



## Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta)

de 20 de marzo de 2014\*

«Incumplimiento de Estado — Matriculación de los vehículos de motor — Artículos 34 TFUE y 36 TFUE — Directiva 70/311/CEE — Directiva 2007/46/CE — Conducción por la derecha en un Estado miembro — Obligación, para la matriculación, de desplazar al lado izquierdo el dispositivo de dirección de los turismos situado en el lado derecho»

En el asunto C-639/11,

que tiene por objeto un recurso por incumplimiento interpuesto, con arreglo al artículo 258 TFUE, el 13 de diciembre de 2011,

**Comisión Europea**, representada por los Sres. G. Wilms y G. Zavvos y por la Sra. K. Herrmann, en calidad de agentes, que designa domicilio en Luxemburgo,

parte demandante,

contra

**República de Polonia**, representada por los Sres. B. Majczyna y M. Szpunar, en calidad de agentes,

parte demandada,

apoyada por:

**República de Lituania**, representada por el Sr. D. Kriauciūnas y la Sra. R. Krasuckaitė, en calidad de agentes,

parte coadyuvante,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta),

integrado por el Sr. T. von Danwitz, Presidente de Sala, y los Sres. E. Juhász (Ponente), A. Rosas, D. Sváby y C. Vajda, Jueces;

Abogado General: Sr. N. Jääskinen;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 7 de noviembre de 2013;

\* Lengua de procedimiento: polaco.

dicta la siguiente

### **Sentencia**

- 1 Mediante su demanda la Comisión Europea solicita al Tribunal de Justicia que declare que la República de Polonia ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 2 *bis* de la Directiva 70/311/CEE del Consejo, de 8 de junio de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los mecanismos de dirección de los vehículos a motor y de sus remolques (DO L 133, p. 10; EE 13/01, p. 221), del artículo 4, apartado 3, de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco) (DO L 263, p. 1), y del artículo 34 TFUE, al supeditar la matriculación en su territorio de turismos cuyo dispositivo de dirección está situado en el lado derecho, nuevos o anteriormente matriculados en otros Estados miembros, al desplazamiento del volante al lado izquierdo.

### **Marco jurídico**

#### *Derecho de la Unión*

- 2 Los considerandos 2, 3 y 14 de la Directiva 2007/46 exponen:
  - «(2) Para el establecimiento y funcionamiento del mercado interior de la Comunidad, es conveniente sustituir los sistemas de homologación de los Estados miembros por un procedimiento de homologación comunitario basado en el principio de una armonización total.
  - (3) Los requisitos técnicos aplicables a sistemas, componentes, unidades técnicas independientes y vehículos deben armonizarse y especificarse en actos reglamentarios, cuyo objetivo primario debe ser garantizar un elevado nivel de seguridad vial, protección de la salud, protección del medio ambiente, eficiencia energética y protección contra usos no autorizados.
- [...]
- (14) El objetivo principal de la normativa sobre homologación de vehículos es garantizar que los vehículos nuevos, los componentes y unidades técnicas independientes que se comercialicen proporcionen un alto nivel de seguridad y protección del medio ambiente. Este objetivo no debe verse afectado por las piezas o equipos que se monten en los vehículos después de su comercialización o de su entrada en servicio. Por lo tanto, deben adoptarse medidas adecuadas para garantizar que las piezas y equipos que puedan montarse en los vehículos y que puedan dificultar significativamente el funcionamiento de sistemas que son esenciales para la seguridad o la protección del medio ambiente se sometan a control previo de la autoridad de homologación antes de su comercialización. Esas medidas deben consistir en disposiciones técnicas sobre los requisitos que las piezas y equipos han de cumplir.»

- 3 El artículo 1 de la Directiva 2007/46, titulado «Objeto», dispone:

«La presente Directiva establece un marco armonizado que contiene los requisitos técnicos generales y disposiciones administrativas para la homologación de todos los vehículos nuevos incluidos en su ámbito de aplicación, así como la homologación de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, con el fin de facilitar su matriculación, venta y puesta en servicio dentro de la Comunidad.

La presente Directiva establece asimismo las disposiciones para la venta y la puesta en servicio de piezas y equipos destinados a vehículos homologados con arreglo a la misma.

Los requisitos técnicos particulares relativos a la fabricación y funcionamiento de los vehículos se establecerán en aplicación de la presente Directiva en actos reglamentarios, que aparecen enumerados en una lista exhaustiva en el anexo IV.»

- 4 El artículo 4 de la mencionada Directiva, titulado «Obligaciones de los Estados miembros», establece en su apartado 3:

«Los Estados miembros únicamente matricularán o permitirán la venta o puesta en servicio de aquellos vehículos, componentes o unidades técnicas independientes que satisfagan los requisitos de la presente Directiva.

