SODBA SODIŠČA (šesti senat)

z dne 13. julija 2006 *

V zadevi C-83/05,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 234 ES, ki ga je vložilo Amtsgericht Freiburg (Nemčija) z odločbo z dne 14. januarja 2005, ki je na Sodišče prispela 18. februarja 2005, v postopku, ki ga je žacel

Bernd Voigt

SODIŠČE (šesti senat),

v sestavi J. Malenovský, predsednik senata, J.-P. Puissochet in A. Borg Barthet (poročevalec), sodnika,

generalni pravobranilec: A. Tizzano,
sodni tajnik: R. Grass,

na podlagi pisnega postopka,

* Jezik postopka: nemščina.

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

– za nemško vlado U. Forsthoff, zastopnik,

– za Komisijo Evropskih skupnosti X. Lewis in M. Heller, zastopnika,

na podlagi sklepa, sprejetega po opredelitvi generalnega pravobranilca, da bo v zadevi odločeno brez sklepnih predlogov,

izreka naslednjo

Sodbo

1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago Direktive Sveta z dne 6. februarja 1970 o približevanju zakonodaje držav članic o homologaciji motornih in priklopnih vozil (UL L 42, str.1), kot je bila spremenjena z Direktivo Sveta 92/53/EGS z dne 18. junija 1992 (UL L 225, str. 1, v nadaljevanju: Direktiva 70/156).

2 Ta predlog je bil vložen v okviru postopoka, ki ga je žacel B. Voigt zaradi upravne globe, ki mu jo je naložilo Regierungspräsidium Karlsruhe-Bretten (predsedstvo okrožja Karlsruhe-Bretten).

Pravni okvir

Skupnostna ureditev

3 Razlogi, ki so vodili zakonodajalca Skupnosti, da je sprejel Direktivo 70/156, so navedeni v njenih uvodnih izjavah:

„[…] motorna vozila, namenjena prevozu blaga ali potnikov, [morajo] v vsaki državi članici izpolnjevati predpisane tehnične zahteve; […] te zahteve [se] med državami članicami razlikujejo; […] zato ovirajo trgovanje v okviru Evropske gospodarske skupnosti;

[…] take ovire [je] pri ustanavljanju in pravilnem delovanju skupnega trga mogoče zmanjšati ali jih celo odstraniti, če vse države članice sprejmejo enake zahteve, ali kot dopolnilo svoji veljavni zakonodaji ali namesto nje;

[…] v državah članicah [je] že ustaljena praksa, da preverjajo skladnost vozil z določenimi tehničnimi zahtevami; […] to preverjanje skladnosti [se] nanaša na tipe vozil;

[…]

[…] na ravni Skupnosti [je] nujno treba uvesti skupen homologacijski postopek za vsak tip vozila, da bi bilo tako mogoče preverjati skladnost z zgoraj omenjenimi zahtevami in bi vsaka država članica lahko priznala preverjanja, izvedena v drugi državi članici;

[…] ta postopek [mora] vsaki državi članici omogočiti, da se lahko prepriča, ali je bil določen tip vozila že preverjen po določilih iz posamične direktive in je to razvidno v certifikatu o homologaciji; […] ta postopek [mora] proizvajalcem omogočiti, da lahko izdajo potrdilo o skladnosti za vsa vozila, ki so skladna homologiranemu tipu; […] za vozilo, za katero je bilo izdano tako potrdilo, [mora] veljati, da ustreza zakonodaji v vseh državah članicah; […] vsaka država članica [mora] o svojih ugotovitvah obvestiti druge države članice, kar zagotovi s pošiljanjem kopije certifikata o homologaciji za vsak tip vozila, ki ga je podelila.

