

STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA

PHILIPPA LÉGERA

přednesené dne 12. května 2005¹

1. Touto žalobou se Komise Evropských společenství domáhá, aby Soudní dvůr určil, že Spolková republika Německo neplnila povinnosti, které pro ni vyplývají ze směrnice Rady 91/439/EHS ze dne 29. července 1991 o řidičských průkazech².

I – Právní rámec

A – Právní úprava Společenství

2. Na podporu své žaloby Komise uplatňuje řadu žalobních důvodů, které se týkají minimálního věku vyžadovaného pro řízení některých vozidel, možnosti řízení jiných vozidel, než k řízení kterých byl řidičský průkaz³ získán, stejně jako postupu při registraci a výměně průkazů vystavených jinými členskými státy.

3. Vydávání a používání průkazů začalo být harmonizováno první směrnicí Rady 80/1263/EHS ze dne 4. prosince 1980 o zavedení řidičského průkazu Společenství⁴. Tato směrnice měla přispět jednak ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu a jednak ke zjednodušení pohybu osob usazujících se v jiném členském státě než v tom, ve kterém vykonaly zkoušku k získání řidičského oprávnění, nebo přemísťujících se v rámci Evropského hospodářského společenství.

4. Směrnice 80/1263 za tímto účelem sblížila některá vnitrostátní pravidla týkající se zejména vydávání průkazů a podmínek jejich

1 — Původní jazyk: francouzština.

2 — Úř. věst. L 237, s. 1; Zvl. vyd. 07/01, s. 317, dále jen „směrnice“.

3 — Dále jen „průkaz“.

4 — Úř. věst. L 375, s. 1.

platnosti. Stanovila vzor řidičského průkazu Společenství a zavedla zásadu vzájemného uznávání těchto průkazů a jejich výměny, pokud osoby, které jsou jejich držiteli, přesunou své bydliště nebo místo výkonu práce z jednoho členského státu do druhého.

kazu odpovídajícího tomuto druhu vozidla 18 let. Dále stanoví, že „[...] avšak řídit motocykly s výkonem motoru nad 25 kW nebo s poměrem výkonu motoru a hmotnosti nad 0,16 kW/kg (nebo motocykly s postranním vozíkem s poměrem výkonu motoru a hmotnosti nad 0,16 kW/kg) je možné pouze po nejméně dvouleté praxi na motocyklech s nižšími technickými podmínkami ve skupině A“.

5. Směrnice 80/1263 byla zrušena směrnicí 91/439. Posledně uvedená směrnice představuje novou etapu v harmonizaci vnitrostátních předpisů, zejména pokud se jedná o podmínky pro vydávání průkazů a dosah s tím související zásady vzájemného uznávání.

6. Vydávání průkazů podléhá zejména podmínkám minimální věkové hranice, která se mění v závislosti na směrnici provedené klasifikaci vozidla, které má být řízeno.

7. Co se týče vozidel spadajících do skupiny A⁵, čl. 6 odst. 1 písm. b) první odrážka první věta směrnice zavádí zásadu, podle které je minimální věk vyžadovaný pro vydání prů-

8. Poslední věta odst. 1 písm. b) první odrážky tohoto článku upřesňuje, že „od požadavku praxe může být upuštěno, pokud je žadatel alespoň 21 let a pokud složil zvláštní zkoušky dovedností a chování“. Článek 6 odst. 2 směrnice uvádí, že i když se členské státy mohou odchýlit od podmínek minimálního věku stanovených pro některé skupiny vozidel [A, B a B + E (nebo B E)] a vydávat tak průkazy odpovídající těmto skupinám osobám, které dosáhly 17 let, nemohou se tyto státy odchýlit od podmínky minimálního věku stanovené čl. 6 odst. 1 písm. b) první odrážkou poslední větou této směrnice.

5 — Dle čl. 3 odst. 1 první odrážky této směrnice pokrývá kategorie A motocykly s postranním vozíkem nebo bez něj.

9. Co se týče vozidel spadajících do podskupin C 1⁶ a C 1 + E (nebo C 1 E)⁷, čl. 6 odst. 1 písm. b) třetí odrážka směrnice stanoví, že minimální věk vyžadovaný pro vydání odpovídajícího průkazu činí 18 let, aniž jsou dotčena ustanovení o řízení těchto vozidel stanovená nařízením Rady (EHS) č. 3820/85 ze dne 20. prosince 1985 o harmonizaci určitých sociálních právních předpisů v silniční dopravě⁸.

průkazy vydané pro skupinu C + E (nebo C E)⁹ platí pro skupinu D + E (nebo D E)¹⁰, pokud jsou jejich držitelé oprávněni řídit vozidla skupiny D¹¹.

