

[Úvod](#) > [Vyhledávací formulář](#) > [Seznam výsledků vyhledávání](#) > [Dokumenty](#)

Jazyk dokumentu : čeština ECLI:EU:C:2018:42

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (devátého senátu)
25. ledna 2018(*)

„Nesplnění povinnosti státem – Doprava – Směrnice 2006/126/ES – Řidičské průkazy – Definice skupin C1 a C a skupiny D1“

Ve věci C-314/16,

jejímž předmětem je žaloba pro nesplnění povinnosti na základě článku 258 SFEU podaná dne 1. června 2016, **Evropská komise**, zastoupená J. Hottiaux a Z. Malůškovou, jako zmocněnkyněmi,

žalobkyně,

proti

České republice, zastoupené M. Smolkem, T. Müllerem a J. Vláčilem, jako zmocněnci,

žalované,

SOUDNÍ DVŮR (devátý senát),

ve složení E. Juhász (zpravodaj), vykonávající funkci předsedy senátu, K. Jürimäe a C. Lycourgos, soudci, generální advokát: Y. Bot,

vedoucí soudní kanceláře: I. Illéssy, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 1. června 2017,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 7. září 2017,

vydává tento

Rozsudek

Svou žalobou se Evropská komise domáhá, aby Soudní dvůr určil, že

nezajištěním povinnosti, aby se definice skupin C1 a C vztahovala pouze na vozidla jiná než vozidla skupin D1 nebo D, Česká republika nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají z čl. 4 odst. 1 a odst. 4 písm. d) a f) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES ze dne 20. prosince 2006 o řidičských průkazech (Úř. věst. 2006, L 403, s. 18) a

omezením definice skupiny D1 na vozidla navržená a zkonstruovaná pro přepravu více než osmi cestujících Česká republika nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají z čl. 4 odst. 1 a odst. 4 písm. h) této směrnice.

Právní rámec**Unijní právo**

Směrnice Rady 91/439/EHS ze dne 29. července 1991 o řidičských průkazech (Úř. věst. 1991, L 237, s. 1; Zvl. vyd. 07/01, s. 317) v čl. 3 odst. 2 stanovila:

„V rámci skupin A, B, B + E, C, C + E, D a D + E může být vydán zvláštní řidičský průkaz pro řízení vozidel těchto podskupin:

[...]

Podskupina D1

motorová vozidla používaná k přepravě osob s více než osmi a nejvýše šestnácti sedadly kromě sedadla řidiče; motorová vozidla v této podskupině mohou být doplněna o přívěs s maximální přípustnou hmotností do 750 kilogramů;

[...]"

Body 2 a 12 odůvodnění směrnice 2006/126 znějí:

Pravidla pro řidičské průkazy jsou základními prvky společné dopravní politiky, přispívají ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu a usnadňují volný pohyb osob, které se usazují v jiném členském státě, než ve kterém byl řidičský průkaz vydán. [...] Navzdory pokroku dosaženému při harmonizaci pravidel pro řidičské průkazy přetrvávají mezi členskými státy výrazné rozdíly, pokud jde o pravidla týkající se periodicity prodlužování platnosti průkazů a podskupin vozidel, jež je potřeba více harmonizovat s cílem přispět k provádění politik Společenství.

Definice skupin by měly ve větší míře odrážet technické charakteristiky dotýčných vozidel a dovednosti nezbytné k řízení vozidla."

Článek 1 odst. 1 první věta směrnice 2006/126 stanoví, že „[čl]enské státy zavedou vnitrostátní řidičský průkaz podle vzoru Společenství uvedeného v příloze I v souladu s ustanoveními této směrnice“.

Článek 4 této směrnice, nadepsaný „Skupiny, definice a minimální věkové hranice“, stanoví:

„1. Řidičský průkaz podle článku 1 opravňuje k řízení vozidel s vlastním pohonem v níže definovaných skupinách. Může být vydán od dosažení minimálního věku uvedeného u jednotlivých skupin. Vozidlem

s vlastním pohonem` se rozumí jakékoli samohybné vozidlo pohybující se po komunikaci vlastní silou, jiné než kolejové vozidlo.

[...]

motorová vozidla

„motorovým vozidlem` se rozumí jakékoli vozidlo s vlastním pohonem běžně používané pro přepravu osob nebo zboží po silnici nebo pro tažení vozidel používaných pro přepravu osob nebo zboží po silnici. Tento pojem zahrnuje trolejbusy, tj. vozidla připojená k elektrickému vodiči, ale nejezdící po kolejích. Nezahrnuje zemědělské nebo lesnické traktory;

[...]

