Zbierka súdnych rozhodnutí

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA
NIILO JÄÄSKINEN
prednesené 7. novembra 2013 [1]

Vec C-639/11

Európska komisia
proti
Poľskej republike
Vec C-61/12
Európska komisia
proti

Litovskej republike

„Nesplnenie povinnosti členským štátom — Článok 2a smernice 70/311/EHS — Článok 4 ods. 3 smernice 2007/46/ES — Články 34 ZFEÚ a 36 ZFEÚ — Voľný pohyb tovaru — Obmedzenia — Opatrenia s rovnocenným účinkom — Právna úprava členského štátu s pravostrannou premávkou zakazujúca prihlásenie osobných automobilov vybavených na ľavostrannú premávku, ktoré sú nové alebo už boli prihlásené do evidencie v inom členskom štáte, do evidencie — Prípustnosť požiadavky, aby bol mechanizmus riadenia umiestnený na ľavej strane vozidla“

I – Úvod

1. Tak v Poľsku, ako aj v Litve je prihlásenie motorových vozidiel, ktorých mechanizmus riadenia sa nachádza na pravej strane, do evidencie zakázané a/alebo podmienené premiestnením tohto mechanizmu na ľavú stranu vozidla bez ohľadu na to, či sú tieto vozidlá nové, alebo či boli predtým prihlásené do evidencie v iných členských štátoch.

2. Súdny dvor má v tomto konaní rozhodnúť o dvoch žalobách o nesplnenie povinnosti, ktorými Európska komisia navrhuje, aby Súdny dvor určil, že Poľská republika a Litovská republika si pri uplatňovaní takýchto ustanovení nesplnili povinnosti, ktoré im vyplývajú z článku 2a smernice 70/311/EHS o mechanizmoch riadenia motorových vozidiel [2] a z článku 4 ods. 3 smernice 2007/46/ES, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie týchto vozidiel [3], pokiaľ ide o nové osobné automobily, ako aj z článku 34 ZFEÚ, pokiaľ ide o osobné automobily, ktoré už boli prihlásené do evidencie na území iného členského štátu.

1 — Jazyk prednesu: francúzština.

2 — Smernica Rady z 8. júna 1970 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa mechanizmu riadenia motorových a ich prípojných vozidiel (Ú. v. ES L 133, s. 10; Mim. vyd. 13/001, s. 90), naposledy zmenená a doplnená smernicou Komisie 1999/7/ES z 26. januára 1999 (Ú. v. ES L 40, s. 36; Mim. vyd. 07/004, s. 259).

3 — Smernica 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, s. 1, ďalej len „rámcová smernica“). Touto smernicou bola s účinnosťou od 29. apríla 2009 zrušená a nahradená smernica 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, s. 1; Mim. vyd. 13/001, s. 44).

3. Žalovaní rázne spochybňujú výhrady uvedené vo vzťahu k nim. Poľská republika tvrdí, že sporné vnútroštátne opatrenia sú v súlade s rámcovou smernicou a smernicou 70/311, zatiaľ čo Litovská republika tvrdí, že tieto opatrenia ani nespadajú do vecnej pôsobnosti uvedených smerníc. Len Poľská republika tvrdí, že takéto opatrenia nepredstavujú prekážku voľného pohybu tovaru zakázanú článkom 34 ZFEÚ. Obidve vlády sa domnievajú, že tieto opatrenia by mali byť v každom prípade prípustné na základe článku 36 ZFEÚ ako opatrenia, ktoré sú odôvodnené naliehavými požiadavkami všeobecného záujmu súvisiacimi s bezpečnosťou cestnej premávky. Komisia nepopiera, že tento cieľ je spôsobilý odôvodniť takúto prekážku, ale domnieva sa, že predmetné právne úpravy nie sú vhodné na jeho dosiahnutie a nie sú ani primerané vo vzťahu k tomuto cieľu.

4. Hoci obe prejednávané veci formálne neboli spojené, spoločná povaha výhrad uvedených Komisiou odôvodňuje predloženie len jedných návrhov.

II – Uvádzané nesplnenia povinností, predmetné právne úpravy, konania pred podaním žalôb a konania pred Súdnym dvorom

5. Zo spisu vo veci C-639/11 vyplýva, že v Poľsku sa v súlade so zákonom z 20. júna 1997 o cestnej premávke [4] prihlásenie vozidiel do evidencie uskutočňuje, pokiaľ ide o nové vozidlá, okrem iného na základe výpisu z osvedčenia o typovom schválení vozidla alebo kópie rozhodnutia o oslobodení od typového schválenia [5] podľa § 72 ods. 1 uvedeného zákona, a pokiaľ ide o vozidlá, ktoré už boli po prvý raz prihlásené do evidencie v zahraničí, na základe technickej kontroly podľa § 81 ods. 5 tohto zákona.

6. Táto technická kontrola spočíva v overení, či vozidlo zodpovedá okrem iného požiadavkám vymedzeným v uvedenom zákone, ako aj v nariadení ministerstva infraštruktúry z 31. decembra 2002 o technických podmienkach pre vozidlá a rozsahu ich povinného vybavenia [6]. Podľa § 9.2 uvedeného nariadenia „volant vozidla, ktoré má viac ako tri kolesá a ktorého konštrukcia umožňuje dosiahnuť rýchlosť vyššiu ako 40 km/h, sa nesmie nachádzať na pravej strane vozidla“.

7. Rozsah a pravidlá vykonávania technickej kontroly boli stanovené nariadením toho istého ministerstva zo 16. decembra 2003 [7]. Podľa bodu 5.1 prílohy I tohto nariadenia umiestnenie volantu na pravej strane predstavuje podstatné kritérium umožňujúce určiť, či také vozidlo spĺňa vnútroštátne technické podmienky. To isté ustanovenie je uvedené v bode 6.1 prílohy I nariadenia, ktoré toto ministerstvo vydalo 18. septembra 2009 [8] s cieľom nahradiť uvedené nariadenie pochádzajúce z roku 2003.

8. Vzhľadom na údaje poskytnuté vo veci C-61/12 § 25 ods. 4 litovského zákona o bezpečnosti cestnej premávky [9] stanovuje, že „je zakázané prevádzkovať na verejných komunikáciách motorové vozidlá, ktoré sú určené na premávku na ľavej strane vozovky a/alebo ktorých volant je umiestnený na pravej strane, pokiaľ neboli prihlásené do evidencie v Litovskej republike pred 1. májom 1993 alebo pokiaľ nie sú vzhľadom na svoju konštrukciu a výbavu určené na osobitné účely. Tento zákaz sa dočasne (do

4 — Dz. U. z roku 2005, č. 108, čiastka 908, v zmenenom a doplnenom znení.

5 — Oslobodenie môže vyplývať z § 68 tohto zákona, ktorý stanovuje, že výrobca alebo dovozca nového motorového vozidla je povinný získať pre každý nový typ vozidla osvedčenie o typovom schválení vydané ministerstvom dopravy okrem prípadu, ak výrobca alebo dovozca získal osvedčenie o typovom schválení, ktoré v súlade s postupom schvaľovania Spoločenstva vydal príslušný orgán členského štátu Európskej únie.

6 — Dz. U. z roku 2003, č. 32, čiastka 262, v zmenenom a doplnenom znení.

7 — Dz. U. z roku 2003, č. 227, čiastka 2250, v zmenenom a doplnenom znení.

8 — Dz. U. z roku 2009, č. 155, čiastka 1232. Uvedené nariadenie, ktoré nadobudlo účinnosť 22. septembra 2009, bolo 8. októbra 2012 zrušené nariadením ministerstva dopravy z 26. júna 2012 (Dz. U. z roku 2012, č. 0, čiastka 996).

9 — Valstybės žinios č. 92-2883 z 31. októbra 2000. Komisia spresňuje, že 1. júla 2008 nadobudlo účinnosť nové znenie tohto zákona.

90 dní ročne) neuplatňuje na cudzincov, ktorí pricestujú do Litovskej republiky vo vozidle prihlásenom do evidencie v zahraničí a nemajú povolenie na dočasný alebo trvalý pobyt v Litovskej republike, ako aj na litovských občanov, ktorí majú trvalé bydlisko v zahraničí, a tiež na vozidlá, ktoré podľa právnych predpisov patria do kategórie historických vozidiel“.

9. § 27 tohto zákona stanovuje, že motorové vozidlá prevádzkované v Litve tam musia byť v zásade aj prihlásené do evidencie. Podľa odseku 1 uvedeného paragrafu sa však táto povinnosť prihlásenia do evidencie dočasne (do 90 dní ročne) nevzťahuje na cudzincov, ktorí pricestovali do Litvy vo vozidle prihlásenom do evidencie v zahraničí a nemajú povolenie na dočasný alebo trvalý pobyt v Litve alebo majú povolenie na pobyt v EÚ, ako aj na litovských občanov, ktorí majú trvalé bydlisko v zahraničí. V odseku 2 tohto paragrafu sa ďalej uvádza, že motorové vozidlá, ktoré sú určené na premávku na ľavej strane vozovky a/alebo ktoré majú volant na pravej strane, sa neprihlásia do evidencie v Litve, pokiaľ nejde o historické vozidlá a vozidlá určené na osobitné účely.

10. Vyhláška riaditeľa Národnej inšpekcie cestnej dopravy pri ministerstve komunikácií č. 2B-290 z 29. júla 2008, ktorou sa stanovujú najmä technické požiadavky týkajúce sa motorových a ich prípojných vozidiel, v kapitole IV stanovuje, že „systém riadenia vozidla[10] nemôže byť namontovaný na pravej strane interiéru/kabíny, pokiaľ nejde o motorové vozidlá, ktoré boli prihlásené do evidencie v Litve pred 1. májom 1993, alebo motorové vozidlá, na ktoré sa vzťahujú osobitné pravidlá prihlasovania do evidencie. Vyhláška tohto riaditeľa č. 2B-515 z 23. decembra 2008 v bode 28 vymedzuje, za akých podmienok je dovolené premiestnenie mechanizmu riadenia vozidla z pravej strany na ľavú stranu.

11. Komisia dostala viacero sťažností od osôb, ktoré bývajú v Poľsku alebo v Litve a ktorým nebolo umožnené prihlásiť do evidencie osobné automobily pochádzajúce z iného členského štátu, najmä zo Spojeného kráľovstva alebo Írska, z dôvodu, že mechanizmus riadenia týchto vozidiel bol umiestnený na pravej strane. Komisia dospela k záveru, že povinnosť premiestniť tento mechanizmus na ľavú stranu je rovnocenná zákazu prihlásenia takých vozidiel do evidencie v každom z týchto členských štátov. Podľa jej názoru to predstavuje – pokiaľ ide o nové vozidlá – nesplnenie článku 4 ods. 3 rámcovej smernice, ako aj článku 2a smernice 70/311 a – pokiaľ ide o vozidlá, ktoré predtým boli prihlásené do evidencie v inom členskom štáte – nesplnenie článku 34 ZFEÚ.

12. Komisia vyzvala 9. októbra 2009 Poľskú republiku a 3. novembra 2009 Litovskú republiku, aby ukončili protiprávny stav vyplývajúci z nesplnenia povinností. Dňa 8. decembra 2009 Poľská republika a 5. januára 2010 Litovská republika spochybnili výhrady Komisie. Keďže Komisia nebola presvedčená o dôvodnosti tvrdení, ktoré tieto členské štáty uviedli na svoju obranu, zaslala im 1. októbra 2010 a 25. novembra 2010 odôvodnené stanovisko. Po preskúmaní odpovedí na odôvodnené stanovisko, ktoré poskytla Poľská republika 30. novembra 2010 a Litovská republika 19. januára 2011, sa Komisia rozhodla podať prejednávané žaloby o nesplnenie povinnosti.

13. Komisia svojou žalobou podanou 13. decembra 2011 navrhla, aby Súdny dvor „určil, že Poľská republika si tým, že podmieňuje prihlásenie osobných automobilov, ktorých mechanizmus riadenia sa nachádza na pravej strane a ktoré sú nové alebo predtým boli prihlásené do evidencie v iných členských štátoch, do evidencie v Poľsku premiestnením volantu na ľavú stranu, nesplnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú z článku 2a rámcovej smernice, článku 4 ods. 3 rámcovej smernice [2007/46], ako aj z článku 34 [ZFEÚ]“.

