Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (piata komora)

z 20. marca 2014*

„Nesplnenie povinnosti členským štátom — Prihlásenie motorových vozidiel do evidencie — Články 34 ZFEÚ a 36 ZFEÚ — Smernica 70/311/EHS — Smernica 2007/46/ES — Premávka v členskom štáte na pravej strane — Povinnosť pred prihlásením do evidencie premiestniť na ľavú stranu mechanizmus riadenia osobných motorových vozidiel, ktorý sa nachádza na pravej strane“

Vo veci C-639/11,

ktorej predmetom je žaloba o nesplnenie povinnosti podľa článku 258 ZFEÚ, podaná 13. decembra 2011,

Európska komisia, v zastúpení: G. Wilms, G. Zavvos a K. Herrmann, splnomocnení zástupcovia, s adresou na doručovanie v Luxemburgu,

žalobkyňa,

proti

Poľskej republike, v zastúpení: B. Majczyna a M. Szpunar, splnomocnení zástupcovia,

žalovanej,

ktorú v konaní podporuje:

Litovská republika, v zastúpení: D. Kriaučiūnas a R. Krasuckaitė, splnomocnení zástupcovia,

vedľajší účastník konania,

SÚDNY DVOR (piata komora),

v zložení: predseda piatej komory T. von Danwitz, sudcovia E. Juhász (spravodajca), A. Rosas, D. Šváby a C. Vajda,

generálny advokát: N. Jääskinen,

tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na písomnú časť konania,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 7. novembra 2013,

vyhlásil tento

* Jazyk konania: poľština.

Rozsudok

1 Európska komisia svojou žalobou navrhuje, aby Súdny dvor určil, že Poľská republika si tým, že podriadila prihlásenie osobných motorových vozidiel do evidencie na svojom území tomu, aby mechanizmus riadenia umiestnený v nových osobných motorových vozidlách alebo v motorových vozidlách už prihlásených do evidencie v iných členských štátoch na pravej strane bol premiestnený na ľavú stranu, nesplnila povinnosti, ktoré jej 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 (Ú. v. ES L 133, s. 10; Mim. vyd. 13/001, s. 90), 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) (Ú. v. EÚ L 263, s. 1), ako aj článku 34 ZFEÚ.

Právny rámec

Právo Únie

2 Odôvodnenia 2, 3 a 14 smernice 2007/46 stanovujú:

„(2) Na účely zriadenia a fungovania vnútorného trhu Spoločenstva je účelné nahradiť systémy schvaľovania členských štátov postupom schvaľovania Spoločenstva založenom na princípe celkového zosúladenia.

(3) Je potrebné zosúladiť a uviesť v regulačných aktoch technické požiadavky, ktoré sa uplatňujú na systémy, komponenty a samostatné technické jednotky a vozidlá. Tieto regulačné akty by sa mali snažiť zabezpečiť najmä vysokú úroveň bezpečnosti cestnej premávky, ochranu zdravia, ochranu životného prostredia, energetickú efektívnosť a ochranu proti neoprávnenému používaniu.

…

(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. Tento cieľ by sa nemal narušiť tým, že sa určité časti alebo vybavenia dodatočne namontujú po uvedení vozidiel na trh alebo do prevádzky v premávke. Mali by sa preto prijať primerané opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby tieto časti alebo vybavenia, ktoré sa môžu dodatočne montovať na vozidlá a ktoré môžu podstatne zhoršiť fungovanie systémov dôležitých z hľadiska bezpečnosti alebo ochrany životného prostredia podliehali kontrole schvaľovacieho orgánu pred tým, než sa ponúknu na predaj. Tieto opatrenia by mali obsahovať technické ustanovenia o požiadavkách, ktoré tieto časti alebo vybavenie musia spĺňať.“

3 Článok 1 smernice 2007/46 s názvom „Predmet úpravy“ uvádza:

„Táto smernica ustanovuje zosúladený rámec, ktorý obsahuje správne ustanovenia a všeobecné technické požiadavky na schválenie všetkých nových vozidiel, ktoré patria do jej rozsahu pôsobnosti, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá na účely uľahčenia ich evidencie, predaja a uvedenia do prevádzky v premávke v rámci Spoločenstva.

Touto smernicou sa tiež ustanovujú opatrenia na predaj a uvedenie do prevádzky v premávke častí a vybavení určených pre vozidlá schválené v súlade s touto smernicou.

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.“

4 Článok 4 tejto smernice nazvaný „Záväzky členských štátov“ v odseku 3 stanovuje:

„Členské štáty zaevidujú alebo povolia predaj alebo uvedenie do prevádzky v premávke len takým vozidlám, systémom, komponentom alebo samostatným technickým jednotkám, ktoré spĺňajú požiadavky tejto smernice.

