Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (pátého senátu)

20. března 2014*

„Nesplnění povinnosti státem — Registrace motorových vozidel — Články 34 SFEU a 36 SFEU — Směrnice 70/311/EHS — Směrnice 2007/46/ES — Pravostranný provoz v členském státě — Povinnost přemístit pro účely registrace osobních automobilů mechanismus řízení umístěný vpravo na levou stranu vozidla“

Ve věci C-639/11,

jejímž předmětem je žaloba pro nesplnění povinnosti na základě článku 258 SFEU, podaná dne 13. prosince 2011,

Evropská komise, zastoupená G. Wilmsem a G. Zavvosem, jakož i K. Herrmann, jako zmocněnci, s adresou pro účely doručování v Lucemburku,

žalobkyně,

proti

Polské republice, zastoupené B. Majczynou a M. Szpunarem, jako zmocněnci,

žalované,

podporované:

Litevskou republikou, zastoupenou D. Kriaučiūnasem a R. Krasuckaitė, jako zmocněnci,

vedlejší účastnicí,

SOUDNÍ DVŮR (pátý senát),

ve složení T. von Danwitz, předseda senátu, E. Juhász (zpravodaj), A. Rosas, D. Šváby a C. Vajda, soudci,

generální advokát: N. Jääskinen,

vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 7. listopadu 2013,

vydává tento

* Jednací jazyk: polština.

Rozsudek

1 Svou žalobou se Evropská komise domáhá, aby Soudní dvůr určil, že Polská republika tím, že registraci nových osobních automobilů, jejichž mechanismus řízení se nachází vpravo, nebo osobních automobilů s takovýmto umístěním mechanismu řízení dříve zaregistrovaných v jiných členských státech, na svém území podmiňuje přemístěním volantu doleva, nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají z článku 2a směrnice Rady ze dne 8. června 1970 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se mechanismu řízení motorových vozidel a jejich přípojných vozidel (Úř. věst. L 133, s. 10; Zvl. vyd. 13/01 s. 90), z čl. 4 odst. 3 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice) (Úř. věst. L 263, s. 1), jakož i z článku 34 SFEU.

Právní rámec

Unijní právo

2 V bodech 2, 3 a 14 odůvodnění směrnice 2007/46 se uvádí:

„(2) Systémy schvalování členských států je vhodné za účelem vytvoření a fungování vnitřního trhu Společenství nahradit postupem schvalování Společenství vycházejícím ze zásady plné harmonizace.

(3) Technické požadavky použitelné na systémy, konstrukční části, samostatné technické celky a vozidla je třeba harmonizovat a specifikovat v regulačních aktech. Tyto regulační akty by měly mít především za cíl zajistit vysokou míru bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, ochrany zdraví, ochrany životního prostředí, energetické účinnosti a ochrany proti neoprávněnému použití.

[...]

(14) Hlavním cílem právních předpisů o schvalování vozidel je zajistit, aby nová vozidla, konstrukční části a samostatné technické celky uvedené na trh poskytovaly vysokou míru bezpečnosti a ochrany životního prostředí. Dosažení tohoto cíle by nemělo být ztěžováno montáží určitých částí nebo zařízení po uvedení vozidla na trh nebo po uvedení do provozu. Proto by měla být přijata odpovídající opatření k zajištění toho, aby části nebo zařízení, jež je možné montovat do vozidel a jež mohou významně ohrozit fungování systémů s významem pro bezpečnost nebo ochranu životního prostředí, podléhaly před tím, než jsou nabízeny k prodeji, kontrole ze strany schvalovacího orgánu. Tato opatření by měla zahrnovat technické požadavky, jež tyto části a zařízení musí splnit.“

3 Článek 1 směrnice 2007/46, nadepsaný „Předmět“, stanoví:

„Tato směrnice stanoví harmonizovaný rámec zahrnující správní ustanovení a obecné technické požadavky pro schvalování všech nových vozidel v její oblasti působnosti a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla, za účelem usnadnění jejich registrace, prodeje a uvádění do provozu ve Společenství.

Tato směrnice rovněž stanoví ustanovení o prodeji částí a zařízení určených pro vozidla schválená v souladu s touto směrnicí a jejich uvádění do provozu.

Zvláštní technické požadavky na konstrukci a fungování vozidel se stanoví za použití této směrnice v regulačních aktech, jejichž vyčerpávající seznam je uveden v příloze IV.“

4 Článek 4 uvedené směrnice, nadepsaný „Povinnosti členských států“, v odstavci 3 stanoví:

„Členské státy provedou registraci nebo povolí prodej nebo uvedení do provozu pouze těch vozidel, konstrukčních částí a samostatných technických celků, jež splňují požadavky této směrnice.