No prohibirán, restringirán ni impedirán la matriculación, la venta, la puesta en servicio o la circulación viaria de vehículos, componentes o unidades técnicas independientes por razones relacionadas con aspectos de su fabricación o funcionamiento regulados por la presente Directiva, si satisfacen los requisitos establecidos en ella.»

- 5 El artículo 9 de la misma Directiva, titulado «Disposiciones específicas sobre vehículos», dispone en su apartado 1, letra a):

«Los Estados miembros concederán homologación CE con respecto a:

- a) el tipo de vehículo que se ajuste a la información recogida en el expediente del fabricante y cumpla los requisitos técnicos especificados en los actos reglamentarios enumerados en el anexo IV».

- 6 Ese anexo IV, parte I, de la citada Directiva contiene la lista de las Directivas, llamadas «Directivas particulares», que establecen los requisitos técnicos específicamente aplicables a efectos de la homologación CE.

- 7 El artículo 18 de la Directiva 2007/46, titulado «Certificado de conformidad», establece en su apartado 1, párrafo primero:

«El fabricante, en su calidad de titular de la homologación CE de tipo de vehículo, entregará un certificado de conformidad que acompañará a cada vehículo, ya sea completo, incompleto o completado, que haya sido fabricado de acuerdo con el tipo de vehículo homologado.»

- 8 El artículo 26 de dicha Directiva, titulado «Matriculación, venta y puesta en servicio de vehículos», dispone en su apartado 1, párrafo primero:

«Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 29 y 30, los Estados miembros matricularán y autorizarán la venta o puesta en servicio de vehículos solo si van acompañados de un certificado de conformidad válido y expedido con arreglo al artículo 18.»

- 9 El anexo I de la misma Directiva lleva por título «Lista exhaustiva de características para la homologación de tipo CE de vehículos». El punto 1 de ese anexo, titulado «Constitución general del vehículo», dispone:

«[...]»

1.8. Posición de conducción: izquierda/derecha (<sup>1</sup>)

1.8.1.

Vehículo equipado para la conducción por la derecha/izquierda <sup>(1)</sup>

[...]»

Con arreglo a las notas explicativas del citado anexo I:

«<sup>(1)</sup> Tache lo que no proceda (en algunos casos no es necesario tachar nada, si es aplicable más de una opción).»

- 10 El anexo III de la citada Directiva lleva por título «Ficha de características para la homologación de tipo CE de vehículos». El punto 1 de ese anexo, titulado «Constitución general del vehículo», dispone:

«[...]

1.8. Posición de conducción: izquierda/derecha <sup>(1)</sup>

1.8.1.

El vehículo está equipado para la conducción por la derecha/izquierda <sup>(1)</sup>

[...]»

El texto de las notas explicativas relativas a la remisión numerada <sup>(1)</sup> del punto 1 de ese anexo III es el mismo que el de las notas relativas al punto 1 del anexo I, como se enuncia en el apartado 9 de la presente sentencia.

- 11 El anexo IX de la Directiva 2007/46, en su versión modificada por el Reglamento (CE) n° 385/2009 de la Comisión, de 7 de mayo de 2009 (DO L 118, p. 13), en aras de su adaptación al progreso de los conocimientos científicos y técnicos, lleva por título «Certificado de conformidad CE». El punto 0 de ese anexo, titulado «Objetivos», es del siguiente tenor:

«El certificado de conformidad es una declaración entregada por el fabricante del vehículo al comprador para garantizarle que el vehículo que ha adquirido cumple la legislación vigente en la Unión Europea en el momento de su fabricación.

Asimismo, el certificado de conformidad permite que las autoridades competentes de los Estados miembros matriculen vehículos sin tener que pedir al solicitante que facilite documentación técnica adicional.

[...]»

- 12 La cara 1 de ese certificado contiene la mención siguiente:

«El abajo firmante [...] certifica por la presente que el vehículo:

[...]

se ajusta en todos los aspectos al tipo descrito en la homologación [...] y

puede matricularse definitivamente en los Estados miembros en los que la circulación se efectúe por la derecha/izquierda [...]»

13 Las Notas explicativas relativas al anexo IX de la Directiva 2007/46 establecen en las letras b) y d):

«b) Indique si el vehículo es adecuado para la circulación por la derecha, para la circulación por la izquierda o para ambas.

[...]

d) Esta declaración no restringirá el derecho de los Estados miembros de exigir ajustes técnicos para poder matricular un vehículo en un Estado miembro distinto del previsto inicialmente en caso de que no coincida el lado de la carretera por el que se circula.»

14 La Directiva 70/311 es una de las Directivas particulares citadas en el anexo IV de la Directiva 2007/46. El artículo 2 *bis* de la Directiva 70/311, añadido a ésta mediante el Acta relativa a las condiciones de adhesión a las Comunidades Europeas del Reino de Dinamarca, de Irlanda y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y a las adaptaciones de los Tratados (DO 1972, L 73, p. 14), dispone:

«Los Estados miembros no podrán denegar o prohibir la venta, la matriculación, la puesta en circulación o el uso de los vehículos por motivos que se refieran a los dispositivos de dirección si éstos se ajustan a las prescripciones que figuran en el Anexo.»