Skupina C1:

motorová vozidla jiná než vozidla skupin D1 nebo D, jejichž maximální přípustná hmotnost je vyšší než 3 500 kg, avšak nejvýše 7 500 kg, a která jsou navržena a zkonstruována pro přepravu nejvýše osmi cestujících kromě řidiče; motorová vozidla této skupiny mohou být doplněna o přívěs s maximální přípustnou hmotností do 750 kg.

[...]

Skupina C:

motorová vozidla jiná než vozidla skupin D1 nebo D, jejichž maximální přípustná hmotnost je vyšší než 3 500 kg a která jsou navržena a zkonstruována pro přepravu nejvýše osmi cestujících kromě řidiče; motorová vozidla této skupiny mohou být doplněna o přívěs s maximální přípustnou hmotností do 750 kg,

[...]

Skupina D1:

motorová vozidla navržená a zkonstruovaná pro přepravu nejvýše 16 cestujících kromě řidiče a o maximální délce nejvýše 8 m; motorová vozidla této skupiny mohou být doplněna o přívěs s maximální přípustnou hmotností do 750 kg.

[...]

Skupina D:

motorová vozidla navržená a zkonstruovaná pro přepravu více než osmi cestujících kromě řidiče; motorová vozidla, která je možné řídit s průkazem skupiny D, mohou být doplněna o přívěs s maximální přípustnou hmotností do 750 kg.

[...]"

Článek 16 uvedené směrnice, nadepsaný „Transpozice“, stanoví:

„1. Členské státy do 19. ledna 2011 přijmou a zveřejní právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s čl. 1 odst. 1, článkem 3, čl. 4 odst. 1, 2, 3 a odst. 4 písm. b) až k) [...]. Znění těchto předpisů neprodleně sdělí Komisi.

2. Budou tyto předpisy používat od 19. ledna 2013.

[...]"

Body 4.1.9 a 4.1.10 přílohy II směrnice 2006/126, zařazené v její hlavě I „Minimální požadavky na řidičské zkoušky“, části A „Teoretická zkouška“, bodě 4 „Zvláštní ustanovení pro skupiny C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 a D1E“, stanoví:

bezpečnostní[...] faktor[y] týkající[...] se nakládání vozidla: kontrola nákladu (uspořádání a upevnění), obtíže s různými druhy nákladu (například kapaliny, zavěšené náklady...), nakládka a vykládka zboží a užití nakládacího zařízení (pouze pro skupiny C, CE, C1, C1E),

odpovědnost[...] řidiče při přepravě cestujících; pohodlí a bezpečnost cestujících; přeprava dětí; nezbytná kontrola před odjezdem; součástí teoretické zkoušky by měly být všechny druhy autobusů (autobusy veřejné linkové dopravy a autobusy dálkové dopravy, autobusy zvláštních rozměrů...) (pouze pro skupiny D, DE, D1, D1E).“

Body 8.1.6, 8.1.8, 8.2.3 et 8.2.4 uvedené přílohy, zařazené v téže hlavě I, části B „Zkouška dovedností a chování“, bodě 8 „Dovednosti a chování, které se zkoušejí ve skupinách C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 a D1E“, stanoví:

kontrola bezpečnostních opatření týkajících se nakládání vozidla: karoserie, plachty, dveře od nákladního prostoru, nakládací mechanismus (je-li k dispozici), zamykání kabiny (je-li k dispozici), způsob nakládky, zabezpečení nákladu (pouze pro skupiny C, CE, C1, C1E);

schopnost přijmout zvláštní bezpečnostní opatření týkající se vozidla; kontrola karoserie, dveří pro cestující, nouzových východů, výbavy pro první pomoc, hasicích přístrojů a dalšího bezpečnostního vybavení (pouze pro skupiny D, DE, D1, D1E);

bezpečné zaparkování pro nakládku/vykládku na nakládací rampě/plošině nebo podobném zařízení (pouze pro skupiny C, CE, C1, C1E);

parkování s ohledem na bezpečné vystupování cestujících z autobusu a nastupování cestujících do autobusu (pouze pro skupiny D, DE, D1, D1E).“

České právo

Ustanovení § 80a odst. 1 písm. g) až i) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění použitelném v projednávané věci, stanoví:

„Do skupiny

C1 jsou zařazena motorová vozidla s výjimkou traktorů, jejichž největší povolená hmotnost převyšuje 3 500 kg, ale nepřevyšuje 7 500 kg, určená pro přepravu nejvýše 8 osob kromě řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojně vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg,

C jsou zařazena motorová vozidla s výjimkou traktorů a vozidel uvedených v písmeni g), jejichž největší povolená hmotnost převyšuje 3 500 kg, určená pro přepravu nejvýše 8 osob kromě řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojně vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg,

D1 jsou zařazena motorová vozidla, jejichž délka nepřesahuje 8 metrů, určená pro přepravu více než 8, ale nejvýše 16 osob kromě řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojně vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg."

Postup před zahájením soudního řízení

Dne 11. července 2014 zaslala Komise České republice výzvu dopisem, ve které tento členský stát upozornila, že některé jeho právní předpisy týkající se definice skupin vozidel C1, C a D1 nejsou v souladu se směrnicí 2006/126.

Po zvážení argumentů uvedených Českou republikou v odpovědi na tento dopis, která je datována 8. října 2014, vydala Komise dne 27. února 2015 odůvodněné stanovisko, ve kterém tento členský stát vyzvala k přijetí opatření nezbytných k tomu, aby dosáhl souladu s tímto odůvodněným stanoviskem ve lhůtě dvou měsíců od jeho obdržení. Na žádost České republiky byla tato lhůta prodloužena do 27. května 2015.

Česká republika odpověděla na odůvodněné stanovisko dopisem ze dne 22. května 2015, ve kterém uvedla, co se týče definic skupin řidičských průkazů C, C1 a D1, že „v zájmu odstranění eventuálních interpretačních nejasností a za účelem prohloubení právní jistoty Česká republika souhlasí s provedením dílčích změn stávající právní úpravy, které by měly vyhovět požadavku Komise".

Vzhledem k tomu, že Komise neobdržela žádné informace ohledně přijetí takto zamýšlených změn, a vzhledem k jejímu názoru, že vytýkané nesplnění povinnosti každopádně přetrvávalo ke dni uplynutí lhůty stanovené v odůvodněném stanovisku, přistoupila k podání projednávané žaloby.

K žalobě

Argumentace účastnic řízení

Komise uplatňuje dvě výtky. V rámci první výtky uvádí, že zatímco je v definicích skupin C1 a C výslovně stanoveno, že se jedná o „motorová vozidla jiná než vozidla skupin D1 nebo D", české právo toto kritérium nepřevzalo. Vzhledem k tomu, že je však uvedené kritérium rozhodující pro správné provedení potřebného rozlišení mezi skupinami C1/C a D1/D, má podle ní toto opomenutí za následek, že držitel řidičského průkazu skupiny C1 nebo C je v daném členském státě oprávněn řídit vozidlo zkonstruované pro přepravu nejvýše osmi cestujících bez ohledu na to, zda je toto vozidlo určeno pro přepravu cestujících nebo pro přepravu zboží, kdežto směrnice 2006/126 vyžaduje řidičský průkaz skupiny D1 nebo D, jestliže je takové vozidlo navrženo a zkonstruováno pro přepravu cestujících.

V rámci druhé výtky Komise uvádí, že čl. 4 odst. 4 písm. h) směrnice 2006/126 definuje skupinu D1 jako skupinu zahrnující motorová vozidla „navržená a zkonstruovaná pro přepravu nejvýše 16 cestujících kromě řidiče", kdežto české právo stanovením dolní hranice více než osmi osob zavedlo požadavek, který je v rozporu s čl. 4 odst. 4 písm. h) směrnice 2006/126.

K těmto dvěma výtkám Komise objasňuje, že se tradičně skupina C týká vozidel, která jsou určena k přepravě zboží, kdežto skupina D se týká vozidel, která jsou určena k přepravě cestujících. Vozidla skupiny C však podle Komise mohou též přepravovat cestující. Jde zejména o osádku vozidla, která se primárně přepravuje za účelem manipulace s nákladem, nikoli za účelem přepravy osob-cestujících z bodu A do bodu B.