Členské státy nesmějí zakázat, omezit ani bránit registraci, prodeji, uvedení do provozu ani jízdě na silnici vozidel, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků z důvodů týkajících se konstrukčních a funkčních hledisek, na něž se vztahuje tato směrnice, pokud splňují její požadavky.“

5 Článek 9 téže směrnice, nadepsaný „Zvláštní ustanovení týkající se vozidel“, v odst. 1 písm. a) stanoví:

„Členské státy udělí ES schválení pro

a) typ vozidla, který odpovídá údajům v dokumentaci výrobce a splňuje technické požadavky stanovené v příslušných regulačních aktech uvedených v příloze IV“.

6 Tato příloha IV, část I zmíněné směrnice obsahuje seznam tzv. „zvláštních směrnic“ stanovících technické požadavky k ES schválení typu vozidla.

7 Článek 18 odst. 1 směrnice 2007/46, nadepsaný „Prohlášení o shodě“, v odstavci 1 prvním pododstavci uvádí:

„Výrobce jako držitel ES schválení typu vozidla vydává prohlášení o shodě, jímž musí být opatřeno každé vozidlo, ať úplné, neúplné nebo dokončené, jež bylo vyrobeno ve shodě se schváleným typem vozidla.

8 Článek 26 odst. 1 této směrnice, nadepsaný „Registrace, prodej a uvedení vozidel do provozu“, v odst. 1 prvním pododstavci stanoví:

„Aniž jsou dotčeny články 29 a 30, zaregistrují členské státy vozidla a povolí jejich prodej nebo uvedení do provozu pouze tehdy, jsou-li opatřena platným prohlášením o shodě vydaným v souladu s článkem 18.“

9 Příloha I téže směrnice nese nadpis „Úplný soupis informací k ES schválení typu vozidla“. Bod 1 této přílohy, nadepsaný „Obecné konstrukční vlastnosti vozidla“, stanoví:

„[...]

1.8. Řízení: levostranné/pravostranné ([1])

1.8.1.
Vozidlo je vybaveno zařízením pro pravostranný/levostranný ([1]) provoz.

[...]“

Ve vysvětlivkách k této příloze 10 se uvádí:

„([1]) Nehodící se škrtněte (pokud vyhovuje více položek, mohou nastat případy, kdy není třeba škrtat nic).“

10 Příloha III zmíněné směrnice nese nadpis „Informační dokument k ES schválení typu vozidla“. Bod 1 této přílohy nadepsaný „Obecné konstrukční vlastnosti vozidla“ stanoví:

„[...]

1.8. Řízení: levostranné/pravostranné ([1])

1.8.1.
Vozidlo je vybaveno zařízením pro pravostranný/levostranný ([1]) provoz.

[...]“

Znění vysvětlivek týkajících se číslovaného odkazu ([1]) bodu 1 této přílohy III je stejné jako znění vysvětlivek týkajících se bodu 1 přílohy I, jež je citováno v bodě 9 tohoto rozsudku.

11 Příloha IX směrnice 2007/46 ve znění nařízení Komise (ES) č. 385/2009 ze dne 7. května 2009 (Úř. věst. L 118, p. 13), kterým se přizpůsobuje vědeckotechnickému pokroku, je nadepsána „Osvědčení ES o shodě“. Bod 0 této přílohy, nadepsaný „Cíle“, zní takto:

„Prohlášení o shodě je osvědčení, které výrobce vozidla vydává kupujícímu, aby ho ujistil, že vozidlo, které získal, splňovalo v době výroby platné právní předpisy Evropské unie.

Prohlášení o shodě rovněž slouží k tomu, aby příslušné orgány členských států mohly registrovat vozidla, aniž by musely po žadateli vyžadovat poskytnutí další technické dokumentace.

[...]“

12 Strana 1 tohoto prohlášení obsahuje následující poznámku:

„Níže podepsaný […] tímto osvědčuje, že vozidlo:

[...]

odpovídá ze všech hledisek typu popsanému ve schválení [...] a

může být trvale registrováno v členských státech, které mají pravostranný/levostranný provoz [...]“

13 Vysvětlivky k příloze IX směrnice 2007/46 v bodech b) a d) stanoví:

„b) Uveďte, zda je vozidlo vhodné pro užití buď pro pravostranný nebo levostranný provoz, nebo jak pro pravostranný, tak pro levostranný provoz.

