Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (deviata komora)

z 25. januára 2018 *

„Nesplnenie povinnosti členským štátom – Doprava – Smernica 2006/126/ES – Vodičský preukaz – Definícia skupín C1 a C, ako aj skupiny D1“

Vo veci C-314/16,

ktorej predmetom je žaloba o nesplnenie povinnosti podľa článku 258 ZFEÚ, podaná 1. júna 2016,

Európska komisia, v zastúpení: J. Hottiaux a Z. Malůšková, splnomocnené zástupkyne,

žalobkyňa,

proti

Českej republike, v zastúpení: M. Smolek, T. Müller a J. Vláčil, splnomocnení zástupcovia,

žalovanej,

SÚDNY DVOR (deviata komora),

v zložení: E. Juhász (spravodajca), vykonávajúci funkciu predsedu deviatej komory, sudcovia K. Jürimäe a C. Lycourgos,

generálny advokát: Y. Bot,

tajomník: I. Illéssy, referent,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 1. júna 2017,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 7. septembra 2017,

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Európska komisia sa vo svojej žalobe domáha, aby Súdny dvor určil, že:

– Česká republika si tým, že nezabezpečila, aby sa definícia skupín C1 a C vzťahovala len na iné motorové vozidlá, ako sú vozidlá skupiny D1 alebo D, nesplnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú z článku 4 ods. 1 a článku 4 ods. 4 písm. d) a f) smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES z 20. decembra 2006 o vodičských preukazoch (Ú. v. EÚ L 403, 2006, s. 18), a

* Jazyk konania: čeština.

– Česká republika si tým, že obmedzila definíciu skupiny D1 na motorové vozidlá projektované a konštruované na prepravu viac ako ôsmich cestujúcich, nesplnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú z článku 4 ods. 1 a článku 4 ods. 4 písm. h) tejto smernice.

Právny rámec

Právo Únie

2 Smernica Rady 91/439/EHS z 29. júla 1991 o vodičských preukazoch (Ú. v. ES L 237, 1991, s. 1; Mim. vyd. 07/001, s. 317) vo svojom článku 3 ods. 2 stanovovala:

„V rámci kategórií A, B, B + E, C, C + E, D a D + E môžu byť vydané špecifické vodičské preukazy v nasledovných kategóriách:

…

Subkategória D1:

– motorové vozidlá používané pre prepravu osôb, ktoré majú viac ako 8 miest okrem miesta vodiča ale nie viac ako 16 miest okrem miesta vodiča; motorové vozidlá tejto kategórie môžu byť kombinované s prívesom, ktorého maximálna povolená hmotnosť nepresahuje 750 kg;

…“

3 Podľa odôvodnení 2 a 12 smernice 2006/126:

„(2) Predpisy o vodičských preukazoch sú základnými prvkami spoločnej dopravnej politiky, prispievajú k zlepšeniu bezpečnosti cestnej premávky a uľahčujú voľný pohyb osôb usadzujúcich sa v inom členskom štáte ako v štáte, v ktorom bol vydaný vodičský preukaz. … Napriek pokroku dosiahnutému pri harmonizácii predpisov o vodičských preukazoch medzi členskými štátmi stále pretrvávajú výrazné rozdiely týkajúce sa predpisov o pravidelnosti obnovenia vodičských preukazov a o podskupinách vozidiel, ktoré sa musia vo väčšej miere harmonizovať s cieľom prispieť k vykonávaniu politík Spoločenstva.

…

(12) Vymedzenia týchto skupín by mali odrážať v širšom rozsahu technické vlastnosti dotknutých vozidiel a zručnosti potrebné na vedenie vozidla.“

4 Článok 1 ods. 1 prvá veta smernice 2006/126 stanovuje, že „členské štáty zavedú národný vodičský preukaz podľa vzoru Spoločenstva stanoveného v prílohe I v súlade s ustanoveniami tejto smernice“.

5 Táto smernica vo svojom článku 4 s názvom „Skupiny, vymedzenie pojmov a minimálny vek“ uvádza:

„1. Vodičský preukaz uvedený v článku 1 oprávňuje na vedenie motorových vozidiel, ktorých skupiny sú ďalej vymedzené. Môže sa vydávať od minimálneho veku uvedeného pre každú skupinu. ‚Vozidlo poháňané motorom‘ je akékoľvek nekoľajové vozidlo poháňané vlastným motorom.