15 El anexo I de esa Directiva lleva por título «Ámbito de aplicación, definiciones, solicitud de homologación CE, concesión de la homologación CE, requisitos de fabricación, requisitos relativos a los ensayos, modificación del tipo o de la homologación y conformidad de la producción».

16 El punto 1.3 de ese anexo está redactado en estos términos:

«A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

[...]

*mecanismo de dirección*, el dispositivo que determina la dirección de marcha del vehículo.

El mecanismo de dirección comprende:

- el mando de dirección,
- el varillaje de la dirección,
- las ruedas motrices,
- cuando proceda, la alimentación de energía».

17 El punto 4.1.1 de dicho anexo dispone:

«El mecanismo de dirección permitirá una conducción fácil y segura del vehículo hasta alcanzar la máxima velocidad de fabricación [...]»

El apéndice 1 del anexo I de la Directiva 70/311 lleva por título «Ficha de características [...] de conformidad con el anexo I de la Directiva 70/156/CEE relativa a la homologación de un vehículo en relación con los mecanismos de dirección [...]».

- 18 El punto 1 de ese apéndice, que lleva por título «Constitución general del vehículo», es del siguiente tenor:

«[...]

1.8. Posición de conducción: izquierda/derecha [...].

[...]»

#### *Derecho polaco*

- 19 Con arreglo al artículo 68 de la Ley de 22 de junio de 1997 sobre la circulación por carretera, en su versión modificada (Dz. U. de 2005, n° 108, posición 908), el fabricante o el importador de un vehículo automóvil nuevo está obligado a obtener, para cada tipo nuevo de vehículo, una ficha de homologación expedida por el Ministro encargado de los transportes, obligación que no será de aplicación cuando el fabricante o el importador haya obtenido una ficha de homologación expedida, con arreglo al procedimiento de homologación comunitario, por la autoridad competente de un Estado miembro de la Unión Europea.
- 20 El control técnico para la matriculación y la puesta en circulación de un vehículo consiste en comprobar si éste cumple los requisitos técnicos descritos en dicha Ley y en el Reglamento del Ministerio de Infraestructuras de 31 de diciembre de 2002, sobre requisitos técnicos aplicables a los vehículos y el alcance de sus equipamientos indispensables, en su versión modificada (Dz. U. de 2003, n° 32, posición 262).
- 21 El artículo 9, párrafo 2, de ese Reglamento establece:
- «El volante de un vehículo de más de tres ruedas, cuya construcción permita alcanzar una velocidad superior a 40 km/h, no podrá estar situado al lado derecho del vehículo.»
- 22 El alcance y las normas de ejecución del control técnico fueron establecidos por el Reglamento del Ministerio de Infraestructuras de 16 de diciembre de 2003, en su versión modificada (Dz. U. de 2003, n° 227, posición 2250). Según el punto 5.1. del anexo I de dicho Reglamento, la posición del volante en el lado derecho constituye un criterio esencial que permite determinar que el estado técnico de un vehículo de más de tres ruedas cuya velocidad puede ser superior a 40 km/h es insuficiente y no cumple los requisitos técnicos. La misma disposición se recoge en el punto 6.1. del anexo I del Reglamento del Ministerio de Infraestructuras de 18 de septiembre de 2009 (Dz. U. de 2009, n° 155, posición 1232), que reemplazó y derogó, con efectos a partir del 22 de septiembre de 2009, el Reglamento de 16 de diciembre de 2003.

#### **Procedimiento administrativo previo**

- 23 Durante el año 2008, la Comisión recibió una serie de denuncias de parte de personas que deseaban matricular en Polonia turismos procedentes del Reino Unido y de Irlanda. Se trataba de personas de origen polaco que ejercían una actividad profesional en esos Estados miembros, en los que habían adquirido un turismo que deseaban matricular al regresar a Polonia. Pues bien, con arreglo a la normativa polaca, estaban obligados a desplazar el volante del vehículo hacia el lado izquierdo, lo que constituía una transformación con un coste muy elevado.
- 24 La Comisión consideró que dicha exigencia equivale a una prohibición de matriculación en Polonia de vehículos cuyo volante está situado a la derecha. En su opinión, si un vehículo cumple los requisitos técnicos definidos en las Directivas particulares mencionadas en el anexo IV de la Directiva 2007/46,

un Estado miembro en cuyo territorio se circula por la derecha no está facultado para denegarle la matriculación de dicho vehículo por el hecho de que su volante está a la derecha. La Comisión considera que esa denegación constituye, por lo que respecta a los vehículos nuevos, un incumplimiento del artículo 4, apartado 3, de la Directiva 2007/46 y del artículo 2 *bis* de la Directiva 70/311, que obliga a las autoridades nacionales a matricular un vehículo nuevo con independencia del emplazamiento de su volante, siempre que el dispositivo de conducción sea conforme con los requisitos de esa última Directiva. Dicha denegación constituye también, por lo que respecta a los vehículos anteriormente matriculados en otro Estado miembro, un incumplimiento del artículo 34 TFUE. En consecuencia, el 9 de octubre de 2009, la Comisión intimó a la República de Polonia a poner fin a esos supuestos incumplimientos.

