidelná doprava.

Osobitná pravidelná doprava nepodlieha povoleniu v súlade s kapitolou III, ak sa vykonáva na základe zmluvy uzavretej medzi organizátorom a dopravcom.

…

5. Doprava na vlastnú potrebu je vyňatá z akéhokoľvek systému povoľovania, ale podlieha systému osvedčení.

Osvedčenia vydáva príslušný orgán členského štátu, v ktorom sa vozidlo eviduje, a platia počas celej cesty vrátane tranzitu.

…“

Rumunské právo

11 Článok 3 Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere (uznesenie vlády č. 27/2011 o cestnej doprave) v znení platnom v čase skutkových okolností vo veci samej stanovuje, že „osobná doprava na vlastnú potrebu je cestnou dopravou, ktorú v súlade s podmienkami stanovenými v článku 2 bode 5 nariadenia č. 1073/2009 uskutočňuje fyzická alebo právnická osoba na neziskové a nekomerčné účely“.

12 Článok 4 časť I ods. 2 tohto uznesenia v súvislosti s triedením cestnej dopravy stanovuje:

„(2) Triedenie z hľadiska obchodnej povahy činnosti:

a) cestná doprava za úhradu;

b) cestná doprava na vlastnú potrebu“.

13 Článok 52 prílohy Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 980/2011 pentru aprobarea Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere (uznesenie ministerstva dopravy č. 980/2011, ktorým sa prijímajú metodologické pravidlá týkajúce sa uplatnenia ustanovení o organizácii a výkone cestnej dopravy a činností súvisiacich s pravidlami stanovenými uznesením vlády č. 27/2011 o cestnej doprave), v znení platnom v čase skutkových okolností vo veci samej stanovuje, že pravidelná doprava, osobitná pravidelná doprava a príležitostná doprava sa vykonávajú za úhradu.

14 Článok 54 ods. 1 a 2 prílohy tohto uznesenia uvádza:

„(1) Osobnú cestnú dopravu medzi župami môže prevádzkovateľ cestnej dopravy uskutočniť pravidelnou dopravou za úhradu, len ak je držiteľom licencie na prevádzku platného spojenia pre danú trasu, ako ju stanovuje dopravný harmonogram.

(2) Licencia na prevádzku trasy je platná len vtedy, ak je k nej pripojený cestovný poriadok na každú dĺžku trvania jazdy a výlučne, ak sa odchod z miesta začiatku trasy uskutočňuje v deň a hodinu stanovenú v cestovnom poriadku.“

15 Článok 80 tejto prílohy uvádza:

„(1) Osobnú cestnú dopravu na vlastnú potrebu uskutočňujú podniky cestnej dopravy pre vlastnú potrebu výlučne autobusmi, v ktorom sa počas celej jazdy nachádza overená kópia osvedčenia o doprave na vlastnú potrebu, ako aj prepravný doklad.

(2) V zmysle odseku 1 sa za prepravný doklad považuje tabuľka obsahujúca mená prepravovaných osôb, podpis a pečiatku zákonného zástupcu podniku.“

16 Článok 81 písm. a) uvedenej prílohy stanovuje:

„V prípade osobnej cestnej dopravy na vlastnú potrebu sa musia v autobuse okrem prepravného dokladu nachádzať aj tieto doklady:

a) platný služobný preukaz vodiča, ktorý preukazuje, že vodič je zamestnancom podniku prevádzkujúceho cestnú dopravu na vlastnú potrebu“.

