

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA

PHILIPPE LÉGER

prednesené 5. októbra 2006¹

1. Komisia Európskych spoločenstiev svojou žalobou navrhuje, aby Súdny dvor určil, že Talianska republika si tým, že zachovala v platnosti právnu úpravu zakazujúcu ťahať prípojné vozidlo mopedom, nesplnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú z článku 28 ES.

„Množstevné obmedzenia dovozu a všetky opatrenia s rovnocenným účinkom sú medzi členskými štátmi zakázané.“

I — Právny rámec

3. Podľa článku 30 sú medzi členskými štátmi povolené zákazy alebo obmedzenia dovozu odôvodnené predovšetkým verejnou bezpečnosťou, ochranou zdravia a života ľudí, ak nie sú prostriedkami svojvoľnej diskriminácie ani skrytého obmedzovania obchodu v rámci Spoločenstva.

A — Právo Spoločenstva

1. Zmluva o založení Európskeho spoločenstva

2. Právna úprava týkajúca sa postupu typového schvaľovania dvojkoľosových alebo trojkoľosových motorových vozidiel

2. Článok 28 ES stanovuje:

4. Smernica Rady 92/61/EHS² bola prijatá na stanovenie postupu typového schvaľo-

1 — Jazyk prednesu: francúzština.

2 — Smernica z 30. júna 1992 o typovom schválení dvojkoľosových alebo trojkoľosových motorových vozidiel [*neoficiálny preklad*] (Ú. v. ES L 225, s. 72).

vania v Spoločenstve³ dvojkoľesových alebo trojkoľesových motorových vozidiel.

samostatné technické jednotky takých vozidiel“ [*neoficiálny preklad*].

5. Ako jasne vyplýva z odôvodnení tejto smernice, cieľom uvedeného postupu je zabezpečiť fungovanie vnútorného trhu odstránením technických prekážok obchodovania v sektore motorových vozidiel.⁴ Tiež sa snaží prispieť k zlepšeniu bezpečnosti cestnej premávky, ako aj ochrany životného prostredia a spotrebiteľov.⁵

8. Podľa článku 1 ods. 2 a 3 tejto smernice sú uvedenými vozidlami mopedy⁸, motocykle, trojkolky aj štvorkolky.

6. Aby bolo možné v Spoločenstve vykonať tento postup schvaľovania, uvedená smernica stanovuje úplnú harmonizáciu technických požiadaviek, ktoré musia spĺňať uvedené vozidlá.⁶ Stanovuje tiež, že technické požiadavky platné pre určité komponenty a charakteristiky týchto vozidiel budú harmonizované v rámci osobitných smerníc.⁷

9. Požiadavky týkajúce sa hmotností a rozmerov dvojkoľesových alebo trojkoľesových motorových vozidiel boli harmonizované v rámci smernice Rady 93/93/EHS⁹.

7. Podľa článku 1 ods. 1 prvého pododseku sa smernica 92/61 uplatní „na všetky dvojkoľesové alebo trojkoľesové motorové vozidlá, so zdvojenými kolesami alebo iné, určené na premávku na ceste a pre komponenty alebo

10. Iné technické požiadavky, ktoré sa vzťahujú predovšetkým na spojovacie zariadenia a prídavné zariadenia týchto vozidiel, sú harmonizované v rámci smernice Európskeho parlamentu a Rady 97/24/ES¹⁰.

3 — Podľa článku 2 bodu 6 smernice 92/61 pojem „schválenie“ treba chápať ako akt, ktorým členský štát rozhodne, že určitý druh vozidla jednak spĺňa technické požiadavky stanovené osobitnými smernicami a jednak vyhovuje kontrolám správnosti údajov výrobcu, ktoré sú uvedené v prílohe I k tejto smernici.

4 — Pozri prvé až tretie, dvanásť a posledné odôvodnenie.

5 — Pozri posledné odôvodnenie.

6 — Tamže.

7 — Pozri ôsme odôvodnenie.