10. Pokud je průkaz vydán, jeho platnost se neomezuje systematicky na řízení skupiny vozidel, pro kterou byl získán. Tak například čl. 5 odst. 2 písm. b) směrnice stanoví, že

11. Mimoto, pokud byl průkaz vydán v některém členském státě, má být uznán v ostatních členských státech. Tato zásada vzájemného uznávání průkazů je v obecné rovině zakotvena v čl. 1 odst. 2 směrnice, podle něhož „[ř]idičské průkazy vydané členskými státy se vzájemně uznávají“.

12. Jestliže si však držitel průkazu zřídí obvyklé bydliště v jiném členském státě než v tom, který průkaz vydal, směrnice připouští, aby členský stát, ve kterém má tento držitel průkazu bydliště, uplatňoval na před-

6 — Dle čl. 3 odst. 2 třetí odrážky směrnice zahrnuje podskupina C1 motorová vozidla, která nespádají do skupiny D (to znamená jiné než autobusy), jejichž maximální přípustná hmotnost se pohybuje mezi 3 500 kilogramy (tj. 3,5 tunami) a 7 500 kilogramy (tj. 7,5 tunami). Je zde upřesněno, že motorová vozidla v této podskupině mohou být doplněna o přívěs s maximální přípustnou hmotností do 750 kilogramů.

7 — Dle čl. 3 odst. 2 čtvrté odrážky směrnice zahrnuje podskupina C 1 + E soupravy vozidel skládající se z tažného vozidla v podskupině C 1 a přívěsu, který má maximální přípustnou hmotnost nad 750 kilogramů, pokud maximální přípustná hmotnost této soupravy je do 12 000 kilogramů (tj. 12 tun) a maximální přípustná hmotnost přívěsu nepřesahuje nezátíženou hmotnost tažného vozidla.

8 — Úř. věst. L 370, s. 1; 05/01, s. 319. Článek 5 odst. 1 tohoto nařízení stanoví, že „[m]inimální věk řidičů nákladní dopravy je:

a) 18 let pro vozidla, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně přívěsu a návěsu nepřesahuje 7,5 t;

b) u ostatních vozidel:

— 21 let

nebo

— 18 let za podmínky, že řidič je držitelem osvědčení o odborné způsobilosti, uznávaného jedním z členských států, které potvrzuje ukončení výcviku pro řidiče vozidel nákladní dopravy v souladu s právními předpisy Společenství o minimální úrovni výcviku pro řidiče silniční dopravy“.

9 — Dle čl. 3 odst. 1 šesté odrážky směrnice zahrnuje skupina C + E soupravy vozidel skládající se z tažného vozidla skupiny C a přívěsu, který má maximální přípustnou hmotnost nad 750 kilogramů. Pokud jde o skupinu C, ta podle předchozí odrážky zahrnuje motorová vozidla, která nepatří do skupiny D (tj. jiné než autobusy), s maximální přípustnou hmotností nad 3 500 kilogramů (tj. 3,5 tun); motorová vozidla v této skupině mohou být doplněna přívěsem s maximální přípustnou hmotností do 750 kilogramů.

10 — Dle čl. 3 odst. 1 osmé odrážky směrnice zahrnuje skupina D + E soupravy vozidel skládající se z tažného vozidla skupiny D a přívěsu, který má maximální přípustnou hmotnost nad 750 kilogramů.

11 — Jak jsem již uvedl, skupina D odpovídá autobusům. Přesněji, čl. 3 odst. 1 sedmá odrážka směrnice uvádí, že tato skupina zahrnuje motorová vozidla užívaná pro přepravu osob s více než osmi sedadly kromě sedadla řidiče; motorová vozidla v této skupině mohou být doplněna přívěsem s maximální přípustnou hmotností do 750 kilogramů.

mětného držitele průkazu některé své vnitrostátní předpisy.

pozastavení, odnětí nebo zrušení řidičského oprávnění na držitele [...] průkazu vydaného jiným členským státem a v případě nutnosti vyměnit za tímto účelem řidičský průkaz“.

13. Podle čl. 1 odst. 3 směrnice to platí pro jeho vnitrostátní daňové předpisy a předpisy o době platnosti průkazu a o lékařských prohlídkách. V rámci uplatňování výše uvedených předpisů může členský stát, ve kterém má držitel průkazu bydliště, zapsat do průkazu vydaného jiným členským státem údaje nezbytné pro správní účely. Příloha I bod 4 směrnice upřesňuje, že tyto údaje, jako například závažná porušení předpisů spáchaná na území členského státu, ve kterém má držitel průkazu bydliště, může tento stát do průkazu zapsat, pokud tento typ informací zapíše rovněž do průkazů, které vydává, a pokud je tam pro tyto účely dostatek prostoru¹².

B – Vnitrostátní právní úprava

15. Německá právní úprava relevantní v rámci tohoto řízení je obsažena v nařízení o přístupu osob k provozu na pozemních komunikacích (Verordnung über die Zulassung von Personen zum Strassenverkehr) ze dne 18. srpna 1998, rovněž nazývaném „Fahrerlaubnis-Verordnung“¹³.

