

WYROK TRYBUNA/ U (pi ta izba)

z dnia 20 marca 2014 r.(*)

Uchybienie zobowi zaniom pa stwa cz 6nkowskiego ó Rejestracja pojazdów silnikowych ó Artyku y 34 TFUE i 36 TFUE ó Dyrektywa 70/311/EWG ó Dyrektywa 2007/46/WE ó Ruch prawostronny w pa stwie cz 6nkowskim ó Ustanowiony dla celów rejestracji obowi zek przeniesienia na lew stron uk 6du kierowniczego samochodów osobowych umieszczonego po prawej stronie

W sprawie C-61/12

maj cej za przedmiot skarg o stwierdzenie, na podstawie art. 258 TFUE, uchybienia zobowi zaniom pa stwa cz 6nkowskiego, wniesion w dniu 6 lutego 2012 r.,

Komisja Europejska, reprezentowana przez A. Steiblyt, G. Wilmsa oraz G. Zavvosa, dzia 6j cych w charakterze pe 6mocników, z adresem do dor cze w Luksemburgu,

strona skar ca,

przeciwko

Republike Litewskiej, reprezentowanej przez D. Kriau i nasa oraz R. Krasuckait, dzia 6j cych w charakterze pe 6mocników,

strona pozwana,

popieranej przez:

Republik Esto sk, reprezentowan przez M. Linntam, dzia 6j c w charakterze pe 6mocnika,

Republik / otewsk, reprezentowan przez I. Kalni a oraz A. Nikolajev, dzia 6j cych w charakterze pe 6mocników,

Rzeczpospolit Polsk, reprezentowan przez B. Majczyn oraz M. Szpunara, dzia 6j cych w charakterze pe 6mocników,

interwencji,

TRYBUNA/ (pi ta izba),

w sk 6dzie: T. von Danwitz, prezes izby, E. Juhász (sprawozdawca), A. Rosas, D. T 6by, i C. Vajda, s dziowie,

rzecznik generalny: N. Jääskinen,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzgl dniaj c etap pisemny post powania,

po zapoznaniu si z opini rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 7 listopada 2013 r.,

wydaje nast puj cy

Wyrok

- 1 W skardze Komisja Europejska wnios 6 do Trybuna 6 o stwierdzenie, e poprzez wprowadzenie zakazu rejestracji samochodów osobowych, w których kierownica jest zamontowana po prawej stronie, lub poprzez wprowadzenie wymogu, aby dla celów zarejestrowania nowych lub zarejestrowanych uprzednio w innym pa stwie cz 6nkowskim samochodów osobowych, w których uk 6d kierowniczy znajduje si po prawej stronie, kierownica zosta 6 przeniesiona na lew stron, Republika Litewska uchybi 6 zobowi zaniom, które na niej ci na mocy art. 2a dyrektywy Rady 70/311/EWG z dnia 8 czerwca 1970 r. w sprawie zbli enia ustawodawstw pa stw cz 6nkowskich odnosz cych si do uk 6dów kierowniczych pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz.U. L 133, s. 10 ó wyd. spec. w j z. polskim, rozdz. 13, t. 1, s. 90), art. 4 ust. 3 dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 wrze nia 2007 r. ustanawiaj cej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uk 6dów, cz ci i oddzielnych zespo 6w technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa) (Dz.U. L 263, s. 1) oraz art. 34 TFUE.

Ramy prawne

Prawo Unii

2 Motywy 2, 3 i 14 dyrektywy 2007/46 mają następujące brzmienie:

§(2) W celu ustanowienia i zapewnienia funkcjonowania rynku wewnętrznego Wspólnoty w dziedzinie jest zastąpienie systemów homologacji państw członkowskich wspólnotowemu procedur homologacji opartej na zasadzie całościowej harmonizacji.

(3) Wymagania techniczne mają zastosowanie do układów, części, oddzielnych zespołów technicznych i pojazdów silnikowych, które powinny być zharmonizowane i określone w aktach prawnych. Takie akty prawne powinny przede wszystkim zapewniać wysoki poziom bezpieczeństwa drogowego, ochrony zdrowia, ochrony środowiska, efektywność energetyczną i ochrony przed niedozwolonym użyciem.

[...]

(14) Głównym celem przepisów w zakresie homologacji pojazdów jest zagwarantowanie, aby nowe pojazdy, części i oddzielne zespoły techniczne wprowadzone do obrotu zapewniały wysoki poziom bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Osoby, które tego celu nie powinny być utrudniane przez montaż pewnych części lub wyposażenia po wprowadzeniu pojazdów na rynek lub po ich dopuszczeniu do ruchu. Należy zatem przyjąć odpowiednie środki w celu zapewnienia, że części lub wyposażenie, które mogą być zamontowane w pojazdach i które mogą znacznie zakłócić funkcjonowanie układów istotnych ze względu na bezpieczeństwo lub ochronę środowiska, podlegają kontroli przez organ udzielający homologacji, zanim zostaną wprowadzone do sprzedaży. Środki te powinny obejmować przepisy techniczne dotyczące wymagań, które te części lub wyposażenie muszą spełniać.

3 Artykuł 1 dyrektywy 2007/46, zatytułowany „Przedmiot”, stanowi:

„Niniejsza dyrektywa ustanawia zharmonizowane ramy zawierające przepisy administracyjne i ogólne wymagania techniczne homologacji wszystkich nowych pojazdów objętych jej zakresem zastosowania oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, mających na uwadze uproszczenie ich rejestracji, sprzedaży i dopuszczenia do ruchu na obszarze Wspólnoty.

Niniejsza dyrektywa ustanawia również przepisy dotyczące sprzedaży i dopuszczania do stosowania części i wyposażenia przeznaczonego do pojazdów, w odniesieniu do których udzielono homologacji zgodnie z niniejszą dyrektywą.

Szczególne wymagania techniczne dotyczące budowy i działania pojazdów określa się, stosując niniejsze dyrektywy, w aktach prawnych, których wyczerpujący wykaz znajduje się w załączniku IV.

