



Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (viies koda)

20. märts 2014^{*}

Liikmesriigi kohustuste rikkumine — Mootorsõidukite registreerimine — ELTL artiklid 34 ja 36 —
Direktiiv 70/311/EMÜ — Direktiiv 2007/46/EÜ — Parempoolne liiklus liikmesriigis —
Registreerimisega seotud kohustus tõsta paremal asuva roolisüsteemiga sõiduauto roolisüsteem
ümber vasakule

Kohtuasjas C-639/11,

mille ese on 13. detsembril 2011 ELTL artikli 258 alusel esitatud liikmesriigi kohustuste rikkumise hagi,

Euroopa Komisjon, esindajad: G. Wilms, G. Zavvos ja K. Herrmann, kohtudokumentide
kättetoimetamise aadress Luxembourgis,

hageja,

versus

Poola Vabariik, esindajad: B. Majczyna ja M. Szpunar,

kostja,

keda toetab:

Leedu Vabariik, esindajad: D. Kriaučiūnas ja R. Krasuckaitė,

menetlusse astuja,

EUROOPA KOHUS (viies koda),

koosseisus: koja president T. von Danwitz, kohtunikud E. Juhász (ettekandja), A. Rosas, D. Šváby
ja C. Vajda,

kohtujurist: N. Jääskinen,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikus menetluses esitatut,

olles 7. novembri 2013. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

^{*} Kohtumenetluse keel: poola.

otsuse

- 1 Euroopa Komisjon palub oma hagiavalduses Euroopa Kohtul tuvastada, et kuna Poola Vabariik on seadnud selliste uute või varem teistes liikmesriikides registreeritud sõiduautode, mille roolisüsteem asub paremal, registreerimise oma territooriumil sõltuvusse rooli ümberpaigutamisest vasakule poole, siis on ta rikkunud kohustusi, mis tulenevad nõukogu 8. juuni 1970. aasta direktiivi 70/311/EMÜ mootorsõidukite ja nende haagiste roolisüsteemi käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 133, lk 10; ELT eriväljaanne 13/01, lk 90) artiklist 2a, Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiivi 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta (raamdirektiiv) (ELT L 263, lk 1), artikli 4 lõikest 3 ning ELTL artiklist 34.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

- 2 Direktiivi 2007/46 põhjendustes 2, 3 ja 14 on märgitud:

- „(2) Ühenduse siseturu loomise ja toimimise eesmärgil on asjakohane asendada liikmesriikide tüübikinnituse süsteemid ühenduse tüübikinnitusmenetlusega, mis põhineb täieliku ühtlustamise põhimõttel.
- (3) Süsteemidele, osadele, eraldi seadmestikele ja sõidukitele kohaldatavad tehnilised nõuded tuleks õigustloovates aktides ühtlustada ja täpsustada. Õigustloovate aktidega tuleks eelkõige püüda tagada liiklusohutuse kõrge tase, tervise- ja keskkonnakaitse, energiatõhusus ning kaitse omavolilise kasutamise eest.

[...]

- (14) Sõidukite tüübikinnitust käsitlevate õigusaktide peamine eesmärk on tagada, et turule viidavad uued sõidukid, osad ja eraldi seadmestikud tagaksid kõrge ohutuse ja keskkonnakaitse taseme. Teatavate osade või seadmete paigaldamine pärast sõidukite turuleviimist või kasutuselevõtmist ei tohiks seda eesmärki kahjustada. Seega tuleks võtta asjakohaseid meetmeid tagamaks, et osadid või seadmeid, mida on võimalik sõidukitesse paigaldada ja mis võivad oluliselt kahjustada ohutuse või keskkonnakaitse seisukohalt oluliste süsteemide toimimist, kontrollitakse enne nende müüki panemist tüübikinnitusasutuste poolt. Sellised meetmed peaksid sisaldama tehnilisi sätteid, mis käsitlevad nõudmisi, millele nimetatud osad või seadmed peavad vastama.”
- 3 Direktiivi 2007/46 artiklis 1 „Sisu” on sätestatud:

„Käesolev direktiiv kehtestab ühtlustatud raamistiku, mis sisaldab haldusnorme ja üldisi tehnilisi nõudeid tüübikinnituse andmiseks kõigile selle reguleerimisalasse kuuluvatele uutele sõidukitele, nimetatud sõidukite süsteemidele, osadele ja eraldi seadmestikele, eesmärgiga hõlbustada nende registreerimist, müüki ja kasutuselevõtmist ühenduse piires.

Käesolevas direktiivis nähakse ette ka sätted käesoleva direktiivi alusel tüübikinnituse saanud sõidukite jaoks ettenähtud osade ja seadmete müügi ja kasutuselevõtmise kohta.

Sõidukite ehitust ja töötamist käsitlevad tehnilised erinõuded sätestatakse käesoleva direktiivi rakendamist reguleerivates aktides, mille täielik loetelu on esitatud IV lisas.”

