

SOUDNÍ DVŮR EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ: OJETINY, OJETINY, OJETINY

Rozsudek Soudního dvora ze dne 5. října 2006 ve spojených věcech C-290/05 a C-333/05, *Ákos Nádasdi v. Vám- és Pénzügyőrség Észak-Alföldi Regionális Parancsnoksága a Ilona Németh v. Vám- és Pénzügyőrség Dél-Alföldi Regionális Parancsnoksága*, zatím nepublikováno, přístupné na internetových stránkách Soudního dvora.

Registrační daň, která zatěžuje více dovezená ojetá vozidla než podobná ojetá vozidla již registrovaná na území členského státu, je v rozporu s článkem 90, pododst. 1 Smlouvy o založení ES.

Relevantní ustanovení:

- Čl. 23 SES [celní unie]
- Čl. 25 SES [zákaz cel a poplatků s rovnocenným účinkem]
- Čl. 90 SES [zákaz diskriminačního zdanění]
- Šestá směrnice Rady 77/388/EHS ze dne 17. května 1977 o harmonizaci právních předpisů členských států týkajících se daní z obratu – Společný systém daně z přidané hodnoty: jednotný základ daně (Zvl. vyd. Úř. věst., kap. 09, sv. 01, s. 23).

Související rozhodnutí:

- Věc 8/74, *Procureur du Roi v. Dassonville* [1974] ECR 837;
- Věc 50/83, *Komise v. Itálie* [1984] ECR 1633;
- Věc 50/85, *Schloch v. Auto Contrôle Technique* [1986] ECR 1855;
- Věc C-90/94, *Haahr Petroleum* [1997] ECR I-4085;
- Věc C-213/96, *Outokumpu* [1998] ECR I-1777;
- Rozsudek ze dne 15. června 2006, *Air Liquide Industries Belgium*, C-393/04 a C-41/05, dosud nezveřejněný ve Sbírce rozhodnutí;
- Rozsudek ze dne 18. ledna 2007, *Maciej Brzeziński v. Dyrektor Izby Celnej w Warszawie*, C-313/05, dosud nezveřejněný ve Sbírce rozhodnutí.

K věci: Žalobci ve výchozích řízeních koupili po přistoupení Maďarska k EU v květnu 2004 ojetá vozidla v Německé Spolkové republice. Při dovozu a registraci ojetin v Maďarsku jim byla za dovezená vozidla vyměřena registrační daň. Oba odmítli daň zaplatit s odkazem, že je v rozporu s právem ES. Přezkumný celní orgán rozhodnutí nicméně potvrdil. Oba žalobci se proto obrátili na soud.

Maďarský zákon č. CX z roku 2003 o registrační dani (*a regisztrációs adóról szóló 2003. évi CX. törvény*) ve svém čl. 1 stanovil, že registrační daň se platí za každé osobní vozidlo nebo obytný automobil, které je určeno k uvedení do provozu na území Maďarské republiky. Částky odváděné na základě této daně se lišily v závislosti na emisních normách, typu používaných pohonných hmot a zdvihového objemu motoru. Výše registrační daně byla však stejná bez ohledu na to, zda se jednalo o nové nebo ojeté vozidlo; snížení hodnoty ojetých vozidel jejich opotřebením tak nebylo vnitrostátní úpravou nijak reflektováno.

Dle názoru žalobců měl tento systém za následek diskriminaci dovozu z jiných členských států. Pokud totiž maďarský občan zakoupí ojetý vůz, který už byl v Maďarsku provozován a u kterého již byla registrační daň zaplacená (tedy „tuzemskou ojetinu“, kdy vůz již byl jednou na území Maďarské republiky uveden do provozu), tak registrační daň neplatí. Naopak při dovozu z jiného členského státu tak učinit musí. Registrační daň ve svém důsledku zvyšuje kupní cenu ojetého vozu z jiného členského státu a znevýhodňuje dovozy.

Maďarské soudy, které oba případy projednávaly, předložily Soudnímu dvoru předběžné otázky, ve kterých se dotazovaly, zda:

- (i) je registrační daň clem nebo poplatkem s rovnocenným účinkem ve smyslu čl. 25 SES;

(ii) jestliže se nejedná o clo nebo o poplatek dle čl. 25 SES, je registrační daň slučitelná se zákazem diskriminačního zdanění čl. 90 SES?

(iii) Jestliže se nejedná ani o clo či poplatek dle čl. 25 SES, ani o diskriminační zdanění dle čl. 90 SES, je registrační daň slučitelný s požadavky Šesté směrnice?