4 Artykuł 4 wspomnianej dyrektywy, zatytułowany „Obowiązek państw członkowskich”, przewiduje w ust. 3:

„Państwa członkowskie rejestrują lub zezwalają na sprzedaż lub dopuszczenie do ruchu tylko takich pojazdów, części i oddzielnych zespołów technicznych, które spełniają wymagania niniejszej dyrektywy.

Państwa członkowskie nie zabraniają, nie ograniczają ani nie utrudniają rejestracji, sprzedaży, dopuszczenia do korzystania lub użycia na drogach pojazdów, części lub oddzielnych zespołów technicznych z powodów związanych z aspektami ich budowy i funkcjonowania objętymi niniejszą dyrektywą, jeżeli spełniają one jej wymagania.

5 Artykuł 5 wskazanej dyrektywy, zatytułowany „Szczególne przepisy dotyczące pojazdów”, stanowi w ust. 1 lit. a):

„Państwa członkowskie udzielają homologacji typu WE w odniesieniu do:

a) typu pojazdu, który odpowiada szczegółowym danym zawartym w folderze informacyjnym i który spełnia wymagania techniczne określone w odpowiednich aktach prawnych, wymienionych w załączniku IV.

6 Owa część I załącznika IV do wskazanej dyrektywy zawiera wykaz dyrektyw, zwanych „dyrektywami szczególnymi”, ustanawiających wymagania techniczne mające zastosowanie do celów homologacji WE.

7 Artykuł 8 dyrektywy 2007/46, zatytułowany „Wiadectwo zgodnie z nią”, stanowi w ust. 1 akapit pierwszy, co następuje:

„Producent, w ramach swych uprawnień jako posiadacz homologacji typu WE pojazdu, przedstawia wiadectwo zgodnie z nią, które towarzyszy każdemu pojazdowi, kompletnemu, skompletowanemu lub niekompletnemu, wyprodukowanemu zgodnie z homologowanym typem pojazdu.

8 Artykuł 26 owej dyrektywy, zatytułowany „Rejestracja, sprzedaż i dopuszczenie do ruchu pojazdów”, przewiduje w ust. 1 akapit pierwszy, co następuje:

„Bez uszczerbku dla przepisów art. 29 i 30 państwa członkowskie dokonują rejestracji i zezwalają na sprzedaż lub

dopuszczenie do ruchu pojazdów wyłącznie, gdy pojazdy te mają ważne świadectwo zgodnie ci wydane zgodnie z art. 18ö.

- 9 Załącznik I do owej dyrektywy jest zatytułowany „Kompletny wykaz informacji do celów homologacji typu WE pojazdów”. Punkt 1 owego załącznika, zatytułowany „Ogólne cechy konstrukcyjne pojazdów”, przewiduje:

§[...]

1.8. Kierunek ruchu drogowego: lewostronny/prawostronny ⁽¹⁾.

1.8.1. Pojazd przystosowany do uczestniczenia w ruchu lewostronnym/prawostronnym ⁽¹⁾.

[...]ö.

Zgodnie z brzmieniem przypisów do owego załącznika I:

§(1) Niepotrzebne skreślić (istniejące przypadki, w których nie trzeba nic określić, jeżeli zastosowanie ma wyłącznie jedna możliwość).

- 10 Załącznik III do wskazanej dyrektywy jest zatytułowany „Dokument informacyjny do celów homologacji typu WE pojazdów”. Punkt 1 owego załącznika jest zatytułowany „Ogólne cechy konstrukcyjne pojazdów” i stanowi, co następuje:

§[...]

1.8. Kierunek ruchu drogowego: lewostronny/prawostronny ⁽¹⁾.

1.8.1. Pojazd jest przystosowany do jazdy w ruchu lewostronnym/prawostronnym ⁽¹⁾.

[...]ö.

Tekst wyjaśnienia dotyczącego przypisu pierwszego do pkt 1 owego załącznika III jest identyczny z tekstem wyjaśnienia dotyczącego pkt 1 załącznika I, jak wskazano w pkt 9 niniejszego wyroku.

- 11 Załącznik IX do dyrektywy 2007/46, zastąpiony rozporządzeniem Komisji (WE) nr 385/2009 z dnia 7 maja 2009 r. (Dz.U. L 118, s. 13), na mocy którego został zastąpiony celem dostosowania do rozwoju wiedzy naukowej i technicznej, jest zatytułowany „Świadectwo zgodnie ci WE”. Punkt 0 owego załącznika, zatytułowany „Cele”, ma następujące brzmienie:

Świadectwo zgodnie ci jest oświadczeniem, które producent pojazdu składa jego nabywcy w celu zapewnienia, że nabyty przez niego pojazd jest zgodny z prawodawstwem obowiązującym w Unii Europejskiej w momencie wyprodukowania pojazdu.

Świadectwo zgodnie ci ma również na celu umożliwienie właściwym organom państw członkowskich rejestrowania pojazdów bez konieczności odwołania się do wnioskodawcy dostarczenia dodatkowej dokumentacji technicznej.

[...]ö.

- 12 Strona pierwsza owego świadectwa zawiera następujące wskazówki:

§Niżej podpisany [...] niniejszym oświadcza, że pojazd:

[...]

odpowiada pod każdym względem typowi opisanemu w świadectwie homologacji [...] i

może być zarejestrowany na stałe w państwach członkowskich o ruchu prawostronnym/lewostronnym [...]ö.

- 13 Odnośniki dotyczące załącznika IX do dyrektywy 2007/46 przewidują w lit. b) i d), co następuje:

§b) wskazać, czy pojazd jest przystosowany do ruchu prawostronnego, lewostronnego czy zarówno do prawostronnego, jak i lewostronnego.

[...]

d) Niniejsze oświadczenie nie ogranicza prawa państw członkowskich do udania przeprowadzenia dostosowań technicznych celem dopuszczenia do rejestracji pojazdu w państwie członkowskim innym niż państwo, do którego pojazd był przeznaczony, w przypadku gdy ruch prowadzony jest na przeciwnej stronie drogi.