- 4 Kõnealuse direktiivi artikli 4 „Liikmesriikide kohustused” lõikes 3 on ette nähtud:

„Liikmesriigid registreerivad, lubavad müüa või kasutusele võtta vaid selliseid sõidukeid, osasid ja eraldi seadmestikke, mis vastavad käesoleva direktiivi nõuetele.

Liikmesriigid ei keela, piira ega takista sõidukite, osade või eraldi seadmestike registreerimist, müüki, kasutuselevõtmist või teel liiklemist põhjustel, mis on seotud nende konstruktsiooni ja töötamise käesoleva direktiiviga hõlmatud aspektidega, kui need vastavad direktiivi nõuetele.”

- 5 Sama direktiivi artikli 9 „Sõidukeid käsitlevad erisätted” lõike 1 punktis a on sätestatud:

„Liikmesriigid annavad EÜ tüübikinnituse:

a) sõidukitüübile, mis vastab teatmikus esitatud andmetele ja IV lisa loetletud asjakohastes õigustloovates aktides täpsustatud tehnilistele nõuetele.”

- 6 Kõnealuse direktiivi IV lisa I osa sisaldab loetelu nn üksikdirektiividest, mis kehtestavad EÜ tüübikinnituse konkreetsete tehnilised nõuded.

- 7 Direktiivi 2007/46 artikli 18 „Vastavustunnistus” lõike 1 esimeses lõigus on ette nähtud:

„Tootja kui sõiduki EÜ tüübikinnituse omanik annab välja vastavustunnistuse, mis on kaasas iga komplektse, mittekomplektse või komplekteeritud sõidukiga, mis on toodetud vastavuses kinnitatud sõidukitüübiga.”

- 8 Direktiivi artikli 26 „Sõidukite registreerimine, müük ja kasutuselevõtmine” lõike 1 esimeses lõigus on ette nähtud:

„Ilma et see piiraks artiklite 29 ja 30 sätete kohaldamist, registreerivad liikmesriigid ning lubavad müüa ja kasutusele võtta vaid sõidukeid, millel on kaasas vastavalt artiklile 18 väljastatud kehtiv vastavustunnistus.”

- 9 Sama direktiivi I lisa kannab pealkirja „Sõidukite EÜ tüübikinnituseks vajalike andmete täielik loend”. Kõnealuse lisa punktis 1 „Sõiduki konstruktsiooni üldised karakteristikud” on ette nähtud:

„[...]

1.8. Rooli asukoht: paremal/vasakul ⁽¹⁾

1.8.1 Sõiduk on mõeldud kasutamiseks parem-/vasakpoolse liikluse korral ⁽¹⁾

[...]”.

I lisa selgitavad märkused on sõnastatud järgmiselt:

„⁽¹⁾ Mittesobiv läbi kriipsutada (võib esineda juhtumeid, kus ei tule midagi läbi kriipsutada, sest sobivaid on rohkem kui üks).”

- 10 Direktiivi III lisa on pealkirjastatud „Teatis sõiduki EÜ tüübikinnituse kohta”. Selle lisa punktis 1 „Sõiduki konstruktsiooni üldised karakteristikud” on sätestatud:

„[...]

1.8. Rooli asukoht: paremal/vasakul ⁽¹⁾

1.8.1 Sõiduk on mõeldud kasutamiseks parem-/vasakpoolse liikluse korral ⁽¹⁾

[...]”.

Kõnealuse III lisa punkti 1 viidet ⁽¹⁾ puudutav selgitav märkus on sama mis I lisa punkti 1 puudutav selgitav märkus, nagu on välja toodud käesoleva kohtuotsuse punktis 9.

- 11 Direktiivi 2007/46 IX lisa, mis asendati komisjoni 7. mai 2009. aasta määrusega (EÜ) nr 385/2009 (ELT L 118, lk 13), et kohandada seda teaduse ja tehnika arenguga, kannab pealkirja „EÜ vastavussertifikaat”. Selle lisa punkt 0 „Eesmärgid” on sõnastatud järgmiselt:

„Vastavussertifikaadi väljaandmisega kinnitab sõidukitootja ostjale, et omandatud sõiduk vastab selle tootmise ajal Euroopa Liidus kehtivatele õigusaktidele.

Peale selle saavad liikmesriikide pädevad asutused vastavussertifikaadi abil registreerida sõiduki, ilma et nad peaksid nõudma registreerimise taotlejalt muid tehnilisi dokumente.

[...]”.

- 12 Sertifikaadi lehekülg 1 sisaldab järgmist märkust:

„Allakirjutanu [...] tõendab käesolevaga, et sõiduk:

[...]

vastab kõikides aspektides tüübile, mida on kirjeldatud tüübikinnituses [...], ning et

sõiduki võib registreerida liikmesriikides, kus on parem-/vasakpoolne [...] liiklus [...]”.

- 13 Direktiivi 2007/46 IX lisa puudutavate selgitavate märkuste punktides b ja d on ette nähtud:

„b) Märkida, kas sõiduk sobib kasutamiseks kas parem- või vasakpoolses liikluses või nii parem- kui ka vasakpoolses liikluses.