17 Článok 8 ods. 1 Ordonanta Guvernului nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele şi perioadele de odihnă ale conducătorilor auto şi utilizarea aparatelor de înregistrare a activităţii acestora (uznesenie vlády č. 37/2007, ktorým sa vymedzuje rámec uplatnenia pravidiel týkajúcich sa času jazdy, prestávok a doby odpočinku vodičov motorových vozidiel a používania záznamových zariadení na registráciu ich činností), v znení platnom čase skutkových okolností vo veci samej (ďalej len „uznesenie č. 37/2007“), uvádza:

„(1) Nasledujúce skutky predstavujú veľmi závažné porušenia ustanovení nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 a nariadenia (EHS) č. 3821/85, ako aj prípadne [Európskej dohody o práci osádok vozidiel v medzinárodnej cestnej doprave (AETR)], a sú priestupkami, ak sa nepovažujú za trestné činy:

1. prekročenie denného času jazdy alebo maximálneho denného času jazdy o viac ako dve hodiny;

…

6. nedodržanie minimálnej doby skráteného denného odpočinku, ak je rozdiel väčší ako dve hodiny“.

18 Článok 9 uznesenia vlády č. 37/2007 stanovuje:

„(1) Za priestupky uvedené v článku 8 možno uložiť takéto sankcie:

…

c) pokutu od 4 000 do 8 000 [rumunský lei (RON)], ktorú možno uložiť vodičovi motorového vozidla za skutky uvedené v odseku 1 bodoch 15, 16, 18 až 20, 22 až 26, 28 až 30, 36 a 38, a podniku/prevádzkovateľovi cestnej dopravy za skutky uvedené v odseku 1 bodoch 1 až 11, 31 a 32.“

Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

19 Casa Noastră je podnik, ktorý vyrába a uvádza na trh stolárske výrobky z PVC a ktorého výrobné prevádzky sa nachádzajú v Pielești (Rumunsko), teda približne 13 km od mesta Craiova (Rumunsko).

20 Tento podnik zabezpečuje prepravu svojich zamestnancov na pracovisko a späť tromi autokarmi so 44 miestami a dvomi mikrobusmi s 20 miestami, pričom je vlastníkom týchto vozidiel. Na tieto účely trvale zamestnáva päť vodičov.

21 Zamestnanci Casa Noastră pracujú na tri zmeny, takže ich preprava sa uskutočňuje v každý pracovný deň z dôvodu troch spiatočných jázd. Jednou z jázd prejdenou v rámci týchto prepráv je spiatočná jazda medzi Pielești a Braneț (Rumunsko), pričom vzdialenosť medzi týmito dvoma miestami je 21 kilometrov.

22 Dňa 26. novembra 2014 bolo jedno vozidlo podniku Casa Noastră, ktoré šoféroval vodič tohto podniku na uvedenej trase, kontrolované inšpektorom ISCTR. Pri tejto kontrole mal vodič predložiť záznam z tachografu, ktorý preukázal, že nebola dodržaná doba odpočinku a čas jazdy. Podniku Casa Noastră bola teda na základe článku 8 ods. 1 bodov 1 a 6 uznesenia vlády č. 37/2007 uložená pokuta za priestupok za prekročenie denného času jazdy, a konkrétne maximálneho denného času jazdy, ako aj za nedodržanie minimálnej doby denného odpočinku.

23 Casa Noastră namietal proti tejto pokute tvrdením najmä, že pri tejto kontrole uskutočňoval osobnú cestnú dopravu, ktorá spadá do kategórie „osobitnej pravidelnej dopravy“ zamestnancov medzi ich bydliskom a ich pracoviskom na trase kratšej než 50 kilometrov, a v dôsledku toho by sa mala uplatniť výnimka stanovená v článku 3 písm. a) nariadenia č. 561/2006.

24 ISCTR tvrdila, že Casa Noastră uskutočňoval osobnú cestnú dopravu na vlastnú potrebu, lebo išlo o dopravu uskutočnenú na neziskové a nekomerčné účely, zatiaľ čo osobná cestná doprava v rámci osobitnej cestnej dopravy je platená a musí sa vykonávať v súlade s podmienkami stanovenými vnútroštátnou právnou úpravou. V dôsledku toho zastáva názor, že na uvedenú dopravu sa výnimka stanovená v článku 3 písm. a) nariadenia č. 561/2006 nevzťahuje.