- 14 Dyrektywa 70/311 stanowi jedną z dyrektyw szczególnych wskazanych w załączniku IV do dyrektywy 2007/46. Artykuł 2a dyrektywy 70/311, dodany do niej przez Akt dotyczący przystąpienia do Wspólnot Europejskich Królestwa Danii, Irlandii

i Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej (Dz.U. 1972, L 73, s. 14), stanowi co następuje:

Państwa członkowskie nie mogą odmówić lub zabronić sprzedaży, rejestracji, wprowadzania do ruchu lub użytkowania pojazdów z powodów dotyczących układu kierowniczego, jeżeli odpowiadają one przepisom figurującym w załączniku.

15 Załącznik I do owej dyrektywy jest zatytułowany „Zakres, definicje, wnioski o homologację typu WE, udzielenie homologacji typu WE, przepisy dotyczące konstrukcji i badań, modyfikacje typu oraz poprawki do homologacji, zgodnie z produkcją”.

16 Punkt 1.3 owego załącznika ma następujące brzmienie:

„Do celów niniejszej dyrektywy:

[...]

„układ kierowniczy” oznacza wszystkie urządzenia, których celem jest ustalenie kierunku ruchu pojazdu.

Układ kierowniczy składa się z:

ó mechanizmu kierowniczego,

ó układu przeniesienia sterowania,

ó kół kierowanych,

ó zasilania, o ile istnieje.

17 Punkt 4.1.1 tego załącznika stanowi:

„Układ kierowniczy zapewnia pewność i bezpieczną obsługę pojazdu a do jego maksymalnej zaprojektowanej prędkości [...]”.

18 Dodatek 1 do załącznika I do dyrektywy 70/311 jest zatytułowany „Dokument informacyjny [...] stosownie do załącznika I do dyrektywy Rady 70/156/EWG dotyczącej homologacji typu WE pojazdu w zakresie układu kierowniczego [...]”. Punkt 1 owego dodatku, zatytułowany „Ogólna charakterystyka budowy pojazdu” ma następujące brzmienie:

„[...]”

1.8. Rodzaj ruchu: lewostronny/prawostronny [...]

[...]”.

Prawo litewskie

19 Litewska ustawa w sprawie bezpieczeństwa drogowego (fiin, 2000, nr 92-2883) stanowi ramy prawne bezpieczeństwa drogowego na Litwie. Nowelizacja owej ustawy weszła w życie z dniem 1 lipca 2008 r.

20 Artykuł 25 ust. 4 owej ustawy stanowi:

„Zakazane jest uczestniczenie w ruchu na drogach publicznych pojazdów silnikowych przeznaczonych do uczestniczenia w ruchu po lewej stronie drogi lub w których kierownica jest umieszczona z prawej strony, chyba że zostały zarejestrowane w Republice Litewskiej przed dniem 1 maja 1993 r. lub ze względu na ich konstrukcję lub wyposażenie zostały przeznaczone do szczególnych celów. Zakazów nie ma zastosowania tymczasowo (do 90 dni w roku) do cudzoziemców, którzy przybyli do Republiki Litewskiej w pojeździe zarejestrowanym za granicami i nie posiadają zezwolenia na pobyt tymczasowy lub stały w Republice Litewskiej, do obywateli litewskich, których miejsce stałego zamieszkania znajduje się za granicami, a także do pojazdów należących do kategorii pojazdów zabytkowych zgodnie z przepisami prawa”.

21 Zgodnie z brzmieniem art. 27 ust. 1 i 2 owej ustawy:

§1. Do uczestniczenia w ruchu na drogach publicznych na Litwie są dopuszczone należące do zarejestrowanych pojazdy silnikowe oraz ich przyczepy. Obowiązek rejestracji pojazdów silnikowych w Republice Litewskiej nie ma zastosowania tymczasowo (do 90 dni w roku) do cudzoziemców, którzy przybyli do Republiki Litewskiej w pojeździe zarejestrowanym za granicami i nie posiadają zezwolenia na pobyt tymczasowy lub stały w Republice Litewskiej lub posiadają dokument pobytowy UE, a także do obywateli litewskich, których miejsce stałego zamieszkania znajduje się za granicami.

2. [...] pojazdy silnikowe skonstruowane do celów poruszania się po lewej stronie drogi lub posiadające kierownicę z prawej strony nie są rejestrowane w Republice Litewskiej, chyba że chodzi o pojazdy zabytkowe i pojazdy przeznaczone do szczególnych celów”.

22 Zarządzenie nr 2B-290 dyrektora krajowej inspekcji transportu drogowego przy ministerstwie komunikacji z dnia 29 lipca 2008 r. przewiduje w rozdziale IV dotyczącym warunków ogólnych montażu układu kierowniczego:

śukład kierowniczy pojazdu nie może być umieszczony z prawej strony kabiny, chyba że pojazd samochodowy został zarejestrowany na Litwie przed dniem 1 maja 1993 r. lub był przedmiotem rejonowej rejestracji szczególnej.

- 23 Zarządzenie nr 2B-515 dyrektora krajowej inspekcji transportu drogowego przy ministerstwie komunikacji z dnia 23 grudnia 2008 r. w sprawie produkcji i przebudowy pojazdów silnikowych i przyczep oraz homologacji wymogów i procesów mających zastosowanie do napraw i kontroli technicznych pojazdów silnikowych i przyczep niedopuszczonych do ruchu na drogach publicznych ustanawia w pkt 28 wymogi dotyczące przeniesienia kierownicy ze strony prawej na lewą, stanowiąc, co następuje:

śezwała się na przeniesienie układu kierowniczego w pojazdach ze strony prawej na lewą w następujących przypadkach:

przebudowy pojazdu należy wykonać w warsztacie zatwierdzonym przez producenta;

[...]ö.

- 24 Z powyższych przepisów wynika, że dla celów rejestracji pojazdu na Litwie układ kierowniczy powinien znajdować się po lewej stronie pojazdu lub powinien zostać przeniesiony na tę stronę, jeżeli uprzednio znajdował się po prawej stronie.