[...]

d) See ei piira liikmesriikide õigust nõuda tehnilisi muudatusi, et sõidukit oleks võimalik registreerida muus kui ettenähtud liikmesriigis, kui liiklussüsteem on vastupidine.”

- 14 Direktiiv 70/311 on üks direktiivi 2007/46 IV lisa osundatud üksikdirektiividest. Direktiivi 70/311 artiklis 2a, mis lisati direktiivile aktiga Taani Kuningriigi, Iirimaa ning Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi ühinemistingimuste ja asutamislepingutes tehtavate muudatuste kohta (EÜT 1972, L 73, lk 14), on sätestatud:

„Ükski liikmesriik ei või keelata sõiduki müüki, registreerimist, kasutuselevõttu ega kasutamist põhjendusel, mis on seotud selle roolisüsteemiga, kui see süsteem vastab lisa sätestatud nõuetele.”

- 15 Selle direktiivi I lisa kannab pealkirja „Reguleerimisala, mõisted, EÜ tüübikinnituse taotlemine, EÜ tüübikinnituse andmine, konstruktsiooninõuded, katsetamismõõdud, tüübi ja tüübikinnituse muudatused, toodangu vastavus”.

16 Nimetatud lisa punkt 1.3 on sõnastatud järgmiselt:

„Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

[...]

Juhtimisseadmestik – kõik seadmed, mille ülesanne on kindlaks määrata sõiduki liikumissuund.

Juhtimisseadmestik koosneb järgmistest osadest:

- rooliseade,
- rooliajam,
- juhtrattad,
- energiavarustusseade, kui see on olemas”.

17 Kõnealuse lisa punkt 4.1.1 sätestab:

„Juhtimisseadmestik peab tagama sõiduki hõlpsa ja turvalise juhtimise kuni ettenähtud maksimumkiiruseni [...]”.

18 Direktiivi 70/311 I lisa 1. liide on pealkirjastatud „Teatis [...] sõiduki juhtimisseadmestiku EÜ tüübikinnituse kohta nõukogu direktiivi 70/156/EMÜ [...] I lisa kohaselt”. Selle liite punktis 1 „Sõiduki ehituse üldised karakteristikud” on sätestatud:

[...]

1.8. Rooli asukoht: vasakul/paremal [...]

[...]”.

Poola õigus

19 Vastavalt 22. juuni 1997. aasta liiklusseaduse muudetud redaktsiooni (*Dziennik Ustaw*, edaspidi „*Dz. U.*”, 2005, nr 108, punkt 908) §-le 68 on uue auto tootja või importija kohustatud hankima igale uuele sõidukitüübile kinnitustunnistuse, mille annab välja transpordivaldkonna eest vastutav minister, seda kohustust ei kohaldata, kui tootja või importija on saanud kinnitustunnistuse, mille on ühenduse tüübikinnitusmenetluse kohaselt välja andnud Euroopa Liidu liikmesriigi pädev asutus.

20 Registreerimise ja sõiduki kasutuselevõtu eesmärgil teostatava tehnoülevaatuse käigus kontrollitakse, kas sõiduk vastab tehnilistele tingimustele, mis on sätestatud selles seaduses ja infrastruktuuriministri 31. detsembri 2002. aasta määruse, millega kehtestatakse sõidukite suhtes kohaldatavad tehnilised tingimused ja nende hädavajaliku varustuse ulatus, muudetud redaktsioonis (*Dz. U.* 2003, nr 32, punkt 262).

21 Nimetatud määruse § 9 teises lõigus on sätestatud:

„Niisuguse sõiduki rool, millel on rohkem kui kolm ratast ja mille konstruktsioon võimaldab saavutada kiiruse üle 40 km/h, ei tohi asuda sõidukis paremal.”

- 22 Tehnoülevaatuse läbiviimise ulatus ja kord on kindlaks määratud infrastruktuuriministri 16. detsembri 2003. aasta määruse muudetud redaktsioonis (*Dz. U.* 2003, nr 227, punkt 2250). Selle määruse I lisa punkti 5.1 kohaselt on rooli asetsemine paremal peamine kriteerium, mis võimaldab tuvastada, et niisuguse sõiduki, millel on rohkem kui kolm ratast ja mille kiirus võib ületada 40 km/h, tehniline olukord ei ole rahuldav ning see ei vasta tehnilistele tingimustele. Sama õigusnorm on kehtestatud infrastruktuuriministri 18. septembri 2009. aasta määruse (*Dz. U.* 2009, nr 155, punkt 1232) – millega asendati ja tunnistati alates 22. septembrist 2009 kehtetuks eespool viidatud 16. detsembri 2003. aasta määrus – I lisa punktis 6.1.