Vzhledem k tomu, že některé technické parametry vozidel skupin C1 a C jsou shodné s parametry vozidel skupin D1 a D, Komise zdůrazňuje, že je nezbytné přesně od sebe odlišit kategorie C1 a C na jedné straně a kategorie D1 a D na straně druhé. Smyslem vymezení, které je v tomto ohledu použito ve směrnici 2006/126 – tj. slov „jiná než vozidla skupin D1 nebo D" uvedených v definici skupin C1 a C – je tedy podle Komise stanovit, že vozidla, která technicky naplňují znaky skupin C1/C a D1/D, avšak jsou primárně určena pro přepravu cestujících, spadají do skupiny D1 a D, kdežto vozidla, která nespádají do skupin D1 a D, spadají do skupin C1 a C.

Česká republika považuje žalobu za neopodstatněnou.

Podle tohoto členského státu není nezbytné provádět ustanovení směrnice 2006/126 doslovně, pokud bude dosaženo účelu, který tato ustanovení sledují. Tento účel přitom naplněn je, neboť vnitrostátní rozlišení skupin vozidel C1, C a D1 sice není formulováno stejně jako v této směrnici, avšak zaručuje, že žádné vozidlo nemůže být podřazeno pod několik skupin.

Dolní hranice více než osmi cestujících kromě řidiče obsažená v českém právu je podle České republiky nutná, neboť vozidla spadající do skupiny D1 představují podmnožinu skupiny D.

Bez této hranice by dále skupina D1, která zahrnuje motorová vozidla s maximální délkou 8 metrů a s nejvýše šestnácti přepravitelnými cestujícími, *de facto* absorbovala skupiny C1 a C.

Závěry Soudního dvora

Na úvod je třeba připomenout, že v souladu s bodem 2 odůvodnění směrnice 2006/126 jsou pravidla pro řidičské průkazy základními prvky společné dopravní politiky, přispívají ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu a usnadňují volný pohyb osob, které se usazují v jiném členském státě, než ve kterém byl řidičský průkaz vydán.

Vzhledem k tomu, že mezi členskými státy přetrvávají v dané oblasti výrazné rozdíly, je účelem směrnice 2006/126, která je třetí směrnici o řidičských průkazech, dosáhnout – jak o tom svědčí tentýž bod odůvodnění –

větší harmonizace s cílem přispět k provádění politik Evropské unie.

Mezi prostředky, které tato směrnice stanoví k dosažení tohoto účelu, patří mimo jiné definice skupin řidičských průkazů, které by podle bodu 12 odůvodnění této směrnice „měly ve větší míře odrážet technické charakteristiky dotyčných vozidel a dovednosti nezbytné k řízení vozidla“.

Je totiž třeba uvést, že zatímco první směrnice Rady 80/1263/EHS ze dne 4. prosince 1980 o zavedení řidičského průkazu Společenství (Úř. věst. 1980, L 375, s. 1) upravila vůbec první kategorizaci vozidel pro účely zavedení vzoru Společenství pro národní řidičské průkazy, směrnice 91/439, kterou byla tato první směrnice nahrazena, zpřesnila v různých ohledech definice skupin vozidel a typy řidičských průkazů požadovaných pro řízení těchto vozidel, včetně přesnějšího vymezení a lepšího rozlišení jednotlivých skupin řidičských průkazů.

Směrnice 2006/126, která pokračovala v harmonizaci dané oblasti, v případě skupin C a C1 upřesnila, že se obě týkají motorových vozidel navržených a zkonstruovaných pro přepravu nejvýše osmi cestujících, s tím, že se tyto dvě skupiny mimoto liší maximální přípustnou hmotností. Pokud jde o skupiny D a D1, byla sice směrnicí 2006/126 zachována dolní hranice více než osmi cestujících u skupiny D, avšak u skupiny D1 byla tato hranice zrušena, takže se v jejím případě uplatní pouze horní hranice šestnácti cestujících.

Díky těmto upřesněním a změnám oproti směrnici 91/439 některá vozidla napříště spadají – jak objasňuje Komise ve svých písemnostech – do skupiny D1, a nikoli již do skupiny C1. Jako příklad zmiňuje Komise vysoce pohodlné minibusy a pancéřované osobní automobily. Tato vozidla, jsou-li navržena a zkonstruována pro přepravu nejvýše osmi cestujících kromě řidiče a nepřekračuje-li jejich maximální délka osm metrů, napříště spadají do skupiny, která je pro ně vzhledem k jejich technickým charakteristikám a typickému užití vhodná, tj. do skupiny D1.