Postępowanie poprzedzające wniesienie skargi

- 25 W ostatnich latach Komisja otrzymała wiele skarg od osób, które zakupiły w Zjednoczonym Królestwie lub Irlandii samochody osobowe przeznaczone do ruchu lewostronnego, i które mogły być zarejestrowane na Litwie jedynie pod warunkiem przeniesienia kierownicy na lewą stronę. Mając na uwadze, że warunek ten był sprzeczny z art. 4 ust. 3 dyrektywy 2007/46 i art. 2a dyrektywy 70/311 w dniu 3 listopada 2009 r. Komisja skierowała do Republiki Litewskiej wezwanie do usunięcia uchylenia. Zdaniem Komisji z przepisów tych wynika, że państwa członkowskie są zobowiązane do zarejestrowania nowego pojazdu zgodnego z wymaganiami technicznymi przewidzianymi w owych dyrektywach w zakresie dotyczącym w szczególności układu kierowniczego.

- 26 Pismem z dnia 5 stycznia 2010 r. władze litewskie udzieliły odpowiedzi na owo wezwanie do usunięcia uchylenia, podnosząc, że warunek nałożony przez przepisy litewskie stanowił jedyny środek nadający się do zabezpieczenia bezpieczeństwa drogowego oraz do ochrony życia i zdrowia użytkowników drogi, będący ponadto rodzajem proporcjonalnym. Chodziło zatem o względy nadrzędne interesu ogólnego uzasadniające ewentualne przeszkody w swobodnym przepływie towarów. Ponadto dyrektywy 2007/46 i 70/311 nie zobowiązywały państw członkowskich do zarejestrowania nowych pojazdów samochodowych, w których układ kierowniczy był zgodny z wymogami owych dyrektyw bez względu na stronę, z której znajduje się ów układ w pojeździe.

- 27 W dniu 25 listopada 2010 r. Komisja skierowała do władz litewskich uzasadnioną opinię, w której wskazała, że nie uzasadnił one w wystarczający sposób przeszkody przy rejestracji pojazdów samochodowych wyposażonych w układ kierowniczy po prawej stronie. Komisja powtórzyła swą argumentację, wedle której wówczas, gdy pojazd samochodowy jest zgodny z wymogami technicznymi owych dyrektyw mających zastosowanie niezależnie od kierunku ruchu drogowego, strona, z której znajduje się w pojeździe układ kierowniczy, nie może uzasadnić odmowy rejestracji owego pojazdu.

- 28 Władze litewskie udzieliły odpowiedzi na uzasadnioną opinię w dniu 19 stycznia 2011 r., podnosząc, że sporne przepisy krajowe opierały się na względach bezpieczeństwa drogowego i nie miały związku z wymaganiami technicznymi przewidzianymi w dyrektywach 2007/46 i 70/311. Owe przepisy nie są zatem objęte zakresem zastosowania dyrektyw i powinny być oceniane jedynie w świetle art. 34 TFUE i 36 TFUE. Przepisy te nie naruszają zasad swobodnego przepływu towarów, ponieważ czynności przywozu, wywozu, sprzedaży i tranzytu samochodów osobowych z układem kierowniczym po prawej stronie są dopuszczone na terytorium litewskim.

- 29 W każdym razie sporny środek nadaje się do osiągnięcia celu poprawy bezpieczeństwa drogowego, uwzględniając stan litewskiej sieci drogowej, liczbę zaistniałych wypadków śmiertelnych, a także liczbę i wiek pojazdów uczestniczących w ruchu w tej sieci drogowej. Ów środek jest również proporcjonalny, mając na uwadze, że dopuszczone jest używanie pojazdów wyposażonych w układ kierowniczy po prawej stronie, zarejestrowanych przed rokiem 1993, pojazdów znajdujących się tymczasowo na terytorium litewskim, pojazdów zabytkowych i pojazdów przeznaczonych do szczególnych celów.

- 30 Po zbadaniu owej argumentacji Komisja zdecydowała o wniesieniu niniejszej skargi.

- 31 Postanowieniem Prezesa Trybunału z dnia 20 czerwca 2012 r. Republika Estońska, Republika / otewska i Rzeczpospolita Polska zostały dopuszczone do udziału w postępowaniu w charakterze interwenientów popierających danię Republiki Litewskiej.

W przedmiocie skargi

- 32 Na wstępie należy wskazać, że Komisja dokonuje w swej skardze odróżnienia pomiędzy nowymi samochodami osobowymi, w przedmiocie których zaskarżony środek krajowy powinien zostać oceniony w świetle dyrektyw 2007/46 i 70/311

a samochodami uprzednio zarejestrowanymi w innym państwie członkowskim, w przedmiocie których ocena powinna zostać dokonana na podstawie art. 34 TFUE. Trybunał uwzględnił dni w swej analizie owo odróżnienie.

W przedmiocie zastosowania dyrektywy 2007/46 i 70/311 do nowych samochodów osobowych