Kohtueelne menetlus

- 23 Komisjon on 2008. aastal saanud hulga kaebusi isikutelt, kes soovisid lasta Poolas registreerida Ühendkuningriigist ja Iirimaaalt pärit sõiduautosid. Tegemist oli Poola päritolu isikutega, kes töötasid nendes liikmesriikides ja olid seal otnud sõiduauto, mida nad soovisid naasmisel lasta Poolas registreerida. Poola õigusnormide alusel oleks neil kohustus viia sõiduki rool üle vasakule poole, mis kujutaks endast väga koormavat ümberehitust.
- 24 Komisjon leidis, et see nõue on samaväärne keeluga registreerida Poolas sõidukeid, mille rool asub paremal. Ta on seisukohal, et kui sõiduk vastab direktiivi 2007/46 IV lisa nimetatud üksikdirektiivides määratletud tehnilistele nõuetele, ei ole liikmesriigil, kelle territooriumil on parempoolne liiklus, õigust keelduda sõiduki registreerimisest põhjusel, et selle rool asub paremal. Komisjon leiab, et selline keeldumine on uute sõidukite puhul käsitatav direktiivi 2007/46 artikli 4 lõike 3 ning direktiivi 70/311 artikli 2a rikkumisena, viimati nimetatud direktiiv paneb siseriiklikele ametiasutustele kohustuse registreerida uus sõiduk olenemata sellest, kummal pool asub selle rool, kui roolisüsteem vastab selle direktiivi nõuetele. Samuti kujutab selline keeldumine endast varem teises liikmesriigis registreeritud sõidukite puhul ELTL artikli 34 rikkumist. Seetõttu saatis komisjon 9. oktoobril 2009 Poola Vabariigile märgukirja, milles palus need väidetavad rikkumised lõpetada.
- 25 Poola Vabariik vaidlustas 8. detsembril 2009 komisjoni väidete põhjendatuse, väites eelkõige, et kuna direktiivi 2007/46 I ja III lisa punktid 1.8 ja 1.8.1 eristavad rooli asukohta, on liikmesriigil õigus lubada sõiduki registreerimist oma territooriumil ainult siis, kui sõiduk on kohandatud sobivaks selles liikmesriigis kehtivale liiklussüsteemile. Igal juhul ei kujutavat sellele tingimusele mittevastavate sõidukite registreerimisest keeldumine endast kaupade vaba liikumise ebaseaduslikku piiramist, sest see on liiklusohutuse tagamise ning inimeste elu ja tervise kaitse ülekaalukates üldistes huvides põhjendatud.
- 26 Et komisjon ei olnud veendunud selle vastuse põhjendatuses, saatis ta Poola valitsusele 1. oktoobril 2010 põhjendatud arvamuse, millele nimetatud valitsus vastas 30. novembril 2010. Kuna komisjoni see vastus ei rahuldanud, otsustas ta esitada käesoleva hagi.
- 27 Euroopa Kohtu presidendi 8. juuni 2012. aasta määrusega lubati Leedu Vabariigil astuda menetlusse Poola Vabariigi nõuete toetuseks.

Hagi

- 28 Kõigepealt tuleb märkida, et komisjon eristab oma hagi uusi sõidukeid, mille puhul tuleb vaidlusalust siseriiklikku meedet hinnata direktiivide 2007/46 ja 70/311 alusel, ning varem teises liikmesriigis registreeritud sõidukeid, mille osas tuleb hinnang anda ELTL artikli 34 alusel. Euroopa Kohus järgib oma arutluses seda vahetegemist.

Direktiivide 2007/46 ja 70/311 kohaldamine uute sõiduautode suhtes

Poolte argumendid

- 29 Komisjon väidab sisuliselt, et direktiivid 70/311 ja 2007/46 ning viimati nimetatud direktiivi IV lisas nimetatud üksikdirektiivid sätestavad ammendavalt tehnilised nõuded, millele uued sõiduautod peavad vastama, ning need ei jäta liikmesriikidele selles valdkonnas mingit kaalutlusõigust. Asjaomased tehnilised nõuded hõlmavad sõiduki roolisüsteemi selliselt, et siseriiklikes õigusnormides ette nähtud kohustus muuta selle süsteemi asukohta kujutab endast tehnilist laadi nõuet, mida liikmesriikidel ei ole õigust kehtestada. Komisjon lisab, et nende direktiividega kehtestatud tehniliste nõuete eesmärk on tagada liiklusohutuse kõrge tase.
- 30 Komisjoni arvates tuleneb direktiivi 70/311 artikli 2a ja direktiivi 2007/46 artikli 4 lõike 3 sõnastusest, et poolt, kus asub sõiduki juhikoht, ei tule käsitada tehnilise nõudena uute sõidukite registreerimist puudutavate direktiivide tähenduses, mis on seotud sõiduki kohandamisega parem- või vasakpoolseks liikluseks. Direktiivide 2007/46 ja 70/311 mitmes sättes sisalduv viide „rooli asukoht [...] paremal/vasakul” tähendab pelgalt seda, et sõiduki ehitus vastab roolisüsteemi osas neis direktiivides ette nähtud tehnilistele nõuetele, mis on seotud rooli asukohaga, ning see ei näita, et parempoolseks liikluseks peab rool asuma vasakul.
- 31 Poola valitsus, keda toetab Leedu valitsus, väidab, et paremal asuva roolisüsteemiga sõidukite registreerimise keeld ei ole seotud kaalutlustega, mis puudutavad nende sõidukite roolisüsteemi toimimist või kooskõla direktiivide 2007/46 ja 70/311 tehniliste nõuetega, vaid juhi võimalusega sõita taoliste sõidukitega parempoolse liiklusega teedel turvaliselt. Need direktiivid nägevat ette vaid eeskirjad sõidukite tootmise, kokkupaneku ja kinnituse kohta ning ei puuduta rooli asukohta, sest see ei ole seotud sõidukile esitatava tehnilise nõudega, vaid liiklusohutusega. Tehniliste nõuete eesmärk on samuti liiklusohutus, kuid need ei ole selle ohutuse tagamise ainsad meetmed. Seega ei kuulu asjaomane siseriiklik meede nimetatud direktiivide kohaldamisalasse ning uute või kasutatud sõidukite osas tuleb seda hinnata ELTL artiklite 34 ja 36 aspektist.
- 32 Poola valitsuse arvates eristavad direktiivi 2007/46 I ja III lisa punktid 1.8 ja 1.8.1 ning direktiivi 70/311 I lisa 1. liite punkt 1.8 sõidukeid selle alusel, kas need on ette nähtud parem- või vasakpoolseks liikluseks. Ükski nende direktiivide säte ei võimalda kinnitada, et liikmesriigil on kohustus sõiduk registreerida, ilma et ta võiks arvesse võtta selles riigis kehtestatud liiklussüsteemi. Lisaks võimaldavad direktiivi 2007/46 IX lisa punkti d selgitavad märkused liikmesriigil, kus parempoolne liiklus on kohustuslik, kehtestada kohustus tõsta rool enne sõiduki registreerimist üle vasakule poole.