10 — Tento systém je vymedzený v bode 4.18 vyhlášky č. 2B-152 uvedeného riaditeľa Národnej inšpekcie cestnej dopravy pri ministerstve komunikácií z 9. mája 2006, ktorou sa stanovujú pravidlá typového schvaľovania riadiacich zariadení motorových vozidiel, ako „mechanizmus, ktorým sa mení riadenie chodu vozidla a ktorý zahŕňa ovládací orgán riadenia, prevod riadenia, riadené kolesá a prípadne prívod energie“.

14. Poľská republika navrhla zamietnuť žalobu, pričom vychádzala z odlišného výkladu predmetných ustanovení, ako aj uložiť Komisii povinnosť nahradiť trovy konania. Litovská republika predložila vyjadrenie vedľajšieho účastníka konania na podporu návrhov Poľskej republiky. Vo veci sa nekonalo pojednávanie.

15. Komisia svojou žalobou podanou 6. februára 2012, navrhla, aby Súdny dvor „uznal, že Litovská republika si tým, že zakazuje prihlásenie osobných automobilov, ktorých volant je namontovaný na pravej strane, do evidencie a/alebo vyžaduje na prihlásenie osobných automobilov s pravostranným riadením, ktoré sú nové alebo predtým boli prihlásené do evidencie v inom členskom štáte, aby bol volant premiestnený na ľavú stranu, nesplnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú zo smernice [70/311], [rámcovej] smernice a článku 34 [ZFEÚ]“.

16. Litovská republika navrhla zamietnuť žalobu, pričom spochybnila výklad predmetných ustanovení, z ktorého vychádzala Komisia, ako aj uložiť Komisii povinnosť nahradiť trovy konania. Estónska republika a Poľská republika vo svojich vyjadreniach vedľajších účastníkov konania podporili návrhy Litovskej republiky. Vo veci sa nekonalo pojednávanie.

III – Posúdenie oboch žalôb o nesplnenie povinnosti

A – *Úvodné poznámky*

17. Z prejednávaných vecí vyplýva, že právne úpravy platné v Litve a v Poľsku bránia prihláseniu vozidiel, ktorých mechanizmus riadenia je umiestnený na pravej strane, do evidencie. Litovská republika totiž odmieta prevádzku vozidiel, ktoré sú určené na jazdu na ľavej strane vozovky a/alebo majú volant na pravej strane, na verejných komunikáciách, ako aj ich prihlásenie do evidencie okrem výnimiek taxatívne vymenovaných v litovskom zákone o bezpečnosti cestnej premávky [11] a vyžaduje, aby sa mechanizmus riadenia týchto vozidiel najprv premiestnil na ľavú stranu [12]. Poľská republika podmieňuje prihlásenie každého motorového vozidla do evidencie bez ohľadu na to, či je nové alebo už bolo po prvý raz prihlásené do evidencie v zahraničí, predložením osvedčenia o technickej kontrole a podľa viacerých nariadení poľského ministerstva infraštruktúry [13] výsledok tejto kontroly nemôže byť kladný v prípade vozidiel, ktoré majú mechanizmus riadenia na pravej strane, lebo tieto vozidlá sa považujú za vozidlá, ktoré nespĺňajú vnútroštátne technické požiadavky.

18. V prvom rade je potrebné pripomenúť, že v čase, keď sa začala harmonizácia vnútroštátnych právnych predpisov týkajúcich sa technických vlastností motorových vozidiel v Spoločenstve, Európske spoločenstvo tvorili len členské štáty, v ktorých sa jazdilo na pravej strane vozovky. Po pristúpení Írska, ako aj Spojeného kráľovstva Veľkej Británie a Severného Írska, kde sa jazdí na ľavej strane [14], sa medzi členskými štátmi vytvorila jednotná prax spočívajúca v tom, že neodmietnu prihlásenie vozidiel, ktorých mechanizmus riadenia je umiestnený na tej strane, na ktorej sa jazdí, do evidencie [15]. Až po rozšírení Únie, ku ktorému došlo v roku 2004, túto jednotu narušili niektoré z nových členských štátov, vrátane Litovskej republiky a Poľskej republiky, ktoré sa v podstate odvolávali na hrozbu pre bezpečnosť cestnej premávky, ktorú predstavuje prevádzka motorových vozidiel, v prípade ktorých umiestnenie mechanizmu riadenia nie je prispôsobené smeru jazdy [16].

11 — Pozri body 8 a 9 týchto návrhov.

12 — Pozri bod 10 týchto návrhov.

13 — Pozri body 6 a 7 týchto návrhov.

14 — V súčasnosti do kategórie členských štátov, kde sa jazdí na tejto strane, patrí aj Cyperská republika a Maltská republika.

15 — Pokiaľ viem, Fínska republika bola posledným z dotknutých členských štátov, ktorý sa pripojil k tejto praxi, lebo až 1. januára 2003 bolo zrušené pravidlo, ktoré – s určitými výnimkami – vyžadovalo, aby sa mechanizmus riadenia nachádzal na ľavej strane.

16 — Problémy súvisiace s prihlásením vozidiel pochádzajúcich z iných členských štátov do evidencie patria medzi 20 najdôležitejších problematík týkajúcich sa jednotného trhu za jeho súčasného stavu [pozri dôvodovú správu k návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa zjednodušuje prevoz motorových vozidiel už zaevidovaných v inom členskom štáte v rámci jednotného trhu, zo 4. apríla 2012, KOM(2012) 164 v konečnom znení, s. 2, a štatistiky uvedené na http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-12-242_en.htm].

19. Tiež treba zdôrazniť, že predmetom prejednávaných žalôb sú nesplnenia povinností, ktoré nevyplývajú z porušenia slobody predávať vozidlá, ktorých mechanizmus riadenia je umiestnený na pravej strane, ale z obmedzenia možnosti prihlásiť také vozidlá do evidencie v Litve a v Poľsku. V týchto členských štátoch totiž nie je zakázaný predaj ani dovoz týchto vozidiel. Zakázané je len prihlásenie tejto kategórie vozidiel do evidencie bez ohľadu na to, či boli vyrobené v tuzemsku alebo dovezené, pokiaľ sa uvedený mechanizmus nepremiestni na ľavú stranu.

20. Okrem toho tieto žaloby sú obmedzené na „osobné automobily“, či už nové, alebo ojazdené, čo vylučuje niektoré kategórie motorových vozidiel, najmä úžitkové vozidlá, na ktoré sa však vzťahujú ustanovenia uvádzané Komisiou [17]. Zdôrazňujem, že pojem „osobný automobil“ nie je použitý v rámcovej smernici [18] ani v smernici 70/311 [19], ale zodpovedá pojmu vozidiel patriacich do kategórie M_1, čo sú „vozidlá používané na prepravu cestujúcich, ktoré majú najviac osem miest na sedenie okrem sedadla vodiča“ [20].

21. Litovská republika vychádza z tohto vecného obmedzenia. [21] Naproti tomu, podľa Komisie jej formálna voľba vôbec nespochybňuje oblasť upravenú predmetnými ustanoveniami, ale je odôvodnená tým, že prejednávané žaloby nadväzujú na sťažnosti, ktoré jej boli predložené práve v súvislosti s osobnými automobilmi, [22] a tým, že jedným z cieľov konania o nesplnenie povinnosti je pomôcť občanom Únie vyriešiť skutočné problémy, ktorým čelia v členských štátoch. Podľa môjho názoru z judikatúry vyplýva, že Komisia má diskrečnú právomoc nielen na začatie konania o nesplnenie povinnosti [23], ale aj na obmedzenie predmetu svojej žaloby [24]. Jediným dôsledkom tohto konštatovania je, že pôsobnosť vydaného rozsudku bude obmedzená na motorové vozidlá patriace do kategórie M_1, bez toho, aby bolo dotknuté prípadné neskoršie rozhodnutie týkajúce sa vozidiel iného druhu.

22. V rámci osobných automobilov, ktorých mechanizmus riadenia je umiestnený na pravej strane, Komisia rozlišuje na jednej strane tie, ktoré sú nové a v prípade ktorých prekážky prihlásenia do evidencie spôsobené litovskou a poľskou právnou úpravou odporujú rámcovej smernici a smernici 70/311, pričom obe tieto smernice sa týkajú typového schválenia ES týkajúceho sa nových motorových vozidiel, a na druhej strane tie, ktoré už boli prihlásené do evidencie v inom členskom štáte, v prípade ktorých tieto prekážky predstavujú porušenie voľného pohybu tovaru stanoveného v článku 34 ZFEÚ. Toto rozlišovanie spochybňuje Litovská republika, ktorá sa domnieva, že prvá kategória uvádzaných

17 — Článok 1 smernice 70/311 určuje vozidlá, na ktoré sa vzťahujú ustanovenia tejto smernice, odkazom na definíciu, ktorá bola uvedená v smernici 70/156. Pokiaľ ide o rámcovú smernicu, v jej odôvodnení 4 a nasl. sú uvedené dôvody, pre ktoré došlo k rozšíreniu jej vecnej pôsobnosti v porovnaní s predchádzajúcimi ustanoveniami, zatiaľ čo jej článok 1, článok 2 a článok 3 bod 11 a nasl. určujú, na ktoré nové vozidlá sa vzťahuje. Pokiaľ ide o článok 34 ZFEÚ, jeho ustanovenia môžu zahŕňať všetky typy vozidiel.

18 — Súdny dvor v rozsudku z 13. júla 2006, Voigt (C-83/05, Zb. s. I-6799, bod 15), rovnako poukázal na to, že smernica 70/156 neobsahuje žiadne ustanovenie o zaradení motorových vozidiel do kategórie „osobných vozidiel“.

19 — Na rozdiel napríklad od nariadenia Komisie (ES) č. 1400/2002 z 31. júla 2002 o uplatňovaní článku 81 ods. 3 Zmluvy na niektoré kategórie vertikálnych dohôd a zosúladených postupov v sektore motorových vozidiel (Ú. v. ES L 203, s. 30; Mim. vyd. 08/002, s. 158), ktoré vymedzuje „osobný automobil“ ako „motorové vozidlo určené na prepravu cestujúcich, ktoré má najviac osem sedadiel okrem sedadla pre vodiča“.

20 — V zmysle definície uvedenej najmä v prílohe I poznámke b) bode 1 smernice 70/156.

21 — Tvrdí, že Komisia implicitne uznáva, že prevádzka vozidiel s mechanizmom riadenia na pravej strane predstavuje riziko, pokiaľ ide o ťažké úžitkové vozidlá, čo umožňuje obmedziť aspoň prihlásenie týchto posledných uvedených vozidiel do evidencie z dôvodov bezpečnosti bez toho, aby to odporovalo právu Únie.

22 — Pozri bod 11 týchto návrhov.

23 — Pozri najmä rozsudky zo 14. mája 2002, Komisia/Nemecko (C-383/00, Zb. s. I-4219, bod 19), a z 11. júna 2009, Komisia/Francúzsko (C-327/08, bod 26).

24 — Súdny dvor viackrát rozhodol, že Komisia je v rámci plnenia úlohy, ktorú jej ukladá článok 258 ZFEÚ, oprávnená určiť predmet sporu (pozri najmä rozsudky z 18. mája 2006, Komisia/Španielsko, C-221/04, Zb. s. I-4515, bod 33 a nasl., ako aj z 19. mája 2009, Komisia/Taliansko, C-531/06, Zb. s. I-4103, bod 23).

vozidiel by tiež mala patriť do pôsobnosti článkov 34 ZFEÚ a 36 ZFEÚ, a nie do pôsobnosti uvedených smerníc. Z judikatúry Súdneho dvora [25] v každom prípade vyplýva, že pokiaľ je harmonizácia upravená rámcovou smernicou a smernicou 70/311 úplná, sporné právne úpravy treba preskúmať najprv z hľadiska ustanovení týchto smerníc, a nie z hľadiska ustanovení ZFEÚ.