Argumentacja stron

- 33 Komisja podniosła zasadniczo, że dyrektywy 70/311 i 2007/46 oraz dyrektywy szczególne wskazane w załączniku IV do ostatniej ze wskazanych dyrektyw regulują w sposób wyczerpujący wymagania techniczne, którym powinny odpowiadać nowe samochody osobowe, i w tej dziedzinie nie pozostawiają państwom członkowskim żadnego zakresu uznania. Układ kierowniczy pojazdu jest objęty owymi wymaganiami technicznymi, w związku z czym przewidziany w regulacji krajowej obowiązek zmiany położenia owego układu stanowi wymóg natury technicznej, którego państwa członkowskie nie mają prawa ustanowić. Komisja dodaje, że przewidziane w owych dyrektywach wymagania techniczne mają na celu zagwarantowanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa drogowego.
- 34 Zdaniem Komisji z brzmienia art. 2a dyrektywy 70/311 i art. 4 ust. 3 dyrektywy 2007/46 wynika, że strona miejsca kierowcy w pojeździe nie stanowi wymogu technicznego w rozumieniu dyrektyw w sprawie homologacji nowych pojazdów, związanego z dostosowaniem pojazdu do ruchu lewo- lub prawostronnego. Odniesienie zawarte w wielu przepisach dyrektyw 2007/46 i 70/311 do kierunku ruchu drogowego [...] prawostronnego/lewostronnego oznacza jedynie, że konstrukcja pojazdu, w zakresie dotyczącym jego układu kierowniczego, spełnia wymogi techniczne przewidziane w owych dyrektywach związane z kierunkiem ruchu i nie wskazuje, że w ruchu prawostronnym układ kierowniczy powinien znajdować się po lewej stronie.
- 35 Rząd litewski popierany przez rząd estoński, rząd łotewski i rząd polski podniósł, że zakaz rejestracji pojazdów wyposażonych w układ kierowniczy po prawej stronie nie jest związany z kwestią funkcjonowania lub zgodności układu kierowniczego owych pojazdów z wymaganiami technicznymi dyrektyw 2007/46 i 70/311, lecz ma na celu umożliwienie kierowcom prowadzenia tego rodzaju pojazdów w sposób pewny na drogach, na których obowiązuje ruch prawostronny. Owe dyrektywy przewidują jedynie przepisy w dziedzinie produkcji, montażu i homologacji pojazdów i nie dotyczą pozycji kierownicy, ponieważ nie jest to związane z wymaganiami technicznymi dotyczącymi pojazdu, lecz z bezpieczeństwem drogowym, które w szerokim zakresie należy do kompetencji państw członkowskich.
- 36 Celem przepisów technicznych jest również bezpieczeństwo drogowo, lecz nie są to jedyne środki umożliwiającej zapewnienie owego bezpieczeństwa. W konsekwencji sporny środek krajowy nie jest objęty zakresem zastosowania owych dyrektyw i powinien zostać oceniony w świetle art. 34 TFUE i 36 TFUE, niezależnie od tego, czy chodzi o pojazdy nowe, czy pojazdy używane. Gdyby jednak ów środek stanowił ograniczenie zasady swobodnego przepływu towarów, byłby uzasadniony nadrzędnymi wymogami interesu ogólnego związanymi z bezpieczeństwem drogowym.
- 37 Zdaniem rządu litewskiego pkt 1.8 i 1.8.1 załączników I i III do dyrektywy 2007/46, a także pkt 1.8 dodatku 1 do załącznika I do dyrektywy 70/311 ustanawiają rozróżnienie pomiędzy pojazdami w zależności od tego, czy są one przeznaczone do ruchu prawostronnego, czy też do ruchu lewostronnego. Jeden z przepisów owych dyrektyw nie umożliwia stwierdzenia, że państwo członkowskie jest zobowiązane do dokonania rejestracji pojazdu bez względu na kierunek ruchu drogowego przyjętego w owym państwie. Ponadto odnośnik z lit. d) do załącznika IX do dyrektywy 2007/46 umożliwia państwu członkowskiemu, w którym obowiązuje ruch prawostronny, ustanowienie obowiązku przeniesienia kierownicy na lewą stronę przed rejestracją pojazdu.

Ocena Trybunału

- 38 Z całościowej oceny powyższych argumentów wynika, że głównym przedmiotem rozbieżności stanowisk stron jest kwestia, czy pozycja miejsca kierowcy w pojeździe jest objęta ramami harmonizacji dokonanej przez dyrektywy 2007/46 i 70/311, czy też nie jest ona objęta ową harmonizacją, w związku z czym dla celów rejestracji nowego pojazdu na terytorium państw członkowskich państwa te dysponują możliwością nałożenia obowiązku zmiany miejsca kierowcy owego pojazdu na stronę przeciwną do kierunku ruchu drogowego ze względów bezpieczeństwa.
- 39 W tym względzie należy wskazać, że dyrektywa 2007/46, zwana „dyrektywą ramową”, ustanowiła, jak wynika z art. 1 owej dyrektywy w związku z jej motywami 2, 3 i 14, jednolity procedur homologacji pojazdów nowych, opartą na zasadzie całkowitej harmonizacji w zakresie dotyczącym ich właściwości technicznych oraz szczególnych wymagań technicznych dotyczących konstrukcji i funkcjonowania pojazdów określonych w dyrektywach szczególnych wskazanych w załączniku IV do owej dyrektywy.
- 40 Ze wskazanych powyżej przepisów wynika, że zharmonizowane ramy mają na celu utworzenie i funkcjonowanie rynku wewnętrznego przy jednoczesnym zapewnieniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa drogowego poprzez całkowitą harmonizację wymagań technicznych, dotyczących w szczególności konstrukcji pojazdów.
- 41 W związku z tym art. 4 ust. 3 dyrektywy 2007/46 stanowi, że państwa członkowskie nie mogą w żaden sposób utrudniać między innymi rejestracji pojazdów z powodów związanych w szczególności z aspektami ich budowy objętymi owymi dyrektywami, jeżeli spełniają one jej wymagania.