Protože se jednalo o věci obdobné, Soudní dvůr projednání obou věcí spojil.

Z rozhodnutí Soudního dvora: Výstavba argumentace Soudního dvora je poučná s ohledem na rozlišení jednotlivých typů překážek svobody pohybu zboží. Soudní dvůr nejprve konstatuje, že registrační daň není ani clem, ani poplatkem s rovnocenným účinkem dle čl. 25 SES:

„37 Podstatou první otázky předkládajícího soudu je, zda taková daň, jako je daň zavedená zákonem o registrační dani, představuje dovozní clo nebo poplatek s rovnocenným účinkem ve smyslu článků 23 ES a 25 ES. Druhou otázkou je třeba chápat v tom smyslu, že uvedený soud chce vědět, zda je taková daň dovozní daní zakázanou těmito ustanoveními. Tato druhá otázka se tedy týká téhož problému, který Soudnímu dvoru předkládá první otázka. Dovozní daň totiž spadá do kategorie poplatků s rovnocenným účinkem ve smyslu uvedených ustanovení.

38 Taková daň, jako je registrační daň, není clem ve vlastním slova smyslu.

39 Co se týče otázky, zda tato daň spadá do pojmu poplatků s rovnocenným účinkem, z ustálené judikatury vyplývá, že každá jednostranně uložená finanční zátěž, bez ohledu na svůj název nebo způsob vybírání, postihující zboží z důvodu skutečnosti, že překračuje hranici, představuje, pokud není clem jako takovým, poplatek s rovnocenným účinkem ve smyslu článků 23 ES a 25 ES (viz zejména rozsudky ze dne 17. července 1997, Haahr Petroleum, C-90/94, Recueil, s. I-4085, bod 20, a ze dne 2. dubna 1998, Outokumpu, C-213/96, Recueil, s. I-1777, bod 20).

40 Taková daň, jako je daň zavedená zákonem o registrační dani, není vybírána z důvodu překročení hranice členského státu, který tuto daň zavedl, ale při registraci vozidla na území tohoto státu za účelem jeho uvedení do provozu.

41 Taková daň spadá do obecného systému vnitrostátních poplatků ze zboží a musí být tedy přezkoumána s ohledem na článek 90 ES.

42 V důsledku toho je třeba odpovědět na první a druhou otázku položenou ve věci C-333/05 tak, že taková daň, jako je daň zavedená zákonem o registrační dani, která se nevztahuje na osobní motorová vozidla z důvodu, že překračují hranice, nepředstavuje dovozní clo nebo poplatek s rovnocenným účinkem ve smyslu článků 23 ES a 25 ES.

[...]

Další řešenou otázkou bylo, zda je maďarskou registrační daň možné posuzovat za typ diskriminačního zdanění podle čl. 90 SES:

„44 Soudy v tomto smyslu poukazují na to, že za vozidla, která byla v Maďarsku uvedena do provozu před nabytím účinnosti příslušného zákona, nemusela být taková daň placena (druhá otázka ve věci C-290/05), že tato daň vůbec nezohledňuje hodnotu vozidel a její výše je stanovena výlučně podle technických znaků vozidel (typ motoru, zdvihový objem) a jejich

zařazení z hlediska ochrany životního prostředí (první otázka ve věci C-290/05), a že tato výše nijak neodráží snížení hodnoty ojetých vozidel a je zcela nezávislá na tom, jak dlouho bylo vozidlo v provozu (čtvrtá otázka ve věci C-333/05).

45 Jak již Soudní dvůr rozhodl, článek 90 ES představuje v systému Smlouvy o ES doplněk k ustanovením, která se týkají zrušení cel a poplatků s rovnocenným účinkem. Cílem tohoto ustanovení je zajištění volného pohybu zboží mezi členskými státy za normálních podmínek hospodářské soutěže vyloučením jakékoliv formy ochrany, která by mohla vést k použití diskriminačního vnitrostátního zdanění výrobků, které pocházejí z jiných členských států (rozsudek ze dne 15. června 2006, *Air Liquide Industries Belgium*, C-393/04 a C-41/05, dosud nezveřejněný ve Sbírce rozhodnutí a uvedená judikatura).