[…]“

4 Člen 1, prvi odstavek, Direktive 70/156 določa:

„Ta direktiva se uporablja za homologacijo tipov motornih in priklopnih vozil, izdelanih v eni ali več stopnjah, ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za uporabo na takih vozilih.“

5 Na podlagi člena 2 navedene direktive:

– izraz „homologacija“ pomeni „postopek, po katerem država članica potrdi, da tip vozila, sistema, sestavnega dela ali samostojne tehnične enote izpolnjuje ustrezne tehnične zahteve te direktive ali posamične direktive s seznama, navedenega v Prilogi IV ali XI“;

– izraz „vozilo“ pomeni „vsako motorno vozilo, namenjeno uporabi na cesti, dokončano, dodelano ali nedodelano, z vsaj štirimi kolesi in največjo konstrukcijsko določeno hitrostjo, večjo od 25 km/h, njegova priklopna vozila, razen tirnih vozil kmetijskih in gozdarskih traktorjev ter mobilnih strojev“, in

– izraz „tip vozila“ označuje „vozila določene kategorije, ki se ne razlikujejo vsaj v bistvenih pogledih, navedenih v Prilogi II.B. Tip vozila lahko vsebuje variante in izvedenke (glej Prilogo II.B)“.

6 V skladu s Prilogo II k Direktivi 70/156 kategorija „M 1“ obsega vozila za prevoz potnikov z največ osmimi sedeži poleg sedeža voznika.

Nacionalna ureditev

7 Določbe nemške ureditve na področju cestnega prometa so v različnih besedilih zakonov in drugih predpisov. V postopku v glavni stvari so pomembni zakon

o cestnem prometu (Strassenverkehrsgesetz, v nadaljevanju: StVG), pravilnik o cestnem prometu (Strassenverkehrsordnung, v nadaljevanju: StVO), in zakon o prevozu oseb (Personenbeforderungsgesetz, v nadaljevanju: PBefG). Direktiva 70/156 je bila prenesena v nemški pravni red z uredbo o ES-homologaciji vozil in delov vozil (Verordnung über die EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge und Fahrzeugteile z dne 9. decembra 1994, nazadnje spremenjena 7. februarja 2004). Pravilnik o registraciji za vključitev v cestni promet (Strassenverkehrszulassungsordnung, v nadaljevanju: StVZO) odslej ureja izključno postopek registracije in obvezno zavarovanje ter obsega pravila, ki veljajo za proizvodnjo in uporabo vozil.

8 StVO opredeli zahteve, ki jih je treba spoštovati med vožnjo motornega vozila. Glede hitrosti za osebne avtomobile določa pravila, ki so drugačna od tistih, ki veljajo za druga motorna vozila. To razlikovanje izhaja iz člena 18(5), drugi stavek, točka 1 StVO, iz določbe, ki je pomembna v postopku v glavni stvari in s katero se na avtocesti omejuje maksimalno hitrost vozil, ki niso osebni avtomobili, na 80 km/h. Za slednje ni nobene splošne hitrostne omejitve.

9 StVO ne obsega nobene opredelitve pojma „osebni avtomobil“. Člen 4(4) PBefG opredeli osebne avtomobile kot motorna vozila, ki so, „ob upoštevanju njihovega načina proizvodnje in njihove opreme, ustrezna in namenjena za prevoz največ devet oseb (vključno z voznikom)“.

Spor o glavni stvari in vprašanji za predhodno odločanje

10 B. Voigt je bil 21. oktobra 2003 je bil med vožnjo motornega vozila tipa „Sprinter“, proizvoda družbe DaimlerChrysler AG, s skupno dovoljeno maso 4,6 tone, na zvezni

avtocesti, zunaj naselja, vključen v kontrolo. Ker je B. Voigt vozil s hitrostjo, zmanjšano za dopustno odstopanje pri oceni, 143 km/h, mu je Regierungspräsidium Karlsruhe-Bretten z Odločbo z dne 18. novembra 2003 naložilo upravno globo v znesku 275 EUR, zaradi prekoračitve maksimalne dovoljene hitrosti 80 km/h, ki velja zlasti za težka tovorna vozila, za 54 km/h. Poleg tega je bil zadevni osebi izrečen odvzem vozniškega dovoljenja za dva meseca in so mu bile vpisane 4 kazenske točke v centralni prometni register. Vozilo, ki ga je vozil B. Voigt, in za katerega je bila opravljena ES-homologacija tipa vozila v kategoriji „M 1“, je vpisano – v skladu s predpisi za registracijo kot osebni avtomobil.