Členské štáty nezakážu, neobmedzia ani nebudú brániť evidencii, predaju alebo uvedeniu do prevádzky v premávke alebo prevádzke na cestách vozidiel, komponentov alebo samostatných technických jednotiek z dôvodov týkajúcich sa aspektov ich konštrukcie a fungovania uvedených v tejto smernici, ak spĺňajú požiadavky tejto smernice.“

5 Článok 9 tej istej smernice, nazvaný „Osobitné ustanovenia o vozidlách“, stanovuje v odseku 1 písm. a):

„Členský štát udelí typové schválenie ES:

a) typom vozidiel, ktoré zodpovedajú údajom informačnej zložky a ktoré spĺňajú technické požiadavky stanovené príslušnými regulačnými aktmi uvedenými v zozname v prílohe IV“.

6 Táto príloha IV časť I uvedenej smernice obsahuje zoznam smerníc nazvaných „samostatné smernice“, ktoré stanovujú technické požiadavky špecificky uplatniteľné na účely schválenia ES.

7 Článok 18 smernice 2007/46, nazvaný „Osvedčenie o zhode“, stanovuje v odseku 1 prvom pododseku:

„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.“

8 Článok 26 tejto smernice nazvaný „Evidencia a predaj vozidiel a ich uvedenie do prevádzky v premávke“ stanovuje v odseku 1 prvom pododseku:

„Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia článkov 29 a 30, členské štáty zaevidujú vozidlá a povolia ich predaj alebo uvedenie do prevádzky v premávke, iba ak sú vybavené platným osvedčením o zhode vydaným v súlade s článkom 18.“

9 Príloha I tej istej smernice je nazvaná „Úplný zoznam informácií na účely typového schválenia ES vozidiel“. Bod 1 tejto prílohy, nazvaný „Všeobecné konštrukčné charakteristiky vozidla“, stanovuje:

„…

1.8 Riadenie ľavostranné alebo pravostranné: ľavostranné/pravostranné([1])

1.8.1 Vozidlo je vybavené na pravostrannú/ľavostrannú prevádzku([1])

…“

Podľa vysvetliviek týkajúcich sa tejto prílohy I:

„([1]) Nehodiace sa prečiarknite (v prípadoch, keď je aplikovateľný viac než jeden bod, nie je potrebné prečiarknuť nič).“

10 Príloha III uvedenej smernice sa nazýva „Informačný dokument na účely typového schválenia ES vozidiel“. Bod 1 tejto prílohy sa nazýva „Všeobecné konštrukčné charakteristiky vozidla“. Stanovuje:

„…

1.8 Riadenie ľavostranné alebo pravostranné: ľavostranné/pravostranné([1])

1.8.1 Vozidlo je vybavené pre pravo-/ľavostrannú prevádzku([1])

…“

Znenie vysvetliviek týkajúcich sa číselného odkazu([1]) v bode 1 tejto prílohy III je také isté ako znenie vysvetliviek týkajúcich sa bodu 1 prílohy I, tak ako je uvedené v bode 9 tohto rozsudku.

11 Príloha IX smernice 2007/46 v znení, v akom bola nahradená nariadením Komisie (ES) č. 385/2009 zo 7. mája 2009 (Ú. v. EÚ L 118, s. 13) s cieľom prispôsobiť ju vývoju poznatkov v oblasti vedy a techniky, sa nazýva „Osvedčenie ES o zhode“. Bod 0 tejto prílohy, nazvaný „Ciele“, znie:

„Osvedčenie o zhode je 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.

Osvedčenie o zhode zároveň slúži príslušným orgánom v členských štátoch ako pomôcka pri zápise vozidiel do evidencie bez toho, aby musel žiadateľ poskytnúť ďalšiu technickú dokumentáciu.

…“

12 Strana 1 tohto osvedčenia obsahuje tento záznam:

„Podpísaný… týmto osvedčujem, že vozidlo:

…

zo všetkých hľadísk zodpovedá typu opísanému v schválení… a

môže byť trvalo evidované v členských štátoch, v ktorých je pravostranná/ľavostranná… premávka…“

13 Vysvetlivky k prílohe IX smernice 2007/46 stanovujú pod písmenami b) a d):

„b) Uveďte, či je vozidlo vhodné na použitie v pravostrannej alebo ľavostrannej premávke, príp. v pravostrannej i ľavostrannej premávke.

…

d) Toto vyhlásenie nesmie obmedziť právo členských štátov požadovať technické úpravy s cieľom umožniť zápis vozidla do evidencie v členskom štáte, pre ktorý nebolo určené, v prípade, že je smer premávky na opačnej strane vozovky.“

14 Smernica 70/311 je jednou zo samostatných smerníc citovaných v prílohe IV smernice 2007/46. Článok 2a smernice 70/311, ktorý bol do nej doplnený Aktom o podmienkach pristúpenia Dánskeho kráľovstva, Írska a Spojeného kráľovstva Veľkej Británie a Severného Írska k Európskym spoločenstvám a o úpravách Zmlúv (Ú. v. ES L 73, 1972, s. 14), stanovuje:

„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.“

15 Príloha I tejto smernice sa nazýva „Rozsah pôsobnosti, definície, žiadosť o ES typové schválenie, udelenie ES typového schválenia, konštrukčné požiadavky, testovacie požiadavky, modifikácie typu a zmeny a doplnenia schválení, zhoda výroby“.