Za současného stavu unijního práva se tedy skupiny C a C1, které jsou v souladu s čl. 4 odst. 1 směrnice 2006/126 definovány v odst. 4 písm. d) a f) tohoto článku, týkají motorových vozidel jiných než vozidel skupin D1 nebo D, jejichž maximální přípustná hmotnost je u vozidel skupiny C vyšší než 3 500 kg a u vozidel skupiny C1 vyšší než 3 500 kg, avšak nejvýše 7 500 kg a která jsou navržena a zkonstruována pro přepravu nejvýše osmi cestujících kromě řidiče. Skupina D1, definovaná v odst. 4 písm. h) téhož článku, se týká motorových vozidel navržených a zkonstruovaných pro přepravu nejvýše šestnácti cestujících kromě řidiče a o maximální délce nejvýše 8 m.

V českém právu přitom není v definici skupin C a C1 převzato rozlišení skupin C/C1 a D/D1 upravené unijním právem, vyjádřené slovy „jiná než vozidla skupin D1 nebo D“. Je tedy patrné, že do českého práva nebylo promítnuto odstranění dolní hranice více než osmi cestujících, tak jak ho zamýšlel unijní normotvůrce při přijímání směrnice 2006/126 v rámci shora popsaného vývoje právní úpravy.

Existence takových definičních rozdílů má za následek, že vozidla spadající do skupiny D1 mohou podle českého práva řídit držitelé řidičského průkazu C1, což je v rozporu s účelem směrnice 2006/126.

Příklady podané Komisí, tj. vysoce pohodlné minibusy a pancéřované osobní automobily naplňující technické specifikace uvedené v bodě 27 tohoto rozsudku, existenci takových rozdílů názorně dokresluje. Taková vozidla totiž v souladu s čl. 4 odst. 4 písm. h) směrnice 2006/126 spadají do skupiny D1, kdežto podle české právní úpravy provádějící tuto směrnici spadají do skupiny C1. Dále se zřetelem ke slovům „jiná než vozidla skupin D1 nebo D“, jimiž tato směrnice od sebe rozlišuje skupiny C/C1 a D/D1, nemohou taková vozidla – jelikož spadají do skupiny D1 – v žádném případě spadat podle unijního práva do skupiny C1.

U stejného typu vozidla se tedy skupina řidičského průkazu požadovaná v České republice liší od skupiny řidičského průkazu, který musí mít řidič v ostatních členských státech. Taková situace je v rozporu s prvořadnými cíli směrnice 2006/126.

Toto zjištění a z něho plynoucí nesplnění povinnosti nelze argumenty České republiky zpochybnit.

Zaprve tento členský stát tvrdí, že unijní právo nevyžaduje, aby členské státy provedly definice upravené směrnicí 2006/126 doslovně, pokud je dosaženo účelu sledovaného ustanovení této směrnice.

V tomto ohledu je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury provedení směrnice do vnitrostátního práva nezbytně nevyžaduje formální a doslovné převzetí jejích ustanovení do výslovné a specifické právní normy, ale může postačovat i obecný právní rámec, jestliže tento účinně zajišťuje úplné uplatnění této směrnice dostatečně jasným a přesným způsobem (rozsudek ze dne 30. června 2016, Komise v. Polsko, C-648/13, EU:C:2016:490, bod 73 a citovaná judikatura).

Jak ale vyplývá z bodů 29 až 32 tohoto rozsudku, vnitrostátní ustanovení, kterých se Česká republika dovolává, neumožňují dosáhnout výsledku zamýšleného článkem 4 odst. 1 a odst. 4 písm. d), f) a h) směrnice 2006/126. Argument, že doslovné provedení není povinné, je za těchto podmínek v projednávané věci irrelevantní.

Zadruhé Česká republika tvrdí, že přistoupila k takovému vnitrostátnímu rozlišení skupin vozidel C1, C a D1, jež je určité, srozumitelné a v praxi nezpůsobí vyvolávat spory. Tento členský stát, který vychází z předpokladu, že žádné vozidlo nesmí zároveň spadat do několika skupin, má totiž za to, že lze tohoto cíle dosáhnout dvěma způsoby, a to buď negativním vymezením definice jedné skupiny vůči ostatním, což je řešení použité ve směrnici 2006/126, nebo tak, že se definice jednotlivých skupin nebudou překrývat, což je řešení, které použil český zákonodárce stanovením dolní hranice počtu cestujících, které lze přepravovat vozidly spadajícími do skupiny D1.