[...]

d) Toto prohlášení neomezuje právo členských států vyžadovat technické úpravy s cílem umožnit registraci vozidla v jiném členském státě, než pro který bylo určeno, pokud je směr provozu na opačné straně vozovky.“

14 Směrnice 70/311 je jednou ze zvláštních směrnic uváděných v příloze IV směrnice 2007/46. Článek 2a směrnice 70/311, který byl do této směrnice vložen Aktem o podmínkách přistoupení Dánského království, Irska a Spojeného království Velké Británie a Severního Irska k Evropským společenstvím a o úpravách smluv (Úř. věst. 1972, L 73, s. 14), stanoví:

„Členské státy nesmějí odmítnout ani zakázat prodej, registraci, uvedení do provozu nebo užívání motorových vozidel z důvodů týkajících se mechanismu řízení, pokud splňují požadavky uvedené v příloze."

15 Příloha I této směrnice nese nadpis „Oblast působnosti, definice, žádost o ES schválení typu, udělení ES schválení typu, požadavky na konstrukci, požadavky na zkoušky, úpravy typu a změny schválení, shodnost výroby".

16 Bod 1.3 této přílohy má následující znění:

„Pro účely této směrnice se

[...]

mechanismem řízení rozumí celek zařízení, jehož účelem je určit směr pohybu vozidla.

Mechanismus řízení sestává z těchto částí:

— ovládací orgán řízení,

— převod řízení,

— řízená kola,

— a přívod energie, pokud je jím mechanismus vybaven".

17 Bod 4.1.1 zmíněné přílohy stanoví:

„Mechanismus řízení musí zajišťovat snadné a bezpečné ovládání vozidla až do jeho nejvyšší konstrukční rychlosti [...]"

18 Dodatek 1 přílohy I směrnice 70/311 nese nadpis „Informační dokument č. […] podle přílohy I směrnice Rady 70/156/EHS pro ES schválení typu vozidla z hlediska mechanismu řízení [...]". Bod 1 této přílohy, nadepsaný „Všeobecné konstrukční vlastnosti vozidla", zní takto:

„[...]

1.8. Řízení: levostranné/pravostranné [...].

[...]"

Polské právní předpisy

19 Podle článku 68 zákona ze dne 22. června 1997 o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších změn (Dz. U. z roku 2005, č. 108, částka 908), je výrobce nebo dovozce nového motorového vozidla povinen získat pro každý nový typ vozidla osvědčení o schválení typu vydané

ministrem dopravy, s výjimkou případů, kdy výrobce nebo dovozce získal osvědčení o typovém schválení vydané příslušným orgánem členského státu Evropské unie v souladu s postupem schvalování vozidel v Evropské unii.

20 Technická kontrola pro účely registrace vozidla a jeho uvedení do provozu spočívá v ověření, zda toto vozidlo odpovídá požadavkům vymezeným ve zmíněném zákoně i v nařízení ministra infrastruktury ze dne 31. prosince 2002 o technických podmínkách pro vozidla a rozsahu jejich nezbytného vybavení, ve znění pozdějších změn (Dz. U. z roku 2003, č. 32, položka 262).

21 Článek 9 druhý pododstavec zmíněného nařízení stanoví:

„Volant vozidla s více než třemi koly, jehož konstrukce umožňuje dosáhnout rychlosti převyšující 40 km/h, nesmí být umístěn na pravé straně vozidla.“

22 Rozsah a pravidla provádění technické kontroly byly stanoveny nařízením ministra infrastruktury ze dne 16. prosince 2003, ve znění pozdějších změn (Dz. U. z roku 2003, č. 227, částka 2250). Podle bodu 5.1 přílohy I tohoto nařízení představuje umístění volantu vpravo zásadní kritérium umožňující určit, že technický stav vozidla s více než třemi koly, jehož rychlost může převýšit 40 km/h, je neuspokojivý a nesplňuje technické podmínky. Totéž ustanovení je obsaženo v bodě 6.1 přílohy I nařízení ministra infrastruktury ze dne 18. září 2009 (Dz. U. z roku 2009, č. 155, částka 1232), kterým bylo ode dne 22. září 2009 nahrazeno a zrušeno zmíněné nařízení ze dne 16. prosince 2003.

Postup před zahájením soudního řízení

23 V průběhu roku 2008 obdržela Komise řadu stížností od osob, které si přály zaregistrovat v Polsku osobní automobily pocházející ze Spojeného království a z Irska. Jednalo se osoby polského původu, které vykonávaly výdělečnou činnost v těchto členských státech, kde zakoupily osobní automobil, který si hodlaly po svém návratu zaregistrovat v Polsku. Byly však na základě polské právní úpravy nuceny přemístit volant vozidla doleva, což představovalo velmi nákladnou změnu.