…

4. motorové vozidlá:

– ‚motorové vozidlo‘ je akékoľvek motorom poháňané vozidlo, ktoré sa bežne používa na prepravu osôb alebo tovaru po ceste, alebo na ťahanie vozidiel používaných na prepravu osôb alebo tovaru po ceste. Tento pojem zahŕňa trolejbusy, t. j. nekoľajové vozidlá poháňané elektrickým prúdom. Nezahŕňa poľnohospodárske alebo lesné traktory,

…

d) Skupina C1:

iné motorové vozidlá ako sú vozidlá skupiny D1 alebo D, ktorých maximálna prípustná hmotnosť presahuje 3 500 kg, ale nepresahuje 7 500 kg, ktoré sú projektované a konštruované na prepravu najviac ôsmich cestujúcich okrem vodiča; k motorovým vozidlám tejto skupiny môže byť pripojené prípojné vozidlo, ktorého maximálna prípustná hmotnosť nepresahuje 750 kg;

…

f) Skupina C:

iné motorové vozidlá ako sú vozidlá skupiny D1 alebo D, ktorých maximálna prípustná hmotnosť je viac ako 3 500 kg a ktoré sú projektované a konštruované na prepravu najviac ôsmich cestujúcich okrem vodiča; k motorovým vozidlám tejto skupiny môže byť pripojené prípojné vozidlo, ktorého maximálna prípustná hmotnosť nepresahuje 750 kg;

…

h) Skupina D1:

motorové vozidlá projektované a konštruované na prepravu najviac 16 cestujúcich okrem vodiča a s maximálnou dĺžkou nepresahujúcou 8 m; k motorovým vozidlám tejto skupiny môže byť pripojené prípojné vozidlo, ktorého maximálna prípustná hmotnosť nepresahuje 750 kg;

…

j) Skupina D:

motorové vozidlá projektované a konštruované na prepravu viac ako ôsmich cestujúcich okrem vodiča…; k motorovým vozidlám, ktoré možno viesť s vodičským preukazom skupiny D môže byť pripojené prípojné vozidlo s maximálnou prípustnou hmotnosťou, ktorá nepresahuje 750 kg;

…“

6 Článok 16 uvedenej smernice s názvom „Transpozícia“ stanovuje:

„1. Členské štáty prijmú a uverejnia najneskôr do 19. januára 2011 zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s článkom 1 ods. 1, článkom 3, článkom 4 ods. 1, 2, 3 a 4 písm. b) až k)…. Členské štáty bezodkladne oznámia Komisii znenie týchto ustanovení.

2. Tieto ustanovenia sa uplatňujú od 19. januára 2013.

…“

7 Príloha II k smernici 2006/126 v oddiele I, nazvanom „Minimálne požiadavky na skúšky z vedenia motorového vozidla“, v časti A s názvom „Teoretická skúška“ v odseku 4, nazvanom „Osobitné ustanovenia pre skupiny C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 a D1E“, obsahuje body 4.1.9 a 4.1.10, ktoré znejú:

„…

4.1.9. bezpečnostných faktoroch týkajúcich sa nákladu vozidla: kontrola nákladu (umiestnenie a upevnenie), ťažkosti s rôznymi druhmi nákladu (napr. kvapaliny, visiace náklady,…), vykladanie a nakladanie tovaru a použitie nakladacieho zariadenia (iba pre skupiny C, CE, C1, C1E);

4.1.10. zodpovednosti vodiča, pokiaľ ide o prepravu cestujúcich; pohodlia a bezpečnosti cestujúcich; prepravy detí; potrebných kontrol pred odcestovaním; všetky druhy autobusov by mali byť súčasťou teoretickej skúšky (autobusy verejnej hromadnej dopravy a diaľkové autobusy, autobusy s osobitnými rozmermi,…) (iba pre skupiny D, DE, D1, D1E).“

8 V tom istom oddiele I v časti B s názvom „Skúška zručností a správania“ v odseku 8, nazvanom „Zručnosti a správanie, ktoré sa má skúšať v prípade skupín C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 a D1E“, sa nachádzajú body 8.1.6, 8.1.8, 8.2.3 a 8.2.4, ktoré stanovujú:

„8.1.6. kontrola bezpečnostných faktorov súvisiacich s nakladaním: korba, plachty, nákladové dvere, nakladací mechanizmus (ak existuje), zaistenie kabíny (ak existuje), spôsob nakladania, zabezpečenia nákladu (iba pre skupiny C, CE, C1, C1E);

…

8.1.8. schopnosť vykonať osobitné bezpečnostné opatrenia vo vozidle; ovládanie korby, pomocných dverí, núdzových východov, zariadení prvej pomoci, hasiacich prístrojov a iných bezpečnostných zariadení (iba pre skupiny D, DE, D1, D1E);

…

8.2.3. bezpečné zaparkovanie kvôli nakladaniu/vykladaniu pri nakladacej rampe/plošine alebo pri podobnom zariadení (iba pre skupiny C, CE, C1, C1E);

8.2.4. zaparkovanie tak, aby mohli cestujúci bezpečne nastúpiť do autobusu alebo z neho vystúpiť (iba pre skupiny D, DE, D1, D1E).“

České právo

9 § 80a ods. 1 písm. g) až i) zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích v znení uplatniteľnom v prejednávanej veci stanovuje:

„Do skupiny

g) C1 sú zaradené motorové vozidlá s výnimkou traktorov, ktorých maximálna povolená hmotnosť presahuje 3 500 kg, ale nepresahuje 7 500 kg, určené na prepravu najviac ôsmich osôb okrem vodiča, ku ktorým môže byť pripojené prípojné vozidlo s maximálnou povolenou hmotnosťou nepresahujúcou 750 kg;

h) C sú zaradené motorové vozidlá s výnimkou traktorov a vozidiel uvedených v písmene g), ktorých maximálna povolená hmotnosť presahuje 3 500 kg, určené na prepravu najviac ôsmich osôb okrem vodiča, ku ktorým môže byť pripojené prípojné vozidlo s maximálnou povolenou hmotnosťou nepresahujúcou 750 kg;

i) D1 sú zaradené motorové vozidlá, ktorých dĺžka nepresahuje 8 metrov, určené na prepravu najmenej ôsmich a najviac šestnástich osôb okrem vodiča, ku ktorým môže byť pripojené prípojné vozidlo s maximálnou povolenou hmotnosťou nepresahujúcou 750 kg.“

Konanie pred podaním žaloby

10 Komisia listom z 11. júla 2014 zaslala Českej republike výzvu, v ktorej tento členský štát upozornila na skutočnosť, že niektoré ustanovenia jeho vnútroštátnej právnej úpravy týkajúce sa vymedzenia skupín vozidiel C1, C a D1 nie sú v súlade so smernicou 2006/126.

11 Po preskúmaní tvrdení Českej republiky uvedených v jej odpovedi z 8. októbra 2014 Komisia listom z 27. februára 2015 vydala odôvodnené stanovisko, ktorým tento členský štát vyzvala, aby prijal nevyhnutné opatrenia na dosiahnutie súladu s uvedeným stanoviskom v lehote dvoch mesiacov od jeho doručenia. Na žiadosť Českej republiky bola táto lehota predĺžená do 27. mája 2015.

12 Česká republika odpovedala na odôvodnené stanovisko listom z 22. mája 2015 a v súvislosti s vymedzením skupín vodičských preukazov C, C1 a D1 uviedla, že „Česká republika súhlasí s tým, že v súlade s požiadavkami Komisie vykoná čiastočné zmeny a doplnenia platných právnych predpisov s cieľom vyhnúť sa akémukoľvek riziku nejasností a poskytnúť väčšiu právnu istotu“.

13 Vzhľadom na to, že Komisii nebol predložený žiadny dôkaz týkajúci sa zamýšľaných zmien, a na skutočnosť, že vytýkané nesplnenie povinností v každom prípade pretrvávalo ku dňu uplynutia lehoty stanovenej v odôvodnenom stanovisku, Komisia rozhodla podať prejednávanú žalobu.

O žalobe

Argumentácia účastníkov konania

14 Komisia uvádza dve výhrady. Vo svojej prvej výhrade tvrdí, že hoci vymedzenia skupín C1 a C výslovne stanovujú, že ide o „iné motorové vozidlá, ako sú vozidlá skupiny D1 alebo D“, táto podmienka nebola do českého práva prebratá. Vzhľadom na to, že uvedená podmienka je rozhodujúca pre správne určenie potreby rozlišovať medzi skupinami C1/C a D1/D, jej neprebratie vedie k tomu, že držiteľ vodičského preukazu skupiny C1 alebo C v dotknutom členskom štáte je oprávnený viesť vozidlo konštruované na prepravu najviac ôsmich cestujúcich bez ohľadu na to, či toto vozidlo bolo projektované na prepravu cestujúcich alebo tovaru, hoci smernica 2006/126 v prípade, že je vozidlo projektované a konštruované na prepravu cestujúcich, vyžaduje vodičský preukaz skupiny D1 alebo D.