16 Bod 1.3 tejto prílohy znie:

„Na účely tejto smernice:

…

mechanizmus riadenia znamená celé zariadenie, ktorého účelom je určiť smer pohybu vozidla.

Mechanizmus riadenia sa skladá z:

— ovládacieho orgánu riadenia,

— prevodu riadenia,

— riadených kolies,

— prívodu energie, ak existuje“.

17 Bod 4.1.1 uvedenej prílohy stanovuje:

„Mechanizmus riadenia má zabezpečiť ľahkú a bezpečnú manipuláciu s vozidlom až do dosiahnutia jeho maximálnej konštrukčnej rýchlosti…“

18 Doplnok 1 k prílohe I smernice 70/311 sa nazýva „Informačný dokument… podľa prílohy I k smernici Rady 70/156/EHS týkajúcej sa ES typového schválenia vozidla vzhľadom na mechanizmus riadenia…“. Bod 1 tohto doplnku, nazvaný „Všeobecné konštrukčné charakteristiky vozidla“, stanovuje:

„…

1.8 Riadenie ľavostranné alebo pravostranné…

…“

Poľské právo

19 Podľa § 68 zákona z 22. júna 1997 o cestnej premávke v znení neskorších predpisov (Dz. U. 2005, č. 108, čiastka 908) 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.

20 Technická kontrola na účely prihlásenia vozidla do evidencie a jeho uvedenia do prevádzky spočíva v overení, či vozidlo zodpovedá technickým 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 v znení neskorších predpisov (Dz. U. 2003, č. 32, čiastka 262).

21 § 9 druhý odsek tohto nariadenia stanovuje:

„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.“

22 Rozsah a pravidlá vykonávania technickej kontroly boli stanovené nariadením ministerstva infraštruktúry zo 16. decembra 2003 v znení neskorších predpisov (Dz. U. 2003, č. 227, čiastka 2250). Podľa bodu 5.1 prílohy I tohto nariadenia umiestnenie volantu na pravej strane predstavuje podstatné kritérium, na základe ktorého možno určiť, že technický stav vozidla, ktoré má viac ako tri kolesá a ktoré môže dosiahnuť rýchlosť vyššiu ako 40km/h, je neuspokojivý a nespĺňa technické podmienky. To isté ustanovenie je uvedené v bode 6.1 prílohy I nariadenia ministerstva infraštruktúry z 18. septembra 2009 (Dz. U. 2009, č. 155, čiastka 1232), ktoré od 22. septembra 2009 nahradilo a zrušilo uvedené nariadenie zo 16. decembra 2003.

Konanie pred podaním žaloby

23 V priebehu roka 2008 Komisia dostala sériu sťažností zo strany osôb, ktoré chceli prihlásiť do evidencie v Poľsku osobné motorové vozidlá pochádzajúce zo Spojeného kráľovstva a Írska. Išlo o osoby poľského pôvodu, ktoré vykonávali hospodársku činnosť v týchto členských štátoch a kúpili si tam osobné motorové vozidlo, ktoré chceli prihlásiť do evidencie pri svojom návrate do Poľska. Na základe poľskej právnej úpravy však boli povinné premiestniť volant vozidla na ľavú stranu, čo by predstavovalo veľmi nákladnú prestavbu.

24 Komisia dospela k záveru, že táto požiadavka sa rovná zákazu prihlásenia vozidiel s volantom na pravej strane do evidencie v Poľsku. Je toho názoru, že keď vozidlo zodpovedá technickým požiadavkám definovaným v samostatných smerniciach uvedených v prílohe IV smernice 2007/46, členský štát, na ktorého území je premávka na pravej strane, nie je oprávnený odmietnuť prihlásiť do evidencie toto vozidlo z dôvodu, že jeho volant je na pravej strane. Komisia tvrdí, že takéto odmietnutie predstavuje, pokiaľ ide o nové vozidlá, nesplnenie povinnosti vyplývajúce z článku 4 ods. 3 smernice 2007/46 a článku 2a smernice 70/311, keďže tieto ustanovenia kladú vnútroštátnym orgánom povinnosť prihlásiť do evidencie nové vozidlo bez ohľadu na umiestnenie jeho volantu, ak mechanizmus riadenia je v súlade s požiadavkami tejto poslednej uvedenej smernice. Takéto odmietnutie predstavuje takisto, pokiaľ ide o vozidlá predtým prihlásené do evidencie v inom členskom štáte, nesplnenie povinnosti vyplývajúce z článku 34 ZFEÚ. Preto Komisia 9. októbra 2009 vyzvala Poľskú republiku, aby ukončila tieto uvádzané nesplnenia povinnosti.

25 Dňa 8. decembra 2009 Poľská republika spochybnila dôvodnosť výhrad formulovaných Komisiou, pričom najmä uviedla, že keďže body 1.8. a 1.8.1. príloh I a III smernice 2007/46 rozlišujú strany riadenia, členský štát má možnosť povoliť prihlásenie vozidla do evidencie na svojom území, len ak toto vozidlo je prispôsobené strane riadenia platnej v tomto štáte. V každom prípade odmietnutie prihlásenia vozidiel, ktoré nespĺňajú túto podmienku, do evidencie nepredstavuje protiprávne obmedzenie voľného pohybu tovaru, pretože je odôvodnené naliehavými dôvodmi všeobecného záujmu zaistiť bezpečnosť cestnej premávky, ako aj chrániť zdravie a život osôb.