24 Komise měla za to, že se tento požadavek rovnal zákazu zaregistrovat v Polsku vozidla s volantem umístěným vpravo. Zastává názor, že pokud vozidlo vyhovuje technickým požadavkům vymezeným ve zvláštních směrnicích uvedených v příloze IV směrnice 2007/46, členský stát, na jehož území se jezdí vpravo, není oprávněn registraci tohoto vozidla odmítnout z toho důvodu, že se jeho volant nachází vpravo. Komise má za to, že takovéto odmítnutí představuje u nových vozidel porušení čl. 4 odst. 3 směrnice 2007/46 a článku 2a směrnice 70/311, který vnitrostátním orgánům ukládá povinnost zaregistrovat nové vozidlo nezávisle na tom, kde se nachází volant, pokud mechanismus řízení splňuje požadavky této naposled uvedené směrnice. U vozidel dříve zaregistrovaných v jiném členském státě představuje takovéto odmítnutí nesplnění povinností vyplývajících z článku 34 SFEU. Komise proto dne 9. října 2009 vyzvala Polskou republiku, aby toto neplnění povinností ukončila.

25 Dne 8. prosince 2009 Polská republika zpochybnila opodstatněnost výtek Komise, přičemž zejména uvedla, že jelikož body 1.8 a 1.8.1 příloh I a III směrnice 2007/46 rozlišují směry jízdy, je členskému státu umožněno, aby na svém území povolil registraci vozidla jen tehdy, je-li uzpůsobeno směru jízdy platnému v tomto státě. V každém případě odmítnutí registrace vozidel nesplňujících tuto podmínku nepředstavuje protiprávní omezení volného pohybu zboží, jelikož je ospravedlněno naléhavými důvody obecného zájmu spočívajícími v zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, jakož i ochraně života a zdraví lidí.

26 Jelikož Komise nebyla přesvědčena o opodstatněnosti této odpovědí, zaslala dne 1. října 2010 polské vládě odůvodněné stanovisko, na něž tato vláda odpověděla dne 30. listopadu 2010. Vzhledem k tomu, že Komisi tato odpověď neuspokojila, rozhodla se podat tuto žalobu.

27 Usnesením předsedy Soudního dvora ze dne 8. června 2012 bylo povoleno vedlejší účastenství Litevské republiky na podporu návrhových žádání Polské republiky.

K žalobě

28 Úvodem je třeba poukázat na to, že Komise v žalobě rozlišuje mezi novými osobními automobily, u nichž by mělo být sporné vnitrostátní opatření posuzováno s ohledem na směrnice 2007/46 a 70/311, a automobily, které již byly zaregistrovány v jiném členském státě, u nichž by mělo být posouzení provedeno na základě článku 34 SFEU. Soudní dvůr se při přezkumu přidrží tohoto rozlišení.

K uplatnění směrnic 2007/46 a 70/311 na nové osobní automobily

Argumentace účastníků řízení

29 Komise v podstatě tvrdí, že směrnice 70/311 a 2007/46, jakož i zvláštní směrnice uvedené v příloze IV směrnice 2007/46, vyčerpávajícím způsobem upravují technické požadavky, jimž musí vyhovět nové osobní automobily, a členským státům neponechávají v této oblasti žádnou posuzovací pravomoc. Tyto technické požadavky se vztahují na mechanismus řízení vozidla, takže povinnost stanovená vnitrostátními právními předpisy změnit umístění tohoto mechanismu představuje požadavek technické povahy, k jehož stanovení nejsou členské státy oprávněny. Komise dodává, že úkolem technických požadavků stanovených těmito směrnicemi je zajistit vysokou míru bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

30 Podle Komise ze znění článku 2a směrnice 70/311 a čl. 4 odst. 3 směrnice 2007/46 vyplývá, že strana, na níž se nachází místo řidiče vozidla, nepředstavuje technický požadavek ve smyslu směrnic o schvalování nových vozidel, spojený s uzpůsobením vozidla pro řízení vlevo nebo vpravo. Odkaz v několika ustanoveních směrnic 2007/46 a 70/311 na „řízení levostranné/pravostranné“ znamená pouze to, že konstrukce vozidla vyhovuje, co se týče jeho mechanismu řízení, technickým požadavkům stanoveným v těchto směrnicích pro směr jízdy a neudává, že v případě pravostranného provozu se mechanismus řízení musí nacházet vlevo.

31 Polská vláda, podporovaná litevskou vládou, uvádí, že zákaz registrace vozidel vybavených mechanismem řízení umístěným vpravo nesouvisí s důvody, které se týkají fungování nebo souladu mechanismu řízení s technickými požadavky směrnic 2007/46 a 70/311, ale s možností bezpečného řízení takovýchto vozidel na silnicích s pravostranným provozem. Tyto směrnice stanoví pouze požadavky týkající se výroby, montáže a schvalování vozidel a nezabývají se umístěním volantu, neboť tento aspekt není spojen s technickým požadavkem, ale s bezpečností silničního provozu. Předmětem technických požadavků je rovněž bezpečnost silničního provozu, ale nepředstavují jediné opatření umožňující zajistit tuto bezpečnost. Dotyčné vnitrostátní opatření tudíž nespadá do oblasti působnosti těchto směrnic a musí být posuzováno z hlediska článků 34 SFEU a 36 SFEU, ať už se jedná o nová či ojetá vozidla.