15 Vo svojej druhej výhrade Komisia tvrdí, že kým článok 4 ods. 4 písm. h) smernice 2006/126 vymedzuje skupinu D1 ako zahŕňajúcu motorové vozidlá „projektované a konštruované na prepravu najviac 16 cestujúcich okrem vodiča“, stanovením minimálnej hranice osem osôb sa v českom práve zaviedla požiadavka, ktorá je v rozpore s článkom 4 ods. 4 písm. h) smernice 2006/126.

16 Vzhľadom na tieto dve výhrady Komisia vysvetľuje, že skupina C tradične zahŕňa motorové vozidlá určené na prepravu tovaru, zatiaľ čo skupina D zahŕňa motorové vozidlá určené na prepravu cestujúcich. To však podľa nej nebráni tomu, aby motorové vozidlá skupiny C mohli prevážať aj cestujúcich. V tomto prípade pôjde najmä o posádku prepravovanú na účely manipulácie s nákladom vozidla, a nie cestujúcich, ktorí sa prepravujú z bodu A do bodu B.

17 Keďže určité technické vlastnosti skupín C a C1 sú rovnaké ako technické vlastnosti skupín D1 a D, Komisia zdôrazňuje potrebu presne vymedziť skupiny C1 a C na jednej strane a skupiny D1 a D na strane druhej. Rozlíšenie, ktoré v tomto ohľade obsahuje smernica 2006/126, a síce výraz „iné… ako sú vozidlá skupiny D1 alebo D“ uvedený v definícii skupín C1 a C v dôsledku toho znamená, že motorové vozidlá, ktoré spĺňajú technické kritériá skupín C1/C a D1/D, sú však určené v prvom rade na prepravu cestujúcich, patria do skupín D1 a D, zatiaľ čo motorové vozidlá, ktoré nepatria do skupín D1 a D, sú zaradené do skupín C1 a C.

18 Česká republika zastáva názor, že žaloba je nedôvodná.

19 Tvrdí, že nie je nevyhnutné prebrať ustanovenia smernice 2006/126 v doslovnom znení, pokiaľ je dosiahnutý cieľ, ktorý tieto ustanovenia sledujú. Daný cieľ je podľa nej dosiahnutý, keďže vymedzenie skupín vozidiel C1, C a D1 na vnútroštátnej úrovni napriek tomu, že jeho znenie sa nezhoduje so znením dotknutých ustanovení tejto smernice, zabezpečuje, že žiadne vozidlo nespadá do viacerých skupín.

20 Hranica najmenej ôsmich cestujúcich okrem vodiča stanovená v českom práve je podľa tohto členského štátu nevyhnutná z dôvodu, že vozidlá patriace do skupiny D1 predstavujú podskupinu skupiny D.

21 Okrem toho, ak by táto hranica neexistovala, skupina D1, do ktorej patria motorové vozidlá s maximálnou dĺžkou 8 metrov, ktoré môžu prepravovať maximálne šestnásť cestujúcich, by *de facto* zahŕňala aj skupiny C1 a C.

Posúdenie Súdnym dvorom

22 Najskôr treba pripomenúť, že v súlade s odôvodnením 2 smernice 2006/126 sú predpisy o vodičských preukazoch základnými prvkami spoločnej dopravnej politiky, prispievajú k zlepšeniu bezpečnosti cestnej premávky a uľahčujú voľný pohyb osôb usadzujúcich sa v inom členskom štáte ako v štáte, v ktorom bol vydaný vodičský preukaz.

23 Vzhľadom na to, že v danej oblasti pretrvávajú medzi členskými štátmi značné rozdiely, má v súlade s týmto odôvodnením smernica 2006/126, ktorá je treťou smernicou upravujúcou vodičské preukazy, za úlohu dosiahnuť dôkladnejšiu harmonizáciu s cieľom prispieť k vykonávaniu politík Európskej únie.