8 — Podľa článku 1 ods. 2 prvej zarážky smernice 92/61 sa pod pojmom „mopedy“ rozumejú „dvojkoľesové alebo trojkoľesové vozidlá, ktorých zdvihový objem motoru nepresahuje 50 kubických centimetrov v prípade motora s vnútorným spaľovaním, s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou 45 kilometrov za hodinu“ [*neoficiálny preklad*].

9 — Smernica Rady č. 93/93/EHS z 29. októbra 1993 o hmotnostiach a rozmeroch dvoj- a trojkoľesových motorových vozidiel (Ú. v. ES L 311, s. 76; Mim. vyd. 07/002, s. 194).

10 — Smernica Európskeho parlamentu a Rady 97/24/ES zo 17. júna 1997 o niektorých komponentoch a charakteristikách dvoj- alebo trojkoľesových motorových vozidiel (Ú. v. ES L 226, s. 1; Mim. vyd. 07/003, s. 34).

11. Smernice 93/93 a 97/24 vo svojich odôvodneniach stanovujú, že ani cieľom, ani účelom ich ustanovení nie je zaväzovať tie členské štáty, ktoré neumožňujú dvojkolesovým motorovým vozidlám na svojom území ťahať prípojné vozidlo, k tomu, aby zmenili a doplnili svoje právne úpravy.¹¹

14. Podľa článku 56 tohto zákona sú oprávnené ťahať prípojné vozidlo len automobily, trolejbusy¹³ a traktory.

II — Konanie pred podaním žaloby

B — Vnútroštátne právo

12. Článok 53 legislatívneho dekrétu č. 285 (decreto legislativo n. 285) z 30. apríla 1992¹² definuje mopedy ako „akékoľvek dvojkolesové, trojkolesové alebo štvorkolesové motorové vozidlo“, pričom štvorkolesové vozidlá tvoria skupinu „motorových štvorkoliek“.

13. Článok 54 zákona o cestnej premávke stanovuje, že automobily sú motorové vozidlá, ktoré majú minimálne štyri kolesá, s výnimkou mopedov.

15. Po výmene korešpondencie s Talianskou republikou sa Komisia domnievala, že tento členský štát si prijatím dotknutej právnej úpravy nesplnil povinnosti, ktoré mu vyplývajú z článku 28 ES, pričom ho listom z 3. apríla 2003 vyzvala na predloženie pripomienok.

16. Vo svojej odpovedi z 13. júna 2003 sa Talianska republika zaviazala vykonať potrebné zmeny a doplnenia vnútroštátnej právnej úpravy a odstrániť prekážku dovozu, na ktorú poukázala Komisia. Tento členský štát navyše spresnil, že uvedené zmeny a doplnenia sa nebudú týkať len schvaľovania vozidiel, ale aj ich zápisu, prevádzky a cestných kontrol prípojných vozidiel (prehliadok).

¹¹ — Pozri posledné odôvodnenia uvedených smerníc.

¹² — GURI č. 114 z 18. mája 1992, ďalej len „zákon o cestnej premávke“.

¹³ — Trolejbusy sú nekolajové motorové vozidlá poháňané elektrickým motorom napájaným prúdom privádzaným z trolejového vedenia.

17. Keďže Komisia nedostala nijaké ďalšie oznámenie o prijatí uvedených zmien a doplnení, zaslala Talianskej republike 19. decembra 2003 odôvodnené stanovisko, ktorým ju vyzvala, aby prijala potrebné opatrenia na splnenie povinností, ktoré jej vyplývajú z článku 28 ES v lehote dvoch mesiacov od doručenia tohto stanoviska. Keďže toto stanovisko ostalo bez odpovede, Komisia podaním doručeným do kancelárie Súdneho dvora 4. marca 2005 podala túto žalobu podľa článku 226 ES.

19. Talianska republika navrhuje, aby Súdny dvor žalobu zamietol.

IV — O nesplnení povinnosti

A — Hlavné tvrdenia účastníkov konania

III — Žaloba

18. Komisia navrhuje, aby Súdny dvor:

- rozhodol, že Talianska republika si tým, že zakázala ťahať mopedom prípojné vozidlo, nesplnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú z článku 28 ES,

- zaviazal Taliansku republiku na náhradu trov konania.