14. Stejně tak čl. 8 odst. 2 směrnice stanoví, že „[s] výhradou zachování zásady teritoriality trestních a policejních předpisů může členský stát, ve kterém má držitel řidičského průkazu obvyklé bydliště, uplatňovat své vnitrostátní předpisy týkající se omezení,

16. Článek 6 odst. 2 druhá věta FeV stanoví minimální věk 25 let pro přímý přístup k řízení těžkých motocyklů skupiny A. Co se týče vozidel spadajících do podskupin C 1 nebo C 1 E, přístup k řízení těchto vozidel je dle čl. 10 odst. 2 první věty FeV možný od 17 let, pokud toto řízení spadá do odborného výcviku řidičů silniční dopravy (a je omezený na cesty uskutečněné v jeho rámci).

12 — Toto upřesnění bylo přejato do přílohy Ia bodu 3 písm. a) směrnice, ve znění směrnice Rady 96/47/ES ze dne 23. července 1996 (Úř. věst. L 235, s. 1), která vstoupila v platnost dne 18. září 1996. Tato příloha umožňuje členským státům vydat průkazy podle vzoru, který se liší od tradičního vzoru na papírovém podkladě stanoveného v příloze I směrnice. Tento druhý vzor průkazů má formu polykarbonátové karty, používané zejména u kreditních karet. Na tento druh průkazu mohou být stejně jako na tradiční průkaz zapisovány údaje.

13 — BGBl. 1998 I, s. 2214, dále jen „FeV“, který nabyl účinnosti dne 1. ledna 1999.

17. Dále, podle čl. 6 odst. 3 bodu 6 FeV jsou držitelé průkazu C 1 E a D oprávněni řídit vozidla skupiny D E. Stejně tak, odstavec 4 téhož článku stanoví, že držitelé průkazu C 1, C 1 E, C nebo C E jsou oprávněni řídit autobusy (tj. vozidla skupiny D) při vnitrostátních cestách bez cestujících majících za cíl pouze zkontrolovat technický stav vozidel nebo zajistit jejich přepravu na jiné místo.

18. Mimoto, dle čl. 29 odst. 1 a 2 FeV jsou držitelé průkazu vydaného jiným členským státem než Spolkovou republikou Německo povinni, pod sankcí pokuty, nechat si svůj průkaz zaregistrovat u německých správních orgánů, pokud mají své obvyklé bydliště v Německu a průkaz vlastní po dobu nepřevyšující dva roky.

19. Konečně, čl. 29 odst. 3 a čl. 47 odst. 2 FeV nařizují držitelům průkazu vydaného jiným členským státem, kteří si zřídili své obvyklé bydliště v Německu, povinnost vyměnit si svůj průkaz za průkaz německý, aby do něho mohly být zapsány některé údaje, týkající se především doby platnosti tohoto průkazu v tomto státě, je-li tato doba kratší, než doba platná v členském státě, který průkaz vydal.

II – Postup před zahájením soudního řízení

20. Po výměně dopisů mezi Spolkovou republikou Německo a Komisí, vyzvala Komise dopisem ze dne 18. července 2001 Spolkovou republikou Německo k podání vyjádření, jelikož zastávala názor, že tento stát neplnil povinnosti, které pro něho vyplývají ze směrnice 91/439.

21. Jelikož Komisi vyjádření předložené Spolkovou republikou Německo nepřesvědčilo, zaslala jí dopisem ze dne 21. března 2002 odůvodněné stanovisko, ve kterém ji vyzývá k přijetí opatření nezbytných k tomu, aby splnila povinnosti, které pro ni z této směrnice vyplývají, ve lhůtě dvou měsíců od oznámení tohoto stanoviska.

22. Jelikož návrh právní úpravy, která měla částečně ukončit údajné neplnění povinnosti, stále nebyl schválen, rozhodla se Komise podat návrhem doručeným kanceláři Soudního dvora dne 2. září 2003 tuto žalobu.

III – Žaloba

23. Na podporu své žaloby Komise uplatňuje šest žalobních důvodů, z nichž pouze dva jsou německou vládou zpochybňovány. Nejprve přezkoumám tyto dva důvody týkající se minimálního věku vyžadovaného pro řízení některých vozidel. Poté krátce přezkoumám ostatní, nesporné, důvody týkající se možnosti řízení jiných vozidel, než pro které byl průkaz získán, stejně jako postupu spojeného s registrací a s výměnou průkazů vydaných jinými členskými státy.

A – K žalobním důvodům týkajícím se minimálního věku vyžadovaného pro řízení některých vozidel

24. Tyto žalobní důvody se vztahují jednak k těžkým motocyklům skupiny A¹⁴, jednak k vozidlům podskupin C 1 a C 1 E. Postupně přezkoumám oba tyto žalobní důvody.