B – *O výhrade týkajúcej sa nových osobných automobilov*

1. Úvodné úvahy týkajúce sa harmonizácie technických požiadaviek uplatniteľných na osobné automobily a postup typového schvaľovania ES

23. S cieľom uskutočniť voľný pohyb tovaru v odvetví motorových vozidiel Európske hospodárske spoločenstvo začalo už v 60. rokoch minulého storočia ambiciózny proces harmonizácie vnútroštátnych predpisov týkajúcich sa technických požiadaviek a typového schvaľovania motorových vozidiel, lebo rozdiely jestvujúce v tejto oblasti medzi členskými štátmi bránili prístupu na trh a voľnému pohybu v rámci tohto trhu. [26] V tom čase normotvorca použil na tento účel metodiku, ktorá – na rozdiel od „nového prístupu“ [27] – spočívala v tom, aby všetky technické normy boli priamo začlenené v relevantných aktoch práva Únie, v tomto prípade v rámcovej smernici o typovom schválení motorových vozidiel v Spoločenstve – takzvanom „schválení ES“ –, ktorá bola doplnená osobitnými smernicami [28], na ktoré odkazuje rámcová smernica.

24. Vývoj tohto procesu vyústil do prijatia rámcovej smernice, ktorej odôvodnenie 2 zdôrazňuje, že „na účely zriadenia a fungovania vnútorného trhu Spoločenstva je účelné nahradiť systémy schvaľovania členských štátov postupom schvaľovania Spoločenstva založenom na princípe *celkového zosúladenia*“ [29].

25. Cieľom uvedenej smernice – tak, ako je vymedzený v jej článku 1 – je ustanoviť zosúladený rámec, ktorý obsahuje správne ustanovenia a všeobecné technické požiadavky na schválenie najmä všetkých nových vozidiel, ktoré patria do jej rozsahu pôsobnosti, na účely uľahčenia ich evidencie, predaja a uvedenia do prevádzky v premávke v rámci Spoločenstva.

26. Vnútroštátne technické požiadavky, ako aj povinnosť vnútroštátneho typového schválenia vozidla sú odôvodnené snahou zachovať bezpečnosť cestnej premávky. Z tohto dôvodu tak schválenie ES, ako aj jednotné technické požiadavky, ktoré sú vymedzené právom Únie, tiež smerujú k zaručeniu vysokej úrovne bezpečnosti cestnej premávky, ako sa uvádza v odôvodneniach 3 a 14 rámcovej smernice. [30]

27. Cieľom predpisov práva Únie uplatniteľných v tejto oblasti je teda umožniť uskutočnenie a riadne fungovanie voľného pohybu tovaru v odvetví motorových vozidiel a zároveň zachovať nevyhnutné požiadavky, ktoré zaručujú vysokú úroveň bezpečnosti cestnej premávky.

25 — Každé vnútroštátne opatrenie prijaté v oblasti, ktorá bola na úrovni Spoločenstva harmonizovaná vyčerpávajúcim spôsobom, totiž musí byť posudzované najprv s ohľadom na ustanovenia tohto harmonizačného opatrenia a až následne s ohľadom na ustanovenia primárneho práva (pozri najmä rozsudky z 5. júna 2008, Komisia/Poľsko, C-170/07, bod 35; zo 16. decembra 2008, Gysbrechts a Santurel Inter, C-205/07, Zb. s. I-9947, bod 33, a zo 6. septembra 2012, Komisia/Belgicko, C-150/11, bod 47).

26 — Pozri preambulu smernice 70/156.

27 — Pozri najmä uznesenie Rady zo 7. mája 1985 o novom prístupe v oblasti technickej harmonizácie a normalizácie (Ú. v. ES C 136, s. 1).

28 — Ich cieľom je podľa štvrtého odôvodnenia smernice 70/156 vymedziť harmonizované technické požiadavky uplatniteľné na jednotlivé časti a charakteristiky vozidiel.

29 — Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

30 — Podľa tohto odôvodnenia 3 uvedené technické požiadavky „by sa mali snažiť zabezpečiť najmä vysokú úroveň bezpečnosti cestnej premávky“ a podľa tohto odôvodnenia 14 „hlavným cieľom právnych predpisov týkajúcich sa schvaľovania vozidiel je zabezpečiť, aby nové vozidlá, komponenty a samostatné technické jednotky, ktoré sú uvedené na trh, poskytovali vysoký stupeň bezpečnosti a ochrany životného prostredia“.

28. Ako sa uvádza vo výkladovom oznámení Komisie [31], na účely registrácie motorového vozidla v členskom štáte treba uskutočniť najviac tri kroky: po prvé schválenie technických vlastností vozidla, v rámci ktorého sa uskutoční proces typového schválenia vozidla Spoločenstva upravený rámcovou smernicou; po druhé prípadnú technickú kontrolu, ktorá umožňuje zaručiť, aby použité vozidlo bolo spôsobilé na prevádzku v cestnej premávke, a po tretie samotnú registráciu, ktorá spočíva v administratívnom schválení vozidla pre jeho uvedenie do prevádzky v cestnej premávke zahŕňajúce identifikáciu motorového vozidla a pridelenie registračného čísla tomuto vozidlu.

29. S cieľom zjednodušiť najmä prihlásenie do evidencie v členských štátoch boli vnútroštátne systémy schvaľovania nahradené jednotným postupom schvaľovania platným pre každý typ motorového vozidla. Vďaka tomuto postupu, ktorý je založený na zásade úplnej harmonizácie [32], musia všetky vozidlá predávané na európskom trhu spĺňať spoločné normy týkajúce sa ich technických vlastností. Vozidlá, ktoré boli schválené v jednom z členských štátov v súlade s týmito harmonizovanými pravidlami, možno následne legálne predávať v celej Únii.

30. Článok 4 ods. 3 rámcovej smernice konkrétne stanovuje záväzky členských štátov, podľa ktorých členské štáty „zaevidujú alebo povolia predaj alebo uvedenie do prevádzky v premávke len takým vozidlám…, ktoré spĺňajú požiadavky tejto smernice“, a „nezakážu, neobmedzia ani nebudú brániť evidencii, predaju alebo uvedeniu do prevádzky v premávke alebo prevádzke na cestách vozidiel… z dôvodov týkajúcich sa aspektov ich konštrukcie a fungovania uvedených v tejto smernici, ak spĺňajú požiadavky tejto smernice“. Podľa článku 1 tretieho odseku uvedenej smernice „osobitné technické požiadavky týkajúce sa konštrukcie a fungovania vozidiel sa pri uplatňovaní tejto smernice ustanovia v regulačných aktoch, *ktorých úplný zoznam* je uvedený v prílohe IV“ [33].

31. Smernica 70/311 je druhým z aktov sekundárneho práva, ktoré Komisia uvádza v prejednávaných žalobách o nesplnenie povinnosti. Táto smernica, ktorá sa týka mechanizmov riadenia motorových a ich prípojných vozidiel, je jedným z osobitných regulačných aktov, ktoré sú spomenuté v prílohe IV rámcovej smernice.

32. Článok 2a smernice 70/311 bol doplnený do tejto smernice najmä v rámci pristúpenia Írska a Spojeného kráľovstva k Európskym spoločenstvám. [34] Tento článok stanovuje, že „členské štáty nemôžu odmietnuť alebo zakázať predaj, registráciu, uvedenie do obehu, alebo použite dopravných vozidiel z dôvodu týkajúceho sa riadiaceho zariadenia, ak toto zodpovedá požiadavkám uvedeným v prílohe[[35]]“.

33. Jedným zo základných kameňov postupu schvaľovania ES je, že každý členský štát uzná kontrolu vykonanú ostatnými členskými štátmi. Tento postup umožňuje každému členskému štátu zistiť, či bol typ vozidla podrobený kontrolám, ktoré ukladajú osobitné smernice uvedené v prílohe IV rámcovej smernice a ktoré sú uvedené v osvedčení o typovom schválení. Ak príslušné orgány členského štátu, ktorým bola predložená žiadosť výrobcu, zistia, že dotknutý typ vozidla spĺňa všetky uplatniteľné požiadavky práva Únie, schválenie ES, ktoré udelia vo vzťahu k nemu, je platné vo všetkých ostatných členských štátoch. Výrobcovia, ktorí sú držiteľmi schválenia ES pre určitý typ vozidla, sú povinní vydať osvedčenie o zhode pre všetky vozidlá, ktoré vyrobia, s cieľom osvedčiť, že tieto vozidlá sa zhodujú s týmto typom. Vozidlo, ku ktorému je vydané takéto osvedčenie, musia všetky členské štáty

31 — Bod 3.2 výkladového oznámenia Komisie o postupoch registrácie motorových vozidiel s pôvodom v inom členskom štáte (Ú. v. EÚ C 68, 2007, s. 15).

32 — Pozri odôvodnenie 2 rámcovej smernice.

33 — Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

34 — Akt o pristúpení Dánskeho kráľovstva, Írska, Nórskeho kráľovstva a Spojeného kráľovstva Veľkej Británie a Severného Írska k Európskym spoločenstvám (Ú. v. ES L 73, 1972, s. 14).

35 — Poukazujem na to, že uvedená smernica v súčasnosti neobsahuje už len jednu, ale štyri prílohy. Pozri zmeny naposledy zavedené smernicou Komisie 1999/7/ES z 26. januára 1999, ktorou sa prispôsobuje technickému pokroku smernica 70/311 (Ú. v. ES L 40, s. 36; Mim. vyd. 07/004, s. 259).

považovať za vozidlo vyhovujúce ich vlastným právnym predpisom.[36] Článok 26 ods. 1 prvý pododsek rámcovej smernice stanovuje, že členské štáty zaevidujú vozidlá a povolia ich predaj alebo uvedenie do prevádzky v premávke iba vtedy, ak sú vybavené platným osvedčením o zhode vydaným v súlade s článkom 18 uvedenej smernice.

2. O uplatniteľnosti rámcovej smernice a smernice 70/311

34. Litovská republika tvrdí, že sporné právne úpravy nepatria do vecnej pôsobnosti rámcovej smernice a smernice 70/311.[37] Zákaz prihlásenia vozidiel s mechanizmom riadenia umiestneným na pravej strane do evidencie stanovený vo vnútroštátnom práve nesúvisí s technickými dôvodmi týkajúcimi sa riadneho fungovania alebo spoľahlivosti takých mechanizmov, ale s dôvodmi spojenými s bezpečnosťou cestnej premávky, ktoré sa týkajú možnosti bezpečne viesť takéto vozidlá na cestách s pravostrannou premávkou. Len prvý z týchto aspektov je pritom upravený – a to úplne – rámcovou smernicou a smernicou 70/311, a to najmä vzhľadom na už citovaný rozsudok Voigt[38].

35. Podľa Litovskej republiky majú členské štáty ďalej do veľkej miery právomoc a zodpovednosť zaručiť bezpečnosť cestnej premávky určením podmienok používania vozidiel zodpovedajúcich technickým požiadavkám týchto smerníc. Preto sa sporné vnútroštátne opatrenia nemajú posudzovať z hľadiska uvedených smerníc, ale len z hľadiska článkov 34 ZFEÚ a 36 ZFEÚ bez ohľadu na to, či ide o nové vozidlá, alebo o vozidlá, ktoré už boli prihlásené do evidencie v inom členskom štáte.

36. Stotožňujem sa však s názorom Komisie, že rámcová smernica a smernica 70/311, ako aj všetky osobitné smernice uvedené v prílohe IV prvej uvedenej smernice vymedzujú všetky technické požiadavky týkajúce sa nových motorových vozidiel, vrátane tých, ktoré sa týkajú mechanizmu riadenia, a v tejto oblasti nenechávajú členským štátom nijaký priestor na voľnú úvahu. Tieto technické požiadavky zaručujú úroveň bezpečnosti cestnej premávky, ktorá zodpovedá posúdeniu normotvorcu Únie. Hoci je pravda, že určenie umiestnenia mechanizmu riadenia nie je samo osebe predmetom kogentných ustanovení týchto smerníc, toto umiestnenie je napriek tomu jednou z konštrukčných vlastností vozidla, ktoré inak zodpovedá všetkým technickým požiadavkám obsiahnutým vo všetkých uvedených smerniciach. Na tomto závere nič nemení už citovaný rozsudok Voigt.[39]

37. Litovská právna úprava v rozsahu, v akom ukladá povinnosť premiestniť tento mechanizmus, zavádza požiadavku technickej povahy spôsobujúcu úpravu, ktorá sa dotýka konštrukcie vozidla, čo je požiadavka upravená rámcovou smernicou a smernicou 70/311. Spadá teda do pôsobnosti týchto smerníc, tak ako predmetná poľská právna úprava.