24 V rámci prostriedkov na dosiahnutie tohto cieľa, ktoré stanovuje, obsahuje najmä vymedzenia skupín vodičských preukazov, ktoré by podľa odôvodnenia 12 tejto smernice „mali odrážať v širšom rozsahu technické vlastnosti dotknutých vozidiel a zručnosti potrebné na vedenie vozidla“.

25 Hoci prvá smernica Rady 80/1263/EHS zo 4. decembra 1980, ktorou sa zavádza vodičský preukaz Spoločenstva [*neoficiálny preklad*] (Ú. v. ES L 375, 1980, s. 1), zaviedla prvú kategorizáciu vozidiel s cieľom zaviesť model národného vodičského preukazu na úrovni Spoločenstva, smernica 91/439, ktorá túto prvú smernicu nahradila, obsahovala rôzne spresnenia definícií skupín vozidiel a druhov vodičských preukazov, ktoré sa na vedenie týchto vozidiel vyžadujú, najmä vrátane presnejšej definície a lepšieho vymedzenia jednotlivých skupín vodičských preukazov.

26 Smernica 2006/126, ktorá pokračuje v harmonizácii danej oblasti, so zreteľom na skupiny C a C1 spresnila, že obe tieto skupiny sa týkajú motorových vozidiel, ktoré sú projektované a konštruované na prepravu najviac ôsmich cestujúcich, pričom sa okrem iného odlišujú z hľadiska maximálnej prípustnej hmotnosti. Pokiaľ ide o skupiny D a D1, smernica 2006/126 zachovala spodnú hranicu osem cestujúcich pre skupinu D a zrušila túto hranicu pre skupinu D1, čím sa pre túto skupinu uplatňuje len horná hranica šestnásť cestujúcich.

27 Ako vysvetľuje Komisia vo svojich písomných vyjadreniach, tieto spresnenia a zmeny v porovnaní so smernicou 91/439 umožnili, aby určité vozidlá už neboli zaradené do skupiny C1, ale do skupiny D1. Ako príklad Komisia uvádza minibusy s vysokým stupňom pohodlia, ako aj obrnené osobné vozidlá. Tieto vozidlá, pokiaľ sú projektované a konštruované na prepravu najviac ôsmich cestujúcich okrem vodiča a ich maximálna dĺžka nepresahuje 8 metrov, teraz patria do skupiny, ktorá je primeraná vzhľadom na ich technické vlastnosti a obvyklé použitie, t. j. do kategórie D1.

28 Pri súčasnom stave práva Únie skupiny C a C1, ktoré sú vymedzené v súlade s článkom 4 ods. 1 smernice 2006/126, resp. článkom 4 ods. 4 písm. d) a f) tejto smernice, sa vzťahujú na iné motorové vozidlá, ako sú vozidlá skupiny D1 alebo D, ktorých maximálna prípustná hmotnosť je viac ako 3 500 kg, pokiaľ ide o vozidlá skupiny C, alebo ktorých maximálna prípustná hmotnosť presahuje 3 500 kg, ale nepresahuje 7 500 kg, pokiaľ ide o vozidlá skupiny C1, a ktoré sú projektované a konštruované na prepravu najviac ôsmich cestujúcich okrem vodiča. Skupina D1 definovaná v odseku 4 písm. h) toho istého článku sa vzťahuje na motorové vozidlá projektované a konštruované na prepravu najviac šestnástich cestujúcich okrem vodiča a s maximálnou dĺžkou nepresahujúcou 8 m.

29 V českom práve však definícia skupín C a C1 nezodpovedá vymedzeniu skupín C/C1 a D/D1 stanovenému v práve Únie a vyjadrenému výrazom „iné…, ako sú vozidlá skupín D1 alebo D“. Je teda zjavné, že do českého práva nebolo prebraté zrušenie dolnej hranice ôsmich cestujúcich, ku ktorému mal normotvorca Únie v rámci vyššie uvedeného vývoja právnej úpravy v úmysle pristúpiť prijatím smernice 2006/126.

30 Existencia týchto rozdielov vo vymedzení vedie k tomu, že podľa českého práva môžu držitelia vodičského preukazu skupiny C1 viesť vozidlá patriace do skupiny D1, čo je v rozpore s cieľom smernice 2006/126.