11 B. Voigt je zoper te ukrepe vložil ugovor 27. novembra 2003. Sklicujoč se na potrdilo o registraciji zadevnega vozila, na podlagi katerega je slednje razvrščeno kot osebni avtomobil, je menil, da se omejitev hitrosti na 80 km/h, na avtocesti, zunaj naselja, ki velja zlasti za težka tovorna vozila, ne nanaša na navedeno vozilo, za katero veljajo omejitve za osebne avtomobile.

12 Staatsanwaltschaft Freiburg je z Odločbo z dne 10. marca 2004 spis B. Voigta predalo Amtsgerichtu Freiburg, da bi to odločilo o zahtevani denarni kazni. 29. aprila 2004 je to sodišče izreklo oprostilno odločbo. Staatsanwaltschaft Freiburg je vložilo tožbo zoper to odločbo pri Oberlandesgericht Karlsruhe. Oberlandesgericht Karlsruhe je 26. avgusta 2004 to oprostilno odločbo razglasilo za nično. Menilo je namreč, da je treba v zadevi v glavni stvari ugotoviti dodatna dejstva, ki se nanašajo na posebno različico vozila tipa „Sprinter“, ki ga je vozil B. Voigt, ob upoštevanju, da je treba razlikovati med več različicami tega vozila, kot je ugotovljeno v odločbi, izdani dan pred tem in ki se nanaša na podobno zadevo, v kateri je menilo, da navedba „osebni avtomobil“ v dokumentih o registraciji, ni bila upoštevna.

13 V teh okoliščinah je Amtsgericht Freiburg prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ti vprašanji:

„1. Ali se Direktiva 70/156 […], ki je bila v nemško pravo prenesena z EG-TypV (Uredbo o ES-homologaciji tipov vozil za vozila in njihove dele z dne 9. decembra 1994, nazadnje spremenjena 7. februarja 2004) razlaga tako, da je voznik motornega vozila, čigar vozilo je bilo homologirano na podlagi ES-homologacije tipov vozil kot osebni avtomobil, prav tako upravičen uporabljati motorno vozilo, kot homologiran tip vozila, v cestnem prometu in ali zanj veljajo zlasti samo pravila glede hitrosti, ki so določena za osebne avtomobile?

2. Ali smejo organi, ki so pristojni za pregon prometnih prekrškov, odločiti, da homologacije, ki jih je zvezni prometni organ izdal v skladu z ES-homologacijo tipov vozil, in registracije, ki so jih izdali nemški organi za registracijo in ki temeljijo na teh ES-homologacijah tipov vozil, niso upoštevne, kadar gre za določitev omejitve hitrosti, ki velja za voznika takšnega tipa vozila?“

Vprašanji za predhodno odočanje

14 Predložitveno sodišče z vprašanjema, ki ju je treba obravnavati skupaj, v bistvu sprašuje, ali je treba Direktivo 70/156 razlagati tako, da nasprotuje nacionalni ureditvi,

po kateri za vozilo, kot je to v postopku v glavni stvari, ne veljajo nacionalni predpisi glede hitrosti za osebne avtomobile, ampak zanje veljajo tisti, ki se uporabijo za težka tovorna vozila, čeprav je bilo to vozilo registrirano kot osebni avtomobil na podlagi ES-homologacije tipa vozila, določene na podlagi navedene direktive.

15 Uvodoma je treba ugotoviti, po eni strani, da Direktiva 70/156, katere izrecni namen je zgolj mednarodna razvrstitev motornih vozil v kategorije M, N ali O, nima nobene določbe, ki bi obsegala razvrstitev motornih vozil v kategorijo „osebnih avtomobilov“. Po drugi strani pa, na podlagi ugotovitev predložitvenega sodišča, če ima proizvajalec vozila, ki se obravnava v postopku v glavni stvari, zanj ES-homologacijo tipa „M 1“, je bilo to vozilo opredeljeno kot osebni avtomobil zgolj v fazi, ko so ga nemški organi registrirali.