20. Komisia vytýka Talianskej republike, že zákazom ťahať prípojné vozidlo mopedom porušila zásadu voľného pohybu tovaru stanovenú v článku 28 ES.

21. Komisia na podporu tejto výhrady predovšetkým pripomína, že v prípade neexistencie harmonizovanej právnej úpravy Spoločenstva týkajúcej sa typového schvaľovania, zápisu a prevádzky prípojných vozidiel pre mopedy sa uplatnia články 28 ES a 30 ES.

22. Komisia ďalej zdôrazňuje, že účelom dotknutého opatrenia je brániť používaniu prípojných vozidiel, ktorých výroba a uvádzanie na trh je v iných členských štátoch legálna, čo prekáža ich dovozu a predaju v Taliansku. Tvrdí, že opatrenie,

ktoré je prekážkou dovozu v zmysle článku 28 ES, môže byť zlučiteľné so Zmluvou, len ak je odôvodnené niektorým z dôvodov verejného záujmu uvedených v článku 30 ES alebo niektorou z imperatívnych požiadaviek chránených judikatúrou Súdneho dvora.

23. V tejto súvislosti Komisia uvádza, že skutočnosť, že na území Talianskej republiky je povolené jazdiť na mopedoch s prípojným vozidlom zapísaných v iných členských štátoch dokazuje, že uvedený zákaz ťahať prípojnú vozidlo nezodpovedá nijakej požiadavke v oblasti bezpečnosti cestnej premávky.

24. Napokon Komisia uvádza, že odôvodnenia smerníc 93/93 a 97/24, na ktoré sa Talianska republika odvoláva na podporu napadnutej právnej úpravy, nie sú kogentnej povahy a ich účelom alebo cieľom nie je zosúladiť také vnútroštátne právne úpravy ako je právna úprava v tejto veci s právom Spoločenstva. V tejto súvislosti Komisia pripomína ustálenú judikatúru Súdneho dvora o prednosti primárneho práva pred sekundárnym.

25. Talianska republika v odpovedi na tieto tvrdenia uvádza, že vytykané porušenie sa týka

zákazu pre mopedy zapísané v Taliansku ťahať prípojnú vozidlo a nie zákazu zápisu mopedu či prípojného vozidla vyrobených v inom členskom štáte a určených na uvedenie na trh v Taliansku.

26. Talianska republika okrem toho tvrdí, že výhrada uvedená v posledných odôvodneniach smerníc 93/93 a 97/24 povoľuje sporné opatrenie. Podľa nej sa taká výhrada vysvetľuje rozdielnym profilom území jednotlivých členských štátov. Táto výhrada môže byť zrušená až vtedy, keď budú harmonizované technické pravidlá týkajúce sa typového schvaľovania, zápisu a prevádzky prípojných vozidiel ťahanými dvojkolesovými alebo trojkolesovými motorovými vozidlami na pozemných komunikáciách.¹⁴ Talianska republika však uviedla, že platné právo Spoločenstva takú harmonizáciu nestanovuje. Preto zostáva vzájomné uznávanie prípojných vozidiel v diskrečnej právomoci členských štátov.

27. Napokon Talianska republika zdôrazňuje, že technické požiadavky na vozidlá sú dôležité z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky. V tejto súvislosti sa talianske orgány domnievajú, že v prípade neexistencie pravidiel typového schvaľovania vozidiel ťahajúcich prípojnú vozidlo nie sú dodržané požiadavky bezpečnosti.

¹⁴ — V tejto súvislosti Talianska republika poznamenáva, že taká právna úprava už existuje v oblasti prípojných vozidiel ťahaných inými druhmi vozidiel.