V tomto ohledu stačí uvést, že Česká republika k provedení tohoto rozlišení stanovila, jak sama uznává, ve vnitrostátní definici skupiny D1 podmínku, která však není obsažena v čl. 4 odst. 4 písm. h) směrnice 2006/126, ve kterém unijní právo tuto skupinu vymezuje. Jak bylo přitom konstatováno v bodech 29 až 32 tohoto rozsudku, existence této dodatečné podmínky vede k rozdílům v uplatnění této směrnice mezi Českou republikou a ostatními členskými státy, jedná-li se o určení, do jaké skupiny vozidlo spadá, a tudíž jaký typ

řidičského průkazu je pro toto vozidlo vyžadován.

Volba metody rozlišení, která vyvolává takové rozdíly oproti tomu, co požaduje unijní právo, tedy každopádně nemůže přispět k úplnému a správnému provedení směrnice 2006/126.

Zatřetí Česká republika tvrdí, že vozidla spadající do skupiny D1 představují podmnožinu skupiny D, jak vyplývá z označení této skupiny D1 a z legislativní historie definice skupin na unijní úrovni. Podle České republiky se jedná o „light“ verzi skupiny D, a vozidla spadající do skupiny D1 tedy podle ní tvoří určitou část vozidel skupiny D, takže vzhledem k jejich vlastnostem postačuje „light“ verze řidičského průkazu skupiny D. Vzhledem k tomu, že definice skupiny D obsahuje dolní hranici počtu přepravovaných osob, musí být podle České republiky tato hranice převzata i pro skupinu D1.

V tomto ohledu je třeba poznamenat, že podle čl. 3 odst. 2 směrnice 91/439 byla sice skupina D1 koncipována jako podskupina skupiny D, jak o tom svědčí slova „[v] rámci skupin A, B, B + E, C, C + E, D a D + E může být vydán zvláštní řidičský průkaz pro řízení vozidel těchto podskupin“, nicméně tato slova nejsou uvedena v definici skupin řidičských průkazů upravených v čl. 4 odst. 4 směrnice 2006/126. Skutečnost, že skupina D1 takto zahrnuje rovněž vozidla nespádající do skupiny D, je tedy – stejně jako důsledky, které z toho plynou pro kategorizaci jednotlivých řidičských průkazů – volbou unijního normotvůrce, jejíž účelnost nelze v rámci tohoto řízení o nesplnění povinnosti zpochybňovat.

Zatčtvrté Česká republika tvrdí, že bez dolní hranice více než osmi cestujícími stanovené v českém právu by skupina D1, která zahrnuje motorová vozidla s maximální délkou 8 metrů a s nejvýše šestnácti přepravitelnými cestujícími, *de facto* absorbovala skupiny C1 a C. Podle ní by dokonce bylo možné se domnívat, že by se k řízení nákladního vozidla kratšího než 8 metrů vyžadoval řidičský průkaz skupiny D1 a teprve při délce takového nákladního vozidla přesahující 8 metrů by byl zapotřebí řidičský průkaz skupiny C1.

V tomto ohledu je třeba konstatovat, že v případě skupin C/C1 a D1 je definice motorového vozidla – mimo hlediska počtu cestujících, hmotnosti a délky – pro uvedené skupiny stejná v tom smyslu, že jde jmenovitě o motorová vozidla „navržená a zkonstruovaná pro přepravu [...] cestujících“.

Z rozlišení skupin C/C1 a D1 pomocí slov „motorová vozidla jiná než vozidla skupin D1 nebo D“ vyplývá, že při určování skupiny řidičských průkazů by byly příslušné orgány členských států povinny nejprve zkoumat, zda je příslušnou skupinou skupina D1, a pokud ano, musely by vydat řidičský průkaz pro tuto skupinu.

Na základě samotného doslovného výkladu předmětných ustanovení směrnice 2006/126 by tak skupina D1 v případě motorových vozidel s délkou do 8 metrů zcela zahrnovala skupiny C/C1.

Zdá se tedy, že vymezení skupin C/C1 a D1 obsažené v čl. 4 odst. 4 směrnice 2006/126 nezajišťuje odpovídající rozlišení těchto skupin.

Podle ustálené judikatury Soudního dvora je však třeba vzít v úvahu pro výklad ustanovení unijního práva nejen jeho znění, ale i jeho kontext a cíle sledované právní úpravou, jíž je součástí (rozsudek ze dne 12. října 2017, Kamin und Grill Shop, C-289/16, EU:C:2017:758, bod 22 a citovaná judikatura).