14 — Tento výraz označuje vozidla uvedená v čl. 6 odst. 1 písm. b) první odrážce směrnice. Připomínám, že se jedná o motocykly s výkonem motoru nad 25 kW nebo s poměrem výkonu motoru a hmotností nad 0,16 kW/kg (nebo motocykly s postranním vozíčkem s poměrem výkonu motoru a hmotností nad 0,16 kW/kg).

1. K žalobnímu důvodu týkajícímu se minimálního věku vyžadovaného pro přístup k řízení těžkých motocyklů skupiny A

a) Argumenty účastníků řízení

25. Tímto žalobním důvodem Komise Spolkové republiky Německo vytýká, že stanovením minimálního věku vyžadovaného pro přímý přístup k řízení těžkých motocyklů skupiny A, tedy bez získání předchozích zkušeností s řízením motocyklů nižší skupiny, na 25 let porušila čl. 6 odst. 1 písm. b) první odrážku poslední věty směrnice. Podle žalobkyně může být dle ustanovení směrnice právní úpravou členského státu stanoven pouze minimální věk 21 let. Na podporu tohoto žalobního důvodu Komise uplatňuje, že tato ustanovení mají za cíl úplnou harmonizaci přímého přístupu k řízení těžkých motocyklů skupiny A, přičemž za tímto účelem stanoví jednotný minimální věk, takže členské státy nejsou oprávněny jednostranně stanovit odlišný, nižší či vyšší, minimální věk.

26. Německá vláda zpochybňuje tento výklad čl. 6 odst. 1 písm. b) první odrážky poslední věty směrnice. Podle ní tato ustanovení neprovádějí úplnou harmonizaci přímého přístupu k řízení dotčeného druhu

vozidel. Nejenže nechávají členským státům možnost takový přímý přístup odmítnout či povolit, ale rovněž jim v souladu se směrnicí sledovaným cílem bezpečnosti silničního provozu vyhrazují možnost, pokud přímý přístup povolí, stanovit minimální věk vyšší než 21 let. V tomto ohledu německá vláda zdůrazňuje, že Komise v nedávné době v rámci přepracování směrnice navrhla zvýšení dotčeného minimálního věku na 24 let, namísto 21 let, aby lépe odpovídal požadavkům bezpečnosti silničního provozu.

29. Nejprve, čl. 6 odst. 2 směrnice tím, že připouští, že se členské státy mohou odchýlit od podmínek minimálního věku stanovených pro určité skupiny vozidel (jiné než těžké motocykly skupiny A) a vydávat v důsledku toho průkazy osobám, které dosáhly 17 let, tedy věku nižšího, než který je směrnicí stanoven pro tyto skupiny vozidel, vyvolává dojem, že účelem veškerých podmínek minimálního věku, které směrnice stanovila, je nastavení spodní hranice (a nikoliv hranice horní), pod níž je v zásadě zakázáno průkaz vydat, s výhradou výjimek výslovně stanovených tímto článkem.

b) Posouzení

27. Mám za to, že tento žalobní důvod není opodstatněný.

28. Podle mého názoru se čl. 6 odst. 1 písm. b) první odrážka poslední věta směrnice stanovením minimálního věku vyžadovaného pro případný přímý přístup k řízení těžkých motocyklů skupiny A na 21 let omezuje na vyloučení toho, aby tento druh vozidel byly oprávněny řídit osoby mladší 21 let. Tato ustanovení nebrání existenci vnitrostátní právní úpravy stanovující minimální věk vyšší, než věk stanovený směrnicí, tj. 25 let. Ve prospěch tohoto výkladu svědčí několik skutečností.

30. Pokud se výjimky stanovené tímto článkem vztahují výhradně k nižšímu minimálnímu věku, než který byl směrnicí stanoven pro dotčené skupiny vozidel, a nikoliv k minimálnímu věku vyššímu, neznamená to dle mého názoru, že je členským státům systematicky zakázáno stanovit podmínky vyššího minimálního věku. Naopak, mlčení čl. 6 odst. 2 směrnice ohledně takových podmínek vyššího minimálního věku lze bezpochyby vysvětlit skutečností, že pravidla směrnice týkající se podmínek minimálního věku nemají za cíl bránit členským státům v přijetí přísnějších pravidel v této věci, takže nebylo nezbytné k tomuto bodu stanovovat výjimky umožňující těmto státům takto jednat.

31. Cíl, který směrnice sleduje prostřednictvím stanovení podmínek minimálního věku, tento rozbor potvrzuje.

32. Jak totiž zdůrazňuje bod čtyři odůvodnění směrnice, stanovení minimálních podmínek pro vydávání průkazů reaguje na požadavky bezpečnosti silničního provozu. Doplňuji, že podmínky minimálního věku zakotvené čl. 6 odst. 1 směrnice jsou uvedeny mezi minimálními podmínkami určenými k zajištění realizace tohoto cíle.