36 — Pozri piate a šieste odôvodnenie smernice 70/156.

37 — V znení týchto predpisov zmenenom a doplnenom ku dňu uplynutia dvojmesačnej lehoty uvedenej v odôvodnených stanoviskách, ktoré Komisia zaslala Poľskej republike 1. decembra 2010 a Litovskej republike 25. januára 2011, pričom tieto dátumy vymedzujú pre každý z týchto členských štátov okamih, ku ktorému sa má posudzovať existencia uvádzaného nesplnenia povinnosti.

38 — Litovská republika sa odvoláva na bod 18 uvedeného už citovaného rozsudku, kde Súdny dvor rozhodol, že „smernica 70/156 sa… týka technických vlastností typu vozidla a neobsahuje žiadnu inú požiadavku týkajúcu sa pravidiel cestnej premávky, ktoré musia dodržiavať vodiči motorových vozidiel“, čo podľa jej názoru platí aj pre rámcovú smernicu, ktorou bola uvedená smernica s účinnosťou od 29. apríla 2009 nahradená.

39 — Z uvedeného rozsudku (osobitne z bodov 14, 17 a 20) totiž vyplýva, že v predmetnej veci sa Súdny dvor vyjadril výlučne k otázke, či zákonodarca Spoločenstva zamýšľal spájať schvaľovanie typu vozidiel na úrovni Spoločenstva zavedené smernicou 70/156 s následkami, pokiaľ ide o uplatňovanie vnútroštátnych predpisov o premávke na pozemných komunikáciách, ktoré upravujú rýchlosť rôznych kategórií motorových vozidiel.

3. O relevantných ustanoveniach rámcovej smernice 2007/46

38. Pripomínam, že rámcová smernica zavádza „úplnú harmonizáciu“ v oblastiach, ktoré upravuje, pričom obsahuje ochranné doložky s cieľom zaručiť bezpečnosť cestnej premávky, ak sa ukáže, že typ vozidla, ktorý síce zodpovedá požiadavkám uplatniteľným v oblasti schvaľovania ES, predstavuje podľa členského štátu nebezpečenstvo. [40] Členský štát však vtedy musí použiť osobitný varovný postup, na ktorom sa zúčastňujú tak ostatné členské štáty, ako aj Komisia, a inak by bol ohrozený potrebný účinok jednotného systému schvaľovania. [41]

39. Prejednávané žaloby o nesplnenie povinnosti sú založené najmä na článku 4 ods. 3 rámcovej smernice. Ako uvádza Komisia, podľa tohto ustanovenia v spojení s článkom 9 ods. 1 písm. a) uvedenej smernice [42] sú príslušné orgány členského štátu povinné zaevidovať nový osobný automobil, ak spĺňa technické požiadavky stanovené touto smernicou a osobitnými smernicami vymenovanými v prílohe IV tejto smernice.

40. Znenie tohto ustanovenia sa chápe lepšie vzhľadom na kontext a dôvody jeho prijatia. Z prípravných dokumentov [43] totiž vyplýva, že „do tretieho odseku článku 4 sa vložila *klauzula o voľnom pohybe*“ [44], „aby sa ustanovenia o schvaľovaní motorových vozidiel ustanovené v tejto smernici a v osobitných záväzných právnych aktoch nenarušili uložením vnútroštátnych požiadaviek na konštrukciu a fungovanie vozidiel po ich predaji, registrácii alebo uvedení do prevádzky“.

41. Pokiaľ ide o článok 18 [45] a článok 26 rámcovej smernice, ako aj bod 0 jej prílohy IX [46], Litovská republika tvrdí, že výrobcovia automobilov by mali na strane 1 osvedčenia ES o zhode [47] spresniť, na aký smer premávky je dotknuté vozidlo výlučne prispôsobené, z čoho podľa jej názoru vyplýva, že normotvorca Únie sa domnieva, že vozidlá nemusia byť prispôsobené na používanie na danej strane vozovky, teda na pravej alebo ľavej strane. Estónska republika poukazuje na to, že výrobcovia musia určiť, že vozidlo môže byť trvale zaevidované bez iného schválenia ES v členských štátoch s pravostrannou alebo ľavostrannou premávkou.

42. Podľa môjho názoru osvedčenie ES o zhode potvrdzuje správnosť výroby vozidla, ktorého sa takéto osvedčenie týka, v závislosti od typu vozidiel, ku ktorému toto vozidlo patrí. Z opisu technických vlastností vozidla uvedeného v tomto osvedčení v zásade vyplýva, že na trvalé zaevidovanie vozidla v členskom štáte nie je potrebné predložiť iné technické dokumenty bez ohľadu na to, v akom smere sa na území tohto štátu jazdí.

40 — Pozri článok 8 ods. 3 a článok 29 rámcovej smernice.

41 — Pokiaľ ide o článok 7 ods. 1 smernice 70/156, ktorý zodpovedá článku 4 ods. 3 rámcovej smernice, pozri rozsudok z 29. mája 1997, VAG Sverige (C-329/95, Zb. s. I-2675, body 18 a 19), a analogicky tiež rozsudok zo 17. apríla 2007, AGM-COS.MET (C-470/03, Zb. s. I-2749, bod 70).

42 — Toto ustanovenie pod nadpisom „Osobitné ustanovenia o vozidlách“ stanovuje, že „členský štát udelí typové schválenie ES… typom vozidiel, ktoré zodpovedajú údajom informačnej zložky a ktoré spĺňajú technické požiadavky stanovené príslušnými regulačnými aktmi uvedenými v zozname v prílohe IV“.

43 — Pozri s. 10, bod 5, zmeneného a doplneného návrhu smernice z 29. októbra 2004 [KOM(2004) 738 v konečnom znení].

44 — Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

45 — Podľa článku 18 ods. 1 prvého pododseku uvedenej smernice, ktorý upravuje „Osvedčenie o zhode“, „výrobca v postavení držiteľa typového schválenia ES vozidla vydá osvedčenie o zhode, ktoré musí sprevádzať každé vozidlo, či už dokončené, nedokončené alebo dokončované, ktoré je vyrobené v súlade so schváleným typom vozidla“.

46 — Uvedená príloha IX, zmenená a doplnená nariadením Komisie (ES) č. 385/2009 zo 7. mája 2009, ktorým sa nahrádza príloha IX k smernici 2007/46 (Ú. v. EÚ L 118, s. 13), upravuje „Osvedčenie ES o zhode“. Bod 0 tejto smernice vymedzuje dvojaký cieľ tohto osvedčenia, pričom stanovuje, že toto osvedčenie je jednak „vyhlásením, ktoré výrobca vozidiel poskytuje kupujúcemu, aby ho uistil, že ním zakúpené vozidlo je v súlade s právnymi predpismi Európskej únie platnými v čase jeho výroby“, a jednak „zároveň slúži príslušným orgánom v členských štátoch ako pomôcka pri zápise vozidiel do evidencie bez toho, aby musel žiadateľ poskytnúť ďalšiu technickú dokumentáciu“.

47 — Podľa uvedenej prílohy IX strana 1 osvedčenia ES o zhode obsahuje informáciu, že „vozidlo… môže byť trvalo evidované v členských štátoch, v ktorých je pravostranná/ľavostranná([b]) premávka…([d])“. V tejto súvislosti vysvetlivka b) týkajúca sa uvedenej prílohy spresňuje, že je potrebné „uv[iesť], či je vozidlo vhodné na použitie v pravostrannej alebo ľavostrannej premávke, príp. v pravostrannej i ľavostrannej premávke“.

43. Pokiaľ ide o položku 1.8 a podpoložku 1.8.1 príloh I a III rámcovej smernice [48], Poľská republika poukazuje na to, že normotvorca Únie stanovil v uvedenej podpoložke 1.8.1 osobitnú rubriku na uvedenie, či je vozidlo prispôsobené na pravostrannú alebo ľavostrannú prevádzku. Okrem toho položka 1.8 týchto príloh stanovuje, že na to, aby vozidlo mohlo jazdiť v určitom smere, musí byť prispôsobené predmetnému smeru premávky. Uvedená položka sa teda týka uvedenia umiestnenia volantu v osvedčení o typovom schválení. Estónska republika sa rovnako domnieva, že z týchto ustanovení vyplýva, že výrobcovia musia v zozname informácií potrebných na typové schválenie vozidla uviesť, či je dané vozidlo určené na používanie v ľavostrannej alebo pravostrannej premávke.

44. Súhlasím však so stanoviskom Komisie, že uvedené položky znamenajú len to, že predmetné vozidlo spĺňa požiadavky, ktoré umožňujú bezpečne viesť vozidlo na tej strane vozovky, ktorá je uvedená, teda na pravej alebo ľavej strane, akými sú požiadavky týkajúce sa montáže osvetľovacích zariadení a zariadení pre nepriamy výhľad, ako aj prvkov mechanizmu riadenia, ktoré sú vymedzené v smernici 70/311. Domnievam sa, že normotvorca Únie chcel odlíšiť otázku umiestnenia mechanizmu riadenia od otázky prispôsobenia vozidla na jeden zo smerov jazdy, a nie spojiť tieto otázky.

45. V tejto súvislosti pripomínam, že vysvetlivka d) týkajúca sa spomenutej prílohy IX rámcovej smernice stanovuje, že „vyhlásenie [či je vozidlo vhodné na použitie v pravostrannej alebo ľavostrannej premávke] nesmie obmedziť právo členských štátov požadovať *technické úpravy*… v prípade, že je smer premávky na opačnej strane vozovky“, pričom však nevymedzuje, čo sa má rozumieť pod výrazom, ktorý som zvýraznil kurzívou.

46. Podľa Litovskej republiky, Poľskej republiky a Estónskej republiky táto zmienka umožňuje členskému štátu, v ktorom sa jazdí na pravej strane, vyžadovať, aby sa vozidlo určené na ľavostrannú premávku pred jeho prihlásením do evidencie prispôsobilo na pravostrannú premávku, najmä prostredníctvom premiestnenia mechanizmu riadenia na ľavú stranu.

47. Je pravda, že uvedená vysvetlivka stanovuje, že ak je vozidlo vybavené na jazdu na ľavej strane vozovky, na účely jeho prihlásenia do evidencie v členskom štáte, kde sa jazdí na pravej strane, možno vyžadovať úpravy. Vzhľadom na ostatné ustanovenia rámcovej smernice, ako aj ustanovenia smernice 70/311 – s cieľom zabrániť strate potrebného účinku týchto ustanovení – sa však domnievam, že premiestnenie mechanizmu riadenia nepredstavuje jednu z „technických úprav“, ktoré pripúšťa uvedená vysvetlivka.

48. Rovnako ako Komisia zastávam názor, že takéto úpravy sa môžu týkať len zásahov, ktoré majú minimálny dosah, ako je nastavenie svetlometov alebo namontovanie ďalšieho spätného zrkadla, a nie technických aspektov, ktoré podstatne menia samotnú konštrukciu vozidla. Zo sporných právnych úprav pritom vyplývajú práve takéto podstatné zmeny, lebo na premiestnenie, ktoré vyžadujú, je potrebné nielen premiestnenie systému riadenia, ale aj úprava celej prístrojovej dosky, ako aj premiestnenie pedálov vozidla a systémov ovládaných týmito pedálmi.

48 — Príloha I rámcovej smernice obsahuje „Úplný zoznam informácií na účely typového schválenia ES vozidiel“. Bod 1 tejto prílohy nazvaný „Všeobecné konštrukčné charakteristiky vozidla“ v položke 1.8 vyžaduje, aby bolo uvedené „Riadenie ľavostranné alebo pravostranné: ľavostranné/pravostranné“, a v podpoložke 1.8.1 vyžaduje, aby bolo uvedené, či je „vozidlo… vybavené na pravostrannú/ľavostrannú prevádzku“. Zhodné ustanovenia sú obsiahnuté v prílohe III, ktorá upravuje „Informačný dokument na účely typového schválenia ES vozidiel“, časti I bode 1 položke 1.8 a podpoložke 1.8.1.