25 Vnútroštátny súd sa domnieva, že je potrebné preskúmať zákonné možnosti, či môžu hospodárske subjekty organizovať dopravu svojich zamestnancov na pracovisko a späť, ako aj otázku, do akej miery je zamestnanec počas trvania prepravy cestujúcim, ktorý využíva osobitnú pravidelnú dopravu, a to s prihliadnutím na skutočnosť, že Casa Noastră za predmetnú dopravu nedostáva nijakú odmenu.

26 Za týchto podmienok Judecătoria Balș – Județul Olt (Prvostupňový súd Balș – župa Olt, Rumunsko) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

„1. Do akej miery možno vykladať slovné spojenie „bez ohľadu na to, kto ju organizuje“, ktoré je použité v článku 2 bode 3 nariadenia č. 1073/2009, v tom zmysle, že hospodársky subjekt môže organizovať pravidelnú dopravu na účely prepravy svojich zamestnancov na pracovisko a späť?

2. Do akej miery možno vykladať slovné spojenie „pravidelnej osobnej doprave, pri ktorých trasa linky nepresahuje 50 kilometrov“, použité v článku 3 písm. a) nariadenia č. 561/2006, v tom zmysle, že sa vzťahuje na zamestnancov v rámci ich prepravy na pracovisko alebo z pracoviska?“

O prejudiciálnych otázkach

27 Vnútroštátny súd sa svojimi dvoma otázkami, ktoré treba preskúmať spoločne, v podstate pýta, či sa na prepravu pracovníkov z domu do práce a späť, ktorú organizuje ich zamestnávateľ a ktorej trasa linky nepresahuje 50 kilometrov, vzťahuje výnimka stanovená v článku 3 písm. a) nariadenia č. 561/2006, podľa ktorej sa toto nariadenie neuplatňuje na tento druh cestnej dopravy.

28 V tejto súvislosti možno pripomenúť, že podľa odôvodnenia 17 a článku 1 nariadenia č. 561/2006 účelom tohto nariadenia je harmonizovať podmienky hospodárskej súťaže medzi druhmi vnútrozemskej dopravy, a to najmä vzhľadom na odvetvie cestnej dopravy, a zlepšiť pracovné podmienky a bezpečnosť na cestách, pričom tieto ciele sú premietnuté najmä do povinnosti vybaviť vozidlá cestnej dopravy schváleným tachografom, ktorý umožňuje kontrolovať dodržiavanie časov jazdy a odpočinku vodičov (pozri najmä rozsudky z 3. októbra 2013, Lundberg, C-317/12, EU:C:2013:631, bod 31 a citovanú judikatúru, ako aj z 19. októbra 2016, EL-EM-2001, C-501/14, EU:C:2016:777, bod 21).

29 Podľa článku 3 písm. a) nariadenie č. 561/2006 sa nevzťahuje na cestnú dopravu vykonávanú vozidlami používanými v pravidelnej osobnej doprave, pri ktorých trasa linky nepresahuje 50 kilometrov.

30 Podľa článku 4 písm. n) tohto istého nariadenia „pravidelná osobná doprava“ je vnútroštátna a medzinárodná doprava, ako je definovaná v článku 2 bode 1 nariadenia č. 684/92.

31 Súdny dvor v tejto súvislosti spresnil, že uvedený článok 2 bod 1 upravuje dve kategórie tejto dopravy, pričom rozlišuje medzi pravidelnou dopravou a osobitnou pravidelnou dopravou. Prvá uvedená doprava, ktorá je prístupná pre všetkých, zabezpečuje prepravu cestujúcich v stanovených intervaloch a po stanovených trasách, pričom cestujúci nastupujú a vystupujú na vopred určených zastávkach. Druhá uvedená doprava sa uskutočňuje za rovnakých podmienok, ale len pre určenú kategóriu cestujúcich (rozsudok z 30. apríla 1998, Clarke & Sons et Ferne, C-47/97, EU:C:1998:185, bod 16), a to na prepravu „pracovníkov z domu do práce a späť“, na prepravu žiakov a študentov „do vzdelávacích zariadení a z nich“ a na prepravu vojakov a ich rodín medzi „východiskovým štátom a oblasťou ich kasární“.