33. Avšak pokud stanovení podmínky minimálního věku zákazem vydávání průkazu osobám, které ještě nedosáhly dotčeného minimálního věku, zjevně odpovídá požadavkům bezpečnosti silničního provozu, totéž nelze říci v případě, kdy by podmínky minimálního věku zakotvené směrnicí znamenaly rovněž zákaz členským státům odmítnout vydat průkaz osobám, které tohoto minimálního věku již dosáhly. Naopak, je to právě snaha o posílení bezpečnosti silničního provozu, která obecně členské státy podněcuje ke stanovení podmínek vyššího minimálního věku, než který je zakotven směrnicí. Mimoto, jak uvedla německá vláda, Komise v nedávné době v rámci snahy o zvýšení bezpečnosti silničního provozu vyjádřila záměr zvýšit mini-

mální věk pro přímý přístup k řízení silných motocyklů na 24 let, namísto 21 let¹⁵.

34. Dle mého názoru z těchto jednotlivých skutečností vyplývá, že čl. 6 odst. 1 písm. b) první odrážka poslední věta směrnice nebrání existenci vnitrostátní právní úpravy stanovující vyšší minimální věk, než který je tímto článkem stanovený, tak jako je tomu u dotčené německé právní úpravy. V důsledku toho mám za to, že žalobní důvod týkající se minimálního věku vyžadovaného pro přímý přístup k řízení těžkých motocyklů skupiny A, založený na údajném porušení tohoto článku směrnice, není opodstatněný.

2. K žalobnímu důvodu týkajícímu se minimálního věku vyžadovaného pro přístup k řízení vozidel podskupin C 1 a C 1 E

a) Argumenty účastníků řízení

35. Komise tímto žalobním důvodem vytýká Spolkové republice Německo, že připuště-

¹⁵ — Viz návrh na změnu směrnice KOM(2003) 621 konečný ze dne 21. října 2003, body 71 a 77. Komise konstatuje, že současná právní úprava Společenství umožňuje mnohým mladým řidičům bez praktických zkušeností řídit nejsilnější motocykly. Přitom poukazuje na to, že ze statistik nehodovosti vyplývá, že nebezpečí nehody začínajících řidičů tohoto druhu vozidel je obzvláště vysoké u těch, kteří jsou mladší 24 let. V zájmu bezpečnosti silničního provozu tak Komise navrhuje zvýšit minimální věk požadovaný pro přímý přístup k řízení těchto vozidel z 21 na 24 let.

ním toho, aby řízení vozidel podskupin C 1 nebo C 1 E bylo přístupné osobám počínaje věkem 17 let, spadá-li toto řízení do rámce odborného výcviku řidičů silniční dopravy, porušila čl. 6 odst. 1 písm. b) třetí odrážku směrnice ve spojení s čl. 5 odst. 1 písm. b) druhou odrážkou nařízení č. 3820/85. Podle ní tato ustanovení směrnice, stejně jako ustanovení nařízení, na která se odvolávají, brání tomu, aby osoby mladší 18 let byly oprávněny řídit vozidla tohoto druhu.

36. Tento žalobní důvod je německou vládou zpochybňován. Ta upřesňuje, že ve vnitrostátním právu je získání průkazu C 1 podmíněno získáním průkazu B.

37. Mimoto dle ní získání osvědčení o odborné způsobilosti po ukončení uznávaného výcviku pro řidiče vozidel nákladní dopravy, které dle čl. 5 odst. 1 písm. b) druhé odrážky nařízení č. 3820/85 může odůvodnit udělení oprávnění řídit vozidla nákladní dopravy o hmotnosti vyšší než 7,5 t držitelům takového osvědčení (jakmile dosáhnou 18 let věku), předpokládá, že dotčený výcvik může být zahájen dříve, než zájemci dosáhnou věku 18 let, a že zahrnuje určitou zkušenost s řízením. Z toho vyplývá, že vyhrazením oprávnění řídit vozidla podskupin C 1 nebo C 1 E osobám ve věku 17 let pro potřeby jejich odborného výcviku je

dotčená vnitrostátní právní úprava v souladu s uvedeným čl. 5 odst. 1 písm. b) druhou odrážkou, na něž odkazuje čl. 6 odst. 1 písm. b) třetí odrážka směrnice. Popřít tento názor by znamenalo ohrožovat existenci odborných výcviků řidičů silniční dopravy, dostatečně dlouhých pro to, aby byly kompletní, ke škodě zájmů bezpečnosti silničního provozu.

38. Konečně, německá vláda relativizuje dosah vnitrostátní právní úpravou stanoveného předčasného oprávnění k řízení vozidel podskupin C 1 a C 1 E. Toto oprávnění je poskytováno pouze osobám účastnícím se odborného výcviku řidičů silniční dopravy, které předtím uspěly při zdravotních a psychologických vyšetřeních. Oprávnění k řízení tohoto druhu vozidel mimoto platí pouze v rámci tohoto odborného výcviku a pouze na území státu.

b) Posouzení

39. Dle mého názoru je tento žalobní důvod opodstatněný, jak co se týče vozidel pod-

skupiny C 1, tak co se týče vozidel podskupiny C 1 E.

del osobám, které dosáhly věku 17 let, je třeba konstatovat, že u vozidel podskupiny C 1 tomu tak není. Jelikož je tento čl. 6 odst. 2 směrnice taxativní, je vyloučeno, aby získání průkazu B počínaje věkem 17 let dle tohoto článku odůvodnilo získání průkazu C 1 za stejných podmínek věku.