49. Zdôrazňujem, že tento prístup je v súlade s praxou mnohých členských štátov, v ktorých je prihlásenie automobilov, ktorých mechanizmus riadenia je umiestnený na tej istej strane ako smer premávky, do evidencie povolené, pokiaľ sa predloží platné osvedčenie ES o zhode [49], a/alebo je podmienené len technickými úpravami malého rozsahu, ktoré sa týkajú napríklad stretávacích svetiel, vonkajších spätných zrkadiel alebo iných úprav rovnakej povahy [50].

50. Domnievam sa teda, že žiadne ustanovenie rámcovej smernice nestanovuje možnosť odmietnuť zaevidovanie nového osobného automobilu na základe toho, kde sa nachádza mechanizmus riadenia. Takýto – doslovný, ako aj systematický – výklad ustanovení tejto smernice, na ktoré odkazujú žaloby o nesplnenie povinnosti, podporujú ustanovenia smernice 70/311, ktorá patrí medzi osobitné smernice vymenované v prílohe IV uvedenej rámcovej smernice.

4. O relevantných ustanoveniach smernice 70/311

51. Podľa Litovskej republiky smernica 70/311 stanovuje len požiadavky týkajúce sa konštrukcie, montáže a ovládania mechanizmu riadenia bez toho, aby určovala, na ktorej strane vozidla má byť mechanizmus riadenia namontovaný z dôvodov bezpečnosti cestnej premávky.

52. Pokiaľ ide osobitne o položku 1.8 doplnku 1 prílohy I smernice 70/311 [51], Poľská republika tvrdí, že toto ustanovenie zavádza rozlišovanie vozidiel podľa toho, či sú určené na pravostrannú alebo ľavostrannú premávku, a že normotvorca Únie pri jeho formulácii vychádzal z predpokladu, že umiestnenie vodiča priamo súvisí so smerom jazdy.

53. Komisia správne namieta, že skutočnosť, že podľa uvedeného ustanovenia je potrebné uviesť umiestnenie volantu, jednoducho znamená, že konštrukcia vozidla a najmä jeho mechanizmus riadenia spĺňa technické požiadavky smernice 70/311 týkajúce sa smeru jazdy, pričom normotvorca Únie nepovažoval za užitočné stanoviť formálnu väzbu, podľa ktorej sa v prípade pravostrannej premávky má mechanizmus riadenia nachádzať na ľavej strane a naopak.

54. Okrem toho sa stotožňujem s názorom Komisie, ktorá tvrdí, že článok 2a smernice 70/311 zakazuje členským štátom odmietnuť alebo zakázať prihlásenie vozidiel do evidencie z dôvodov založených *výlučne* na umiestnení ich mechanizmu riadenia za predpokladu, že tieto vozidlá inak spĺňajú požiadavky uvedené v prílohách tejto smernice. Vzhľadom na to, že tieto prílohy nespresňujú, či sa má mechanizmus riadenia nachádzať na ľavej strane, na pravej strane alebo v strede, vnútroštátne orgány sú povinné zaevidovať automobil bez ohľadu na toto umiestnenie, ak mechanizmus riadenia inak zodpovedá uvedeným požiadavkám. Podľa môjho názoru by toto ustanovenie v rámci systematiky smernice 70/311 nemalo význam, ak by sa vychádzalo z toho, že nemá vylúčiť obmedzenia založené len na umiestnení mechanizmu riadenia vozidiel, ktoré patria do jej pôsobnosti.

55. Litovská republika poukazuje na legislatívny vývoj a tvrdí, že vzhľadom na to, že smernica 70/311 bola prijatá v čase, keď členom Európskeho spoločenstva nebol nijaký členský štát, na území ktorého sa jazdilo na ľavej strane, normotvorca Spoločenstva nemohol vyriešiť problém, ktorý vtedy neexistoval.

49 — Podľa mojich vedomostí je predloženie uvedeného osvedčenia rozhodujúce najmä v Belgicku, Českej republike, Francúzsku, Taliansku, Luxembursku, na Malte, v Rakúsku a vo Švédsku.

50 — Podľa informácií, ktoré mám k dispozícii, je to tak najmä v Belgicku, Českej republike, Dánsku, Nemecku, Španielsku, vo Francúzsku, na Cypre, v Luxembursku, Maďarsku, Holandsku, Rumunsku, vo Fínsku, Švédsku a v Spojenom kráľovstve.

51 — Tento doplnok obsahuje vzorový „Informačný dokument… podľa prílohy I k smernici Rady 70/156/EHS týkajúcej sa ES typového schválenia vozidla vzhľadom na mechanizmus riadenia“. Bod 1 tohto dokumentu, ktorého predmetom sú „Všeobecné konštrukčné charakteristiky vozidla“, obsahuje položku 1.8 v tomto znení: „Riadenie ľavostranné/pravostranné“.

56. Toto tvrdenie nezohľadňuje skutočnosť, že – ako som už spomenul – relevantné ustanovenie, teda článok 2a, bol doplnený do uvedenej smernice aktom o pristúpení okrem iného Írska a Spojeného kráľovstva. V tejto súvislosti sa Komisia odvoláva na správu z 28. júna 1971, ktorú vypracovala skupina Rady *„ad hoc“* poverená preskúmaním správ Komisie o technických úpravách právnych predpisov Spoločenstva v rámci rokovaní so štátmi, ktoré požiadali o pristúpenie k Spoločenstvám [52], pričom táto správa je síce zaujímavá [53], ale podľa môjho názoru nie je relevantná, lebo uvedená skupina nezaujala k tejto otázke žiadne stanovisko. Domnievam sa, že väčší význam má znenie uvedeného aktu o pristúpení v rozsahu, v akom ním boli zmenené a doplnené smernice o technických požiadavkách týkajúcich sa motorových vozidiel. Zo znenia tohto aktu totiž jasne vyplýva, že boli prijaté osobitné ustanovenia v súvislosti s umiestnením spätných zrkadiel [54] s cieľom zaviesť úpravu tohto umiestnenia v závislosti od toho, či sa v danom členskom štáte uplatňovala pravostranná alebo ľavostranná premávka, zatiaľ čo normotvorca neprijal rovnocenné ustanovenia v súvislosti s umiestnením mechanizmov riadenia, hoci smernica 70/311 bola tiež zmenená a doplnená [55].

57. Znenie a vývoj smernice 70/311 sú teda nápomocné. Okrem toho teleologický prístup k ustanoveniam oboch smerníc uvedených v žalobách o nesplnenie povinnosti umožňuje potvrdiť stanovisko, ktoré by mal Súdny dvor podľa môjho názoru zaujať.

5. O cieľoch rámcovej smernice a smernice 70/311

58. Pokiaľ ide o teleologický výklad článku 4 ods. 3 rámcovej smernice a článku 2a smernice 70/311, Poľská republika tvrdí, že predmetná právna úprava je úplne odôvodnená vzhľadom na skutočnosť, že hlavným cieľom, ktorý tieto smernice sledujú, je zaručiť vysokú úroveň bezpečnosti cestnej premávky. Podľa jej názoru to potvrdzuje odôvodnenie 3 [56] rámcovej smernice a podpoložka 4.1.1 prílohy I smernice 70/311 [57].

59. Komisia nepopiera, že technické požiadavky vymedzené v smerniciach týkajúcich sa schvaľovania majú zaručiť vysokú úroveň bezpečnosti cestnej premávky. Podľa môjho názoru však správne tvrdí, že o úplnej harmonizácii postupov schvaľovania vozidiel zavedenej rámcovou smernicou a smernicou 70/311 sa rozhodlo s cieľom zaručiť vytvorenie a fungovanie vnútorného trhu a že podľa normotvorcu Únie takto stanovené úplne harmonizované technické požiadavky postačujú na zaručenie bezpečnosti cestnej premávky. Vyplýva to totiž z vyššie uvedených dôvodov [58], na základe ktorých bol prijatý článok 4 ods. 3 rámcovej smernice.

60. Komisia tiež uznáva, že skutočnosť, že vozidlo je vybavené volantom na pravej strane, v prípade pravostrannej premávky obmedzuje viditeľnosť vodiča v prípade stretávania vozidiel na jednoprúdových cestách s obojsmernou premávkou. Z článku 2a smernice 70/311 a článku 4 ods. 3 rámcovej smernice však vyplýva, že normotvorca Únie nepovažoval tieto ťažkosti za také vážne, že by odôvodňovali také právne úpravy, o aké ide v prejednávanej veci, na rozdiel od pravidiel týkajúcich sa umiestenia spätných zrkadiel, ktoré boli výslovne prijaté pri pristúpení Írska a Spojeného kráľovstva.

61. Litovskú republiku zaráža skutočnosť, že Komisia akceptuje úpravy týkajúce sa okrem iného osvetľovacích zariadení, ale nesúhlasí s úpravami týkajúcimi sa mechanizmu riadenia.

52 — Oznámenie Rady Európskych spoločenstiev I/117/71 z 28. júna 1971.

53 — Komisia tvrdí, že v bode 3 tejto správy uvedená skupina konštatovala, že umiestnenie mechanizmu riadenia na pravej alebo ľavej strane vozidla predstavuje problém ekonomickej povahy, a nie technickú požiadavku.

54 — Zmeny a doplnenia smernice Rady 71/127/EHS z 1. marca 1971 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o spätných zrkadlách motorových vozidiel (Ú. v. ES L 68, s. 1; Mim. vyd. 13/001, s. 109).

55 — Pozri v akte o podmienkach pristúpenia a o úpravách zmlúv (Ú. v. ES L 73, 1972, najmä s. 114 a nasl.) smernice uvedené v položkách 2 až 10 bodu X prílohy I uvedeného aktu nazvaného „Technické prekážky“, najmä položky 7 a 10.

56 — Odôvodnenie 3, ktorého znenie je uvedené v poznámke pod čiarou 30 týchto návrhov.

57 — Bod 4 uvedenej prílohy obsahuje „konštrukčné ustanovenia“ a jeho podpoložka 4.1.1 osobitne stanovuje, že „mechanizmus riadenia má zabezpečiť ľahkú a bezpečnú manipuláciu s vozidlom až do dosiahnutia jeho maximálnej konštrukčnej rýchlosti“.

58 — Bod 40 týchto návrhov.

62. Podľa môjho názoru je to však odôvodnené skutočnosťou, že minimálne technické úpravy sú prípustné a dokonca aj povolené podľa vyššie uvedenej vysvetlivky d) prílohy IX rámcovej smernice, na rozdiel od úprav systémových prvkov, ktoré majú vplyv na konštrukciu alebo fungovanie vozidla, hoci vozidlo spĺňa všetky podmienky potrebné na získanie schválenia ES.

63. V konečnom dôsledku navrhujem, aby Súdny dvor jednak konštatoval, že rámcová smernica a smernica 70/311 sú uplatniteľné na sporné právne úpravy, pokiaľ ide o nové osobné automobily, a jednak konštatoval, že z toho vyplýva nesplnenie povinností Litovskej republiky, ako aj Poľskej republiky.

64. V prípade, ak by Súdny dvor – v súlade s návrhmi Litovskej republiky – určil, že uvedené smernice nie sú uplatniteľné, bolo by v každom prípade potrebné vychádzať z toho, že vo vzťahu k všetkým vozidlám, ktorých sa týkajú prejednávané žaloby o nesplnenie povinnosti [59], sú členské štáty povinné dodržiavať pri výkone svojich zákonodarných právomocí povinnosti vyplývajúce z ustanovení Zmluvy FEÚ týkajúcich sa voľného pohybu tovaru [60].

C – *O výhrade týkajúcej sa osobných automobilov, ktoré už boli prihlásené do evidencie v inom členskom štáte*

1. O stanoviskách účastníkov konania

65. Komisia vytýka Litovskej republike, ako aj Poľskej republike, že tým, že obmedzujú prihlásenie osobných automobilov, ktorých mechanizmus riadenia je umiestnený na pravej strane, do evidencie na svojom území, si nesplnili povinnosti, ktoré vyplývajú všetkým členským štátom z ustanovení primárneho práva týkajúcich sa voľného pohybu tovaru. Komisia sa domnieva, že tieto obmedzenia predstavujú neprimeranú prekážku práva dovážať také vozidlá z iných členských štátov Únie, kde boli predtým prihlásené do evidencie.