32 Z toho vyplýva, že osobitná pravidelná doprava predstavuje osobitnú kategóriu pravidelnej dopravy, pričom jediný rozdiel medzi týmito dvoma kategóriami spočíva v skutočnosti, že osobitná pravidelná doprava sa vzťahuje na prepravu osobitných kategórií cestujúcich s vylúčením ostatných cestujúcich, zatiaľ čo pravidelná doprava je dostupná pre všetkých cestujúcich bez obmedzenia. Vzhľadom na ciele sledované nariadením č. 561/2006 uvedené v bode 28 tohto rozsudku, kvalifikácia prepravovaných osôb pritom nemôže byť rozhodujúcim kritériom na uplatnenie alebo neuplatnenie tohto nariadenia.

33 S prihliadnutím na štruktúru nariadenia č. 684/92, ako aj definíciu pojmu „osobitná pravidelná doprava“ sa zdá, že normotvorca Európskej únie chcel vylúčiť z pôsobnosti nariadenia č. 561/2006 tak pravidelnú dopravu, ako aj osobitnú pravidelnú dopravu pod podmienkou, že trasa linky nepresahuje 50 kilometrov.

34 Toto konštatovanie nespochybňuje skutočnosť, že nariadenie č. 684/92 bolo nahradené nariadením č. 1073/2009, ktoré rozlišuje medzi „pravidelnou dopravou“ a „osobitnou pravidelnou dopravou“. Definície týchto pojmov totiž zostávajú v podstatne nezmenené, takže osobitná pravidelná doprava je naďalej definovaná ako osobitná kategória pravidelnej dopravy.

35 Okrem toho prepravu pracovníkov z domu do práce a späť výslovne upravuje článok 5 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 1073/2009 ako určitú formu osobitnej pravidelnej dopravy. Odôvodnenie, na ktorom spočíva výklad nariadenia č. 684/92, sa preto *mutatis mutandis* uplatňuje na nariadenie č. 1073/2009.

36 Z toho vyplýva, že rozsah výnimky stanovenej v článku 3 písm. a) nariadenia č. 561/2006 nebol nariadením č. 1073/2009 zmenený, pričom táto výnimka sa vzťahuje tak na pravidelnú dopravu, ako aj na osobitnú pravidelnú dopravu pod podmienkou, že trasa dotknutej linky nepresahuje 50 kilometrov.

37 Ďalej treba uviesť, že nariadenie č. 1073/2009 v článku 2 bode 5, rovnako ako článok 2 bod 4 nariadenia č. 684/1992 obsahuje definíciu „dopravy na vlastnú potrebu“, podľa ktorej ide o dopravu uskutočnenú na nekomerčné a neziskové účely po prvé podmienkou, že dopravná činnosť je len vedľajšia činnosť fyzickej osoby alebo právnickej osoby, ktorá ju zabezpečuje. Po druhé uvedená definícia stanovuje, že používané vozidlá musia byť vlastníctvom tejto osoby, ktorá ich nadobudla na splátky, alebo sú predmetom dlhodobej lízingovej zmluvy a že ich musí viesť zamestnanec tejto fyzickej alebo právnickej osoby alebo samotná fyzická osoba, alebo personál, ktorý je v podniku zamestnaný alebo ktorý je podniku k dispozícii na základe zmluvného záväzku.

38 V prejednávanej veci treba konštatovať, že je zjavné, že dotknutá doprava vo veci samej na jednej strane spĺňa podmienky požadované na to, aby bola kvalifikovaná ako „osobitná pravidelná doprava“.