Euroopa Kohtu hinnang

- 33 Eeltoodud argumentide kõrvutamisest nähtub, et poolte seisukohtade peamine lahknevus seisneb küsimuses, kas sõiduki juhikoha asukoht kuulub direktiividega 2007/46 ja 70/311 loodud ühtlustatud raamistikku või see ei ole kõnealuse ühtlustamisega hõlmatud, nii et liikmesriikidel on õigus kehtestada uue sõiduki registreerimisel nende territooriumil turvalisuse huvides kohustus tõsta sõiduki juhikoht ümber liikluseks kasutatava teepoole suhtes vastaspoolele.
- 34 Selles osas tuleb märkida, et nagu ilmneb direktiivi 2007/46 artiklist 1 koosmõjus selle põhjendustega 2, 3 ja 14, kehtestas kõnealune direktiiv ehk nn raamdirektiiv uute sõidukite ühtse tüübikinnitusmenetluse, mis nende sõidukite tehniliste omaduste ning nende ehitust ja töötamist käsitlevate tehniliste erinõuete osas – mis on sätestatud selle direktiivi IV lisas loetletud üksikdirektiividega – põhineb täieliku ühtlustamise põhimõttel.

- 35 Eespool viidatud sätetest tuleneb, et ühtlustatud raamistiku eesmärk on siseturu loomine ja toimimine, soovides tagada liiklusohutuse kõrget taset, mille kindlustab eelkõige sõidukite ehitust käsitlevate tehniliste nõuete täielik ühtlustamine.
- 36 Direktiivi 2007/46 artikli 4 lõikes 3 on sätestatud, et liikmesriigid ei tohi mingil moel takistada muu hulgas sõidukite registreerimist põhjustel, mis on eelkõige seotud nende konstruktsiooni nimetatud direktiiviga hõlmatud aspektidega, kui need vastavad direktiivi nõuetele.
- 37 Roolisüsteem ja sellele vastavalt ka juhikoha kui asjaomase süsteemi osa asukoht on sõiduki ülesehituse põhielemendid.
- 38 Kuigi direktiivid 2007/46 ja 70/311 ei määra kindlaks sõiduki juhikoha asukohta, sätestades näiteks, et see peab alati asuma liikluseks kasutatava teepoole suhtes vastaspoolel, ei tulene neist direktiividest ka seda, et nimetatud aspekt ei kuulu nende kohaldamisalasse. Tuleb asuda seisukohale, et liidu seadusandja on selles osas andnud sõiduautode tootjatele vabaduse, mida siseriiklikud õigusnormid ei saa ära kaotada ega takistada.
- 39 Sõidukite roolisüsteem on konkreetselt direktiivi 70/311 ese, selle artikkel 2a seab liikmesriikidele kohustuse mitte keelata muu hulgas sõiduki registreerimist „põhjendusel, mis on seotud selle roolisüsteemiga”, kui see süsteem vastab kõnealuse direktiivi nõuetele.
- 40 Nimetatud artiklis 2a sisalduv keeld registreerimisest keelduda on kategooriline ja üldine ning sõnastus „põhjendusel, mis on seotud selle roolisüsteemiga”, on sisu poolest selge, sest määratlus „roolisüsteem” hõlmab ka juhikoha ehk sõiduki rooli asukoha, mis on roolisüsteemi osa.
- 41 Artikkel 2a lisati direktiivile 70/311 aktiga eeskätt Iirimaa ning Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi – need olid sel ajal ainsad vasakpoolse liiklusega liikmesriigid – Euroopa Ühendustega ühinemise tingimuste kohta, ilma et oleks täiendatud selle direktiivi I lisas sisalduvat nõuete loetelu.
- 42 Selles kontekstis ei saaks mõistlikult arvata, et liidu seadusandja ei olnud teadlik asjaolust, et selliste liikmesriikide liitumine, kelle territooriumil toimib vasakpoolne liiklus ja kellest üks toodab sõiduautosid, mille juhikoht asub paremal, võib siseturu süsteemis, mis sisaldab vaba liikumise õigust, mõjutada juhtimisharjumusi, või isegi kujutada endast teatavat liiklusega seotud riski. Vastupidi, tuleb järeldada, et seadusandja on seda võimalikku riski arvesse võtnud ja langetanud valiku direktiivi 70/311 artikli 2a vastuvõtmise kasuks.
- 43 Nendest kaalutlustest tuleneb, et direktiivide 2007/46 ja 70/311 teatavates artiklites sisalduv viide „rooli asukoht [...] vasakul/paremal”, mis tuleb ära näidata teatistes sõiduki tüübikinnituse kohta, ning märke, mis tuleb teha vastavussertifikaadile, mille kohaselt sõiduk „sobib kasutamiseks” kas parem- või vasakpoolses liikluses, ei saa silmas pidada sõiduki ehituse põhielemente, nagu rooli asukoht, vaid ainult muid elemente, nagu sõidukite valgustusseadmed ja klaasipuhastid või tahavaateseadmed.
- 44 Sama järeldus kehtib direktiivi 2007/46 IX lisa punkti d selgitavate märkuste suhtes, mille kohaselt juhul, kui ostja valib sellise sõiduki, ei piira tootja deklaratsioon vastavussertifikaadis liikmesriikide õigust nõuda sõiduki registreerimiseks selle „tehnilisi muudatusi”.
- 45 Nagu on märkinud kohtujurist oma ettepaneku punktis 48, ei tohi kohandused, mida võidakse nõuda, puudutada juhikoha ümberpaigutamist, sest see kujutaks endast olulist sekkumist sõiduki ülesehitusse, mis oleks vastuolus direktiivi 70/311 sõnastuse ja eesmärgiga; need kohandused võivad puudutada üksnes väiksema ulatusega sekkumisi nagu sellised, millele on viidatud käesoleva kohtuotsuse punktis 43.