K podání správného výkladu uvedených skupin je tedy třeba vzít v úvahu celé znění směrnice 2006/126, včetně jejích příloh, které dokládají, že rozhodující roli hraje použití motorových vozidel.

Jak uvedl generální advokát v bodě 47 svého stanoviska, vzor řidičského průkazu stanovený v čl. 1 odst. 1 směrnice 2006/126 a uvedený v její příloze I názorně ukazuje – s pomocí piktogramu – použití motorového vozidla každé skupiny, zejména jeho určení k přepravě zboží či cestujících.

Stejně tak ustanovení přílohy II uvedené směrnice, citovaná v bodech 7 a 8 tohoto rozsudku, dokládají, že požadavky na získání řidičského průkazu se liší podle použití daného vozidla.

Nelze proto připustit, aby nerespektování toho, jak jsou rozlišeny skupiny C/C1 a D/D1, vedlo k výsledku, který by byl v rozporu s výsledkem zamýšleným směrnicí 2006/126, jímž je bezpečnost silničního provozu. Jak uvedl generální advokát v bodě 56 svého stanoviska, takto by tomu bylo, kdyby výlučná přeprava osob byla zajišťována řidiči, kteří jsou oprávněni k řízení vozidel skupiny C nebo C1, po nichž bylo požadováno, aby prokázali hlavně znalosti z přebírání, nakládky, přepravy, dodávání a vykládky zboží.

Je pravda, že v oblasti řidičských průkazů, kde musejí vnitrostátní orgány zpracovávat velmi četné žádosti v přiměřeně krátké lhůtě, se legislativní řešení vyžadující použití znaků, které nejsou přímo uvedeny v definicích skupin řidičských průkazů, nejeví být optimální.

Členský stát však není oprávněn přijmout vnitrostátní právní úpravu k provedení směrnice 2006/126, která by zaváděla podmínky nestanovené touto směrnicí nebo by odstraňovala podmínky v ní stanovené, což by vedlo ke změně skupin vozidel definovaných směrnicí 2006/126 na úkor bezpečnosti silničního provozu. Případné redakční nepřesnosti této směrnice by si eventuálně žádaly zásah unijního normotvůrce, nemohou však vést Soudní dvůr k zamítnutí žaloby pro nesplnění povinnosti, jež musí být konstatováno.

Za těchto podmínek musejí být argumenty České republiky odmítnuty.

V důsledku toho je třeba určit, že:

nezajištěním povinnosti, aby se definice skupin C1 a C vztahovala pouze na vozidla jiná než vozidla skupin D1 nebo D, Česká republika nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají z čl. 4 odst. 1 a odst. 4 písm. d) a f) směrnice 2006/126 a

omezením definice skupiny D1 na vozidla navržená a zkonstruovaná pro přepravu více než osmi cestujících Česká republika nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají z čl. 4 odst. 1 a odst. 4 písm. h) této směrnice.

K nákladům řízení

Podle čl. 138 odst. 1 jednacího řádu Soudního dvora se účastník řízení, který neměl úspěch ve věci, uloží náhrada nákladů řízení, pokud to účastník řízení, který měl ve věci úspěch, požadoval. Vzhledem k tomu, že Komise požadovala náhradu nákladů řízení a vůči České republice bylo určeno nesplnění povinností, je důvodné

posledně uvedené uložit náhradu nákladů řízení.

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

Nezajištěním povinnosti, aby se definice skupin C1 a C vztahovala pouze na vozidla jiná než vozidla skupin D1 nebo D, Česká republika nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají z čl. 4 odst. 1 a odst. 4 písm. d) a f) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES ze dne 20. prosince 2006 o řidičských průkazech.

Omezením definice skupiny D1 na vozidla navržená a zkonstruovaná pro přepravu více než osmi cestujících Česká republika nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají z čl. 4 odst. 1 a odst. 4 písm. h) této směrnice.

České republice se ukládá náhrada nákladů řízení.

Juhász Jürimäe Lycourgos

Takto vyhlášeno na veřejném zasedání v Lucemburku dne 25. ledna 2018.

Vedoucí soudní kanceláře Soudce vykonávající funkci předsedy devátého senátu

A. Calot Escobar E. Juhász

* Jednací jazyk: čeština.