32 Podle polské vlády body 1.8 a 1.8.1 příloh I a III směrnice 2007/46, jakož i dodatek 1 bod 1.8 přílohy I směrnice 70/311 rozlišují mezi vozidly podle toho, zda jsou určena pro pravostranný nebo levostranný provoz. Žádné z ustanovení těchto směrnic neumožňuje tvrdit, že je členský stát povinen provést registraci vozidla bez možnosti zohlednit směr jízdy zavedený v tomto státě. Kromě toho vysvětlivky v bodě d) přílohy IX směrnice 2007/46 umožňují členskému státu s pravostranným provozem vyžadovat, aby byl před registrací vozidla volant přemístěn vlevo.

Závěry Soudního dvora

33 Z porovnání těchto argumentů vyplývá, že se strany rozcházejí především v otázce, zda lokalizace místa řidiče vozidla spadá do harmonizovaného rámce vytvořeného směrnicemi 2007/46 a 70/311, anebo do této harmonizace nespadá, takže je členským státům umožněno pro účely registrace nového vozidla na jejich území uložit z důvodů bezpečnosti přesunutí místa řidiče tohoto vozidla na stranu protilehlou straně vozovky ve směru provozu.

34 V tomto ohledu je třeba uvést, že směrnice 2007/46, tzv. „rámcová směrnice“, zavedla, jak vyplývá z jejího článku 1 ve spojení s body 2, 3 a 14 odůvodnění, jednotný postup schvalování nových vozidel vycházející ze zásady plné harmonizace jejich technických vlastností, kdežto konkrétní technické požadavky týkající se konstrukce a fungování vozidla byly stanoveny zvláštními směrnicemi, jež jsou uvedeny v příloze IV této směrnice.

35 Z výše uvedených ustanovení vyplývá, že harmonizovaný rámec má za cíl vytvoření a fungování vnitřního trhu, přičemž vysoká úroveň bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích má být zaručena plnou harmonizací technických požadavků týkajících se zejména konstrukce vozidel.

36 Článek 4 odst. 3 směrnice 2007/46 stanoví, že členské státy nesmějí žádným způsobem bránit mj. registraci vozidel z důvodů týkajících se zejména konstrukčních hledisek, na něž se vztahuje tato směrnice, pokud splňují její požadavky.

37 Mechanismus řízení a s tím spojená lokalizace místa řidiče vozidla, jež tvoří součást tohoto mechanismu, představují základní prvky konstrukce vozidla.

38 Třebaže směrnice 2007/46 a 70/311 neurčují lokalizaci místa řidiče vozidla, například ustanovením, že se musí vždy nacházet na straně vozidla protilehlé straně vozovky ve směru provozu, ještě z toho nevyplývá, že tento prvek nespadá do jejich oblasti působnosti. Je třeba mít za to, že zákonodárce Unie poskytl v tomto ohledu výrobcům automobilů svobodu, jež nemůže být potlačována ani omezována vnitrostátními právními předpisy.

39 Mechanismy řízení vozidel jsou konkrétně předmětem směrnice 70/311, jejíž článek 2a vyžaduje, aby členské státy zejména nezakazovaly registraci vozidla „z důvodů týkajících se mechanismu řízení“, pokud splňuje požadavky stanovené v této směrnici.

40 Zákaz odmítnutí registrace obsažený v článku 2a je kategorický a obecný, a formulace „z důvodů týkajících se mechanismu řízení“ je po obsahové stránce jasná, protože výraz „mechanismus řízení“ zahrnuje též stranu řidiče, tzn. umístění volantu vozidel, jež tvoří nedílnou součást tohoto mechanismu řízení.

41 Článek 2a byl však do směrnice 70/311 vložen Aktem o podmínkách přistoupení Irska a Spojeného království Velké Británie a Severního Irska k Evropským společenstvím, což byly tehdy jediné členské státy s levostranným provozem, aniž byl doplněn seznam požadavků obsažený v příloze I této směrnice.

42 V tomto kontextu nelze rozumně předpokládat, že by si zákonodárce Unie neuvědomoval skutečnost, že přistoupení členských států, na jejichž území se jezdí vlevo, přičemž v jednom z těchto států se vyrábějí automobily, v nichž se strana řidiče v zásadě nachází vpravo, by mohlo v režimu vnitřního trhu implikujícího právo volného pohybu ovlivnit řidičské zvyklosti, popř. nést s sebou i určité riziko související se silničním provozem. Naopak je třeba dospět k závěru, že zákonodárce toto případné riziko zohlednil a rozhodl se pro přijetí článku 2a směrnice 70/311.