- 25 El 8 de diciembre de 2009, la República de Polonia refutó el fundamento de las imputaciones formuladas por la Comisión alegando, en particular, que, dado que los puntos 1.8 y 1.8.1 de los anexos I y III de la Directiva 2007/46 distinguen las posiciones de la conducción, un Estado miembro tiene la facultad de permitir la matriculación de un vehículo en su territorio únicamente si dicho vehículo está adaptado a la posición de conducción en vigor en dicho Estado. En todo caso, considera que denegar la matriculación de los vehículos que no cumplen dicho requisito no constituye una restricción ilícita a la libre circulación de las mercancías al estar justificado por las razones imperiosas de interés general de garantizar la seguridad vial y de proteger la salud y la vida de las personas.
- 26 Al no estar convencida del fundamento de esta respuesta, la Comisión, el 1 de octubre de 2010, envió al Gobierno polaco un dictamen motivado, al que dicho Gobierno respondió el 30 de noviembre de 2010. Al no quedar satisfecha con dicha respuesta, la Comisión decidió interponer la presente demanda.
- 27 Mediante auto del Presidente del Tribunal de Justicia de 8 de junio de 2012, se admitió la intervención de la República de Lituania en apoyo de las pretensiones de la República de Polonia.

### **Sobre el recurso**

- 28 Con carácter preliminar, procede señalar que la Comisión opera, en su escrito de interposición, una distinción entre los turismos nuevos, respecto de los cuales la medida nacional controvertida debe apreciarse a la luz de las Directivas 2007/46 y 70/311, y los vehículos matriculados anteriormente en otro Estado miembro, respecto de los cuales la apreciación debe efectuarse sobre la base del artículo 34 TFUE. El Tribunal de Justicia seguirá, en su examen, esa distinción.

### *Sobre la aplicación de las Directivas 2007/46 y 70/311 a los turismos nuevos*

#### Alegaciones de las partes

- 29 La Comisión sostiene, en esencia, que las Directivas 70/311 y 2007/46, así como las Directivas particulares contempladas en el anexo IV de esta última Directiva, regulan de modo exhaustivo los requisitos técnicos que deben cumplir los turismos nuevos y no dejan ningún margen de apreciación a los Estados miembros en ese ámbito. Al dispositivo de dirección de un vehículo se le aplican esos requisitos técnicos, de modo que la obligación, prevista por una normativa nacional, de modificar el emplazamiento de dicho dispositivo constituye un requisito de índole técnica que los Estados miembros no están autorizados a imponer. La Comisión añade que los requisitos técnicos prescritos por dicha Directiva tienen como objeto garantizar un elevado nivel de seguridad vial.
- 30 Según la Comisión, del tenor de los artículos 2 *bis* de la Directiva 70/311 y 4, apartado 3, de la Directiva 2007/46 se desprende que el lado en el que se encuentra la posición de conducción de un vehículo no constituye una prescripción técnica, en el sentido de las Directivas relativas a la

homologación de vehículos nuevos, relacionada con la adaptación del vehículo a la conducción a izquierda o a derecha. La referencia hecha, en varias disposiciones de las Directivas 2007/46 y 70/311, a la «posición de conducción: derecha/izquierda» significa únicamente que la construcción del vehículo, por lo que atañe a su dispositivo de dirección, cumple las prescripciones técnicas, previstas en dichas Directivas, relativas a la posición de conducción y no indican que, para la conducción por la derecha, el dispositivo de dirección deba encontrarse a la izquierda.

- 31 El Gobierno polaco, apoyado por el Gobierno lituano, alega que la prohibición de matricular los vehículos equipados con un dispositivo de dirección a la derecha no está relacionada con consideraciones acerca del funcionamiento o la conformidad del dispositivo de dirección de dichos vehículos con los requisitos técnicos de las Directivas 2007/46 y 70/311, sino con la posibilidad de que el conductor conduzca de modo seguro dichos vehículos en carreteras en las que se circula por la derecha. Esas Directivas se limitan a establecer prescripciones en materia de fabricación, montaje y homologación de los vehículos y no se ocupan del emplazamiento del volante, dado que dicho extremo no guarda relación con un requisito técnico que afecte al vehículo, sino que está relacionado con la seguridad vial. Las prescripciones técnicas también persiguen un objetivo de seguridad vial, pero no son las únicas medidas que permiten garantizar dicha seguridad. En consecuencia, la medida nacional controvertida no está comprendida en el ámbito de aplicación de esas Directivas y debe apreciarse a la luz de los artículos 34 TFUE y 36 TFUE, tanto si se trata de vehículos nuevos como de ocasión.
- 32 Según el Gobierno polaco, los puntos 1.8 y 1.8.1 de los anexos I y III de la Directiva 2007/46 y el apéndice 1, punto 1.8, del anexo I de la Directiva 70/311 efectúan una distinción entre los vehículos en función de si se destinan a la conducción por la derecha o por la izquierda. Ninguna de las disposiciones de esas Directivas permite afirmar que un Estado miembro está obligado a matricular un vehículo sin poder tener en cuenta la posición de conducción adoptada en dicho Estado. Además, las Notas explicativas, letra d), del anexo IX de la Directiva 2007/46 permiten a un Estado miembro, en el que es obligatoria la conducción por la derecha, imponer el desplazamiento del volante hacia el lado izquierdo antes de la matriculación del vehículo.