26 Keďže Komisia nebola presvedčená o dôvodnosti tejto odpovede, zaslala 1. októbra 2010 poľskej vláde odôvodnené stanovisko, na ktoré táto vláda odpovedala 30. novembra 2010. Keďže Komisia nebola s touto odpoveďou spokojná, rozhodla sa podať túto žalobu.

27 Uznesením predsedu Súdneho dvora z 8. júna 2012 bol povolený vstup Litovskej republiky do konania ako vedľajšieho účastníka na podporu tvrdení Poľskej republiky.

O žalobe

28 Na úvod treba uviesť, že Komisia rozlišuje vo svojej žalobe medzi novými osobnými motorovými vozidlami, v prípade ktorých sa musí predmetné vnútroštátne opatrenie posudzovať vo vzťahu k smernici 2007/46 a 70/311, a vozidlami predtým prihlásenými do evidencie v inom členskom štáte, v prípade ktorých sa musí vykonať posúdenie na základe článku 34 ZFEÚ. Súdny dvor pri svojom skúmaní zachová toto rozlišovanie.

O uplatnení smerníc 2007/46 a 70/311 na nové osobné motorové vozidlá

Argumentácia účastníkov konania

29 Komisia v podstate tvrdí, že smernice 70/311 a 2007/46, ako aj samostatné smernice uvedené v prílohe IV smernice 2007/46 upravujú vyčerpávajúco technické požiadavky, ktorým musia zodpovedať nové osobné motorové vozidlá, a neponechávajú žiadnu voľnú úvahu členským štátom v tejto oblasti. Mechanizmus riadenia vozidla patrí medzi tieto technické požiadavky, takže povinnosť stanovená vnútroštátnou právnou úpravou zmeniť umiestnenie tohto zariadenia predstavuje požiadavku technickej povahy, ktorú členské štáty nesmú ukladať. Komisia dodáva, že technické požiadavky stanovené týmito smernicami majú za cieľ zabezpečiť vysokú úroveň bezpečnosti cestnej premávky.

30 Podľa Komisie zo znenia článku 2a smernice 70/311 a článku 4 ods. 3 smernice 2007/46 vyplýva, že strana, na ktorej sa nachádza miesto riadenia vozidla, nepredstavuje technickú požiadavku v zmysle smerníc o schválení nových vozidiel, týkajúcu sa prispôsobenia vozidla na ľavostrannú alebo pravostrannú premávku. Odkaz vo viacerých ustanoveniach smerníc 2007/46 a 70/311 na „riadenie ľavostranné alebo pravostranné“ znamená len to, že konštrukcia vozidla, pokiaľ ide o jeho mechanizmus riadenia, spĺňa technické požiadavky stanovené v týchto smerniciach, týkajúce sa strany riadenia a neznamená, že by sa na účely pravostrannej premávky musel nachádzať mechanizmus riadenia vľavo.

31 Poľská vláda, ktorú v konaní podporuje litovská vláda, tvrdí, že zákaz prihlásiť do evidencie vozidlá s mechanizmom riadenia na pravej strane nesúvisí s úvahami týkajúcimi sa fungovania alebo súladu mechanizmu riadenia týchto vozidiel s technickými požiadavkami smerníc 2007/46 a 70/311, ale s možnosťou vodiča riadiť s istotou takéto vozidlá na cestách, kde je premávka na pravej strane. Tieto smernice stanovujú len požiadavky na výrobu, montáž a schválenie vozidiel a neupravujú, kde má byť umiestnený volant, pretože to nepatrí medzi technické požiadavky vozidla, ale súvisí s bezpečnosťou cestnej premávky. Technické požiadavky majú takisto cieľ bezpečnosti cestnej premávky, ale nie sú jedinými opatreniami umožňujúcimi zaistiť túto bezpečnosť. V dôsledku toho predmetné vnútroštátne opatrenie nepatrí do pôsobnosti týchto smerníc a malo by sa posudzovať vzhľadom na články 34 ZFEÚ a 36 ZFEÚ, či už ide o nové, alebo ojazdené vozidlá.

32 Podľa poľskej vlády body 1.8 a 1.8.1 príloh I a III smernice 2007/46, ako aj dodatok 1 bod 1.8 prílohy I smernice 70/311 rozlišujú medzi vozidlami podľa toho, či sú určené na pravostrannú, alebo ľavostrannú premávku. Žiadne z ustanovení týchto smerníc neumožňuje tvrdiť, že by bol členský štát povinný prihlásiť do evidencie vozidlo bez možnosti zohľadniť stranu premávky, ktorá je definovaná v tomto štáte. Okrem toho vysvetlivky pod písmenom d) prílohy IX smernice 2007/46 umožňujú členskému štátu, v ktorom je povinná pravostranná premávka, uložiť povinnosť premiestniť volant na ľavú stranu pred prihlásením vozidla do evidencie.