43 Z těchto úvah vyplývá, že odkaz určitých ustanovení směrnic 2007/46 a 70/311 na „směr jízdy [...] vpravo/vlevo“, který musí být uveden v informačním dokumentu pro účely registrace vozidla, jakož i údaj, který musí být obsažen v osvědčení o shodě, podle něhož je vozidlo „uzpůsobeno“ k jízdě vpravo nebo vlevo, se nemůže týkat základních prvků konstrukce vozidla, jako je například umístění volantu, nýbrž pouze jiných prvků, jako je instalace osvětlovacích zařízení a stěračů nebo zařízení vozidel pro nepřímý výhled.

44 Týž závěr se uplatní i u bodu d) vysvětlivek k příloze IX směrnice 2007/46, podle něhož – zvolí-li kupující takovéto vozidlo – prohlášení výrobce v osvědčení o shodě neomezuje právo členských států vyžadovat za účelem jeho registrace „technické úpravy“.

45 Jak totiž uvedl generální advokát v bodě 48 svého stanoviska, úpravy, jež lze vyžadovat, se nemohou týkat přesunutí místa řidiče vozidla, což by znamenalo podstatný zásah do konstrukce vozidla, jenž by byl v rozporu se zněním a cílem směrnice 70/311, ale pouze méně významných zásahů, například těch, které jsou zmíněny v bodě 43 tohoto rozsudku.

46 Kromě toho nelze přijmout argument, podle něhož se zákaz odmítnout registraci obsažený v článku 2a směrnice 70/311 týká pouze požadavků technické povahy, a nikoli požadavků souvisejících se zajišťováním bezpečnosti silničního provozu. Zaprvé, jak správně uvádí Komise, technické požadavky definované směrnicemi o registraci nových vozidel mají za úkol zajistit vysokou úroveň bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, takže rozsah zákazu podle článku 2a směrnice 70/311 nelze omezit z jiných důvodů než těch, jež jsou spojeny s bezpečností provozu na pozemních komunikacích. Zadruhé by výklad navrhovaný polskou a litevskou vládou zbavil článek 2a užitečného účinku, jelikož by umožňoval bránit registraci nových vozidel splňujících technické požadavky z důvodů spojených s bezpečností silničního provozu, jež je zajišťována právě těmito technickými požadavky.

47 Je proto třeba přijmout závěr, že lokalizace místa řidiče, jež tvoří nedílnou součást mechanismu řízení vozidla, spadá do harmonizace zavedené směrnicemi 2007/46 a 70/311, takže členské státy nemohou z důvodů bezpečnosti pro účely registrace nového vozidla na jejich území požadovat přesunutí místa řidiče na stranu vozidla protilehlou k okraji vozovky ve směru provozu.

K použití článku 34 SFEU pro osobní automobily, které již byly zaregistrovány v jiném členském státě

Argumentace účastníků řízení

48 Komise uvádí, že registrace vozidel, která již byla zaregistrována v jiném členském státě, nepodléhá sekundárním právním přepisům Unie, ale pravidlům primárního práva, jimiž se řídí volný pohyb zboží. Má za to, že sporná vnitrostátní úprava, přestože se uplatní bez rozdílu na všechna vozidla, představuje opatření s účinkem rovnocenným množstevním omezením dovozu, neboť jejím předmětem nebo účinkem je méně příznivé zacházení se zbožím pocházejícím z jiných členských států.

49 Komise tvrdí, že dotyčné právní přepisy nejsou vhodné k dosažení sledovaného cíle bezpečnosti silničního provozu, a to vzhledem k ostatním relevantním činitelům ovlivňujícím tuto bezpečnost. Podle Komise není úroveň bezpečnosti silničního provozu závislá na tom, na které straně vozidla se nachází mechanismus řízení, ale je spojena s chováním a zkušenostmi řidičů, jakož i se stavem silnic i vozidel. V každém případě polská vláda nebyla, v rozporu se svou povinností, schopna prokázat, že registrace vozidel, jejichž mechanismus řízení je umístěn vpravo, vede ke zvýšení počtu dopravních nehod a ke snížení úrovně bezpečnosti provozu na polských pozemních komunikacích. Konečně je dotyčné opatření nepřiměřené, neboť sledovanému cíli by mohla dobře posloužit jiná, méně omezující opatření, jako např. montáž dalších zpětných zrcátek nebo nastavení světlometů a stěračů.