- 46 Peale selle ei saa nõustuda väitega, mille kohaselt kuuluvad direktiivi 70/311 artiklis 2a sisalduva registreerimisest keeldumise keelu alla ainult need põhjendused, mis on seotud tehnilist laadi nõuetega, mitte aga liiklusohutuse tagamist käsitlevad põhjendused. Esiteks, nagu märgib õigesti komisjon, on uute autode tüübikinnituse tarbeks direktiivides määratletud tehniliste nõuete eesmärk tagada liiklusohutuse kõrge tase, mistõttu ei saaks direktiivi 70/311 artiklis 2a sätestatud keelu ulatust piirata muude põhjustega kui liiklusohutusega seotud põhjused. Teiseks jätaks Poola ja Leedu valitsuse toetatud tõlgendus artikli 2a ilma selle kasulikust mõjust, sest kõnealune tõlgendus võimaldaks takistada tehnilistele nõuetele vastavate uute sõidukite registreerimist põhjustel, mis on seotud liiklusohutusega, mida need tehnilised nõuded just nimelt tagavad.
- 47 Seega tuleb järeldada, et juhikoha kui sõiduki roolisüsteemi olulise osa ümberpaigutamine kuulub direktiividega 2007/46 ja 70/311 kehtestatud ühtlustamise alla, mistõttu ei või liikmesriigid uue sõiduki registreerimiseks nende territooriumil nõuda turvalisuse kaalutlustel, et selle sõiduki juhikoht tõstetaks ümber liikluseks kasutatava teepoole suhtes vastaspoolele.

ELTL artikli 34 kohaldamine varem teises liikmesriigis registreeritud sõiduautode suhtes