- 42 Układ kierowniczy i odpowiednio pozycja miejsca kierowcy, które jest z owym układem związane, stanowi podstawowe elementy ukształtowania konstrukcji pojazdu.
- 43 Dyrektywy 2007/46 i 70/311 nie określają wprawdzie pozycji miejsca kierowcy pojazdu, np. poprzez ustalenie, że powinno ono znajdować się zawsze po stronie przeciwnej do kierunku ruchu drogowego. Nie oznacza to jednak, że element ten nie jest objęty zakresem zastosowania tych dyrektyw. Należy stwierdzić, że prawodawca Unii przyznał tym względom swobodę producentom pojazdów samochodowych, której nie mogą uchylić lub ograniczyć przepisy krajowe.
- 44 Układy kierownicze pojazdów są w sposób szczególny przedmiotem dyrektywy 70/311. Artykuł 2a owej dyrektywy zabrania państw członkowskim ustanawiania w szczególności zakazu rejestracji pojazdów z powodów dotyczących układu kierowniczego, jeżeli odpowiadają one przepisom owej dyrektywy.
- 45 Zakaz odmowy rejestracji zawarty w owym art. 2a jest kategorięczny i ogólny, a sformułowanie z zastrzeżeniami dotyczących układu kierowniczego jest jasne pod względem treści, ponieważ pojęcie układu kierowniczego obejmuje również miejsce kierowcy, a mianowicie umieszczenie kierownicy pojazdu, która stanowi integralną część układu kierowniczego.
- 46 Tymczasem art. 2a został dodany do dyrektywy 70/311 na mocy aktu dotyczącego warunków przystąpienia do Wspólnot Europejskich między innymi Irlandii i Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, będących wówczas jedynymi państwami członkowskimi, w których obowiązywał ruch lewostronny, bez uzupełnienia katalogu przepisów zawartych w załączniku I do owej dyrektywy.
- 47 W tym kontekście nie można w sposób racjonalny uznać, że prawodawca Unii nie był świadomy tego, że przystąpienie państw członkowskich, w których obowiązywał ruch lewostronny, gdzie jedno z nich było producentem pojazdów samochodowych, w których miejsce kierowcy znajdowało się zasadniczo po prawej stronie, mogło w reżimie rynku wewnętrznego obejmującego prawo do swobodnego przemieszczania się wpłynąć na zwyczajnie związane z kierowaniem pojazdami, a nawet rodzi pewne ryzyko dla ruchu drogowego. Przeciwnie, należy stwierdzić, że prawodawca uwzględnił ewentualne ryzyko i zdecydował ustanowić art. 2a dyrektywy 70/311.
- 48 Z powyższych rozważań wynika, że odniesienia zawarte w niektórych przepisach dyrektyw 2007/46 i 70/311 do kierunku ruchu drogowego [...] prawostronnego/lewostronnego, co powinno zostać wskazane na dokumencie informacyjnym do celów homologacji pojazdu, a także wskazanie, którego należy dokonać na wiadectwie zgodnie z tym, wedle którego pojazd jest przystosowany do ruchu prawo- lub lewostronnego, nie mogą dotyczyć zasadniczych elementów konstrukcji pojazdu, takich jak umieszczenie kierownicy, lecz jedynie innych elementów, takich jak instalacja wiaterycyeraczki lub systemu widzenia po przednich pojazdach.
- 49 Ten sam wniosek dotyczy również odnośnika z lit. d) do załącznika IX do dyrektywy 2007/46, wedle którego, wówczas gdy kupujący wybierze tego rodzaju pojazd, o wiadczenie producenta zawarte w wiadectwie zgodnie z tym nie ogranicza prawa państw członkowskich do odmowy przeprowadzenia dostosowania technicznego do celów rejestracji pojazdu.
- 50 Jak bowiem wskazał rzecznik generalny w pkt 48 opinii, dostosowania, których można wymagać, nie powinny obejmować przeniesienia miejsca kierowcy, co stanowiłoby zasadniczą interwencję w ukształtowanie konstrukcji pojazdu, sprzeczną z brzmieniem i celem dyrektywy 70/311, lecz jedynie ingerencje o minimalnym nasileniu, jak ingerencje wskazane w pkt 48 niniejszego wyroku.
- 51 Ponadto nie jest zasadny argument, wedle którego zakaz odmowy rejestracji zawarty w art. 2a dyrektywy 70/311 obejmuje jedynie przyczyny związane z wymogami natury technicznej, a nie przyczyny odnoszące się do wymogów związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa drogowego. Z jednej strony, jak słusznie wskazała Komisja, przepisy techniczne określone w dyrektywach związanych z homologacją nowych pojazdów mają na celu zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa drogowego, w związku z czym nie jest możliwe ograniczenie zakresu zakazu zawartego w art. 2a dyrektywy 70/311 z innych względów niż względem bezpieczeństwa drogowego. Z drugiej strony interpretacja, za którą opowiadają się rzecznik litewski i polski, pozbawiałaby art. 2a skuteczności (effet utile), ponieważ dopuszczałaby ona uniemożliwienie rejestracji nowych pojazdów spełniających wymagania techniczne ze względów związanych z bezpieczeństwem drogowym, które jest w pełni niezapewnione poprzez owe wymagania techniczne.
- 52 W konsekwencji należy stwierdzić, że pozycja miejsca kierowcy w sposób ściśle związany z układem kierowniczym pojazdu jest objęta harmonizacją ustanowioną na mocy dyrektyw 2007/46 i 70/311. W związku z tym państwa członkowskie nie mogą wymagać dla celów rejestracji na ich terytorium nowego pojazdu, aby ze względów bezpieczeństwa przeniesienie miejsca kierowcy owego pojazdu na stronę przeciwną do kierunku ruchu drogowego.

W przedmiocie zastosowania art. 34 TFUE do samochodów osobowych uprzednio zarejestrowanych w innym państwie członkowskim

Argumentacja stron

- 53 Komisja wskazała, że rejestracja pojazdów uprzednio zarejestrowanych w innym państwie członkowskim nie jest objęta prawem pochodnym Unii, lecz postanowieniami prawa pierwotnego w dziedzinie swobodnego przepływu towarów. Uważa

ona, a te sporne przepisy krajowe, jakkolwiek s stosowane bez zró nicowania do wszystkich pojazdów, stanowi rodek o skutku równowa nym do ogranicze ilo ciowych w przywozie, poniewa ich celem lub skutkiem jest mniej korzystne traktowanie towarów pochodz cych z innych pa stw czónkowskich.

54 Komisja podniosła, a te sporne przepisy nie nadaj si do osi gni cia celu w postaci bezpiecze stwa drogowego, z uwagi na inne istotne czynniki wpó waj ce na owo bezpiecze stwo. Wedle Komisji poziom bezpiecze stwa drogowego nie zale y od strony, z której znajduje si w poje dzie ukł d kierowniczy, lecz jest zwi zany z zachowaniem i do wiadzeniem kierowców oraz ze stanem dróg i pojazdów. W ka dym razie sporny rodek jest nieproporcjonalny, poniewa inne, ógodniejsze rodki, takie jak monta dodatkowych lusterek zewn trznych, dostosowanie instalacji wietlnej i wycieraczek nadaj si do tego, by speó i zamierzony cel.

55 Rz d litewski uwa a, a te sporne przepisy s uzasadnione ze wzgl dów bezpiecze stwa drogowego, które jest uznane w orzecznictwie Trybunału za nadrz dny wymóg interesu ogólnego dla celów ochrony ycia i zdrowia u ytkowników dróg.