46 V oblasti zdanění dovezených ojetých motorových vozidel Soudní dvůr rovněž rozhodl, že cílem článku 90 ES je zaručit naprostou neutralitu vnitrostátního zdanění s ohledem na hospodářskou soutěž mezi výrobky, které se již nacházejí na vnitrostátním trhu, a dovezenými výrobky (viz rozsudek ze dne 29. dubna 2004, *Weigel*, C-387/01, *Recueil*, I-4981, bod 66 a uvedená judikatura).

47 Podle ustálené judikatury jde o porušení čl. 90 prvního pododstavce ES, pokud zdanění, jemuž je podroben dovezený výrobek, a zdanění, jemuž je podroben podobný domácí výrobek, jsou vypočteny odlišným způsobem a podle odlišných pravidel, která vedou, třeba jen v některých případech, k vyššímu zdanění dovezeného výrobku (viz výše uvedený rozsudek *Weigel*, bod 67 a uvedená judikatura). Nicméně i v případě, že nejsou splněny podmínky takové přímé diskriminace, může být zdanění nepřímo diskriminační na základě svých účinků.

48 Za účelem zaručení neutrality vnitrostátního zdanění s ohledem na hospodářskou soutěž mezi ojetými motorovými vozidly, která se již nacházejí na vnitrostátním trhu, a podobnými dovezenými vozidly je namístě srovnat účinky registrační daně, již jsou podrobena ojetá vozidla nově dovezená z jiného členského státu, než je Maďarská republika, s účinky zůstatkové registrační daně u podobných ojetých vozidel zaregistrovaných v Maďarsku, u nichž již tedy tato daň byla vybrána.

49 Srovnání s ojetými vozidly uvedenými v Maďarsku do provozu před nabytím účinnosti zákona o registrační dani není relevantní. Cílem článku 90 ES není bránit členskému státu v zavedení nových daní nebo ve změně sazby nebo základu stávajících daní.

50 Z výše uvedeného vyplývá, že ani skutečnost, které se dovolává maďarská vláda, tedy že existují ojetá vozidla, která již byla dříve zaregistrována v Maďarsku a jejichž tržní hodnota zahrnuje částku zbytkové spotřební daně, není relevantní.

51 Co se týče kritérií, která lze použít pro výpočet daně, je namístě připomenout, že právo Společenství ve svém současném stavu vývoje neomezuje svobodu žádného členského státu zavést diferencovaný daňový systém pro některé výrobky, a to i pro výrobky podobné ve smyslu čl. 90 prvního pododstavce ES, na základě objektivních kritérií, jako je povaha použitých surovin nebo použité výrobní postupy. Taková diferenciací je však slučitelná s právem Společenství pouze pokud sleduje cíle, které jsou rovněž slučitelné s požadavky Smlouvy a sekundárního práva, a pokud jsou její prováděcí pravidla s to zabránit jakékoliv formě přímé či nepřímé diskriminace, pokud jde o dovozy z jiných členských států, nebo jakékoliv formě ochrany ve prospěch konkurenční domácí výroby (výše uvedený rozsudek *Outokumpu*, bod 30).

52 V rámci systému registrační daně představují taková kritéria, jako je typ motoru, zdvihový objem a zařazení založené na hlediscích ochrany životního prostředí, objektivní kritéria. Lze jich tedy v takovém systému použít. Naproti tomu není nezbytné, aby byla výše daně spojena s cenou vozidla.

53 Nicméně registrační daň nesmí zatěžovat výrobky pocházející z jiných členských států více než podobné výrobky domácí.

54 Nové vozidlo, z něž byla zaplácena v Maďarsku registrační daň, přitom s časem ztrácí část své tržní ceny. Se ztrátou hodnoty se tak snižuje výše registrační daně obsažené v zůstatkové hodnotě vozidla. Jako ojeté vozidlo jej lze prodat pouze za určitou procentní část původní hodnoty, obsahující zůstatkovou výši registrační daně.

55 Ze spisů předložených Soudnímu dvoru předkládajícími soudy však vyplývá, že vozidlo téhož modelu, stáří, se stejným počtem najetých kilometrů a mající další totožné vlastnosti, koupené jako ojeté v jiném členském státě a zaregistrované v Maďarsku, bude vždy podléhat 100 % sazbě registrační daně vztahující se na vozidlo této kategorie. Uvedená daň tedy zatěžuje více dovezená ojetá vozidla než podobná ojetá vozidla již registrovaná v Maďarsku a podléhající téže dani.