31 Príklady, ktoré uviedla Komisia a ktoré sa týkajú minibusov s vysokým stupňom pohodlia, ako aj obrnených osobných vozidiel, ktoré zodpovedajú technickým špecifikáciám uvedeným v bode 27 tohto rozsudku, poukazujú na existenciu týchto rozdielov. Tieto vozidlá totiž napriek tomu, že podľa článku 4 ods. 4 písm. h) smernice 2006/126 patria do skupiny D1, podľa českej právnej úpravy, ktorou sa daná smernica preberá, spadajú do skupiny C1. Okrem toho na základe výrazu „iné…, ako sú vozidlá skupín D1 alebo D“, ktorým uvedená smernica vymedzuje skupiny C/C1 a D/D1, pokiaľ tieto vozidlá patria do skupiny D1, nemôžu podľa práva Únie v žiadnom prípade spadať do skupiny C1.

32 Skupina vodičských preukazov, ktorá je v Českej republike vyžadovaná pre určitý druh vozidiel, je odlišná od skupiny vodičských preukazov, ktorými musia disponovať vodiči tých istých vozidiel v iných členských štátoch. Táto situácia je v rozpore s hlavnými cieľmi smernice 2006/126.

33 Tvrdenia, ktoré uvádza Česká republika, nemôžu spochybniť toto konštatovanie a existujúce nesplnenie povinnosti, ktoré z neho vyplýva.

34 Po prvé tento členský štát tvrdí, že právo Únie nevyžaduje, aby členské štáty doslovne prebrali definície uvedené v smernici 2006/126, pokiaľ je dosiahnutý cieľ sledovaný ustanoveniami tejto smernice.

35 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že podľa ustálenej judikatúry si prebratie smernice do vnútroštátneho práva nevyhnutne nevyžaduje formálne a doslovné prebratie jej ustanovení do výslovnej a špecifickej právnej normy, ale môže sa obmedziť na všeobecný právny kontext, pokiaľ tento kontext skutočne zabezpečí plné uplatnenie smernice dostatočne jasným a presným spôsobom (rozsudok z 30. júna 2016, Komisia/Poľsko, C-648/13, EU:C:2016:490, bod 73 a citovaná judikatúra).

36 Ako však vyplýva z bodov 29 až 32 tohto rozsudku, vnútroštátne ustanovenia, ktoré uvádza Česká republika, neumožňujú dosiahnuť cieľ sledovaný článkom 4 ods. 1 a článkom 4 ods. 4 písm. d), f) a h) smernice 2006/126. Za týchto podmienok tvrdenie, podľa ktorého nie je nevyhnutné doslovné prebratie daných ustanovení, v prejednávanej veci nemôže uspieť.

37 Po druhé Česká republika tvrdí, že pristúpila k vymedzeniu skupín vozidiel C1, C a D1 na vnútroštátnej úrovni, ktoré je presné, zrozumiteľné a v praxi nemôže vyvolávať žiadne spory. Vychádzajúc zo zásady, že žiadne vozidlo nesmie patriť do viacerých skupín, sa tento členský štát domnieva, že daný cieľ možno dosiahnuť dvomi spôsobmi, a to buď stanovením definície skupiny negatívnym spôsobom voči iným skupinám, ako je to v smernici 2006/126, alebo individuálnym vymedzením skupín tak, že sa neprekrývajú, k čomu sa priklonil aj český zákonodarca tým, že stanovil dolnú hranicu pre množstvo cestujúcich, ktoré môžu prepravovať vozidlá patriace do skupiny D1.

38 V tejto súvislosti stačí uviesť, ako to pripúšťa aj samotná Česká republika, že s cieľom pristúpiť k uvedenému vymedzeniu stanovila vo vnútroštátnej definícii skupiny D1 podmienku, ktorá sa však neuvádza v článku 4 ods. 4 písm. h) smernice 2006/126, v ktorom právo Únie definuje túto skupinu. Ako bolo konštatované v bodoch 29 až 32 tohto rozsudku, existencia tejto dodatočnej podmienky vedie k tomu, že pokiaľ ide o stanovenie skupiny, do ktorej patrí vozidlo, a v dôsledku toho určuje aj to, aký druh vodičského preukazu sa vyžaduje pre dané vozidlo, sa daná smernica v Českej republike uplatňuje inak ako v ostatných členských štátoch.