56 Zdaniem rz du litewskiego sporne przepisy nadaj si w zwi zku z tym do osi gni cia zamierzonego celu, maj c na uwadze, a e wówczas, gdy obowi zuje ruch prawostronny, kierowca pojazdu wyposa onego w kierownic po prawej stronie ma znacznie zmniejszone pole widzenia w porównaniu do kierowcy, którego pojazd jest wyposa ony w kierownic po lewej stronie, czego Komisja nie kwestionuje. Stanowi to ryzyko dla bezpiecze stwa drogowego, w sytuacji, gdzie poziom jego ochrony nale y do uznania pa stw czónkowskich. Sporny rodek jest ponadto proporcjonalny. Rodki alternatywne proponowane przez Komisj s caó owicie nieproporcjonalne, wr cz niebezpieczne, wzgl dnie nie zapewniaj tego samego poziomu ochrony.

Ocena Trybunału

57 W wietle utrwalonego orzecznictwa Trybunału sporna regulacja stanowi rodek o skutku równowa nym z ograniczeniami ilo ciowymi w przywozie, zakazany przez art. 34 TFUE w zakresie, w jakim uniemo liwia dost p do rynku litewskiego pojazdom wyposa onym w miejsce kierowcy z prawej strony, które s legalnie produkowane i rejestrowane w innych pa stwach czónkowskich ni Republika Litewska (zob. w zakresie dotycz cym genezy owego orzecznictwa wyroki: z dnia 11 lipca 1974 r. w sprawie 8/74 Dassonville, Rec. s. 837, pkt 5; z dnia 20 lutego 1979 r. w sprawie 120/78 Rewe-Zentral, zwany ówyrokiem w sprawie Cassis de Dijon, Rec. s. 649, pkt 14; a ostatnio wyrok z dnia 10 lutego 2009 r. w sprawie C-110/05 Komisja przeciwko Wó chom, Zb.Orz. s. I-519, pkt 58).

58 Zgodnie z tym samym orzecznictwem tego rodzaju regulacja mo e by uzasadniona nadrz dnymi wzgl dami, pod warunkiem a e jest odpowiednia dla zapewnienia realizacji zaó onego celu i nie wykracza poza to, co niezb dne do jego osi gni cia (ww. wyrok w sprawie Komisja przeciwko Wó chom, pkt 59 i przytoczone tam orzecznictwo).

59 Rz d litewski podniósł jako uzasadnienie spornej regulacji konieczno zapewnienia bezpiecze stwa drogowego, które bez wtpienia stanowi zgodnie z orzecznictwem jeden z nadrz dnych wzgl dów interesu ogólnego, który mo e uzasadnia przeszkod w swobodnym przepó wiu towarów (ww. wyrok w sprawie Komisja przeciwko Wó chom, pkt 60 i przytoczone tam orzecznictwo).

60 Nale y przypomnie , a e równie zgodnie z utrwalonym orzecznictwem w braku caó owitej harmonizacji na poziomie Unii Europejskiej, jak ma to miejsce w wypadku rejestracji w pa stwie czónkowskim pojazdów uprzednio zarejestrowanych w innym pa stwie czónkowskim, do pa stw czónkowskich nale y decyzja, na jakim poziomie zamierzaj zapewni bezpiecze stwo drogowe na ich terytorium, przy uwzgl dnieniu wymogów swobodnego przepó wu towarów w obr bie Unii. W tym wzgl dzie do wó ciowych organów krajowych nale y wykazanie, i ich regulacja jest odpowiednia dla zapewnienia realizacji zaó onego celu i nie wykracza poza to, co niezb dne do jego osi gni cia (zob. podobnie ww. wyrok w sprawie Komisja przeciwko Wó chom, pkt 61, 62 i przytoczone tam orzecznictwo).

61 W zakresie dotycz cym po pierwsze odpowiedniego charakteru spornej regulacji rz d litewski podniósł a e pozycja kierowcy w poje dzie z tej samej strony co kierunek ruchu drogowego zmniejsza widoczno kierowcy oraz sprawia, a wyprzedzanie i inne manewry s znacznie trudniejsze, w szczególno ci na drogach jednojezdniowych dwukierunkowych, takich jak te, które stanowi wi ksz czó litewskiej sieci dróg, zwi kszaj c w ten sposób ryzyko wypadków.

62 Nale y w tym wzgl dzie wskaza , a e przepisy krajowe, które zabraniaj rejestracji na terytorium pa stwa czónkowskiego pojazdów, w których ukł d kierowniczy jest umieszczony z tej samej strony co kierunek ruchu drogowego, mo e zmniejszy liczb tego rodzaju pojazdów uczestnicz cych w ruchu w owym pa stwie czónkowskim i w konsekwencji obni y zwi zane z tym ryzyko. Co si tyczy tego rodzaju ryzyka, odpowiada ono powszechnemu do wiadzeniu, w ramach którego umieszczenie kierownicy pozostaje w bezpo rednim zwi zku z polem widzenia kierowcy i jest ono ponadto potwierdzone staó praktyk kierowców i sprzedawców samochodów polegaj c na oferowaniu w sprzeda y, zasadniczo, w ka dym pa stwie pojazdów samochodowych, w których kierownica jest umieszczona po stronie przeciwnej do kierunku ruchu drogowego.

63 Co si tyczy, po drugie, kwestii, czy sporne przepisy nie wykraczaj poza to, co niezb dne do osi gni cia zamierzonego celu, rz d litewski podniósł a e aden inny rodek ani adne inne zast pcze rozwi zanie techniczne nie zapewni tego samego poziomu ochrony co sporny rodek przy uwzgl dnieniu ryzyka w ruchu drogowym, jakie niesie z sob umieszczenie kierownicy po prawej stronie.