B — *Posúdenie*

28. Komisia sa svojou žalobou domáha, aby Súdny dvor rozhodol, že talianska právna úprava tým, že zakazuje ťahať prípojné vozidlo mopedom, zavádza prekážku voľného pohybu tovaru, ktorá je v rozpore so Zmluvou.

29. Na úvod treba uviesť, že uvedené ustanovenia sekundárneho práva neupravujú technické požiadavky, ktoré musia splniť mopedy ťahajúce prípojné vozidlo. Vnútroštátne opatrenia, ktoré sa týkajú tejto otázky, nie sú teda na úrovni Spoločenstva harmonizované.

30. V prípade neexistencie spoločných alebo harmonizovaných pravidiel sú však členské štáty povinné dodržiavať základné slobody zakotvené v Zmluve, medzi ktorými je aj zásada voľného pohybu tovaru.¹⁵

15 — Treba pripomenúť, že podľa článku 3 ods. 1 písm. c) ES činnosť Európskeho spoločenstva zahŕňa vnútorný trh charakterizovaný zrušením prekážok pre voľný pohyb tovaru, osôb, služieb a kapitálu medzi členskými štátmi. Navyše článok 14 ods. 2 ES stanovuje, že „vnútorný trh zahŕňa oblasť bez vnútorných hraníc, v ktorej je zaručený voľný pohyb tovaru... v súlade s ustanoveniami tejto zmluvy“, pričom tieto ustanovenia sa nachádzajú predovšetkým v článku 28 ES a nasl. Pozri v tomto zmysle rozsudok z 9. decembra 1997, Komisia/Francúzsko, C-265/95, Zb. s. I-6959, bod 24 a nasl.

31. Táto zásada predovšetkým podľa článku 28 ES zakazuje medzi členskými štátmi akékoľvek množstevné obmedzenia dovozu a všetky oparenia s rovnakým účinkom.

32. Z ustálenej judikatúry vyplýva, že opatrením s rovnakým účinkom, ako majú článkom 28 ES zakázané množstevné obmedzenia, je každé opatrenie, ktoré môže priamo alebo nepriamo, skutočne alebo potenciálne brániť obchodu s tovarom v rámci Spoločenstva. Preto aj vtedy, keď vnútroštátne opatrenie nemá za cieľ úpravu obchodu s tovarom medzi členskými štátmi, je rozhodujúci jeho účinok na obchod v rámci Spoločenstva, bez ohľadu na to, či je skutočný alebo potenciálny.¹⁶

33. Z judikatúry Súdneho dvora okrem toho vyplýva, že v prípade neexistencie harmonizácie právnych úprav môžu opatrenia, ktoré sa uplatňujú bez rozdielu na domáce výrobky a výrobky dovezené z iných členských štátov, predstavovať obmedzenia voľného pohybu tovaru.¹⁷

16 — Pozri najmä rozsudky z 24. novembra 1993, Keck a Mithouard, C-267/91 a C-268/91, Zb. s. I-6097, bod 11, ako aj zo 14. septembra 2006, Alfa Vita Vassilopoulos a Carrefour Marinopoulos, C-158/04 a C-159/04, Zb. s. I-8135, bod 15 a citovanú judikatúru.

17 — Pozri najmä rozsudok z 20. februára 1979, Rewe-Zentral, nazývaný „Cassis de Dijon“, 120/78, Zb. s. 649, body 6, 14 a 15.

34. Tieto opatrenia však môžu byť odôvodnené v prípade, že sledujú legitímne ciele. Patrí totiž do ustálenej súdnej praxe, že vnútroštátna právna úprava, ktorá predstavuje prekážku voľného pohybu tovaru, nemusí byť nevyhnutne v rozpore s právom Spoločenstva, ak je odôvodnená niektorým z dôvodov verejného záujmu uvedených v článku 30 ES alebo niektorou z imperatívnych požiadaviek chránených judikatúrou Súdneho dvora v prípade, že sa vnútroštátna právna úprava nerozdielne uplatňuje.¹⁸

36. S ohľadom na takto pripomenuté zásady treba preskúmať, či vnútroštátna právna úprava predstavuje prekážku voľného pohybu tovaru zakázanú článkom 28 ES, a v prípade kladnej odpovede, či je odôvodnená.