66. Poľská republika v reakcii na túto výhradu uvádza, že predmetné vnútroštátne opatrenia nemožno považovať za obmedzenie zakázané článkom 34 ZFEÚ. Naopak, Litovská republika uznáva, že ustanovenia a prax, ktoré sa uplatňujú v Litve, predstavujú obmedzenie voľného pohybu tovaru v zmysle článku 34 ZFEÚ. Obidve vlády zhodne tvrdia, že obmedzenie tohto druhu je v každom prípade odôvodnené cieľmi týkajúcimi sa ochrany bezpečnosti cestnej premávky, ako aj ochrany ľudského života a zdravia. Komisia nepopiera, že takéto ciele majú povahu všeobecného záujmu, ale spochybňuje tvrdenie, že opatrenia prijaté týmito dvoma žalovanými štátmi sú úplne nevyhnutné a vhodné na dosiahnutie týchto cieľov.

2. O existencii obmedzenia voľného pohybu tovaru v zmysle článku 34 ZFEÚ

67. Vzhľadom na neexistenciu harmonizácie vnútroštátnych právnych predpisov uplatniteľných v oblasti evidencie vozidiel členským štátom, ktoré boli dovezené na jeho územie po tom, čo boli prihlásené do evidencie v inom členskom štáte, prostredníctvom práva Únie sa sporné vnútroštátne opatrenia musia preskúmať z hľadiska ustanovení Zmluvy FEÚ týkajúcich sa voľného pohybu tovaru. V tejto súvislosti pripomínam, že z článku 1 prvého odseku rámcovej smernice vyplýva, že touto smernicou sa harmonizujú len „správne ustanovenia a všeobecné technické požiadavky na schválenie všetkých *nových* vozidiel, ktoré patria do jej rozsahu pôsobnosti“ [61].

59 — V takom prípade ide o osobné automobily vybavené mechanizmom riadenia umiestneným na pravej strane bez ohľadu na to, či sú nové, alebo boli predtým prihlásené do evidencie v inom členskom štáte.

60 — Pozri najmä rozsudok z 18. novembra 2010, Lahousse a Lavichy (C-142/09, Zb. s. I-11685, bod 43).

61 — Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

68. Hneď na úvod spresňujem, že podľa môjho názoru sa na také vnútroštátne ustanovenia, akých sa týkajú prejednávané žaloby, vzťahuje zákaz opatrení s rovnakým účinkom ako množstevné obmedzenia dovozu, ktorý je stanovený v článku 34 ZFEÚ.

69. Z ustálenej judikatúry totiž vyplýva, že právne úpravy členských štátov, ktoré môžu priamo alebo nepriamo, skutočne alebo potenciálne brániť obchodu v rámci Únie, sa musia považovať za opatrenia s rovnakým účinkom ako takéto obmedzenia. [62]

70. V tomto prípade pritom Komisia správne poukazuje na to, že litovská a poľská právna úprava spôsobuje, že s tovarom pochádzajúcim z iných členských štátov, konkrétne s vozidlami, ktorých mechanizmus riadenia je umiestnený na pravej strane a ktoré boli predtým prihlásené do evidencie v zahraničí, sa zaobchádza menej priaznivo, keďže držitelia takých vozidiel môžu byť odradení od ich dovozu s cieľom ich registrácie v Litve alebo v Poľsku vzhľadom na povinnosť premiestniť tento mechanizmus na ľavú stranu, čo si vyžaduje podstatnú úpravu [63].

71. Litovská republika nepopiera tento aspekt žaloby o nesplnenie povinnosti podanej proti nej – rovnako ako Estónska republika, ako to vyplýva z vyjadrenia vedľajšieho účastníka konania, ktoré predložila v uvedenej veci.

72. Naproti tomu, Poľská republika tvrdí, že poľská právna úprava nebráni voľnému pohybu tovaru jednak z dôvodu, že prihlásenie do evidencie je len administratívnou formalitou a nie podmienkou nadobudnutia vozidla, a jednak z dôvodu, že sporná povinnosť sa vzťahuje na všetky vozidlá, ktorých mechanizmus riadenia je umiestnený na pravej strane, bez ohľadu na ich pôvod, pričom takéto vozidlá sa vyrábajú aj Poľsku [64] a dajú sa tam kúpiť.

73. Súdny dvor však opakovane rozhodol, že aj v prípade, ak – ako to je prejednávaných veciach – sa predmetné opatrenia uplatňujú bez rozdielu, a teda sa netýkajú len tovaru pochádzajúceho z iných členských štátov, táto okolnosť nebráni konštatovaniu, že sporný zákaz má rovnaký účinok ako množstevné obmedzenie podľa článku 34 ZFEÚ, ak sa tovar legálne vyrábaný a uvádzaný na trh v inom členskom štáte nemôže predávať bez obmedzujúcich podmienok na trhu žalovaného členského štátu. [65]

74. Domnievam sa, že právne úpravy, ktoré sú predmetom prejednávaných žalôb o nesplnenie povinnosti, môžu znevýhodňovať konkrétne vozidlá dovezené z iných členských štátov po tom, čo tam boli prihlásené do evidencie, hoci pre tieto vozidlá musí platiť voľný pohyb tovaru. Potenciálni kupujúci s bydliskom v Litve alebo v Poľsku, ktorí vedia, že budú musieť vynaložiť vysoké výdavky na úpravu vozidla vybaveného volantom na pravej strane, totiž prakticky strácajú svoj prípadný záujem o kúpu takých vozidiel v inom členskom štáte, kde je ich predaj častý. [66]

75. V tejto súvislosti pripomínam, že ustanovenia týkajúce sa voľného pohybu sa vzťahujú na výrobky s pôvodom v členských štátoch, ako aj na výrobky pochádzajúce z tretích krajín, ktoré sú v členských štátoch vo voľnom obehu. [67] Okrem toho podľa ustálenej judikatúry [68] sa výrobok stáva tuzemským, pokiaľ bol dovezený a uvedený na trh, z čoho vyplýva, že dovezené ojazdené vozidlá a vozidlá zakúpené v tuzemsku predstavujú podobné alebo konkurenčné výrobky.

62 — Pozri najmä rozsudky z 11. júla 1974, Dassonville (8/74, Zb. s. 837, bod 5), ako aj Komisia/Belgicko (už citovaný, bod 50 a citovanú judikatúru).

63 — Komisia tvrdí, že tento úkon si vyžaduje nahradenie takmer celého mechanizmu riadenia a brzdovej sústavy, ako aj celej prístrojovej dosky.

64 — V závode spoločnosti General Motors.

65 — Rozsudky z 20. februára 1979, Rewe-Zentral (120/78, Zb. s. 649, bod 14); zo 6. októbra 2011, Bonnarde (C-443/10, Zb. s. I-9327, bod 27 a citovaná judikatúra), ako aj z 18. októbra 2012, Elenca (C-385/10, body 22 a 23, ako aj citovaná judikatúra).

66 — Pozri analogicky rozsudky z 10. apríla 2008, Komisia/Portugalsko (C-265/06, Zb. s. I-2245, bod 33); z 24. apríla 2008, Komisia/Luxembursko (C-286/07, body 32 a 34), ako aj Bonnarde (už citovaný, bod 30).

67 — Podľa článku 28 ods. 2 ZFEÚ.

68 — Pozri najmä rozsudok z 11. decembra 1990, Komisia/Dánsko (C-47/88, Zb. s. I-4509, bod 17).

76. Prístup Litovskej republiky a Poľskej republiky k evidencii vozidiel s pravostranným riadením pochádzajúcich z iných členských štátov je teda nevýhodný v porovnaní s ojazdenými vozidlami, ktoré sa nachádzajú na ich štátnom území, ktoré sú prevažne vybavené ľavostranným riadením.

77. Zo všetkých týchto úvah vyplýva, že také právne úpravy, o aké ide v prejednávaných veciach, podľa môjho názoru bránia voľnému pohybu tovaru v zmysle článku 34 ZFEÚ.

3. O existencii odôvodnenia podľa článku 36 ZFEÚ

78. Litovská republika a Poľská republika sa bránia proti žalobám podaným proti nim tvrdením, že aj keby Súdny dvor dospel k záveru, že ide o prekážku, nebolo by namieste rozhodnúť v ich neprospech, lebo sporné opatrenia smerujú k ochrane tak bezpečnosti cestnej premávky, ako aj ľudského života a zdravia. Naopak, podľa Komisie predmetné prekážky nemožno odôvodniť týmto spôsobom.

a) O prípustnosti uvádzaného odôvodnenia

79. Článok 36 ZFEÚ výslovne stanovuje, že cieľ „ochran[y] zdravia a života ľudí“ je jedným z dôvodov, ktoré môžu odôvodniť prekážky voľného pohybu tovaru, ktoré predstavujú množstevné obmedzenia alebo opatrenia s rovnocenným účinkom. Súdny dvor už rozhodol, že uvedený cieľ je dokonca na prvom mieste medzi záujmami chránenými týmto ustanovením s povahou výnimky.[69] Z ustálenej judikatúry tiež vyplýva, že v prípade neexistencie harmonizačných pravidiel spôsobilých zaručiť život a zdravie ľudí prislúcha členským štátom rozhodnúť o úrovni, na akej chcú zabezpečovať ich ochranu, a o spôsobe, akým možno túto úroveň dosiahnuť, pričom sa však takto priznaná miera voľnej úvahy musí vždy vykonávať v medziach stanovených Zmluvou.[70]

80. Súdny dvor navyše rozhodol o začlenení bezpečnosti cestnej premávky medzi naliehavé požiadavky všeobecného záujmu, ktoré síce nie sú spomenuté v článku 36 ZFEÚ, ale tiež môžu odôvodniť obmedzenia voľného pohybu tovaru v rámci Spoločenstva, pokiaľ neexistuje komplexná spoločná právna úprava, ktorá sa uplatňuje v dotknutej oblasti.[71] Hoci je pravda, že – ako tvrdí Litovská republika a Poľská republika – členské štáty môžu rozhodnúť o úrovni, na ktorej zamýšľajú zaručiť bezpečnosť cestnej premávky na svojom území, v prípade neexistencie ustanovení úplnej harmonizácie na úrovni Únie musia zohľadniť požiadavky voľného pohybu tovaru, ako to Súdny dvor viackrát pripomenul.[72]

81. V tomto prípade Komisia nespochybňuje závažnosť rizík, proti ktorým sa Litovská republika a Poľská republika údajne chce chrániť, lebo uznáva, že ciele, na ktoré sa tieto vlády odvolávajú, môžu byť samy osebe legitímne. Komisia však správne tvrdí, že to nestačí na splnenie povinností vyplývajúcich z práva Únie.

82. Ako totiž Súdny dvor rozhodol, vnútroštátna právna úprava sa síce môže odchýliť od základnej zásady voľného pohybu tovaru z dôvodu ochrany života a zdravia ľudí alebo bezpečnosti cestnej premávky, ale len v rozsahu, v akom prijaté opatrenia jednak sú vhodné na zaručenie ochrany uvádzaných legitímnych záujmov a jednak nezasahujú do uvedenej zásady vo väčšej miere, než je na tento účel nevyhnutné.[73] Treba preto overiť, či sú tieto podmienky splnené, pokiaľ ide o opatrenia, ktoré sú predmetom prejednávaných žalôb.

69 — Pozri najmä rozsudok z 5. júna 2007, Rosengren a i. (C-170/04, Zb. s. I-4071, bod 39).

70 — Rozsudky z 11. septembra 2008, Komisia/Nemecko (C-141/07, Zb. s. I-6935, bod 51); z 1. marca 2012, Ascafor a Asidac (C-484/10, bod 60 a citovaná judikatúra), ako aj Elenca (už citovaný, bod 28).