Posúdenie Súdnym dvorom

33 Zo znenia týchto tvrdení vyplýva, že ústredným bodom sporu účastníkov konania je to, či umiestnenie riadenia vozidla je zahrnuté v harmonizovanom rámci stanovenom smernicami 2007/46 a 70/311, alebo či nepatrí do tejto harmonizácie, takže je na členských štátoch, aby na účely prihlásenia nového vozidla do evidencie na ich území uložili z dôvodov bezpečnosti povinnosť premiestniť riadenie tohto vozidla na opačnú stranu, ako je smer premávky.

34 V tejto súvislosti treba uviesť, že smernica 2007/46 nazvaná „rámcová smernica“ zaviedla, ako vyplýva z článku 1 v spojení s odôvodneniami 2, 3 a 14 tejto smernice, jednotný postup schvaľovania nových vozidiel, založený na zásade úplnej harmonizácie, pokiaľ ide o ich technickú charakteristiku, pričom špecifické technické požiadavky týkajúce sa konštrukcie a fungovania vozidiel sú stanovené v samostatných smerniciach uvedených v prílohe IV tejto smernice.

35 Z vyššie uvedených ustanovení vyplýva, že cieľom tohto harmonizovaného rámca je zriadenie a fungovanie vnútorného trhu, pričom má zaistiť vysokú úroveň bezpečnosti cestnej premávky, ktorá sa dosiahne úplnou harmonizáciou technických požiadaviek, najmä pokiaľ ide o konštrukciu vozidiel.

36 Článok 4 ods. 3 smernice 2007/46 teda stanovuje, že členské štáty nemôžu brániť akýmkoľvek spôsobom okrem iného prihláseniu vozidiel do evidencie z dôvodov týkajúcich sa najmä aspektov ich konštrukcie uvedených v tejto smernici, ak spĺňajú požiadavky tejto smernice.

37 Mechanizmus riadenia a korelatívne umiestnenie riadenia, ktoré je súčasťou tohto zariadenia, predstavujú základné prvky architektúry konštrukcie vozidla.

38 Hoci smernice 2007/46 a 70/311 neurčujú umiestnenie riadenia vozidla tak, že by napríklad stanovili, že sa musí nachádzať vždy na opačnej strane, ako je smer premávky, nevyplýva z toho, že tento prvok nepatrí do ich pôsobnosti. Treba sa domnievať, že normotvorca Únie v tejto súvislosti ponechal výrobcom automobilov slobodu, ktorú nemôžu zrušiť vnútroštátne právne úpravy alebo jej brániť.

39 Riadiace zariadenia vozidiel sú špecificky predmetom smernice 70/311, ktorej článok 2a stanovuje členským štátom, aby nezakazovali okrem iného prihlásenie vozidiel do evidencie „z dôvodu týkajúceho sa riadiaceho zariadenia“, ak takéto zariadenia zodpovedajú požiadavkám tejto smernice.

40 Zákaz odmietnutia prihlásenia do evidencie obsiahnutý v tomto článku 2a je kategorický a všeobecný a formulácia „z dôvodu týkajúceho sa riadiaceho zariadenia“ je z hľadiska svojho obsahu jasná, pričom pojem „riadiace zariadenie“ zahŕňa takisto miesto riadenia, teda umiestnenie volantu vozidiel, integrálnej súčasti mechanizmu riadenia.

41 Článok 2a však bol doplnený do smernice 70/311 aktom o podmienkach pristúpenia, najmä Írska a Spojeného kráľovstva Veľkej Británie a Severného Írska k Európskym spoločenstvám, čo sú jediné členské štáty v tomto okamihu, v ktorých prebieha cestná premávka na ľavej strane vozovky, bez toho, aby bol doplnený katalóg požiadaviek uvedený v prílohe I tejto smernice.

42 V tomto kontexte sa nemožno primerane domnievať, že normotvorca Únie nevedel o tom, že pristúpenie členských štátov, na ktorých území je smer premávky automobilov na ľavej strane a z ktorých jeden je výrobcom automobilov, ktoré majú v zásade miesto riadenia na pravej strane, môže v režime vnútorného trhu implikujúceho právo na voľný pohyb ovplyvniť šoférske zvyklosti, ba priam spôsobovať určité riziko spojené s cestnou premávkou. Naopak, treba dospieť k záveru, že normotvorca zohľadnil toto prípadné riziko a zvolil si prijatie článku 2a smernice 70/311.

43 Z týchto úvah vyplýva, že odkaz uvedený v niektorých ustanoveniach smerníc 2007/46 a 70/311 na „riadenie ľavostranné alebo pravostranné“, ktorý musí byť uvedený na informačnom dokumente na účely typového schválenia vozidla, ako aj údaj, ktorý sa musí nachádzať na osvedčení o zhode, podľa

ktorého je vozidlo „vhodné“ na použitie v pravostrannej alebo ľavostrannej premávke, sa nemôžu týkať základných prvkov konštrukcie vozidla, akými je umiestnenie volantu, ale len iných prvkov ako zariadenie na osvetlenie a stierače alebo zariadenia vozidiel na nepriamy výhľad.