1. O existencii prekážky voľnému pohybu tovaru

35. Ako však Súdny dvor zdôraznil, akákoľvek odchýlka od základnej zásady voľného pohybu tovaru sa musí vykladať doslovne.¹⁹ Každý z dôvodov uvedených v článku 30 ES musí teda byť chápaný reštriktívne a tento článok sa nemôže rozšíriť na iné prípady, ako sú v ňom taxatívne uvedené. Za týchto okolností prináleží vnútroštátnym orgánom, aby preukázali, že ich právna úprava je jednak nevyhnutná na dosiahnutie sledovaného cieľa a jednak je vo vzťahu k tomuto cieľu primeraná.²⁰

37. Domnievam sa, že dotknutá vnútroštátna právna úprava v tejto veci predstavuje opatrenie s rovnakým účinkom ako množstevné obmedzenia zakázané článkom 28 ES.

18 — Pozri v tomto zmysle rozsudok Alfa Vita Vassilopoulos a Carrefour Marinopoulos, už citovaný, bod 20 a citovanú judikatúru. Treba pripomenúť, že odôvodnenie založené na článku 30 ES alebo na niektorej zo základných požiadaviek uznaných právom Spoločenstva je však vylúčené vtedy, keď smernice Spoločenstva upravujú harmonizáciu opatrení, ktoré sú nevyhnutné pre dosiahnutie konkrétneho sledovaného cieľa. V takomto prípade musia byť ochranné opatrenia prijaté v rámci stanovenom harmonizujúcou smernicou (pozri najmä rozsudok z 23. mája 1996, Hedley Lomas, C-5/94, Zb. s. I-2553, bod 18).

19 — Pozri najmä rozsudok z 19. marca 1991, Komisia/Grécko, C-205/89, Zb. s. I-1361, bod 9.

20 — Pozri napríklad rozsudok z 5. februára 2004, Komisia/Taliansko, C-270/02, Zb. s. I-1559, bod 22.

38. Na jednej strane zo spisu vyplýva, že daný zákaz je opatrením, ktoré sa uplatňuje bez rozdielu na domáce výrobky a výrobky dovezené z iných členských štátov. Talianska republika vo svojej duplike totiž zdôrazňuje, že tento zákaz sa týka všetkých prípojných vozidiel bez ohľadu na ich pôvod.²¹

21 — Bod 2.

39. Na druhej strane nemožno spochybniť, že všeobecným a úplným zákazom ťahať prípojné vozidlo mopedom na celom území Talianska, bráni táto vnútroštátna právna úprava voľnému pohybu tovaru, ktorým sú v tomto prípade najmä prípojné vozidlá.

42. Treba však preskúmať, či táto právna úprava napriek svojim obmedzujúcim účinkom na obchod v rámci Spoločenstva môže byť odôvodnená niektorým z dôvodov verejného záujmu uvedených v článku 30 ES alebo niektorou z imperatívnych požiadaviek chránených judikatúrou Súdneho dvora, a prípadne či je takéto obmedzenie spôsobilé a primerané na realizovanie sledovaného cieľa.

40. Hoci sa tento zákaz týka len mopedov, domnievam sa, že pripájanie takýchto vozidiel predstavuje predovšetkým vo vidieckych oblastiach bežný a častý spôsob dopravy. Dôsledkom tejto právnej úpravy, ktorá síce nezakazuje dovoz a uvádzanie prípojných vozidiel na trh v Taliansku, je však obmedzenie ich používania na celom území Talianska. Domnievam sa teda, že takýto zákaz môže obmedziť obchod medzi Talianskou republikou a ostatnými členskými štátmi a prekážať tak dovozu a uvádzaniu prípojných vozidiel pochádzajúcich z ostatných štátov na trh v Taliansku, hoci ich výroba a uvádzanie na trh sú v týchto štátoch legálne.