71 — Rozsudky z 5. októbra 1994, van Schaik (C-55/93, Zb. s. I-4837, bod 19), ako aj z 10. februára 2009, Komisia/Taliansko (C-110/05, Zb. s. I-519, bod 60 a citovaná judikatúra).

72 — Pozri najmä už citovaný rozsudok Komisia/Belgicko (bod 59 a citovaná judikatúra).

73 — Rozsudky Gysbrechts a Santurel Inter (už citovaný, bod 51), ako aj Ascafor a Asidac (už citovaný, bod 58).

b) O proporcionalite použitých prostriedkov

83. Z ustálenej judikatúry Súdneho dvora vyplýva, že prináleží žalovaným členským štátom, aby v súlade so zásadou proporcionality preukázali po prvé, že sporná právna úprava je vhodná na dosiahnutie uvádzaných cieľov, a po druhé, že nejde nad rámec toho, čo je nevyhnutné na dosiahnutie týchto cieľov. [74]

84. V súvislosti s prvou z týchto podmienok vzniká otázka, či opatrenia prijaté Litovskou republikou a Poľskou republikou, ktoré spočívajú v tom, že prihlásenie vozidiel, ktorých mechanizmus riadenia je umiestnený na pravej strane, do evidencie je podmienené premiestnením tohto mechanizmu na ľavú stranu, skutočne môžu zaručiť bezpečnosť cestnej premávky a chrániť zdravie a život ľudí.

85. Poznamenávam, že Komisia, zdá sa, najprv spochybňovala reálnu existenciu rizík, proti ktorým sa žalované členské štáty údajne chcú chrániť uložením týchto osobitných požiadaviek vo vzťahu k takým vozidlám, ale teraz ju už nespochybňuje. Podľa môjho názoru je nepopierateľné, že vedenie týchto vozidiel na území s pravostrannou premávkou je zložitejšie, či dokonca nebezpečnejšie, lebo vodič má menšie zorné pole ako v prípade, ak by sa nachádzal na ľavej strane vozidla, a teda bližšie k stredovej osi cesty. To spôsobuje problémy najmä pri predchádzaní, osobitne na jednoprúdových cestách s obojsmernou premávkou, ako tvrdí Litovská republika a Poľská republika [75], čo Komisia podľa všetkého uznáva, aj keď zdôrazňuje, že umiestnenie mechanizmu riadenia nie je jediným faktorom rizika nehôd [76].

86. Spresňujem, že sa nestotožňujem s názorom Komisie, že sa zdá paradoxné, či dokonca nekoherentné zo strany Litovskej republiky a Poľskej republiky, že tieto členské štáty sú tolerantnejšie k vozidlám tohto druhu, ktoré jazdia na ich území dočasne. [77] Táto tolerancia výslovne vyplýva z litovského zákona o bezpečnosti cestnej premávky. [78] Pokiaľ ide o Poľskú republiku, z jeho vyjadrenia k žalobe vyplýva, že sporná právna úprava sa netýka turistov. [79]

87. V tejto súvislosti zdôrazňujem, že predmetné výnimky vyplývajú z medzinárodných zmlúv. Podľa článku 39 ods. 1 Dohovoru o cestnej premávke podpísaného 8. novembra 1968 vo Viedni [80] v spojení s prílohou 5 bodom 1 tohto dohovoru totiž každé motorové vozidlo v medzinárodnej premávke musí spĺňať ustanovenia uvedeného dohovoru, ako aj technické požiadavky platné v štáte, v ktorom je evidované, pri jeho prvom uvedení do prevádzky. Bod 8 prílohy 1 uvedeného dohovoru [81] však stanovuje, že „zmluvné strany nemusia povoliť na svojom území v medzinárodnej premávke prevádzku akéhokoľvek motorového vozidla vybaveného asymetrickými stretávacími svetlometmi, ak ich nastavenie nie je prispôsobené smeru premávky na ich území“. Podľa ustanovení tohto dohovoru,

74 — Pozri najmä rozsudky Komisia/Poľsko, už citovaný (bod 47 a citovaná judikatúra), Komisia/Taliansko, už citovaný (bod 62 a citovaná judikatúra), ako aj Komisia/Belgicko, už citovaný, body 54 a 60, ako aj citovaná judikatúra).

75 — Litovská republika a Poľská republika sa odvolávajú na špecializované štúdie, podľa ktorých skutočnosť, že volant nie je umiestnený na strane stredovej osi, predstavuje významný faktor zvýšenia rizika nehôd z dôvodu značného poklesu viditeľnosti potrebnej na predchádzanie tak oproti vodičovi, pokiaľ ide o spozorovanie vozidiel, ktoré jazdia pred ním v opačnom smere, ako aj dozadu, pokiaľ ide o pozorovanie mŕtveho uhla, v ktorom sa nachádzajú vozidlá, ktoré jazdia za ním.

76 — Komisia správne pripomína, že rizikovosť cestnej premávky vyplýva z kombinácie rôznych faktorov, akými sú stav cestnej infraštruktúry, jazdné návyky alebo celkový technický stav vozidla.

77 — Komisia tvrdí, že osoby, akými sú turisti, ktorí jazdia príležitostne na osobnom automobile, ktorého mechanizmus riadenia sa nachádza na pravej strane, a teda nie sú zvyknutí na špecifiká pravostrannej premávky, predstavujú väčšiu hrozbu pre bezpečnosť cestnej premávky ako osoby, ktoré trvale jazdia na takom automobile na pravej strane cesty.

78 — Pozri bod 9 týchto návrhov.

79 — Podľa žaloby Komisie môže výnimky z vnútroštátnych požiadaviek udeľovať aj poľské ministerstvo infraštruktúry, ale tieto výnimky sa netýkajú osobných automobilov, ktoré sú predmetom žaloby o nesplnenie povinnosti, lebo sú obmedzené na osobitné vozidlá, v ktorých je umiestnenie volantu na pravej strane nevyhnutné na riadne plnenie úloh, na ktoré sú určené (napríklad vozidlá na zametanie ulíc), ako aj na vozidlá zamestnancov diplomatického zboru.

80 — Pozri Zbierku zmlúv Organizácie spojených národov, zv. 1042, s. 17, ako aj http://treaties.un.org/doc/Publication/MTDSG/Volume%20I/Chapter%20XI/XI-B-19.fr.pdf, pokiaľ ide o konsolidované znenie, ktoré obsahuje zmeny a doplnenia, ktoré nadobudli platnosť 3. septembra 1993 a 28. marca 2006.

81 — Príloha týkajúca sa výnimiek z povinnosti povoliť medzinárodnú premávku motorových vozidiel a prípojných vozidiel.

ktorými sú Litovská republika a Poľská republika [82] viazané, sú teda tieto štáty povinné povoliť premávku motorových vozidiel, ktorých mechanizmus riadenia je umiestnený na pravej strane a ktoré boli prihlásené do evidencie v zahraničí, na svojom štátnom území, aj keď môžu vyžadovať dočasnú úpravu ich osvetľovacích zariadení, napríklad prostredníctvom použitia korekčných samolepiek čiernej farby.

88. V každom prípade pripúšťam, že podmienenie prihlásenia do evidencie premiestnením mechanizmu riadenia vozidiel určených na ľavostrannú premávku je opatrenie, ktoré je vzhľadom na svoju radikálnu povahu spôsobilé zaručiť účinnú ochranu účastníkov cestnej premávky na území členských štátov s pravostrannou premávkou, akými sú Litva a Poľsko, lebo uvedené opatrenie potláča riziká vyplývajúce z prevádzky týchto vozidiel za takých podmienok.

89. Prekážka voľného pohybu tovaru spôsobená požiadavkou tohto druhu je však podľa môjho názoru neprimeraná, lebo na dosiahnutie tých istých cieľov bolo možné prijať menej radikálne bežné opatrenia.

90. V tejto súvislosti Komisia správne zdôrazňuje, že predmetné opatrenia sa uplatňujú automaticky a všeobecne, najmä bez ohľadu na to, či dotknuté vozidlo už bolo schválené a zaevidované v členskom štáte s ľavostrannou premávkou alebo v členskom štáte s pravostrannou premávkou. [83] Sporné právne úpravy v skutočnosti ukladajú záväzné povinnosti bez ohľadu na to, že opatrenia, ktoré boli prípadne prijaté v členskom štáte, kde vozidlo už bolo prihlásené do evidencie, tiež s cieľom zaručiť bezpečnosť cestnej premávky, by mohli byť rovnako účinné ako opatrenia predpísané členským štátom, do ktorého bolo vozidlo dovezené, osobitne v prípade, ak sa v tomto prvom členskom štáte jazdí v tom istom smere ako v Litve a v Poľsku.

91. Komisia navyše tvrdí, že existujú menej rušivé opatrenia ako tie, ktoré prijala Litovská republika a Poľská republika, ktoré však napriek tomu môžu pomôcť vodičom vozidiel vybavených volantom na pravej strane bezpečne jazdiť v pravostrannej premávke.

92. Komisia navrhuje rôzne náhradné pravidlá a v prvom rade uvádza možnosť, aby predchádzanie na jednoprúdových cestách s obojsmernou premávkou bolo vo vzťahu k tomuto druhu vozidiel úplne zakázané zákonom, ale hneď na úvod uvádzam, že tento návrh považujem za neúčinný, či dokonca nebezpečný [84]. Komisia tiež navrhuje stanoviť, že tieto vozidlá musia byť vybavené zariadeniami korigujúcimi zorné pole vodiča s cieľom uľahčiť mu predchádzanie. [85] Napriek tomu, že Litovská republika a Poľská republika spochybňuje relevantnosť tohto druhého prístupu, treba zdôrazniť, že väčšina členských štátov prijala práve opatrenia tohto druhu.

82 — Litovská republika pristúpila k uvedenému dohovoru 20. novembra 1991, zatiaľ čo Poľská republika ho podpísala 8. novembra 1968 a ratifikovala 23. augusta 1984.

83 — Pokiaľ ide o požiadavky uložené členským štátom vo vzťahu k vozidlám, ktoré boli predtým prihlásené do evidencie v iných členských štátoch, pozri analogicky rozsudky z 15. marca 2007, Komisia/Fínsko (C-54/05, Zb. s. I-2473, bod 42), ako aj Komisia/Poľsko, už citovaný (bod 44 a nasl.).

84 — Poľská republika uvádza, že tento zákaz by mohol byť nebezpečný, keďže takéto vozidlá by mali mať právo predchádzať v určitých naliehavých situáciách, alebo ak pomalé vozidlo, ako napríklad poľnohospodársky stroj, značne spomalí premávku a spôsobí dlhú kolónu vozidiel.

85 — Ako sú širokouhlé spätné zrkadlá, kamery, monitory alebo iné systémy slúžiace na nepriame videnie.

93. Podľa údajov založených na právnej komparatistike, ktoré mám k dispozícii, sú totiž predpisy platné v dvoch členských štátoch, proti ktorým boli podané prejednávané žaloby o nesplnenie povinnosti, pomerne ojedinelé. Evidencia osobných motorových vozidiel, ktorých mechanizmus riadenia je umiestnený na tej istej strane, ako je smer premávky, či už ide o nové vozidlá, alebo o vozidlá, ktoré už boli prihlásené do evidencie v inom členskom štáte, je zakázaná už len v Lotyšsku [86] a na Slovensku [87] a v menšej miere aj v Estónsku [88].

94. Naopak, vo všetkých ostatných členských štátoch vnútroštátna právna úprava buď neobsahuje nijaký zákaz alebo obmedzenie týkajúce sa evidencie takých vozidiel [89], alebo ju výslovne povoľuje, niekedy s odkazom na požiadavky vyplývajúce z práva Únie [90].