#### Apreciación del Tribunal de Justicia

- 33 De la yuxtaposición de dichas alegaciones se desprende que el punto central de discrepancia entre las partes es si el emplazamiento de la posición de conducción de un vehículo está comprendido en el marco armonizado establecido por las Directivas 2007/46 y 70/311 o si no está incluido en dicha armonización, de modo que los Estados miembros pueden imponer, para matricular un vehículo nuevo en su territorio, por razones de seguridad, el desplazamiento de la posición de conducción de dicho vehículo hacia el lado opuesto al sentido de la circulación.
- 34 A este respecto, procede señalar que la Directiva 2007/46, llamada «Directiva marco», estableció, como se desprende de su artículo 1 en relación con sus considerandos 2, 3 y 14, un procedimiento uniforme de homologación de vehículos nuevos, basado en el principio de la armonización total por lo que respecta a sus características técnicas, ya que los requisitos técnicos específicos relativos a la fabricación y el funcionamiento de los vehículos están establecidos por las Directivas particulares que figuran en el anexo IV de dicha Directiva.
- 35 De las disposiciones mencionadas se desprende que dicho marco armonizado tiene como objetivo el establecimiento y el funcionamiento del mercado interior, garantizando al mismo tiempo un elevado nivel de seguridad vial que se alcanza mediante la armonización completa de los requisitos técnicos relativos, en particular, a la fabricación de los vehículos.



- 36 De ese modo, el artículo 4, apartado 3, de la Directiva 2007/46 dispone que los Estados miembros no pueden imponer ningún tipo de trabas, entre otras cosas, a la matriculación de los vehículos por razones relacionadas, en particular, con aspectos de su fabricación reguladas por dicha Directiva si satisfacen los requisitos establecidos en ésta.
- 37 El dispositivo de dirección y, correlativamente, el emplazamiento de la posición de conducción que forma parte de dicho dispositivo constituyen elementos fundamentales de la arquitectura de fabricación de un vehículo.
- 38 Aunque las Directivas 2007/46 y 70/311 no determinan el emplazamiento de la posición de conducción de un vehículo, disponiendo, por ejemplo, que debe estar siempre situado en el lado opuesto al sentido de la circulación, de ello no se desprende, sin embargo, que dicho elemento no esté comprendido en su ámbito de aplicación. Procede considerar que el legislador de la Unión concedió a este respecto una libertad a los fabricantes de vehículos automóviles que las normativas nacionales no pueden suprimir ni obstaculizar.
- 39 Los dispositivos de dirección de los vehículos son objeto específico de la Directiva 70/311, cuyo artículo 2 *bis* obliga a los Estados miembros a no prohibir, en particular, la matriculación de los vehículos «por motivos que se refieren a los dispositivos de dirección» si éstos satisfacen las prescripciones de dicha Directiva.
- 40 La prohibición de denegar la matriculación contenida en ese artículo 2 *bis* es categórica y general y la formulación «por motivos que se refieran a los dispositivos de dirección» es clara por lo que se refiere a su contenido, ya que los términos «dispositivos de dirección» incluyen también la posición de conducción, a saber el emplazamiento del volante de los vehículos, parte integrante del dispositivo de dirección.
- 41 Pues bien, el artículo 2 *bis* fue añadido a la Directiva 70/311 por el Acta relativa a las condiciones de adhesión, en particular, de Irlanda y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte a las Comunidades Europeas, a la sazón los únicos Estados miembros en los que la circulación por carretera se efectuaba por el lado izquierdo de la vía, sin que el catálogo de las prescripciones que figuran en el anexo I de dicha Directiva haya sido completado.
- 42 En ese contexto, no resulta razonable considerar que el legislador de la Unión no fuera consciente de que la adhesión de Estados miembros en cuyo territorio el sentido de la circulación automóvil era por la izquierda, uno de los cuales era productor de vehículos automóviles que en principio tenían la posición de conducción a la derecha, podía, en un régimen de mercado interior que implicaba un derecho a la libre circulación, influir en los hábitos de conducción, incluso suponer un determinado riesgo para la circulación por carretera. Por el contrario, debe llegarse a la conclusión de que el legislador tuvo en cuenta dicho riesgo y optó por adoptar el artículo 2 *bis* de la Directiva 70/311.
- 43 De dichas consideraciones se desprende que la referencia que se hace, en determinadas disposiciones de las Directivas 2007/46 y 70/311, a la «posición de conducción: derecha/izquierda», que debe indicarse en la ficha informativa a efectos de la homologación de un vehículo, y la indicación, que debe hacerse en el certificado de conformidad, según la cual el vehículo es «adecuado» para la circulación por la derecha o por la izquierda, no puede referirse a elementos fundamentales de la fabricación del vehículo, como el emplazamiento del volante, sino únicamente a otros elementos, como los dispositivos de iluminación y de limpiaparabrisas o los sistemas de visión indirecta de los vehículos.
- 44 La misma conclusión es válida por lo que respecta a las Notas explicativas, letra d), relativas al anexo IX de la Directiva 2007/46, según las cuales, cuando la elección del comprador se orienta hacia un vehículo de ese tipo, la declaración del fabricante en el certificado de conformidad no limita el derecho de los Estados miembros a exigir «ajustes técnicos» para su matriculación.