44 Ten istý záver platí, pokiaľ ide o písmeno d) vo vysvetlivkách k prílohe IX smernice 2007/46, podľa ktorých keď sa voľba kupujúceho týka takéhoto vozidla, vyhlásenie výrobcu v osvedčení o zhode neobmedzuje právo členských štátov vyžadovať „technické úpravy“ na účely jeho prihlásenia do evidencie.

45 Ako totiž uviedol generálny advokát v bode 48 svojich návrhov, úpravy, ktoré možno vyžadovať, sa nesmú týkať premiestnenia riadenia, čo by predstavovalo podstatný zásah do architektúry konštrukcie vozidla, v rozpore s duchom a cieľom smernice 70/311, ale len zásahov menšieho rozsahu, ako sú tie, ktoré sú uvedené v bode 43 tohto rozsudku.

46 Okrem toho nemožno uznať argument, podľa ktorého sa zákaz odmietnutia prihlásiť vozidlo do evidencie, obsiahnutý v článku 2a smernice 70/311, vzťahuje iba na dôvody týkajúce sa požiadaviek technickej povahy a nie na tie, ktoré majú zaistiť bezpečnosť cestnej premávky. Na jednej strane tak, ako správne uviedla Komisia, technické požiadavky definované smernicami o schválení nových vozidiel majú zaistiť vysokú úroveň bezpečnosti cestnej premávky, takže nie je možné obmedziť rozsah zákazu uvedeného v článku 2a smernice 70/311 inými dôvodmi, ako sú tie, ktoré sa týkajú bezpečnosti cestnej premávky. Na druhej strane by výklad navrhovaný poľskou a litovskou vládou zbavil článok 2a potrebného účinku, pretože by to umožnilo vytvárať prekážky prihláseniu nových vozidiel, ktoré spĺňajú technické požiadavky, do evidencie, z dôvodov týkajúcich sa bezpečnosti cestnej premávky, ktorá je práve zabezpečená týmito technickými požiadavkami.

47 V dôsledku toho treba dospieť k záveru, že umiestnenie riadenia, integrálnej súčasti mechanizmu riadenia vozidla, patrí do rámca harmonizácie stanovenej smernicami 2007/46 a 70/311, takže členské štáty nemôžu z dôvodov bezpečnosti na účely prihlásenia nového vozidla do evidencie na ich území požadovať premiestnenie riadenia tohto vozidla na opačnú stranu, ako je smer premávky.

O uplatnení článku 34 ZFEÚ na osobné motorové vozidlá predtým prihlásené do evidencie v inom členskom štáte

Argumentácia účastníkov konania

48 Komisia tvrdí, že prihlásenie vozidiel do evidencie, ktoré boli predtým prihlásené v inom členskom štáte, nepatrí do sekundárneho práva Únie, ale riadi sa pravidlami primárneho práva v oblasti voľného pohybu tovaru. Domnieva sa, že sporná vnútroštátna právna úprava, hoci je nerozdielne uplatniteľná na všetky vozidlá, predstavuje opatrenie s rovnakým účinkom ako množstevné obmedzenia dovozu, pretože jej cieľom alebo účinkom je menej výhodné zaobchádzanie s tovarom pochádzajúcim z iných členských štátov.

49 Komisia tvrdí, že predmetná právna úprava nemôže dosiahnuť sledovaný cieľ bezpečnosti cestnej premávky, a to vzhľadom na ostatné relevantné faktory ovplyvňujúce túto bezpečnosť. Podľa Komisie úroveň bezpečnosti cestnej premávky nezávisí od strany vozidla, kde je umiestnený mechanizmus jeho riadenia, ale súvisí so správaním a skúsenosťami vodičov, ako aj stavom ciest a vozidiel. V každom prípade poľská vláda nedokázala preukázať, tak ako jej prináleží, že povolenie prihlásiť do evidencie vozidlá, ktorých mechanizmus riadenia je umiestnený na pravej strane, zvyšuje počet nehôd v premávke a znižuje úroveň bezpečnosti na poľských cestách. Nakoniec, predmetné opatrenie je neproporcionálne, pretože iné, menej reštriktívne opatrenia ako montáž dodatočných externých zrkadiel a úprava zariadenia na osvetlenie a stieračov sú schopné zaistiť sledovaný cieľ.

50 Poľská vláda sa domnieva, že sporná právna úprava neznamená menej výhodné zaobchádzanie a nepriamu diskrimináciu vozidiel pochádzajúcich z iných členských štátov, pretože v Poľsku sa takisto vyrábajú vozidlá, ktorých miesto riadenia sa nachádza na pravej strane. V každom prípade táto právna úprava je odôvodnená z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky, ktorú považuje judikatúra Súdneho dvora za naliehavú požiadavku všeobecného záujmu na účely ochrany života a zdravia účastníkov cestnej premávky.