Poolte argumentid

- 48 Komisjon märgib, et varem teises liikmesriigis registreeritud sõidukite registreerimine ei ole hõlmatud liidu teisese õigusega, vaid kaupade vaba liikumise valdkonna esmase õiguse normidega. Komisjon leiab, et vaidlusalused siseriiklikud õigusnormid, olgugi et neid kohaldatakse vahet tegemata kõikide sõidukite suhtes, on koguseliste impordipiirangutega samaväärse toimega meetmed, sest nende eesmärk või tagajärg on teistest liikmesriikidest pärinevate kaupade ebasoodsam kohtlemine.
- 49 Komisjon väidab, et kõne all olevad õigusnormid ei ole taotletava liiklusohutuse saavutamiseks sobivad, võttes arvesse teisi olulisi tegureid, mis seda ohutust mõjutavad. Komisjoni arvates ei sõltu liiklusohutuse tase poolest, kus paikneb sõiduki roolisüsteem, vaid autojuhtide käitumisest ja kogemustest ning teede ja sõidukite seisukorrast. Igal juhul ei ole Poola valitsus suutnud tõendada – nagu on tema ülesanne –, et luba registreerida paremal asuva roolisüsteemiga sõidukeid suurendab liiklusõnnetuste arvu ja vähendab liiklusohutust Poola teedel. Lõpetuseks ei ole kõnealune meede proportsionaalne, sest taotletud eesmärki võiks saavutada muude, vähem piiravate meetmetega, nagu täiendavate tahavaatepeeglite paigaldamine ning valgustusseadmete ja klaasipuhastite kohandamine.
- 50 Poola valitsus leiab, et vaidlusalused õigusnormid ei too endaga kaasa teistest liikmesriikidest pärinevate sõidukite ebasoodsamat kohtlemist ja kaudset diskrimineerimist, sest ka Poolas toodetakse sõidukeid, mille juhikoht asub paremal. Igal juhul on need õigusnormid põhjendatud liiklusohutuse seisukohast, mida Euroopa Kohtu praktikas peetakse ülekaaluka üldise huvi nõudeks, et kaitsta liiklejate elu ja tervist.
- 51 Poola valitsuse arvates on kõnealused õigusnormid taotletava eesmärgi saavutamiseks sellest aspektist vaadates sobivad, võttes arvesse asjaolu, et kui liiklus on parempoolne, siis on paremal asuva rooliga sõiduki juhil märkimisväärselt väiksem nägemisulatus võrreldes vasakul asuva rooliga sõiduki juhi omaga, komisjon ei vaidlusta seda asjaolu. See kujutab endast ohtu liiklusohutusele, mille kaitse tase kuulub liikmesriikide kaalutlusõiguse alla. Lisaks on kõnealune meede proportsionaalne. Komisjoni pakutud alternatiivsed meetmed on kas täiesti ebasproportsionaalsed, kui mitte ohtlikud, või ei kindlusta võrdväärset kaitse taset.

Euroopa Kohtu hinnang

- 52 Võttes arvesse Euroopa Kohtu väljakujunenud praktikat, kujutavad vaidlusalused õigusnormid endast koguseliste impordipiirangutega samaväärseid meetmeid, mis on ELTL artikliga 34 keelatud, kuivõrd need õigusnormid takistavad paremal asuva juhikohaga sõidukite, mis on õiguspäraselt toodetud ja registreeritud muudes liikmesriikides kui Poola Vabariik, pääsu Poola turule (vt selle kohtupraktika algupära kohta 11. juuli 1974. aasta otsus kohtuasjas 8/74: Dassonville, EKL 1974, lk 837, punkt 5; 20. veebruari 1979. aasta otsus kohtuasjas 120/78: Rewe-Zentral (nn Cassis de Dijon'i kohtuotsus), EKL 1979, lk 649, punkt 14, ja hiljutine 10. veebruari 2009. aasta otsus kohtuasjas C-110/05: komisjon vs. Itaalia, EKL 2009, lk I-519, punkt 58).
- 53 Vastavalt samale kohtupraktikale võib selliseid õigusnorme põhjendada kohustuslike nõuetega, kui need on taotletava eesmärgi saavutamiseks sobivad ega lähe kaugemale sellest, mis on eesmärgi saavutamiseks vajalik (eespool viidatud kohtuotsus komisjon vs. Itaalia, punkt 59 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 54 Poola valitsus osutab kõne all olevate õigusnormide põhjendusena vajadusele tagada liiklusohutus, mille puhul on selge, et see on kohtupraktika kohaselt ülekaalukas üldine huvi, millega võib põhjendada kaupade vaba liikumise piirangut (eespool viidatud kohtuotsus komisjon vs. Itaalia, punkt 60 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 55 Tuleb meenutada, et samuti vastavalt väljakujunenud kohtupraktikale on Euroopa Liidu tasandil täieliku ühtlustamise puudumisel – nagu on olukord teises liikmesriigis juba registreeritud sõidukite registreerimise puhul – liikmesriikide otsustada, millisel tasemel nad soovivad tagada liiklusohutust oma territooriumil, arvestades seejuures kaupade vaba liikumise nõuetega liidu piires. Selles osas on pädevate siseriiklike ametiasutuste ülesanne tõendada, et nende õigusaktid on taotletava eesmärgi saavutamiseks sobivad ega lähe kaugemale sellest, mis on eesmärgi saavutamiseks vajalik (vt selle kohta eespool viidatud kohtuotsus komisjon vs. Itaalia, punktid 61 ja 62 ning seal viidatud kohtupraktika).
- 56 Mis puudutab esiteks kõne all olevate õigusnormide sobivust, siis väidab Poola valitsus, et rooli paiknemine samal pool liikluseks kasutatava teepoolega vähendab juhi nägemisulatust, teeb möödasõidud ja manöövrid märkimisväärselt keerulisemaks, eelkõige kahesuunalistel eraldusribata teedel nagu sellised, mis moodustavad suurema osa Poola teedevõrgust, ning suurendab seega liiklusõnnetuste riski.
- 57 Selles osas tuleb sedastada, et siseriiklikud õigusnormid, mis keelavad liikmesriigi territooriumil registreerida sõidukit, mille roolisüsteem paikneb samal pool liikluseks kasutatava teepoolega, võivad vähendada kõnealuses liikmesriigis liiklevate selliste sõidukite hulka ning järelikult liiklusega seotud riski. Mis puutub sellisesse riski, siis see vastab tavapärasele kogemusele, mille kohaselt on rooli asukoht otseselt seotud juhi nägemisulatusega, ning lisaks kinnitab seda sõiduautode tootjate ja edasimüüjate väljakujunenud praktika, mis seisneb põhimõtteliselt selles, et igas riigis pakutakse sõidukeid, mille rool paikneb liikluseks kasutatava teepoole suhtes vastaspoolel.
- 58 Teiseks, mis puudutab küsimust, kas asjaomased õigusnormid ei lähe kaugemale sellest, mis on eesmärgi saavutamiseks vajalik, siis väidab Poola valitsus, et ükski muu abinõu ja asendav tehniline meede ei kindlusta kõne all oleva meetmega samaväärse kaitse taset liiklusohutude osas, mida toob endaga kaasa rooli asetsemine paremal.
- 59 Selles suhtes tuleb kõigepealt märkida, et oht, mida sisaldab endas paremal asuva rooliga sõidukite liiklemine Poola territooriumil, on samasugune, kui need sõidukid oleksid uued või varem teises liikmesriigis registreeritud. Uute sõidukite osas on käesoleva kohtuotsuse punktis 42 sedastatud, et seadusandja on seda võimalikku riski direktiivi 70/311 artikli 2a vastuvõtmisel arvesse võtnud.