56 Bez ohledu na to, že účel a základ registrační daně souvisí s ochranou životního prostředí a nemají žádný vztah k tržní hodnotě vozidla, čl. 90 první pododstavec ES vyžaduje, aby bylo znehodnocení ojetých vozidel, která jsou předmětem zdanění, zohledněno, neboť tato daň se vyznačuje tím, že je vybírána pouze jednou při první registraci vozidla pro účely jeho užívání v dotyčném členském státě, a je tak zahrnuta v uvedené hodnotě.

57 Z výše uvedených úvah vyplývá, že na otázky položené ve věci C-290/05, jakož i na první část třetí otázky a na čtvrtou otázku ve věci C-333/05 je třeba odpovědět tak, že čl. 90 první pododstavec ES musí být vykládán v tom smyslu, že brání takové dani, jako je daň zavedená zákonem o registrační dani,

– je-li vybírána z ojetých vozidel při jejich prvním uvedení do provozu na území členského státu a

– je-li její výše, stanovená výlučně podle technických znaků vozidel (typ motoru, zdvihový objem) a jejich zařazení z hlediska ochrany životního prostředí, vypočtena bez zohlednění znehodnocení vozidel, takže pokud je uplatněna na ojetá vozidla dovezená z jiných členských států, překračuje výši uvedené daně obsažené v zůstatkové hodnotě podobných ojetých vozidel, která již byla registrována v členském státě dovozu.

Srovnání s ojetými vozidly uvedenými v příslušném členském státě do provozu před zavedením této daně je nerozhodné.“

V následující argumentaci Soudní dvůr odmítl možnost, že by registrační daň mohla být v rozporu se Šestou směrnicí, a to s odkazem na skutečnost, že základem výpočtu registrační daně není obrat.

Soudní dvůr dále nevyhověl požadavku maďarské vlády, aby časově omezil účinky svého rozhodnutí. Maďarská vláda se tohoto omezení domáhala s ohledem na skutečnost, že, jak uváděla v rámci ústního jednání, v rozhodném období bylo na území Maďarské republiky dovezeno 81 612 vozidel z jiných členských států. Celková výše příjmů z registrační daně

vybrané z těchto vozidel byla odhadnuta přibližně na 116 miliónů eur. Část této sumy, odpovídající výši daně, která byla vybrána navíc, tedy ta část, která nerefletovala opotřebení vozidel, by musela být vrácena. Soudní dvůr tento návrh odmítl s konstatováním, že „*Částka, která má být vrácena, není tak vysoká, aby vrácení samo o sobě mohlo způsobit vážné hospodářské dopady, které by mohly odůvodnit omezení časových účinků tohoto rozsudku.*“ [bod 68]

Komentář: Rozhodnutí Soudního dvora je zajímavé z mnoho ohledů. Předně se jedná o první meritorní rozhodnutí o předběžné otázce z nového členského státu po předposlední vlně přistoupení v květnu 2004. Ostatní předběžné otázky z první „popřístupové“ vlny nedopadly slavně: byly odmítnuty buď pro „předčasnost“¹ anebo proto, že neměly žádnou souvislost s komunitárním právem.²

Je poněkud symptomatické, že první meritorní rozhodnutí se týkalo právě dovozu ojetých vozidel z jiných členských států. Jedná se o typ obchodu mezi členskými státy, který je ve středu zájmu mnoha jednotlivcům a menších podnikatelů a který je restriktivně regulován. Projednávaný případ je vzorovou studií toho, jak se mohou jednotlivci s pomocí komunitárního práva zbavit zatěžující vnitrostátní úpravy, která brání obchodu zbožím mezi členskými státy. Ustanovení Smlouvy o založení ES a především judikatura Soudního dvora vytváří velice hustou síť omezení toho, co členské státy mohou na zboží z jiných členských států uvalit. Logická výstavba této sítě pro účely zjištění, o jaký typ překážky se jedná, by mohla vypadat následovně:

1. Existuje přímá úprava dané oblasti v rámci sekundární legislativy?
2. Komunitární úprava neexistuje, vnitrostátní opatření však představuje překážku volnému pohybu zboží
 - 2.1. jedná se překážku fiskální povahy (platba)
 - 2.1.1. platba je vybírána z důvodu překročení státní hranice³ => čl. 25 SES
 - 2.1.1.1. jedná se o clo
 - 2.1.1.2. jedná se o poplatek s rovnocenným účinkem⁴
 - 2.1.2. platba je vybírána prostřednictvím vnitrostátního systému zdanění => čl. 90 SES
 - 2.1.2.1. zahraniční produkt je zdaněn vyšší částkou než produkty tuzemské => první pododstavec čl. 90 SES
 - 2.1.2.2. systém zdanění je nastaven tak, aby poskytoval nepřímou ochranu tuzemským produktům => druhý pododstavec čl. 90 SES
 - 2.2. překážka není fiskální povahy => čl. 28 SES
 - 2.2.1. jedná se o množství omezení dovozu (kvótu)?
 - 2.2.2. jedná se o opatření mající rovnocenný účinek jako množství omezení dovozu?