2. O prípadnej dôvodnosti prekážky

43. Talianska republika v tomto spore tvrdí, že dotknutý zákaz bol prijatý s cieľom zabezpečiť bezpečnosť vodičov. Tento dôvod nie je výslovne uvedený v článku 30 ES a toto ustanovenie sa má, ako som už uviedol, vykladať doslovne.

41. Za týchto okolností sa mi zdá, že dotknutá vnútroštátna právna úprava predstavuje opatrenie s rovnakým účinkom ako množstevné obmedzenia, ktoré sú v zásade zakázané článkom 28 ES.

44. Myslím si však, že ochrana bezpečnosti cestnej premávky predstavuje legitímny dôvod, ktorý môže za určitých okolností odôvodniť prekážku obchodu s tovarmi v Spoločenstve.

45. Je totiž nepochybné, že bezpečnosť cestnej premávky predstavuje právom Spoločenstva uznaný a sledovaný cieľ.²²

opatrenie zdá byť nevyhnutné na zabezpečenia bezpečnosti cestnej premávky.²⁴

46. Navyše treba poznamenať, že medzi dôvodmi uvedenými v článku 30 ES sa nachádza verejná bezpečnosť aj ochrana zdravia a života ľudí. Myslím si, že oba tieto dôvody treba prirodzene vykladať tak, že zahŕňajú aj predchádzanie dopravným nehodám.

48. Za týchto okolností zastávam názor, že uvedenú vnútroštátnu právnu úpravu možno odôvodniť podľa článku 30 ES, ak jednak môže zabezpečiť bezpečnosť vodičov a jednak je primeraná vzhľadom na tento cieľ.

49. Čo sa týka v prvom rade spôsobilosti dotknutého opatrenia na dosiahnutie uvedeného cieľa, zdá sa mi, že vnútroštátna právna úprava zakazujúca ťahať prípojnú vozidlo mopedom môže v niektorých prípadoch riešiť obavy o bezpečnosť cestnej premávky.

47. Napokon Súdny dvor už v rozsudku z 11. júna 1987, *Gofette a Gilliard*²³, týkajúcom sa opatrenia, ktoré stanovovalo kontrolu ako podmienku na zápis vozidla dovezeného z iného členského štátu, uznal, že prekážka voľného pohybu tovaru môže byť odôvodnená podľa článku 30 ES, ak sa toto

50. Myslím si totiž, že pripojenie prípojného vozidla k mopedu môže za určitých okolností spôsobovať nebezpečenstvo pre premávku,

22 — Pozri najmä odporúčanie Komisie zo 6. apríla 2004 o presadzovaní predpisov v oblasti bezpečnosti cestnej premávky [*neoficiálny preklad*] (Ú. v. EÚ L 111, s. 75); oznámenie Komisie z 2. júna 2003, týkajúce sa európskeho akčného programu bezpečnosti na cestách s názvom Znížiť počet úmrtí na cestách v Európskej únii do roku 2010 na polovicu: spoločná zodpovednosť [KOM(2003) 311 v konečnom znení], a uznesenie Rady z 26. júna 2000 o zvýšení bezpečnosti cestnej premávky [*neoficiálny preklad*] (Ú. v. ES C 218, s. 1).

23 — Rozsudok 406/85, Zb. s. 2525, bod 7.

24 — Treba tiež upozorniť na rozsudok z 5. októbra 1994, *van Schaik* (C-55/93, Zb. s. I-4837), v ktorom Súdny dvor pri rozhodovaní o prejudiciálnej otázke týkajúcej sa najmä výkladu článku 49 ES (slobodné poskytovanie služieb) rozhodol, že požiadavky bezpečnosti cestnej premávky zodpovedajú naliehavým dôvodom všeobecného záujmu, ktorými je možné odôvodniť právnu úpravu členského štátu, ktorá vylučuje vydávanie osvedčení o kontrole vozidlám zapísaným v tomto štáte autoservismi usadenými v inom členskom štáte (bod 19).

keďže toto vozidlo je pomalé a značne zasahuje do vozovky. Dokážem si teda predstaviť obmedzenie prevádzky takéhoto druhu vozidiel na niektorých komunikáciách, ako diaľniciach alebo na osobitne nebezpečných úsekoch.