51 Podľa názoru poľskej vlády je predmetná právna úprava z tohto uhla pohľadu schopná dosiahnuť sledovaný cieľ vzhľadom na to, že keď je smer premávky na pravej strane, vodič vozidla s volantom na pravej strane má podstatne zníženú vnímanú plochu oproti vodičovi, ktorého vozidlo je vybavené volantom na ľavej strane, čo Komisia nespochybňuje. To predstavuje nebezpečenstvo pre bezpečnosť cestnej premávky, ktorej úroveň ochrany prináleží posúdiť členským štátom. Predmetné opatrenie je okrem toho proporcionálne. Alternatívne opatrenia navrhované Komisiou sú totiž buď úplne neproporcionálne, ba priam nebezpečné, alebo nezaisťujú tú istú úroveň ochrany.

Posúdenie Súdnym dvorom

52 Vzhľadom na ustálenú judikatúru Súdneho dvora sporná právna úprava predstavuje opatrenie s rovnakým účinkom ako množstevné obmedzenia dovozu, ktoré je zakázané článkom 34 ZFEÚ, keďže jej účinkom je, že bráni prístupu vozidiel vybavených miestom riadenia na pravej strane, ktoré sú v súlade so zákonom vyrobené a prihlásené do evidencie v iných členských štátoch ako Poľská republika, na poľský trh (pozri, pokiaľ ide o korene tejto judikatúry, rozsudky z 11. júla 1974, Dassonville, 8/74, Zb. s. 837, bod 5; z 20. februára 1979, Rewe-Zentral, nazvaný „Cassis de Dijon“, 120/78, Zb. s. 649, bod 14, ako aj nedávno rozsudok z 10. februára 2009, Komisia/Taliansko, C-110/05, Zb. s. I-519, bod 58).

53 V súlade s tou istou judikatúrou takáto právna úprava môže byť odôvodnená naliehavými požiadavkami pod podmienkou, že je vhodná na zabezpečenia dosiahnutia sledovaného cieľa a že nejde nad rámec toho, čo je nevyhnutné na dosiahnutie tohto cieľa (rozsudok Komisia/Taliansko, už citovaný, bod 59 a citovaná judikatúra).

54 Poľská vláda sa na účely odôvodnenia predmetnej právnej úpravy odvoláva na potrebu zaistiť bezpečnosť cestnej premávky, v prípade ktorej je nesporné, že predstavuje podľa judikatúry naliehavý dôvod všeobecného záujmu spôsobilý odôvodniť prekážku voľného pohybu tovaru (rozsudok Komisia/Taliansko, už citovaný, bod 60 a citovaná judikatúra).

55 Treba pripomenúť, že v súlade s rovnako ustálenou judikatúrou, v prípade neexistencie úplnej harmonizácie na úrovni Európskej únie, ako je to v prípade týkajúcom sa prihlásenia vozidiel už prihlásených do evidencie v jednom členskom štáte do evidencie v inom členskom štáte, prináleží členským štátom, aby rozhodli o úrovni, na ktorej zamýšľajú zaručiť bezpečnosť cestnej premávky na svojom území, pričom zohľadnia požiadavky voľného pohybu tovaru vo vnútri Únie. V tejto súvislosti prináleží príslušným vnútroštátnym orgánom, aby preukázali, že ich právna úprava je vhodná na zabezpečenie dosiahnutia sledovaného cieľa a že nejde nad rámec toho, čo je nevyhnutné na dosiahnutie tohto cieľa (pozri v tomto zmysle rozsudok Komisia/Taliansko, už citovaný, body 61 a 62, ako aj citovanú judikatúru).

56 Pokiaľ ide v prvom rade o vhodnosť predmetnej právnej úpravy, poľská vláda tvrdí, že umiestnenie volantu vozidla na tú istú stranu, ako je smer premávky, zmenšuje pole vnímania vodiča, podstatne sťažuje predbiehanie a ovládanie, najmä na cestách s nedelenou vozovkou s obojsmernou premávkou, ako sú tie, ktoré tvoria veľkú časť poľskej cestnej siete, a zvyšuje sa tak riziko nehôd.

57 V tejto súvislosti treba uviesť, že vnútroštátna právna úprava, ktorá zakazuje prihlásenie vozidla, ktorého mechanizmus riadenia sa nachádza na tej istej strane, ako je smer premávky, do evidencie na území členského štátu môže znížiť počet takýchto vozidiel pohybujúcich sa v tomto členskom štáte a v dôsledku toho riziko vyplývajúce z tohto pohybu. Pokiaľ ide o takéto riziko, zodpovedá informáciám vyplývajúcim zo všeobecných skúseností, podľa ktorých umiestnenie volantu je v priamom vzťahu s poľom vnímania vodiča, pričom to potvrdzuje aj ustálená prax výrobcov a koncesionárov automobilov spočívajúca v tom, že ponúkajú v zásade na predaj v každej krajine vozidlá, ktorých volant sa nachádza na opačnej strane, ako je smer premávky.