- 45 En efecto, como señaló el Abogado General en el punto 48 de sus conclusiones, los ajustes que pueden exigirse no pueden referirse al desplazamiento de la posición de conducción, extremo que constituiría una intervención sustancial en la arquitectura de fabricación del vehículo, contraria al tenor y al objetivo de la Directiva 70/311, sino únicamente a intervenciones de menor envergadura como las contempladas en el apartado 43 de la presente sentencia.
- 46 Por otra parte, no puede aceptarse la alegación de que únicamente los motivos relacionados con los requisitos de índole técnica y no los que pretenden garantizar la seguridad vial están incluidos en la prohibición de denegación de matriculación contemplada en el artículo 2 *bis* de la Directiva 70/311. Por un lado, como señala acertadamente la Comisión, las prescripciones técnicas definidas por las Directivas relativas a la homologación de vehículos nuevos pretenden garantizar un elevado nivel de seguridad vial, de modo que no resulta posible limitar el alcance de la prohibición contemplada en el artículo 2 *bis* de la Directiva 70/311 a los motivos distintos de los relacionados con la seguridad vial. Por otro lado, la interpretación preconizada por los Gobiernos polaco y lituano priva al artículo 2 *bis* de su efecto útil, ya que permite poner trabas a la matriculación de vehículos nuevos que cumplen los requisitos técnicos por razones relacionadas con la seguridad vial, que precisamente está garantizada por dichos requisitos técnicos.
- 47 En consecuencia, procede llegar a la conclusión de que el emplazamiento de la posición de conducción, parte integrante del dispositivo de dirección de un vehículo, está comprendido en el ámbito de aplicación de la armonización establecida por las Directivas 2007/46 y 70/311, de modo que los Estados miembros no pueden exigir, por razones de seguridad, a efectos de la matriculación de un vehículo nuevo en su territorio, el desplazamiento de la posición de conducción de dicho vehículo hacia el lado opuesto al sentido de la circulación.

*Sobre la aplicación del artículo 34 TFUE a los turismos anteriormente matriculados en otro Estado miembro*

#### Alegaciones de las partes

- 48 La Comisión señala que la matriculación de vehículos anteriormente matriculados en otro Estado miembro no está cubierta por el Derecho derivado de la Unión, sino por las normas de Derecho primario en materia de libre circulación de mercancías. Considera que la normativa nacional controvertida, pese a que se aplica indistintamente a todos los vehículos, constituye una medida de efecto equivalente a las restricciones cuantitativas a la importación, ya que tiene por objeto o por efecto tratar de modo menos favorable a las mercancías procedentes de otros Estados miembros.
- 49 La Comisión sostiene que la normativa en cuestión no es adecuada para alcanzar el objetivo de seguridad vial perseguido, habida cuenta de los demás factores pertinentes que influyen en dicha seguridad. Según la Comisión, el nivel de seguridad vial no depende del lado del vehículo en que esté situado su dispositivo de dirección, sino que está relacionado con el comportamiento y la experiencia de los conductores, así como con el estado de las carreteras y de los vehículos. En todo caso, el Gobierno polaco no consiguió demostrar, como le correspondía, que la autorización de matricular los vehículos cuyo dispositivo de dirección está situado a la derecha aumenta el número de accidentes de circulación y disminuye el nivel de seguridad en las carreteras polacas. Por último, la medida controvertida es desproporcionada, ya que otras medidas, menos restrictivas, como el montaje de retrovisores exteriores adicionales y la adaptación de los dispositivos de iluminación y de limpiaparabrisas, pueden servir para alcanzar el objetivo perseguido.
- 50 El Gobierno polaco considera que la normativa controvertida no implica un trato menos favorable y una discriminación indirecta de los vehículos procedentes de otros Estados miembros, ya que, en Polonia, también se fabrican vehículos cuya posición de conducción está situada en el lado derecho.