39 Uvedená doprava sa uskutočňuje každý pracovný deň v rámci troch spiatočných ciest, čo zodpovedá trom pracovným zmenám podniku Casa Noastră za deň. Keďže s prihliadnutím na skutočnosti, ktorými disponuje Súdny dvor, preprava zamestnancov tohto podniku z domu do práce a späť sa uskutočňuje medzi miestami Pielești a Braneț, dotknutá trasa je „určená“ v zmysle článku 2 bodu 2 nariadenia č. 1073/2009, pričom cestujúci nastupujú a vystupujú na vopred určených zastávkach. Okrem toho doprava vo veci samej sa vzťahuje len na konkrétnu kategóriu cestujúcich, v prejednávanej veci ide o zamestnancov uvedeného podniku, s výnimkou ostatných cestujúcich.

40 Na druhej strane doprava vo veci samej spĺňa aj požiadavky stanovené v článku 2 bode 5 nariadenia č. 1073/2009 týkajúce sa „dopravy na vlastnú potrebu“.

41 Podľa tých istých skutočností sa dotknutá doprava neposkytuje zamestnancom Casa Noastră ani na ziskové, ani komerčné účely. Vnútroštátny súd okrem toho spresňuje, že za poskytovanú službu neexistuje nijaká odmena. Navyše hlavnou činnosťou tejto spoločnosti nie je preprava osôb, ale výroba a uvádzanie na trh stolárskych výrobkov z PVC, pričom preprava pracovníkov pre ňu predstavuje len doplnkovú činnosť. Napokon Casa Noastră je vlastníkom používaných vozidiel, ktoré navyše riadia samotní zamestnanci tohto podniku.

42 Ako bolo konštatované v bode 36 tohto rozsudku, výnimka stanovená v článku 3 písm. a) nariadenia č. 561/2006 sa vzťahuje na pravidelnú dopravu, vrátane osobitnej pravidelnej dopravy. V dôsledku toho sa táto výnimka a *priori* nevzťahuje na dopravu na vlastnú potrebu.

43 Treba pritom konštatovať, že kategória pravidelnej dopravy, ktorá zahŕňa osobitnú pravidelnú dopravu, a kategória dopravy na vlastnú potrebu sa navzájom nevylučujú. Doprava na vlastnú potrebu môže mať podobu osobitnej pravidelnej dopravy alebo príležitostnej dopravy, pričom príležitostná doprava je definovaná v článku 2 bode 4 nariadenia č. 1073/2009 ako doprava, ktorá nespadá pod definíciu pravidelnej dopravy, vrátane osobitnej pravidelnej dopravy, ktorej hlavnou vlastnosťou je, že prepravuje skupinu cestujúcich vytvorenú z podnetu zákazníka alebo samotného dopravcu.

44 V tejto súvislosti možno uviesť, že znenie nariadení č. 561/2006 a 1073/2009 v ničom nebráni tomuto výkladu. Ako uviedla Európska komisia vo svojich písomných pripomienkach, dopravné služby možno v podstate zatriediť do dvoch kategórií, a to na jednej strane do dopravy poskytovanej tretím osobám, a na druhej strane do dopravy na vlastnú potrebu.

45 Prvá z týchto dvoch kategórií môže mať viacero podôb, konkrétne môže ísť o pravidelnú dopravu, osobitnú pravidelnú dopravu a príležitostnú dopravu.

46 Doprava na vlastnú potrebu môže mať podobu osobitnej pravidelnej dopravy alebo príležitostnej dopravy, ak spĺňa podmienky stanovené nariadením č. 1073/2009. Nezahŕňa však pravidelnú dopravu, ktorá je podľa definície prístupná pre všetkých cestujúcich.

47 Tento výklad potvrdzuje skutočnosť, že tak nariadenie č. 684/92, ako aj nariadenie č. 1073/2009 zahŕňajú do rozsahu osobitnej pravidelnej dopravy, ako už bolo konštatované v bode 35 tohto rozsudku, prepravu pracovníkov z domu do práce a späť. Navyše definícia uvedená v článku 2 bode 1.2 nariadenia č. 684/92 spresňuje, že táto doprava zabezpečuje prepravu špecifikovaných kategórií cestujúcich „bez ohľadu na to, kto ju organizuje“.