40. Pokud jde o vozidla podskupiny C 1, čl. 6 odst. 1 písm. b) třetí odrážka směrnice, jakož i čl. 5 odst. 1 písm. a) nařízení č. 3820/85 (na který se tento článek směrnice odvolává) stanoví, že přístup k jejich řízení je vyhrazen osobám, které dosáhly minimálního věku 18 let. Připuštěním toho, aby byl přístup k řízení těchto vozidel umožněn osobám od 17 let věku, porušuje dotčená vnitrostátní právní úprava ta ustanovení směrnice, která se shodují s výše uvedenými ustanoveními tohoto nařízení. Tento závěr platí, i pokud je, jak tvrdí německá vláda, dosah tohoto předčasného oprávnění omezený.

41. Stejně tak není důležité, že, jak tvrdí německá vláda, získání průkazu C 1 (opravňujícího k řízení vozidel podskupiny C 1) je podmíněno získáním průkazu B (opravňujícího k řízení vozidel skupiny B). Pokud totiž čl. 6 odst. 2 směrnice opravňuje členské státy k odchýlení se od podmínek minimálního věku stanovených pro některé skupiny vozidel, jako například vozidla skupiny B, a vydat tak průkaz odpovídající tomuto druhu vozi-

42. Pokud se týká vozidel podskupiny C 1 E, připomínám, že nařízení č. 3820/85 [na které se čl. 6 odst. 1 písm. b) třetí odrážka směrnice odvolává] ve svém čl. 5 odst. 1 písm. b) první odrážce zakotvuje zásadu, podle které je minimální věk vyžadovaný pro přístup k řízení těchto vozidel stanovený na 21 let. Teprve výjimkou z této zásady čl. 5 odst. 1 písm. b) druhá odrážka tohoto nařízení snižuje tento minimální věk na 18 let, za podmínky, připomínám, že „řidič je držitelem osvědčení o odborné způsobilosti, uznávaného jedním z členských států, které potvrzuje ukončení výcviku pro řidiče vozidel nákladní dopravy v souladu s právními předpisy Společenství o minimální úrovni výcviku pro řidiče silniční dopravy“.

43. Z těchto ustanovení nařízení č. 3820/85 vyplývá, že přístup k řízení vozidel podskupiny C 1 E od věku 18 let je podmíněn ukončením určitého odborného výcviku řidičů silniční dopravy a předložením osvědčení o způsobilosti vydaným po ukončení takového výcviku.

44. V důsledku toho, i když může být takový odborný výcvik zahájen dříve, než zájemce dosáhne věku 18 let, a zahrnovat za stejných věkových podmínek zkušenost s asistovaným řízením pod nepřetržitou kontrolou instruktora, je vyloučeno udělit mu jakékoliv oprávnění k řízení vozidel podskupiny C 1 E, nemá-li ještě 18 let, stále se účastní odborného výcviku, a nemůže tak předložit osvědčení o způsobilosti, které je vydáváno až po ukončení takového výcviku.

45. Přesto právě toto dotčená německá právní úprava stanoví, neboť umožňuje osobám ve věku pouze 17 let v rámci odborného výcviku řidičů silniční dopravy řídit vozidla podskupiny C 1 E na vnitrostátní veřejné silniční síti, aniž by se jednalo o řízení pod neustálým dohledem instruktora. Co se týče tohoto druhu vozidel, tato vnitrostátní právní úprava tak porušuje čl. 5

odst. 1 písm. b) nařízení č. 3820/85. Rovněž tak porušuje čl. 6 odst. 1 písm. b) třetí odrážky směrnice, vzhledem k tomu, že tento článek odkazuje na použití výše uvedeného nařízení, včetně jeho čl. 5 odst. 1 písm. b).

46. Z toho vyvozují, že žalobní důvod týkající se minimálního věku vyžadovaného pro přístup k řízení vozidel podskupin C 1 a C 1 E, vycházející z porušení čl. 6 odst. 1 písm. b) třetí odrážky směrnice, je opodstatněný.

B – K žalobním důvodům týkajícím se možnosti řídit jiná vozidla, než pro řízení kterých byl získán průkaz

47. Dva žalobní důvody se týkají možnosti řídit jiná vozidla, než pro řízení kterých byl získán průkaz. Jeden se týká přístupu k řízení vozidel skupiny D E, druhý se týká přístupu k řízení vozidel skupiny D. Krátce přezkoumám každý z těchto dvou německou vládou nezpochybňovaných žalobních důvodů.