En todo caso, dicha normativa está justificada desde el punto de vista de la seguridad vial, considerada por la jurisprudencia del Tribunal de Justicia una exigencia imperativa de interés general a efectos de la protección de la vida y de la salud de los usuarios de la carretera.

- 51 En opinión del Gobierno polaco, la normativa en cuestión es, desde ese punto de vista, adecuada para alcanzar el objetivo perseguido, habida cuenta del hecho que, cuando el sentido de la circulación es por la derecha, el conductor de un vehículo equipado con un volante a la derecha dispone de un campo de visión considerablemente reducido en relación con el conductor cuyo vehículo está equipado con un volante a la izquierda, extremo que no refuta la Comisión. Eso constituye un peligro para la seguridad vial, cuyo nivel de protección depende de la apreciación de los Estados miembros. La medida en cuestión es además proporcionada. En efecto, las medidas alternativas propuestas por la Comisión son completamente desproporcionadas, incluso peligrosas, o no garantizan el mismo nivel de protección.

#### Apreciación del Tribunal de Justicia

- 52 A la luz de la jurisprudencia reiterada del Tribunal de Justicia, la normativa controvertida constituye una medida de efecto equivalente a restricciones cuantitativas a la importación, prohibida por el artículo 34 TFUE, en la medida en que tiene como efecto obstaculizar el acceso al mercado polaco de los vehículos equipados con una posición de conducción a la derecha, que son legalmente fabricados y matriculados en otros Estados miembros distintos de la República de Polonia (véanse, en relación con los orígenes de dicha jurisprudencia, las sentencias de 11 de julio de 1974, *Dassonville*, 8/74, Rec. p. 837, apartado 5; de 20 de febrero de 1979, *Rewe-Zentral*, denominada «*Cassis de Dijon*», 120/78, Rec. p. 649, apartado 14, y, más recientemente, la sentencia de 10 de febrero de 2009, *Comisión/Italia*, C-110/05, Rec. p. I-519, apartado 58).
- 53 Con arreglo a la misma jurisprudencia, una prohibición de esta índole puede estar justificada por exigencias imperativas, siempre que sea adecuada para garantizar la realización del objetivo que persigue y no vaya más allá de lo necesario para alcanzar dicho objetivo (sentencia *Comisión/Italia*, antes citada, apartado 59 y jurisprudencia citada).
- 54 El Gobierno polaco alude, como justificación de la normativa en cuestión, a la necesidad de garantizar la seguridad vial, respecto de la cual no se discute que constituye, según la jurisprudencia, una razón imperiosa de interés general que puede justificar una obstaculización a la libre circulación de mercancías (sentencia *Comisión/Italia*, antes citada, apartado 60 y la jurisprudencia citada).
- 55 Procede recordar que, con arreglo a una jurisprudencia también reiterada, a falta de disposiciones de armonización completa a escala europea, como sucede en relación con la matriculación en un Estado miembro de vehículos ya matriculados en otro Estado miembro, corresponde a los Estados miembros decidir en qué grado pretenden garantizar la seguridad vial en su territorio, teniendo en cuenta al mismo tiempo las exigencias de la libre circulación de mercancías dentro de la Unión. A este respecto, corresponde a las autoridades nacionales competentes demostrar que su normativa es idónea para garantizar la realización del objetivo perseguido y no va más allá de lo necesario para alcanzar dicho objetivo (véase, en ese sentido, la sentencia *Comisión/Italia*, antes citada, apartados 61 y 62 y jurisprudencia citada).
- 56 Por lo que respecta, en primer lugar, al carácter apropiado de la normativa en cuestión, el Gobierno polaco alega que la posición del volante de un vehículo en el mismo lado que el sentido de la circulación reduce la visibilidad del conductor, dificulta los adelantamientos y las maniobras, en particular, en las carreteras de calzada única y doble sentido de la circulación, como las que componen la mayor parte de la red viaria polaca, y aumenta, de ese modo, el riesgo de accidentes.