16 Direktiva 70/156 ima določbe, katerih cilj je, v skladu z njenimi uvodnimi določbami, določiti in izvajati postopek ES-homologacije za vsak tip vozila, ki nadomešča postopke, ki so veljali pred tem v državah članicah. Obseg take ES-homologacije je lahko določen zgolj glede na obseg veljavnosti, določen v Direktivi 70/156.

17 Ta direktiva torej kronološko našteva postopek za homologacijo, njemu sledeči postopek izdaje certifikata o homologaciji, izdajo potrdila o skladnosti, ki ga izda proizvajalec, kot tudi obveznost držav članic, da za namene registracije preverijo skladnost proizvodnje s tipom, ki je homologiran. Cilj navedenih določb je odstraniti

ovire za prosti pretok blaga. Harmonizacija zahtev in tehničnih lastnosti je način, da se ta cilj doseže. Ravno nasprotno, Direktiva 70/156 nima nobene navedbe, ki bi presegala to harmonizacijo. Zlasti nima nobenega predpisa v prid državam članicam glede pravil v zvezi s hitrostjo, ki veljajo za različne kategorije motornih vozil, za katera je bila opravljena ES-homologacija tipa vozila.

18 Treba je torej poudariti, da se Direktiva 70/156 nanaša na tehnične lastnosti tipa vozila in nima nobene druge določbe v zvezi s pravili cestnega prometa, ki jih morajo spoštovati vozniki motornih vozil.

19 Prav tako je treba poudariti, da Direktiva 70/156 temelji na členu 100 Pogodbe EGS (postal člen 100 Pogodbe ES, ki je postal člen 94 ES) ali na členu 100 A Pogodbe EGS (postal člen 100 A Pogodbe ES, ki je po spremembi postal člen 95 ES), v zvezi s pristojnostmi na področju harmonizacije za vzpostavitev skupnega ali notranjega trga.

20 V teh okoliščinah ne izhaja niti iz besedila Direktive 70/156, niti iz njenega pomena, niti njenega cilja, da naj bi zakonodajalec Skupnosti želel ES-homologaciji vozil, vzpostavljeni z navedeno direktivo, zato da se odstranijo ovire pri vzpostavitvi notranjega trga, pripisati posledice glede uporabe nacionalnih pravil o cestnem prometu, ki urejajo hitrost različnih kategorij motornih vozil.

21 Glede na zgoraj navedeno je treba na vprašanje Amtsgerichta Freiburg odgovoriti, da je treba Direktivo 70/156 razlagati tako, da ne nasprotuje nacionalni ureditvi, po

kateri za tako vozilo, ki se obravnava v postopku v glavni stvari, ne veljajo nacionalni predpisi glede hitrosti za osebne avtomobile, ampak veljajo tisti, ki se upoštevajo za težka tovorna vozila, čeprav je bilo to vozilo registrirano kot osebni avtomobil na podlagi ES-homologacije tipa vozila, določene na podlagi te direktive.

Stroški

22 Ker je ta postopek za stranki v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških. Stroški, priglašeni za predložitev stališč Sodišču, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (šesti senat) razsodilo:

Direktiva Sveta 70/156/EGS z dne 6. februarja 1970 o približevanju zakonodaje držav članic o homologaciji motornih in priklopnih vozil, kakor je bila spremenjena z Direktivo Sveta 92/53/EGS z dne 18. junija 1992, je treba razlagati, da ne nasprotuje nacionalni ureditvi, po kateri za tako vozilo, ki se obravnava v postopku v glavni stvari, ne veljajo nacionalni predpisi glede hitrosti za osebne avtomobile, ampak tisti, ki se upoštevajo za težka tovorna vozila, čeprav je bilo to vozilo registrirano kot osebni avtomobil na podlagi ES-homologacije tipa vozila, določene na podlagi te direktive.

Podpisi