95. Podľa mojich vedomostí sú vo všetkých týchto členských štátoch pravidlá týkajúce sa evidencie takýchto vozidiel vo všeobecnosti obmedzené na podmienky alebo úpravy v zásade technickej povahy, ktoré sa týkajú najmä, či dokonca výlučne osvetľovacích zariadení, aby nedochádzalo k oslepovaniu ostatných účastníkov cestnej premávky a aby sa dosiahla lepšia viditeľnosť chodcov na okraji cesty, alebo spätných zrkadiel, aby sa zaručilo väčšie zorné pole vodiča. [91]

96. Miernejší prístup, ktorý bol použitý vo väčšine členských štátov, svedčí o tom, že v oblasti, ktorej sa týkajú dve predmetné žaloby, možno ochranu bezpečnosti cestnej premávky dostatočne zaručiť menej obmedzujúcimi postupmi, než je postup spočívajúci v podmienení prihlásenia vozidla vybaveného mechanizmom riadenia na pravej strane do evidencie premiestnením tohto mechanizmu na ľavú stranu. Z pohľadu európskych občanov, ktorí chcú doviezť také vozidlo do Litvy alebo do Poľska, aj keď Litovská republika tvrdí – bez toho, aby to formálne preukázala –, že Komisia uviedla neprimerane vysoké finančné náklady vyplývajúce z tohto premiestnenia, je zjavne menej obmedzujúce a menej zaťažujúce, ak majú len nastaviť stretávacie svetlá alebo investovať do ďalšieho spätného zrkadla.

97. Je pravda, že – ako tvrdí Poľská republika – pri posudzovaní dodržania zásady proporcionality v oblasti bezpečnosti cestnej premávky je potrebné zohľadniť skutočnosť, že každý členský štát sa môže rozhodnúť o úrovni a spôsobe, akým chce zaručiť jej ochranu. Keďže táto úroveň môže byť v každom členskom štáte odlišná, z miery voľnej úvahy takto priznanej členským štátom vyplýva, že samotná skutočnosť, že iný členský štát uloží menej prísne pravidlá, než sú tie, ktoré sa uplatňujú v žalovanom členskom štáte, nevyhnutne neznamená, že tieto opatrenia sú neprimerané, a teda nezlučiteľné s pravidlami týkajúcimi sa voľného pohybu tovaru. [92]

86 — Pozri § 10 ods. 8 písm. 1) zákona z 1. októbra 1997 o cestnej premávke (Ceļu satiksmes likums), ako aj nariadenie vlády č. 1080 z 30. novembra 2010 o registrácii vozidiel (Transportlīdzekļu reģistrācijas noteikumi).

87 — Pozri § 16c ods. 2 a § 17 zákona č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

88 — Pozri § 63 ods. 3 a 6, § 73 ods. 11, § 80 ods. 3 a § 83 ods. 5 zákona z 17. júna 2010 o cestnej premávke (liiklusseadus), ako aj bod 301 príloh 1 a 2 nariadenia č. 42 z 13. júna 2011 o technických požiadavkách na vozidlá a ich prípojné vozidlá a požiadavkách na vybavenie (mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele).

89 — Táto otázka nie je výslovne upravená vo vnútroštátnych predpisoch o cestnej premávke a bezpečnosti cestnej premávky alebo motorových vozidlách najmä v Bulharsku, Nemecku, Írsku, Grécku, Chorvátsku, Taliansku, na Malte, v Rakúsku a Slovinsku.

90 — V Českej republike zverejnilo ministerstvo dopravy v máji 2008 oznámenie, podľa ktorého sa uplatňuje výnimka zo zásady umiestnenia mechanizmu riadenia na ľavej strane s cieľom dodržať požiadavky súvisiace najmä s voľným pohybom tovaru. Vo Fínsku od 1. januára 2003, keď nadobudol účinnosť zákon č. 1090/2002 o vozidlách, už tiež neplatí pravidlo, že mechanizmus riadenia môže byť umiestnený na pravej strane len v taxatívne vymedzených prípadoch (napríklad v prípade poštového vozidla), ale platí pravidlo, že vozidlo musí zodpovedať technickým požiadavkám vyplývajúcim z relevantných smerníc.

91 — Tak je to najmä v Belgicku, Českej republike, Dánsku, Španielsku, Francúzsku, na Cypre, v Luxembursku, Holandsku, Rumunsku, Švédsku a Spojenom kráľovstve.

92 — Rozsudok Komisia/Taliansko (C-110/05, už citovaný, bod 65 a citovaná judikatúra).

98. Vzhľadom na judikatúru Súdneho dvora [93] sa však domnievam, že vyššie uvedené údaje založené na právnej komparatistike môžu v tomto prípade predstavovať vážnu indíciu neprimeranosti právnych úprav, ktorých sa týkajú prejednávané žaloby o nesplnenie povinnosti, lebo tieto údaje svedčia o tom, že bez osobitných ťažkostí sa uplatňujú iné, menej obmedzujúce prostriedky, a to takmer vo všetkých členských štátoch Únie.

99. Zastávam názor, že aj oba žalované štáty mohli prijať náhradné opatrenia, ktoré v menšej miere narúšajú voľný pohyb tovaru, keďže nepreukázali – hoci na nich v tejto súvislosti spočíva dôkazné bremeno [94] –, že riziká, ktoré môžu byť spojené s dotknutými vozidlami na ich území, sa podstatne odlišujú od rizík, ktoré existujú na území iných členských štátov.

100. Štatistiky predložené oboma žalovanými štátmi neslúžia v tejto súvislosti ako dôkaz, lebo vzhľadom na to, že môžu vyplývať z iných faktorov rizík cestnej premávky [95], neumožňujú preukázať, že počet nehôd spôsobených na ich štátnom území vozidlami, ktorých mechanizmus riadenia je umiestnený na pravej strane, je podstatne vyšší v porovnaní s nehodami toho istého druhu, ku ktorým dochádza na území členských štátov, ktorých právna úprava je menej prísna [96].

101. Z dôvodu nedostatku dôkazov je tiež potrebné zamietnuť tvrdenie Poľskej republiky, že musí čeliť takému masívnemu prílevu takýchto vozidiel, že to spôsobuje podstatne väčšie nebezpečenstvo na štátnom území Poľskej republiky a vyžaduje stanovenie prísnejších požiadaviek, ktoré majú oveľa ďalekosiahlejšie, a teda aj odradzujúce dôsledky ako vo väčšine členských štátov.

102. Je pravda, že Súdny dvor už uznal, že pri posudzovaní proporcionality predmetného obmedzenia treba vziať do úvahy určité špecifiká daného členského štátu. [97] V tomto prípade však nebolo preukázané, že prijatie sporných právnych úprav bolo vyvolané špecifickosťou dvoch žalovaných štátov spočívajúcou v tom, že veľký počet ich štátnych príslušníkov, ktorí sa presťahovali do Írska a Spojeného kráľovstva, majú pri svojom trvalom návrate do svojej krajiny pôvodu zvýšený záujem o dovoz osobných automobilov pochádzajúcich z týchto posledných uvedených štátov.

103. Zdá sa teda, že prostriedky použité Litovskou republikou, ako aj Poľskou republikou spočívajúce v podmienení prihlásenia takých vozidiel do evidencie premiestnením mechanizmu riadenia sú neprimerané vo vzťahu k uvádzaným cieľom ochrany bezpečnosti cestnej premávky a ochrany ľudského života a zdravia.

104. Vzhľadom na tieto úvahy a osobitne vzhľadom na nezlučiteľnosť predmetných vnútroštátnych opatrení s požiadavkou proporcionality vyplývajúcou z práva Únie sa domnievam, že tieto dva členské štáty si nesplnili povinnosti, ktoré im vyplývajú z článkov 34 ZFEÚ a 36 ZFEÚ, a že uvedené opatrenia nemožno ponechať v platnosti.

93 — Pozri analogicky rozsudky z 28. januára 2010, Komisia/Francúzsko (C-333/08, Zb. s. I-757, bod 105), ako aj z 9. decembra 2010, Humanplasma (C-421/09, Zb. s. I-12869, bod 41), v ktorých Súdny dvor v oblasti verejného zdravia uznal, že porovnanie znenia právnej úpravy viacerých ďalších členských štátov, či dokonca všetkých alebo takmer všetkých ostatných členských štátov je okolnosťou, ktorá môže byť relevantná pri posudzovaní objektívneho odôvodnenia vo vzťahu k právnej úprave určitého členského štátu a najmä vo vzťahu k posúdeniu proporcionality tejto právnej úpravy.

94 — Okrem judikatúry týkajúcej sa zásady proporcionality už citovanej v poznámke pod čiarou 74 týchto návrhov pozri všeobecnejšiu judikatúru týkajúcu sa rozdelenia dôkazného bremena v oblasti žaloby o nesplnenie povinnosti a najmä rozsudky z 10. septembra 2009, Komisia/Grécko (C-416/07, Zb. s. I-7883, body 32 a 33), a z 18. októbra 2012, Komisia/Spojené kráľovstvo (C-301/10, body 70 až 72, ako aj citovanú judikatúru).

95 — Komisia poukazuje na to, že vyššie percento nehôd v Litve a Poľsku ako v ostatných členských štátoch môže byť odôvodnené viacerými dôvodmi, akými sú stav cestnej infraštruktúry alebo výskyt jazdy pod vplyvom alkoholu v týchto krajinách.

96 — Štatistiky, ktoré predložila Poľská republika, sa týkajú počtu nehôd, ku ktorým došlo na území Poľskej republiky, alebo počtu ojazdených vozidiel dovezených z iných členských štátov, ale neobsahujú podstatné odlíšenie z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky, pokiaľ ide o vozidlá, ktorých mechanizmus riadenia sa nachádza na pravej strane, a vozidlá, ktorých mechanizmus riadenia sa nachádza na ľavej strane. Litovská republika tvrdí, že podľa údajov Eurostatu je počet osôb, ktoré prišli o život na cestách v Litve a Poľsku, dvakrát až trikrát vyšší ako v ostatných členských štátoch, čo však neznamená, že smrteľné nehody spôsobené vozidlami vybavenými pravostranným riadením sú v týchto dvoch štátoch oveľa častejšie.

97 — Napríklad stravovacie návyky obyvateľstva štátu v oblasti verejného zdravia (rozsudok z 5. februára 1981, Koninklijke Kaasfabriek Eyssen, 53/80, Zb. s. 409, body 13 a 14).

D – *O trovách*

105. Na základe článku 138 ods. 1 rokovacieho poriadku účastník konania, ktorý vo veci nemal úspech, je povinný nahradiť trovy konania, ak to bolo v tomto zmysle navrhnuté. Keďže Komisia navrhla uložiť Litovskej republike a Poľskej republike povinnosť nahradiť trovy konania, ak – ako to navrhujem – sa prejednávaným žalobám o nesplnenie povinnosti vyhovie a uvedené členské štáty nebudú mať v konaní o uvedených žalobách úspech, bude potrebné vyhovieť týmto návrhom.

106. V súlade s článkom 140 ods. 1 rokovacieho poriadku členské štáty, ktoré vstúpili do konania ako vedľajší účastníci konania, znášajú svoje vlastné trovy konania.

IV – Návrh

107. Vzhľadom na vyššie uvedené úvahy navrhujem, aby Súdny dvor rozhodol takto:

1. Poľská republika vo veci C-639/11, ako aj Litovská republika vo veci C-61/12 si tým, že ponechali v platnosti vnútroštátne predpisy, z ktorých vyplýva, že prihlásenie osobných automobilov, ktorých mechanizmus riadenia je umiestnený na pravej strane, do evidencie na ich štátnom území bez ohľadu na to, či sú tieto vozidlá nové, alebo boli predtým prihlásené do evidencie v inom členskom štáte, je podmienené premiestnením mechanizmu riadenia týchto vozidiel na ľavú stranu, nesplnili povinnosti, ktoré im vyplývajú z článku 2a smernice Rady 70/311/EHS z 8. júna 1970 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa mechanizmu riadenia motorových a ich prípojných vozidiel, naposledy zmenenej a doplnenej smernicou Komisie 1999/7/ES z 26. januára 1999, a článku 4 ods. 3 smernice 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), ako aj z článkov 34 ZFEÚ a 36 ZFEÚ.

2. Poľská republika je povinná nahradiť trovy konania vo veci C-639/11 a Litovská republika je povinná nahradiť trovy konania vo veci C-61/12.

3. Litovská republika znáša trovy konania, ktoré vynaložila z dôvodu svojho vedľajšieho účastníctva v konaní vo veci C-639/11, zatiaľ čo Estónska republika a Poľská republika znášajú trovy konania, ktoré vynaložili z dôvodu svojho vedľajšieho účastníctva v konaní vo veci C-61/12.