- 64 W tym wzgl dzie nale y na wst pie wskaza , e ryzyko, które niesie ze sob prowadzenie na terytorium Litwy pojazdów, w których kierownica jest umieszczona po prawej stronie, jest takie samo, bez wzgl du na to, czy pojazdy s nowe, czy te uprzednio były zarejestrowane w innym pa stwie człnkowskim. Tymczasem, w zakresie dotycz cym pojazdów nowych zostało stwierdzone w pkt 42 niniejszego wyroku, e prawodawca wzi ł pod uwag owo potencjalne ryzyko przy stanowieniu art. 2a dyrektywy 70/311.
- 65 Nale y nast pnie wskaza , e sporne przepisy przewiduj odst pstwa w zakresie dotycz cym u ywania pojazdów wyposa onych w kierownic po prawej stronie przez osoby, które zamieszkuj w innych pa stwach człnkowskich, np. przez turystów, i które udaj si do Litwy na czas okre lony, oraz pojazdów zarejestrowanych w owym pa stwie człnkowskim przed 1993 r., co oznacza, e owe przepisy toleruj ryzyko zwi zane z ruchem tego rodzaju pojazdów. Tymczasem ryzyko w zakresie bezpiecze stwa drogowego jest w tym przypadku takie samo, tym bardziej e przepisyw osób odwiedzaj cych terytorium litewskie jest stałe, a ryzyko to nie mo e zosta uznane za mniejsze z tego wzgl du, e osoby udaj ce si tego rodzaju pojazdem do Litwy na czas okre lony prowadz pojazd ostro niej ni osoby posiadaj ce pojazd zarejestrowany w owym pa stwie człnkowskim. Podobnie, przestarzałe pojazdy zarejestrowane przed 1993 r. równie nie przyczyniaj si do zmniejszenia owego ryzyka.
- 66 Ponadto, zgodnie z informacjami, którymi dysponuje Trybunałprzepisy 22 pa stw człnkowskich, czyli ogromnej wi kszo ci pa stw człnkowskich, w sposób wyra ny dopuszczaj rejestracj pojazdów, w których miejsce kierowcy znajduje si po tej samej stronie co kierunek ruchu drogowego, albo j toleruj , nawet je li w niektórych z tych pa stw człnkowskich stan sieci dróg jest porównywalny z ich stanem w Republice Litewskiej (zob. podobnie wyrok z dnia 28 stycznia 2010 r. w sprawie C-333/08 Komisja przeciwko Francji, Zb.Orz. s. I-757, pkt 105).
- 67 Ponadto nale y stwierdzi , e dane statystyczne, które przytoczyłz d litewski, nie wykazuj w sposób wystarczaj cy zwi zku pomi dzy podniesion liczb wypadków a udziałem pojazdów, w których miejsce kierowcy znajdowało si po prawej stronie. Ponadto fakt, e Republika Litewska podnosi jako szczególn okoliczno , e posiada bardzo du liczb dopuszczonych pojazdów na tysi c mieszka ców, oraz fakt, e pojazdy na jej terytorium s najstarszymi w Unii, nie stanowi istotnych argumentów.
- 68 Nale y wreszcie podkre li , e istniej rodki i rozwi zania w mniejszym stopniu naruszaj ce swobod przepływu towarów ni sporny rodek i jednocze nie nadaj ce si do istotnego zmniejszenia ryzyka, które mo e nie ze sob uczestniczenie w ruchu pojazdów, w których kierownica znajduje si z tej samej strony co kierunek ruchu drogowego. Nale y w szczególno ci podkre li , e pa stwa człnkowskie dysponuj w tym wzgl dzie zakresem uznania dla celów ustanowienia rodków, w tym równie proponowanych przez Komisj , nadaj cych si do tego, by zgodnie z aktualn wiedz techniczn zapewni kierowcy pojazdu, w którym kierownica jest umieszczona z tej samej strony co kierunek ruchu drogowego, wystarczaj c widoczno zarówno do tyłu, jak i do przodu.
- 69 W zwi zku z tym w przeciwie stwie do sytuacji zaistniałej w sprawie Komisja przeciwko Włochom, w której zapadłww. wyrok, w wietle powy szych rozwa a sporny rodek nie mo e zosta uznany za konieczny dla osi gni cia zamierzonego celu. W wietle owych rozwa a sporny rodek nie jest zgodny z zasad proporcjonalno ci.
- 70 W konsekwencji nale y stwierdzi uchybienie przez Republik Litewsk zobowi zaniom pa stwa człnkowskiego zgodnie z brzmieniem skargi Komisji.

W przedmiocie kosztów

- 71 Zgodnie z art. 138 § 1 regulaminu post powania przed Trybunałem kosztami zostaje obci ona, na danie strony przeciwnej, strona przegrywaj ca spraw . Poniewa Komisja wniosła o obci enie kosztami post powania Republiki Litewskiej, a Republika Litewska przegrała spraw , nale y obci y j kosztami post powania. Na podstawie art. 140 § 1 regulaminu, który przewiduje, e pa stwa człnkowskie, które przyst piły do sprawy w charakterze interwenienta, pokrywaj własne koszty, Republik Esto sk , Republik /otewsk i Rzeczpospolit Polsk nale y obci y własnymi kosztami.

Z powy szych wzgl dów Trybunał(pi ta izba) orzeka, co nast puje:

- 1) **Poprzez wprowadzenie zakazu rejestracji samochodów osobowych, w których kierownica jest zamontowana po prawej stronie lub poprzez wprowadzenie wymogu, aby dla celów zarejestrowania nowych lub zarejestrowanych uprzednio w innym pa stwie człnkowskim samochodów osobowych, w których układ kierowniczy znajduje si po prawej stronie, kierownica została przeniesiona na lew stron , Republika Litewska uchybiła zobowi zaniom, które na niej ci na mocy art. 2a dyrektywy Rady 70/311/EWG z dnia 8 czerwca 1970 r. w sprawie zbli enia ustawodawstw pa stw człnkowskich odnosz cych si do ukłdów kierowniczych pojazdów silnikowych i ich przyczep, art. 4 ust. 3 dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 wrze nia 2007 r. ustanawiaj cej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz ukłdów, cz ci i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa) oraz art. 34 TFUE.**
- 2) **Republika Litewska zostaje obci ona kosztami post powania.**

3) Republika Estońska, Republika Litewska i Rzeczpospolita Polska pokrywają własne koszty.

Podpisy

[*](#) Język postępowania: litewski.