48 Okrem toho tento výklad potvrdzuje aj skutočnosť, že doprava na vlastnú potrebu v nariadení č. 1073/2009, ktoré stanovuje spoločné pravidlá prístupu na medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy, podlieha pravidlám, ktoré sú vo všeobecnosti menej prísnejšie, než pravidlá, ktoré sa uplatňujú na pravidelnú dopravu, vrátane osobitnej pravidelnej dopravy. Osobitná pravidelná doprava môže byť totiž uskutočnená len na základe povolenia, zatiaľ čo doprava na vlastnú potrebu podlieha výlučne systému osvedčení a je vyňatá z povoľovacej povinnosti. Získanie osvedčenia z hľadiska spôsobov výkonu dopravy nie je preto potrebné, keďže osvedčenie týkajúce sa dopravy na vlastnú potrebu pokrýva všetky spôsoby výkonu dopravy bez toho, aby bolo potrebné osobitne podľa kategórie určiť dotknutú dopravu.

49 Jediný rozdiel, ktorý existuje medzi osobitnou pravidelnou dopravou určenou tretím osobám a tou istou dopravou uskutočnenou v rámci dopravy na vlastnú potrebu, preto spočíva v kvalifikácii osoby, ktorá dopravu organizuje. Tento rozdiel nemôže pritom odôvodňovať vylúčenie osobitnej pravidelnej dopravy uskutočnenej v rámci dopravy na vlastnú potrebu z rozsahu výnimky stanovenej v článku 3 písm. a) nariadenia č. 561/2006.

50 Tento výklad nemá vplyv ani na ciele sledované nariadením č. 561/2006. Toto posledné uvedené nariadenie, ako bolo uvedené v bode 28 tohto rozsudku, má za cieľ harmonizovať podmienky hospodárskej súťaže medzi druhmi vnútrozemskej dopravy, a to najmä vzhľadom na odvetvie cestnej dopravy, a zlepšiť pracovné podmienky a bezpečnosť na cestách. Osobitná pravidelná doprava uskutočnená na vlastnú potrebu pritom nepredstavuje nekalú hospodársku súťaž na ujmu ostatných druhov dopravy ponúkaných tretím osobám, pretože len samotní zamestnanci podniku, ktorý tieto služby ponúka, ich môžu využiť. Navyše, pokiaľ ide o zlepšenie pracovných podmienok a bezpečnosti na cestách, nič neodôvodňuje, aby sa medzi vodičom, ktorý zabezpečuje osobitnú pravidelnú dopravu pre tretie osoby na trase kratšej než 50 kilometrov, a vodičom, ktorý zabezpečuje osobitnú pravidelnú dopravu v rámci dopravy na vlastnú potrebu v rovnakej vzdialenosti, vytváral rozdiel.

51 Zo všetkých predchádzajúcich úvah vyplýva, že článok 3 písm. a) nariadenia č. 561/2006, ako aj článok 2 bod 3 nariadenia č. 1073/2009 sa majú vykladať v tom zmysle, že na prepravu pracovníkov z domu do práce a späť, ktorú organizuje ich zamestnávateľ a ktorej trasa linky nepresahuje 50 kilometrov, sa vzťahuje výnimka stanovená v článku 3 písm. a) nariadenia č. 561/2006, podľa ktorej sa toto nariadenie neuplatňuje na tento druh dopravy.

O trovách

52 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (desiata komora) rozhodol takto:

Článok 3 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, ako aj článok 2 bod 3 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu na medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy a o zmene a doplnení nariadenia (ES) č. 561/2006 sa majú vykladať v tom zmysle, že na prepravu pracovníkov z domu do práce a späť, ktorú organizuje ich zamestnávateľ a ktorej trasa linky nepresahuje 50 kilometrov, sa vzťahuje výnimka stanovená v článku 3 písm. a) nariadenia č. 561/2006, podľa ktorej sa toto nariadenie neuplatňuje na tento druh cestnej dopravy.

Podpisy