¹ Tedy proto, že skutkové okolnosti sporu ve výchozím řízení před soudem členského státu předcházely přistoupení členského státu k Evropské unii – srov. rozsudek Soudního dvora ze dne 10. ledna 2006, *Ynos Kft.*, C-302/04, Sbírka rozhodnutí 2006, s. I-371. Srov. anotaci rozhodnutí v Soudních rozhledech, roč. 2006, č. 3, s. 111 – 113.

² Usnesení čtvrtého senátu Soudního dvora Evropských společenství ze dne 6. října 2005, *Attila Vajnai*, C-328/04, Sbírka rozhodnutí 2005, s. I-08577 Srov. anotaci rozhodnutí v Soudních rozhledech, roč. 2005, č. 12, str. 475 – 476.

³ Z důvodu překročení státní hranice, nikoliv nezbytně fyzicky na státní hranici. Cla a poplatky mohou být přirozeně vybírány i vnitrostátně, nicméně důvodem jejich výběru musí být překročení hranice.

⁴ Poplatek s rovnocenným účinkem je zbytková kategorie pro všechny platby, které jsou vybírány z důvodu překročení státní hranice a nejsou vysloveně nezvány clem - „*Finanční poplatek jakékoliv výše, jakéhokoliv určení a způsobu výběru, který je jednostranně uložen na domácí nebo zahraniční zboží z důvodu překročení hranice a není clem, je poplatkem s rovnocenným účinkem.*“ – věc 24/68, *Komise v. Itálie (statistický poplatek)* [1969] ECR 193, bod 9.

Rozhraničení mezi jednotlivými kategoriemi, stejně jako výjimky ze zákazů v těchto ustanoveních obsažených, jsou předmětem četné judikatury Soudního dvora.⁵ Jak bylo uvedeno výše, hustá síť zákazů překážek představuje účinný nástroj liberalizace trhu mezi členskými státy.

Rozhodnutí Soudního dvora ve věci *Nádasdi* je relevantní nejen pro Maďarsko, ale i pro další nové členské státy. Zdá se, že část z nich má (či měla) ve svých vnitrostátních úpravách omezení podobná maďarským. Podobnou problematiku s ohledem na vnitrostátní úpravu v Polsku řešil Soudní dvůr v rozsudku ze dne 18. ledna 2007 ve věci C-313/05, *Maciej Brzeziński v. Dyrektor Izby Celnej w Warszawie*. Jednalo se vůbec o první předběžnou otázku z Polska, kterou předložil *Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie* (krajský správní soud). Otázky předložené v rámci této věci byly komplexnější, než v případě *Nádasdi*; předkládající soud se nedotazoval pouze na případný rozpor registračního poplatku pro ojetá vozidla, ale také registračního poplatku jako takového v případě nových osobních automobilů a pětidenní lhůty pro odevzdání celního prohlášení pro dovoz automobilu z jiného členského státu. Výchozí úprava v rámci členského státu pro zdanění ojetin byla také odlišná; zatímco maďarská úprava ukládala plošnou registrační daň na všechny ojetiny dovezené z jiných členských států bez ohledu na jejich stáří a opotřebenost, polská toto rozlišení činí. Při výpočtu polské registrační daně pro ojetiny z jiných členských států je stáří a stav automobilu brán v potaz.

V otázce spotřební daně z ojetin Soudní dvůr do značné míry odkázal na své rozhodnutí ve věci *Nádasdi*. Závěrem konstatuje, že čl. 90 „[...] první pododstavec ES musí být vykládán v tom smyslu, že brání spotřební dani v rozsahu, v němž její výše zatěžující ojetá vozidla starší dvou let nabytá v jiném členském státě než v tom, který tuto daň uložil, přesahuje zůstatkovou výši této daně zahrnutou v prodejní hodnotě podobných vozidel, zaregistrovaných předtím v členském státě, který tuto daň stanovil. Přísluší předkládajícímu soudu, aby přezkoumal, zda právní úprava, o kterou se jedná v původním řízení [...] má takovýto důsledek.“⁶

Režim dovozu ojetých automobilů z jiných členských států byl konečně též předmětem nedávných novel v českém právu, a to pod vlivem práva komunitárního. V případě české úpravy se nejednalo o problematiku diskriminačního zdanění, ani o jiné opatření fiskální povahy, ale o překážku pohybu nefiskální: zákaz dovozu pro určitý typ ojetin (tedy množstevní omezení dovozu – čl. 28 SES) a dále opatření mající rovnocenný účinek množstevnímu omezení (čl. 28 SES).