1. K žalobnímu důvodu týkajícímu se pří-
stupu k řízení vozidel skupiny D E

umožňuje držitelům průkazu C 1, C 1 E, C
nebo C E řídit vozidla skupiny D při
vnitrostátních cestách bez cestujících mají-
cích za cíl pouze zkontrolovat technický stav
vozidel nebo zajistit jejich přepravu na jiné
místo, porušila článek 3 směrnice. Tento
žalobní důvod považuji za opodstatněný.

48. Komise tímto žalobním důvodem vytýká
Spolkové republice Německo, že stanovením
toho, že držitelé průkazu C 1 E a D jsou
oprávněni řídit vozidla skupiny D E, porušila
čl. 5 odst. 2 písm. b) směrnice. Tento žalobní
důvod považuji za opodstatněný.

49. Tento článek totiž stanoví, že „průkazy
vydané pro skupinu C + E platí pro skupinu
D + E, pokud jsou jejich držitelé oprávněni
řídit vozidla skupiny D“. Z těchto ustanovení
vyplývá, že pouze držitelé průkazu C E,
a nikoliv C 1 E, jsou oprávněni řídit vozidla
skupiny D E za podmínky, že jsou oprávněni
k řízení vozidel skupiny D. Držitelé průkazu
C 1 E tak nejsou oprávněni využívat tohoto
průkazu k řízení vozidel skupiny D E.

51. Z článku 3 odst. 1 páté odrážky směrnice
totiž vyplývá, že vozidla skupiny C je třeba
odlišovat od vozidel spadajících do skupiny
D, takže průkaz C nemůže opravňovat
k řízení vozidel skupiny D. Stejně tak je
tomu u druhů vozidel souvisejících s vozidly
spadajícími do skupiny C, a sice vozidel
skupiny C E a podskupin C 1 a C 1 E (tak, jak
jsou definovány čl. 3 odst. 1 šestou odrážkou,
stejně jako odst. 2 třetí a čtvrtou odrážkou
směrnice).

2. K žalobnímu důvodu týkajícímu se pří-
stupu k řízení vozidel skupiny D

52. Jak upozornila Komise, toto rozlišování
mezi na jedné straně vozidly skupiny
a podskupin C, C E, C 1 nebo C 1 E (tedy
nákladními vozy) a na straně druhé vozidly
skupiny D (tedy autobusy), jakož i mezi jim
odpovídajícími průkazy, spočívá na tom, že
řízení konkrétně těchto dvou druhů vozidel

50. Komise tímto žalobním důvodem vytýká
Spolkové republice Německo, že tím, že

není srovnatelné, a vyžaduje tedy pro každý z nich specifický výcvik, takže průkaz C, C E, C 1 nebo C 1 E (získaný po ukončení určitého výcviku) nemůže opravňovat k řízení vozidel skupiny D (které vyžaduje absolvování jiného výcviku).

53. Z toho vyvozují, že žalobní důvod týkající se přístupu k řízení vozidel skupiny D, vycházející z porušení čl. 3 směrnice, je opodstatněný.

C – Žalobní důvody týkající se postupu při registraci a výměně průkazů vydaných jinými členskými státy

54. Postupně přezkoumám žalobní důvod týkající se postupu při registraci průkazů vydaných jinými členskými státy a poté žalobní důvod týkající se postupu při výměně těchto průkazů, přičemž připomínám, že tyto žalobní důvody nejsou německou vládou zpochybňovány.

1. K žalobnímu důvodu týkajícímu se postupu při registraci průkazů vydaných jinými členskými státy

55. Komise tímto žalobním důvodem vytýká Spolkové republice Německo, že vyžadováním, pod sankcí pokuty, povinné a systematické registrace průkazů vydaných jinými členskými státy, mají-li držitelé těchto průkazů své obvyklé bydliště v Německu a průkaz vlastní po dobu nepřevyšující dva roky, porušila zásadu vzájemného uznávání průkazů zakotvenou v čl. 1 odst. 2 směrnice.

56. Tento žalobní důvod považuji za opodstatněný. V tomto ohledu stačí odkázat na rozsudky ze dne 10. července 2003, Komise v. Nizozemsko¹⁶, a ze dne 9. září 2004, Komise v. Španělsko¹⁷. V těchto rozsudcích Soudní dvůr rozhodl, že povinná nebo systematická registrace průkazů představuje formalitu, která je v rozporu se zásadou vzájemného uznávání průkazů stanovenou čl. 1 odst. 2 směrnice a která nemůže být odůvodněna ani na základě odstavce 3 tohoto článku, ani na základě čl. 8 odst. 2 této směrnice¹⁸.

16 — C-246/00, Recueil s. I-7485.

17 — C-195/02, Sb. rozh. s. I-7857.

18 — Viz výše uvedené rozsudky Komise v. Nizozemsko (body 60 až 71) a Komise v. Španělsko (body 53 až 65). Viz ve stejném smyslu body 34 až 58, respektive 40 až 56 mých stanovisek ve věci, ve kterých byly tyto rozsudky vydány.