58 Pokiaľ ide v druhom rade o otázku, či predmetná právna úprava nepresahuje to, čo je potrené na dosiahnutie sledovaného cieľa, poľská vláda tvrdí, že žiadne iné opatrenie a žiadny iný náhradný technický prostriedok nezaisťujú tú istú úroveň ochrany ako predmetné opatrenie vo vzťahu k rizikám premávky, ktoré vyplýva z umiestnenia volantu na pravej strane.

59 V tejto súvislosti treba najprv uviesť, že riziko, ktoré prináša pohyb vozidiel, ktorých volant je na pravej strane, na poľskom území, je rovnaké, či sú tieto vozidlá nové, alebo už predtým boli prihlásené do evidencie v inom členskom štáte. Pokiaľ však ide o nové vozidlá, už bolo uvedené v bode 42 tohto rozsudku, že normotvorca zohľadnil toto potenciálne riziko pri prijímaní článku 2a smernice 70/311.

60 Treba ďalej poznamenať, že predmetná právna úprava stanovuje výnimky, pokiaľ ide o používanie vozidiel vybavených volantom na pravej strane osobami, ktoré majú bydlisko v iných členských štátoch, napríklad turistami, ktoré sa nachádzajú v Poľsku počas obmedzeného obdobia, čo znamená, že táto právna úprava toleruje riziko vyplývajúce z takejto premávky. Vznikajúce riziko v oblasti bezpečnosti cestnej premávky je v tomto prípade také isté, keďže prílev týchto návštevníkov na poľskom území je stály a toto riziko nemožno považovať za menšie z dôvodu, že návštevníci, ktorí pricestovali do Poľska na obmedzené obdobie, by s takýmto vozidlom jazdili opatrnejšie ako tí, ktorých vozidlo je prihlásené do evidencie v tomto členskom štáte.

61 Okrem toho podľa informácií, ktoré má k dispozícii Súdny dvor, právne úpravy 22 členských štátov, teda veľkej väčšiny členských štátov, buď výslovne povoľujú prihlásenie vozidiel, ktorých miesto riadenia sa nachádza na tej istej strane, ako je smer premávky, do evidencie, alebo to tolerujú, aj keď v niektorých z týchto členských štátov stav cestnej siete je porovnateľný so stavom v Poľskej republike (pozri analogicky rozsudok z 28. januára 2010, Komisia/Francúzsko, C-333/08, Zb. s. I-757, bod 105).

62 Navyše treba konštatovať, že štatistické údaje, ktoré uviedla poľská vláda, dostatočne nepreukazujú vzťah medzi uvádzaným počtom nehôd a implikáciou vozidiel, ktorých miesto riadenia sa nachádza na pravej strane.

63 Treba nakoniec zdôrazniť, že existujú prostriedky a opatrenia, ktoré menej zasahujú do slobody pohybu tovaru ako predmetné opatrenie a sú súčasne schopné podstatne znížiť riziko, ktoré môže prinášať pohyb vozidiel, ktorých volant sa nachádza na tej istej strane, ako je smer premávky. Treba najmä zdôrazniť, že členské štáty majú v tejto súvislosti voľnú úvahu pri ukladaní opatrení vrátane tých, ktoré navrhla Komisia, ktoré by mohli byť v závislosti od stavu techniky schopné zabezpečiť pre vodiča vozidla, ktorého volant sa nachádza na tej istej strane, ako je smer premávky, dostatočné pole vnímania tak vzadu, ako aj vpredu.

64 Preto na rozdiel od situácie, ktorá viedla k vydaniu už citovaného rozsudku Komisia/Taliansko, sa nezdá vzhľadom na vyššie uvedené úvahy, že predmetné opatrenie by sa mohlo považovať za potrebné na účely dosiahnutia sledovaného cieľa. Vzhľadom na tieto úvahy nie je predmetné opatrenie zlučiteľné so zásadou proporcionality.

65 V dôsledku toho je dôvodné určiť, že Poľská republika si nesplnila povinnosti v zmysle znenia žaloby Komisie.

O trovách

66 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 Poľskú republiku na náhradu trov konania a Poľská republika nemala úspech vo svojich dôvodoch, je opodstatnené zaviazať ju na náhradu trov konania. Na základe článku140 ods. 1 toho istého rokovacieho poriadku, podľa ktorého členské štáty, ktoré vstúpili do konania ako vedľajší účastníci konania, znášajú svoje vlastné trovy konania, je potrebné rozhodnúť tak, že Litovská republika znáša svoje vlastné trovy konania.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (piata komora) rozhodol a vyhlásil:

1. **Poľská republika si tým, že podriadila prihlásenie osobných motorových vozidiel do evidencie na svojom území tomu, aby mechanizmus riadenia umiestnený v nových osobných motorových vozidlách alebo v motorových vozidlách už prihlásených do evidencie v iných členských štátoch na pravej strane bol premiestnený na ľavú stranu, nesplnila povinnosti, ktoré jej 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, 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 článku 34 ZFEÚ.**

2. **Poľská republika je povinná nahradiť trovy konania.**

3. **Litovská republika znáša svoje vlastné trovy konania.**

Podpisy