50 Polská vláda má za to, že sporná právní úprava nevede k méně příznivému zacházení a nepřímé diskriminaci vozidel pocházejících z jiných členských států, neboť i v Polsku se vyrábějí vozidla, v nichž se místo řidiče nachází vpravo. V každém případě je tato právní úprava odůvodněná z hlediska bezpečnosti silničního provozu, jež je judikaturou Soudního dvora považována za naléhavý požadavek obecného zájmu sloužící ochraně života a zdraví účastníků silničního provozu.

51 Podle názoru polské vlády je dotyčná právní úprava z tohoto úhlu pohledu vhodná k dosažení sledovaného cíle vzhledem ke skutečnosti, že v případě pravostranného provozu má řidič vozidla vybaveného volantem vpravo výrazně zúžený výhled oproti řidiči, jehož vozidlo je vybaveno volantem vlevo, což Komise nezpochybňuje. To podle polské vlády představuje ohrožení bezpečnosti silničního provozu, jehož úroveň ochrany je ponechána na volné úvaze členských států. Dotyčné opatření je navíc přiměřené. Alternativní opatření navrhovaná Komisí jsou buďto zcela nepřiměřená, ne-li nebezpečná, anebo nezaručují stejnou úroveň ochrany.

Závěry Soudního dvora

52 Ve světle ustálené judikatury Soudního dvora představuje sporná právní úprava opatření s účinkem rovnocenným množstevním omezením dovozu zakázané článkem 34 SFEU, pokud je jeho účinkem bránit v přístupu na polský trh vozidlům, která jsou legálně vyráběna a registrována v jiných členských státech než v Polské republice a v nichž se místo řidiče nachází vpravo (co se týče počátků této judikatury viz rozsudky ze dne 11. července 1974, Dassonville, 8/74, Recueil, s. 837, bod 5, ze dne 20. února 1979, Rewe-Zentral, nazývaný „Cassis de Dijon“, 120/78, Recueil, s. 649, bod 14, jakož i nověji ze dne 10. února 2009, Komise v. Itálie, C-110/05, Sb. rozh. s. I-519, bod 58).

53 V souladu s touž judikaturou může být takováto právní úprava odůvodněna naléhavými důvody obecného zájmu, je-li způsobilá zaručit uskutečnění sledovaného cíle a nepřekračuje meze toho, co je pro dosažení tohoto cíle nezbytné (výše uvedený rozsudek Komise v. Itálie, bod 59 a citovaná judikatura).

54 Polská vláda se k odůvodnění dotyčné právní úpravy dovolává nutnosti zajištění bezpečnosti silničního provozu, která podle judikatury nepochybně představuje naléhavý důvod obecného zájmu, který může odůvodňovat překážku volného pohybu zboží (výše uvedený rozsudek Komise v. Itálie, bod 60 a citovaná judikatura).

55 Je třeba připomenout, že v souladu s taktéž ustálenou judikaturou při neexistenci plné harmonizace na úrovni Evropské unie, jako v případě registrace vozidel v jednom členském státě, která již byly zaregistrována v jiném členském státě, členským státům přísluší rozhodnout, na jaké úrovni zamýšlí zajistit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích na svém území, a přitom zohlednit požadavky volného pohybu zboží v Unii. V tomto ohledu musí příslušné vnitrostátní orgány prokázat, že jejich právní úprava je způsobilá zaručit uskutečnění sledovaného cíle a nepřekračuje meze toho, co je nezbytné k jeho dosažení (v tomto smyslu viz výše uvedený rozsudek Komise v. Itálie, body 61 a 62, jakož i citovaná judikatura).

56 Co se zaprvé týče vhodnosti dotyčné právní úpravy, polská vláda uvádí, že umístění volantu vozidla na stejné straně, jako je směr provozu, omezuje zorné pole řidiče, výrazně ztěžuje předjíždění a manévrování s vozidlem, zvláště na dvouproudých silnicích s obousměrným provozem, které tvoří většinu polské silniční sítě, a zvyšuje tak riziko nehod.

57 V tomto ohledu je třeba uvést, že vnitrostátní právní předpisy, které zakazují na území určitého členského státu registraci vozidla, jehož mechanismus řízení je umístěn na stejné straně, jako je směr provozu, jsou s to snížit počet takovýchto vozidel provozovaných v tomto členském státě, a tedy i riziko spojené s tímto provozem. Co se týče takovéhoto rizika, odpovídá tomu, co učí běžná zkušenost, podle níž má umístění volantu přímý vztah k zornému poli řidiče, což je ostatně

potvrzováno ustálenou praxí výrobců a prodejců motorových vozidel, jež v zásadě spočívá v tom, že v každé zemi nabízejí ke koupi vozidla, jejichž volant je umístěn na straně protilehlé k okraji vozovky ve směru provozu.