- 57 A este respecto, procede señalar que una normativa nacional, que prohíbe la matriculación, en el territorio de un Estado miembro, de un vehículo cuyo dispositivo de dirección está situado en el mismo lado que el sentido de la circulación, puede reducir el número de vehículos de ese tipo que circulan en ese Estado miembro y, en consecuencia, el riesgo relacionado con esa circulación. Por lo que atañe a un riesgo de esa índole, corresponde a las enseñanzas de la experiencia común con arreglo a la cual el emplazamiento del volante está relacionado directamente con el campo de visión del conductor y, además, se confirma por la práctica constante de los fabricantes y de los concesionarios de automóviles consistente en ofrecer, en principio, a la venta, en cada país, vehículos cuyo volante está situado en el lado opuesto al sentido de la circulación.
- 58 Por lo que respecta, en segundo lugar, a si la normativa en cuestión va más allá de lo necesario para alcanzar el objetivo perseguido, el Gobierno polaco sostiene que ninguna otra medida ni ningún otro medio técnico de sustitución garantiza el mismo nivel de protección que la medida en cuestión, habida cuenta de los riesgos de circulación que supone el emplazamiento del volante a la derecha.
- 59 A este respecto, procede señalar, en primer lugar, que el riesgo que supone la circulación en territorio polaco de vehículos cuyo volante está situado a la derecha es el mismo, tanto si dichos vehículos son nuevos como si anteriormente estuvieron matriculados en otro Estado miembro. Pues bien, por lo que atañe a los vehículos nuevos, se ha considerado, en el apartado 42 de la presente sentencia, que el legislador tuvo en cuenta ese riesgo potencial al adoptar el artículo 2 *bis* de la Directiva 70/311.
- 60 Ha lugar a señalar, a continuación, que la normativa en cuestión establece excepciones por lo que se refiere al uso de vehículos equipados con un volante a la derecha por personas que residen en otros Estados miembros, por ejemplo turistas, y que se desplazan a Polonia por un período limitado, lo que indica que dicha normativa tolera el riesgo procedente de ese tipo de circulación. Pues bien, el riesgo en que se incurre en materia de seguridad vial es, en ese caso, el mismo, máxime cuando el flujo de dichos visitantes en territorio polaco es continuo, y que dicho riesgo no puede considerarse menos elevado por el hecho de que los visitantes que se desplazan a Polonia adoptan una conducción más prudente que aquéllos cuyo vehículo está matriculado en dicho Estado miembro.
- 61 Por otra parte, según la información que obra en poder del Tribunal de Justicia, las normativas de veintidós Estados miembros, a saber, la gran mayoría de los Estados miembros, permiten explícitamente la matriculación de vehículos cuya posición de conducción está situada en el mismo lado que el sentido de la circulación, o la toleran, incluso aunque, en algunos de esos Estados miembros, el estado de la red viaria es comparable al de la República de Polonia (véase, por analogía, la sentencia de 28 de enero de 2010, Comisión/Francia, C-333/08, Rec. p. I-757, apartado 105).
- 62 Además, procede declarar que los datos estadísticos aportados por el Gobierno polaco no demuestran suficientemente la relación entre el número de accidentes invocado y la implicación de vehículos cuya posición de conducción estaba situada a la derecha.
- 63 Hay que destacar, por último, que existen medios y medidas con un menor impacto en la libertad de circulación de las mercancías que la medida en cuestión y, al mismo tiempo, adecuadas para reducir considerablemente el riesgo que puede suponer la circulación de vehículos cuyo volante está situado en el mismo lado que el sentido de la circulación. Debe subrayarse, en particular, que los Estados miembros disponen a este respecto de un margen de apreciación para imponer medidas, incluidas las propuestas por la Comisión, que sean idóneas, según el estado de la técnica, para garantizar una visibilidad suficiente, tanto trasera como delantera, al conductor del vehículo cuyo volante está situado en el mismo lado que el sentido de la circulación.
- 64 Por tanto, a diferencia de la situación que dio lugar a la sentencia Comisión/Italia, antes citada, no resulta, a la luz de las consideraciones anteriores, que la medida en cuestión pueda considerarse necesaria para alcanzar el objetivo perseguido. Habida cuenta de esas consideraciones, la medida en cuestión no es compatible con el principio de proporcionalidad.

65 En consecuencia, procede declarar el incumplimiento de la República de Polonia con arreglo a los términos de la demanda de la Comisión.

### **Costas**

66 A tenor del artículo 138, apartado 1, del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia, la parte que pierda el proceso será condenada en costas, si así lo hubiera solicitado la otra parte. La Comisión ha pedido que se condene en costas a la República de Polonia y, al haber sido desestimados los motivos formulados por ésta, procede condenarla en costas. Con arreglo al artículo 140, apartado 1, del mismo Reglamento, según el cual los Estados miembros que intervengan en el litigio cargarán con sus propias costas, procede resolver que la República de Lituania cargue con sus propias costas.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Quinta) decide:

- 1) **Declarar que la República de Polonia ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 2 *bis* de la Directiva 70/311/CEE del Consejo, de 8 de junio de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los mecanismos de dirección de los vehículos a motor y de sus remolques, del artículo 4, apartado 3, de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco), y del artículo 34 TFUE, al supeditar la matriculación en su territorio de turismos cuyo dispositivo de dirección está situado en el lado derecho, nuevos o anteriormente matriculados en otros Estados miembros, al desplazamiento del volante al lado izquierdo.**
- 2) **Condenar en costas a la República de Polonia.**
- 3) **La República de Lituania cargará con sus propias costas.**

Firmas