2. K žalobnímu důvodu týkajícímu se postupu při výměně průkazů vydaných jinými členskými státy

57. Komise tímto žalobním důvodem vytýká Spolkové republice Německo, že tím, že ukládá držitelům průkazů vydaných jinými členskými státy, kteří si zřídili své obvyklé bydliště v Německu, povinnost výměny jejich průkazu za průkaz německý, aby do něho příslušné vnitrostátní orgány mohly zapsat některé údaje, týkající se především doby platnosti průkazů v tomto státě, je-li tato doba kratší než doba platná v členském státě, který je vystavil, porušila několik ustanovení směrnice, především její čl. 1 odst. 2. Tento žalobní důvod považuji za opodstatněný.

58. Jak totiž Soudní dvůr zdůraznil v bodě 72 výše uvedeného rozsudku Komise v. Nizozemsko, z devátého bodu odůvodnění směrnice vyplývá, že Komise chtěla výslovně odstranit systém výměny průkazů. Tato skutečnost byla připomenuta v usnesení ze dne 29. ledna 2004, Krüger¹⁹.

59. Soudní dvůr se ve výše uvedeném usnesení Krüger při rozhodnutí, že „čl. 1 [odst. 2] směrnice 91/439 musí být vykládán v tom smyslu, že brání právní úpravě členského státu ukládající za určitých okolností držitelům řidičského průkazu vydaného jiným členským státem, kteří se usadili na jeho území, povinnost vyměnit tento průkaz za vnitrostátní řidičský průkaz z důvodu, že řidičský průkaz vydaný jiným členským státem, který neodpovídá ustanovením ohledně doby platnosti platným v hostitelském členském státě, nemůže být zapsán do rejstříku řidičských průkazů tohoto státu“²⁰, opíral převážně o tento argument.

60. To, co platí pro postup při výměně dotčený ve výše uvedené věci Krüger, platí rovněž pro postup při výměně dotčený v této věci.

61. Na základě výše uvedeného jsem došel k závěru, že žalobní důvod týkající se postupu při výměně průkazů vydaných jinými členskými státy, vycházející z porušení čl. 1 odst. 2 směrnice, je opodstatněný.

19 — C-253/01, Recueil, s. I-1191 (bod 31).

20 — Bod 37.

IV – Závěry

62. Závěrem navrhuji, aby Soudní dvůr určil, že:

- „1) přijetím právní úpravy stanovující, že řízení vozidel podskupiny C 1 nebo C 1 + E (nebo C 1 E) je přístupné osobám od věku 17 let, spadá-li toto řízení do rámce odborného výcviku řidičů silniční dopravy, nesplnila Spolková republika Německo povinnosti, které pro ni vyplývají z čl. 6 odst. 1 písm. b) třetí odrážky směrnice Rady 91/439/EHS ze dne 29. července 1991 o řidičských průkazech;
- přijetím právní úpravy stanovující, že držitelé řidičských průkazů C 1 E a D jsou oprávněni řídit vozidla skupiny D + E (nebo D E), nesplnila Spolková republika Německo povinnosti, které pro ni vyplývají z čl. 5 odst. 2 písm. b) směrnice 91/439;
- přijetím právní úpravy stanovující, že držitelé řidičských průkazů C 1, C 1 E, C nebo C + E (nebo C E) jsou oprávněni řídit vozidla skupiny D při vnitrostátních cestách bez cestujících majících za cíl pouze zkontrolovat technický stav vozidel nebo zajistit jejich přepravu na jiné místo, nesplnila Spolková republika Německo povinnosti, které pro ni vyplývají z článku 3 směrnice 91/439;
- přijetím právní úpravy ukládající pod sankcí pokuty povinnou a systematickou registraci průkazů vydaných jinými členskými státy, mají-

-li držitelé těchto průkazů své obvyklé bydliště v Německu a průkaz vlastní po dobu nepřevyšující dva roky, nesplnila Spolková republika Německo povinnosti, které pro ni vyplývají z čl. 1 odst. 2 směrnice 91/439;

- přijetím právní úpravy ukládající držitelům řidičských průkazů vydaných jinými členskými státy, kteří si zřídili obvyklé bydliště v Německu, povinnost výměny jejich řidičského průkazu za řidičský průkaz německý, aby do něho příslušné vnitrostátní orgány mohly zapsat některé údaje, týkající se především doby platnosti těchto průkazů v tomto státě, je-li tato doba kratší než doba platná v členském státě, který je vystavil, nesplnila Spolková republika Německo povinnosti, které pro ni vyplývají z čl. 1 odst. 2 směrnice 91/439.

- 2) Žalobu ve zbývajících částech zamítl.
- 3) Uložil Spolkové republice Německo nést vlastní náklady řízení, jakož i náklady řízení vynaložené Komisí Evropských společenství.“