51. Za týchto okolností nie je podľa môjho názoru vylúčené, že toto opatrenie môže prispieť k bezpečnosti cestnej premávky.

52. Čo sa týka v druhom rade primeranosti uvedeného opatrenia, treba pripomenúť, že síce členským štátom v prípade neexistencie harmonizovaných pravidiel týkajúcich sa prevádzky mopedov ťahajúcich prípojné vozidlo prináleží, aby rozhodli o úrovni, na akej zamýšľajú zabezpečiť bezpečnosť vodičov, a o spôsobe, akým sa má táto úroveň dosiahnuť, môžu tak však spraviť len v rámci vymedzenom v Zmluve a predovšetkým pri dodržaní zásady proporcionality.

53. Aby vnútroštátna právna úprava bola v súlade s touto zásadou, je potrebné, aby prostriedky, ktoré použila, nešli nad rámec toho, čo je nevyhnutné na dosiahnutie ochrany uvedených cieľov.

54. Na úvod treba konštatovať, že také vnútroštátne opatrenia ako v tejto veci významne obmedzuje obchod medzi členskými štátmi.

55. Z prvkov uvedených v spise vyplýva, že dotknuté opatrenie obsahuje všeobecný a úplný zákaz. Toto opatrenie totiž nezakazuje prevádzku mopedov ťahajúcich prípojné vozidlo len v určitých oblastiach alebo na osobitných úsekoch, ale platí na celom talianskom území bez ohľadu na cestnú infraštruktúru či podmienky prevádzky.

56. Ďalej treba uviesť, že talianske orgány nepredložili žiadny konkrétny dôkaz, ktorým by mohli preukázať, že stanovené požiadavky sú primerané na dosiahnutie účinnej ochrany bezpečnosti vodičov.

57. Na jednej strane Talianska republika len celkom všeobecne konštatovala, že „profil území jednotlivých štátov nie je rovnaký“ a že „technické požiadavky na vozidlá sú dôležité z hľadiska bezpečnosti osôb a cestnej premávky“.

58. Na druhej strane Talianska republika nenamieta, že uvedený zákaz sa týka len mopedov zapísaných v Taliansku.²⁵ Na talianskych cestách je teda povolené prevádzkovať vozidlá s prípojným vozidlom zapísané v iných členských štátoch.

59. Napokon sa domnievam, že uvedenou právnou úpravou je sledovanú bezpečnosť vodičov možné zabezpečiť aj opatreniami, ktoré budú menej obmedzovať obchod v rámci Spoločenstva. Myslím si, že napríklad čiastočný zákaz, ktorý by sa vzťahoval len na úseky, ktoré sú považované za nebezpečné, ako alpské priesmyky alebo veľmi frekventované verejné komunikácie, by prispel k dosiahnutiu tohto cieľa. V tejto súvislosti záujem Talianskej republiky zmeniť a doplniť právnú úpravu v súlade s právom Spoločenstva podľa mňa len potvrdzuje tento záver.

60. V každom prípade sa domnievam, že talianske orgány majú pred prijatím takeého radikálneho opatrenia ako všeobecný a úplný zákaz pozorne preskúmať možnosť použiť obmedzenia menej obmedzujúce voľný pohyb a neprijat' tieto menej obmedzujúce opatrenia len v prípade, že sa jasne preukáže ich nevhodnosť na dosiahnutie sledovaného cieľa.

61. Na základe uvedeného sa teda domnievam, že taký všeobecný a úplný zákaz ako v tejto veci nepredstavuje opatrenie, ktoré by bolo primerané cieľu sledovanému vnútroštátnymi orgánmi.