58 Co se zadruhé týče otázky, zda dotyčná úprava nepřekračuje meze toho, co je nezbytné pro dosažení sledovaného cíle, polská vláda uvádí, že žádné jiné opatření ani jiný náhradní technický prostředek nezaručuje stejnou úroveň ochrany jako dotyčné opatření, co se týče dopravních rizik, jež s sebou přináší umístění volantu vpravo.

59 V tomto ohledu je třeba především uvést, že riziko, které s sebou přináší provoz vozidel, jejichž volant je umístěn vpravo, na území Polska, je stejné, jsou-li tato vozidla nová, nebo byla-li již zaregistrována v jiném členském státě. Ohledně nových vozidel však bylo v bodě 42 tohoto rozsudku uvedeno, že zákonodárce zohlednil toto možné riziko při přijímání článku 2a směrnice 70/311.

60 Dále je třeba uvést, že dotyčná právní úprava stanoví výjimky, co se týče používání vozidel vybavených volantem umístěným vpravo osobami, které bydlí v jiných členských státech, například turistů, a které do Polska přijíždějí na omezenou dobu, což ukazuje, že tato úprava toleruje riziko spojené s takovýmto provozem. Riziko v oblasti bezpečnosti silničního provozu je však v tomto případě stejné tím spíše, že proud návštěvníků přijíždějících na polské území neustává, a toto riziko nemůže být považováno za nižší jen proto, že návštěvníci přijíždějící do Polska s takovýmto vozidlem na omezenou dobu řídí opatrněji než řidiči, jejichž vozidlo je registrováno v tomto členském státě.

61 Navíc podle informací, jež má Soudní dvůr k dispozici, právní předpisy 22 členských států, tzn. jejich velké většiny, buďto výslovně povolují registraci vozidel, v nichž se místo řidiče nachází na straně směru provozu, nebo ji tolerují, ačkoli stav silniční sítě je v některých z těchto členských států podobný stavu silnic v Polské republice (obdobně viz rozsudek ze dne 28. ledna 2010, Komise v. Francie, C-333/08, Sb. rozh. s. I-757, bod 105).

62 Navíc je třeba konstatovat, že statistické údaje uváděné polskou vládou dostatečně nedokládají vztah mezi uváděným počtem nehod a podílem vozidel, v nichž se místo řidiče nachází vpravo.

63 Konečně je třeba zdůraznit, že existují prostředky a opatření, jež volný pohyb zboží ovlivňují méně než dotyčné opatření, a zároveň jsou schopny výrazně snížit riziko, jež může být spojeno s provozem vozidel, jejichž volant je umístěn na straně vozovky ve směru provozu. Zvláště je třeba zdůraznit, že členské státy mají v tomto ohledu posuzovací pravomoc, co se týče zavádění opatření, včetně těch, jež navrhuje Komise, která by byla schopna v souladu se stavem techniky zajistit řidiči vozidla, jehož volant je umístěn na straně vozovky ve směru provozu, dostatečný výhled dozadu i dopředu.

64 Proto se na rozdíl od situace, která byla základem výše uvedeného rozsudku Komise v. Itálie, ve světle předcházejících úvah nejeví, že by dotyčné opatření mohlo být považováno za nezbytné pro dosažení sledovaného cíle. Vzhledem k tomu není dotyčné opatření slučitelné se zásadou proporcionality.

65 Je tedy třeba určit, že Polská republika nesplnila povinnosti ve smyslu žaloby podané Komisí.

K nákladům řízení

66 Podle čl. 138 odst. 1 jednacího řádu Soudního dvora se účastníku řízení, který neměl úspěch ve věci, uloží náhrada nákladů řízení, pokud to účastník řízení, který měl ve věci úspěch, požadoval. Vzhledem k tomu, že Komise požadovala náhradu nákladů řízení a Polská republika neměla ve věci úspěch, je důvodné uložit posledně uvedené náhradu nákladů řízení. Podle čl. 140 odst. 1 téhož jednacího řádu, který stanoví, že členské státy, které vstoupily do řízení jako vedlejší účastníci, nesou vlastní náklady řízení, je třeba rozhodnout, že Litevská republika ponese vlastní náklady řízení.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (pátý senát) rozhodl takto:

1) **Polská republika tím, že registraci nových osobních automobilů, jejichž mechanismus řízení se nachází vpravo, nebo osobních automobilů s takovýmto umístěním mechanismu řízení dříve zaregistrovaných v jiných členských státech, na svém území podmiňuje přemístěním volantu doleva, nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají z článku 2a směrnice Rady 70/311/EHS ze dne 8. června 1970 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se mechanismu řízení motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, z čl. 4 odst. 3 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice), jakož i z článku 34 SFEU.**

2) **Polské republice se ukládá náhrada nákladů řízení.**

3) **Litevská republika ponese vlastní náklady řízení.**

Podpisy