Problematickým ustanovením byl § 35 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na silničních komunikacích, ve znění platném do 1. července 2006. Ustanovení § 35 zákona vyžadovalo pro vydání osvědčení o technické způsobilosti ojetin dovezených z jiných členských států tzv. „homologaci typu ES“. Na vozidle dále nesměly být prováděny žádné „konstrukční změny“. Stejně požadavky však neplatily pro vnitrostátní prodej a novou registraci na území České republiky již provozovaného automobilu. Tento požadavek bylo možné považovat za opatření mající rovnocenný účinek množstevnímu omezení, které bylo v rozporu s čl. 28 SES. Je totiž zřejmé, že pro koupi a registraci ojetiny zakoupené v jiném členském státě byly vyžadovány přísnější podmínky, než v případě domácích ojetin. Tyto podmínky představovaly překážku pro dovoz ojetin a potenciálního kupce mohly ovlivnit při

⁵ Z novějších úvodů do problematiky svobodného pohybu a vnitřního trhu, srov. např. výtečnou práci *Barnard, C. The substantive law of the EU : the four freedoms*. Oxford ; New York : Oxford University Press, 2004.

⁶ Bod 41 rozsudku ve věci C-313/05, *Maciej Brzeziński v. Dyrektor Izby Celnej w Warszawie*.

výběru (přirozeně společně s kupní cenou), zda kupříkladu ten samý typ vozidla zakoupí v tuzemsku nebo v zahraničí.

Dovezený vůz však musel být v okamžiku dovozu mladší 5ti nebo 8mi let (v závislosti na typu vozidla). Pokud se jednalo o vozidlo starší, § 35 odst. 2 písm. b) zákona vydání technického osvědčení v ČR neumožňoval. V tomto případě se jednalo o množstevní omezení dovozu⁷ v rozporu s čl. 28 SES. Toto opatření obchodu mezi členskými státy pro určitý typ zboží (starší ojetiny) naprosto zabraňovalo; desetiletá škodovka mohla být znovu registrována pouze tehdy, pokud byla zakoupena v rámci ČR, nicméně typově stejná škodovka nemohla být dovezena z Německa.⁸

Výše popsaná česká úprava byla předmětem řízení o porušení Smlouvy ze strany Evropské komise vůči ČR. V reakci na stížnosti Komise došlo k novelizaci příslušných ustanovení zákona č. 56/2001 Sb. Zajímavý je nicméně postup, kterým k němu došlo: příslušná změna § 35 zákona, která v současně platném znění obsahuje v podstatě princip uznání osvědčení o technické způsobilosti vydané orgány jiných členských států, které si každá ojetina může, bez ohledu na své stáří, „přivést“ s sebou, nebyla předmětem původního vládního návrhu novely zákona č. 56/2001 Sb. ze dne 28. července 2005.⁹ Návrh na změnu § 35 se objevil až ve druhém čtení zákona (poslanecký návrh zpravodaje zákona J. Schlinga), a to bez jakéhokoliv zdůvodnění, proč je § 35 zákona měněn.¹⁰

Je jistě správné, že se Česká republika snaží co nejrychleji plnit závazky pro ni vyplývající z členství v Evropské unii. Jistě také není od věci, že se tak snaží činit operativně. Je to však, především s ohledem na srozumitelnost a transparentnost legislativního procesu, nutné dělat tajně?

Michal Bobek, Firenze; Brno

⁷ Úplný zákaz dovozu je také „množství“ – srov. např. věc 34/79, *Henn and Darby* [1979] ECR 3795.

⁸ Tedy technicky řečeno mohla, nicméně nedostala by technické osvědčení způsobilosti pro provoz na českých pozemních komunikacích.

⁹ Srov. sněmovní tisk 1066/0 ze dne 29. 7. 2005, přístupné na <http://www.psp.cz>.

¹⁰ Srov. pozměňovací návrhy ze druhého čtení, sněmovní tisk 1066/2, který byl rozeslán dne 31. 1. 2006 (<http://www.psp.cz>).