39 Preto zvolený spôsob vymedzenia, ktorý vedie k týmto odlišnostiam v porovnaní s tým, čo vyžaduje právo Únie, nemôže v žiadnom prípade prispievať k úplnému a správnemu prebratiu smernice 2006/126.

40 Po tretie Česká republika tvrdí, že vozidlá patriace do skupiny D1 predstavujú podskupinu skupiny vozidiel D, ako vyplýva aj z označenia tejto skupiny D1 a z legislatívneho vývoja vymedzenia skupín vozidiel na úrovni Únie. Podľa nej ide o „zjednodušenú“ verziu skupiny D, a teda vozidlá patriace do skupiny D1 predstavujú určitú časť vozidiel patriacich do skupiny D a na ich vedenie vzhľadom na ich vlastnosti stačí byť držiteľom zjednodušenej verzie vodičského preukazu skupiny D. Keďže v definícii skupiny D sa uvádza minimálny počet osôb, ktoré možno prepravovať, tento musí byť prebratý do skupiny D1.

41 V tejto súvislosti stačí podotknúť, že hoci článkom 3 ods. 2 smernice 91/439 bola zriadená kategória D1 ako podskupina kategórie D, o čom svedčí formulácia, že „v rámci kategórií A, B, B + E, C, C + E, D a D + E môžu byť vydané špecifické vodičské preukazy v nasledovných kategóriách“, táto formulácia však nie je obsiahnutá v definícii skupín vodičských preukazov uvedenej v článku 4 ods. 4 smernice 2006/126. Skutočnosť, že skupina D1 zahŕňa aj vozidlá, ktoré nepatria do skupiny D, ako aj dôsledky, ktoré z toho vyplývajú pre kategorizáciu vodičských preukazov, teda zodpovedá voľbe normotvorcu Únie, ktorú v rámci tohto konania o nesplnenie povinnosti nemožno spochybniť.

42 Po štvrté Česká republika tvrdí, že v prípade neexistencie dolnej hranice ôsmich cestujúcich, ktorú stanovuje české právo, by skupina vozidiel Dl, ktorá zahŕňa motorové vozidlá s maximálnou dĺžkou 8 metrov, ktorými možno prepravovať najviac šestnásť cestujúcich, by *de facto* zahŕňala skupiny C1 a C. Mohlo by sa tiež dospieť k záveru, že na vedenie nákladného auta s dĺžkou menej ako 8 metrov sa vyžaduje vodičský preukaz skupiny D1 a iba vtedy, keď jeho dĺžka presahuje 8 metrov, sa vyžaduje vodičský preukaz skupiny C1.

43 V tejto súvislosti treba konštatovať, že pokiaľ ide o skupiny C/C1 a D1, je definícia motorového vozidla, odhliadnuc od kritéria počtu cestujúcich, celkovej hmotnosti a dĺžky, zhodná pre uvedené skupiny, najmä vzhľadom na to, že tieto motorové vozidlá sú „projektované a konštruované na prepravu… cestujúcich“.

44 Z vymedzenia skupín C/C1 a D1 prostredníctvom výrazu „iné motorové vozidlá ako sú vozidlá skupiny D1 alebo D“ vyplýva, že pri určení skupiny vodičských preukazov sú príslušné úrady členských štátov povinné najskôr preskúmať uplatniteľnosť skupiny D1 a pokiaľ sa uplatní, mali by vydať vodičský preukaz pre túto skupinu.

45 Len na základe doslovného výkladu dotknutých ustanovení smernice 2006/126 pre motorové vozidlá, ktorých dĺžka nepresahuje 8 metrov, skupina D1 úplne zahŕňa skupiny C/C1.

46 V dôsledku toho definícia skupín C/C1 a D1 uvedená v článku 4 ods. 4 smernice 2006/126 zjavne neposkytuje primerané vymedzenie týchto skupín vozidiel.

47 Podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora však na účely výkladu určitého ustanovenia práva Únie treba zohľadniť nielen jeho znenie, ale aj jeho kontext a ciele sledované právnou úpravou, ktorej je súčasťou (rozsudok z 12. októbra 2017, Kamin und Grill Shop, C-289/16, EU:C:2017:758, bod 22 a citovaná judikatúra).

48 Na účely dosiahnutia správneho výkladu uvedených skupín je tak potrebné zohľadniť celkové znenie smernice 2006/126, vrátane jej príloh, ktoré preukazuje, že rozhodujúcu úlohu zohráva použitie motorových vozidiel.