62. V dôsledku toho si myslím, že sporná vnútroštátna právna úprava vzhľadom na to, že porušuje zásadu proporcionality, nemôže byť platne odôvodnená dôvodmi bezpečnosti cestnej premávky. Táto právna úprava preto podľa mňa musí byť vyhlásená za nezlučiteľnú s článkom 28 ES.

63. Proti tomuto záveru nie je podľa mňa možné vážne oponovať tvrdením Talianskej vlády, podľa ktorého posledné odôvodnenia smerníc 93/93 a 97/24 oprávňujú členské štáty ponechať v platnosti takúto právnú úpravu.

64. Z ustálenej judikatúry totiž vyplýva, že „odôvodnenie aktu Spoločenstva nie je právne záväzné a nemožno sa ho dovolávať ani na účel výnimky z ustanovení dotknutého aktu,

25 — Bod 2 vyjadrenia k žalobe.

ani s cieľom výkladu jeho ustanovení, ktorý je zjavne v rozpore s ich znením“²⁶.

67. Za týchto okolností si myslím, že Talianska republika nemôže odôvodneniami smerníc 93/93 a 97/24 zdôvodniť zákaz stanovený spornou právnou úpravou.

65. V tomto prípade nebolo žiadne z odôvodnení, na ktoré sa odvoláva Talianska republika, prebraté do normatívnej časti smerníc. Pritom, ako som už zdôraznil v bode 70 svojich návrhov vo veci Meta Fackler²⁷, ak aj odôvodnenia smernice v zásade poskytujú Súdnemu dvoru náznaky zámeru normotvorcu Spoločenstva a zmyslu jej ustanovení, nič to nemení na skutočnosti, že pokiaľ pojem uvedený v odôvodnení nebol skonkretizovaný v normatívnej časti smernice, musí prevážiť obsah smernice.

68. Na základe uvedeného sa domnievam, že Talianska republika si tým, že prijala a zachovala v platnosti právnú úpravu zakazujúcu ťahať mopedmi zapísanými v Taliansku prípojné vozidlo, nespĺnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú z článku 28 ES.

66. V každom prípade Súdny dvor už opakovane rozhodol, že ustanovenie sekundárneho práva, v tomto prípade smernice, „nemožno vykladať v tom zmysle, že umožňuje členským štátom stanoviť alebo zachovávať podmienky, ktoré by boli v rozpore s pravidlami Zmluvy týkajúcimi sa voľného pohybu tovaru“.²⁸

V — O trovách

69. V súlade s ustanovením článku 69 ods. 2 rokovacieho poriadku účastník konania, ktorý vo veci nemal úspech, je povinný nahradiť trovy konania, ak to bolo v tomto zmysle navrhnuté. Keďže Komisia navrhla zaviazat Taliansku republiku na náhradu trov konania a Talianska republika nemala úspech vo svojich dôvodoch, je opodstatnené zaviazat ju na náhradu trov konania.

26 — Pozri najmä rozsudok z 24. novembra 2005, Deutsches Milch-Kontor, C-136/04, Zb. s. I-10095, bod 32 a tam citovanú judikatúru.

27 — Rozsudok z 12. mája 2005, C-444/03, Zb. s. I-3913.

28 — Rozsudok z 9. júna 1992, Delhaize a Le Lion, C-47/90, Zb. s. I-3669, bod 26. Pozri tiež rozsudok z 2. februára 1994, Verband Sozialer Wettbewerb, nazývaný „Klinika“, C-315/92, Zb. s. I-317, bod 12, v ktorom Súdny dvor rozhodol, že „smernica sa má... ako každé ustanovenie sekundárneho práva vykladať v súvislosti s pravidlami Zmluvy týkajúcimi sa voľného pohybu tovaru“.

VI — Návrh

70. Vzhľadom na vyššie uvedené navrhujem, aby Súdny dvor:

- rozhodol, že Talianska republika si tým, že prijala a zachovala v platnosti právnu úpravu zakazujúcu ťahať mopedmi zapísanými v Taliansku prípojnú vozidlo, nesplnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú z článku 28 ES,
- zaviazal Taliansku republiku na náhradu trov konania.