49 Ako uvádza generálny advokát v bode 47 svojich návrhov, vzor vodičského preukazu stanovený v článku 1 ods. 1 smernice 2006/126 a znázornený v prílohe I tejto smernice prostredníctvom piktogramov jasne znázorňuje použitie vozidla jednotlivých skupín, najmä jeho určenie na prepravu tovaru alebo cestujúcich.

50 Rovnako ustanovenia prílohy II danej smernice citované v bodoch 7 a 8 tohto rozsudku preukazujú, že požiadavky týkajúce sa získania vodičského preukazu sa odlišujú podľa použitia dotknutého vozidla.

51 Z toho vyplýva, že nemožno pripustiť, aby nedodržanie vymedzenia skupín C/C1 a D/D1 viedlo k výsledku, ktorý by bol v rozpore s výsledkom uvedeným v smernici 2006/126, ktorým je bezpečnosť cestnej premávky. Ako uviedol generálny advokát v bode 56 svojich návrhov, bolo by to tak v prípade, ak by výhradnú prepravu osôb zabezpečovali vodiči oprávnení viesť vozidlá skupiny C alebo C1, od ktorých sa vyžadovalo, aby preukázali predovšetkým vedomosti, pokiaľ ide o preberanie, nakladanie, prepravu, dodanie tovaru a jeho vykladanie.

52 V oblasti vodičských preukazov, ktorých žiadosti o vydanie musia vnútroštátne orgány vybaviť vo veľkom množstve a v relatívne krátkej lehote, sa legislatívne riešenie, ktoré vyžaduje využitie kritérií, ktoré nie sú priamo uvedené v definíciách skupín vodičských preukazov, nezdá optimálne.

53 Členský štát však nie je oprávnený prijať na prebratie smernice 2006/126 vnútroštátnu právnu úpravu, ktorá by zaviedla podmienky neupravené v tejto smernici, alebo by zrušila podmienky stanovené v uvedenej smernici, čo by viedlo k tomu, že na úkor bezpečnosti cestnej premávky budú zmenené skupiny vozidiel definované smernicou 2006/126. Prípadné formálne nepresnosti tejto smernice by mohli viesť k reakcii zo strany normotvorcu Únie, ale nemôžu viesť Súdny dvor k tomu, aby zamietol žalobu o nesplnenie povinnosti, ktoré musí konštatovať.

54 Za týchto podmienok je nutné zamietnuť tvrdenia uvedené Českou republikou.

55 V dôsledku toho je potrebné konštatovať, že

– Česká republika si tým, že nezabezpečila, aby sa definícia skupín C1 a C vzťahovala len na iné motorové vozidlá, ako sú vozidlá skupiny D1 alebo D, nesplnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú z článku 4 ods. 1 a článku 4 ods. 4 písm. d) a f) smernice 2006/126, a

– Česká republika si tým, že obmedzila definíciu skupiny D1 na motorové vozidlá projektované a konštruované na prepravu viac ako ôsmich cestujúcich, nesplnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú z článku 4 ods. 1 a článku 4 ods. 4 písm. h) tejto smernice.

O trovách

56 Podľa článku 138 ods. 1 Rokovacieho poriadku Súdneho dvora účastník konania, ktorý vo veci nemal úspech, je povinný nahradiť trovy konania, ak to bolo v tomto zmysle navrhnuté. Keďže Komisia navrhla zaviazať Českú republiku na náhradu trov konania a bolo konštatované nesplnenie povinnosti z jej strany, je opodstatnené zaviazať ju na náhradu trov konania.

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

1. **Česká republika si tým, že nezabezpečila, aby sa definícia skupín C1 a C vzťahovala len na iné motorové vozidlá, ako sú vozidlá skupiny D1 alebo D, nesplnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú z článku 4 ods. 1 a článku 4 ods. 4 písm. d) a f) smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES z 20. decembra 2006 o vodičských preukazoch.**

2. **Česká republika si tým, že obmedzila definíciu skupiny D1 na motorové vozidlá projektované a konštruované na prepravu viac ako ôsmich cestujúcich, nesplnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú z článku 4 ods. 1 a článku 4 ods. 4 písm. h) tejto smernice.**

3. **Česká republika je povinná nahradiť trovy konania.**

Podpisy