- 60 Järgnevalt tuleb märkida, et vaidlusalused õigusnormid näevad ette erandid paremal asuva rooliga sõidukite kasutamisele isikute puhul, kes elavad teistes liikmesriikides, näiteks turistid, ja kes viibivad Poolas piiratud ajavahemiku jooksul, mis näitab, et need õigusnormid tolereerivad sellisest liiklusest lähtuvat ohtu. Liiklusohutuses tekkinud oht on sellisel juhtumil sama, seda enam, et Poola territooriumi külastajate vool jätkub ning et seda ohtu ei saa pidada väiksemaks põhjusel, et külastajad, kes viibivad sellise sõidukiga Poola territooriumil lühikest aega, hakkavad sõitma palju ettevaatlikumalt kui isikud, kelle sõiduk on selles liikmesriigis registreeritud.
- 61 Lisaks on vastavalt Euroopa Kohtu käsutuses olevale teabele 22-s liikmesriigis ehk enamikus liikmesriikides kas sõnaselgelt lubatud registreerida sõidukeid, mille juhikoht paikneb samal pool liikluseks kasutatava teepoolega, või seda tolereeritakse, kuigi teatavates liikmesriikides on teedevõrgu seisukord võrreldav Poola Vabariigi omaga (vt analoogia alusel 28. jaanuari 2010. aasta otsus kohtuasjas C-333/08: komisjon vs. Prantsusmaa, EKL 2010, lk I-757, punkt 105).
- 62 Peale selle tuleb märkida, et Poola valitsuse poolt esile toodud statistilised andmed ei kinnita piisavat seost toimunud õnnetuste arvu ja paremal asuva juhikohaga sõidukite osaluse vahel neis õnnetustes.
- 63 Lõpetuseks on oluline rõhutada, et kaupade vaba liikumise suhtes eksisteerib kõne all olevast meetmest vähem koormavaid abinõusid ja meetmeid, mis sobivad samas märkimisväärselt vähendama ohtu, mida võib endaga kaasa tuua selliste sõidukite liiklemine, mille rool paikneb samal pool liikluseks kasutatava teepoolega. Esmajoones on tähtis rõhutada, et liikmesriikidel on kaalutlusõigus kehtestada meetmeid – sealhulgas komisjoni poolt pakutuid –, mis on tehnika taseme kohaselt sobivad, et tagada sellise sõiduki juhile, mille rool paikneb samal pool liikluseks kasutatava teepoolega, piisav nähtavus nii taha kui ka ette.
- 64 Seepärast ei ilmne eespool toodud kaalutlusi arvesse võttes ja vastupidi eespool viidatud kohtuotsuse komisjon vs. Itaalia aluseks olnud olukorrale, et kõne all olevat meetet võiks pidada vajalikuks taotletava eesmärgi saavutamiseks. Arvestades eeltoodud kaalutlusi, ei ole kõne all olev meede kooskõlas proportsionaalsuse põhimõttega.
- 65 Seega tuleb tuvastada, et vastavalt komisjoni hagiavaldusele on Poola Vabariik rikkunud oma kohustusi.

Kohtukulud

- 66 Euroopa Kohtu kodukorra artikli 138 lõike 1 alusel on kohtuvaidluse kaotanud pool kohustatud hüvitama kohtukulud, kui vastaspool on seda nõudnud. Kuna komisjon on kohtukulude hüvitamist nõudnud ja Poola Vabariik on kohtuvaidluse kaotanud, tuleb kohtukulud temalt välja mõista. Vastavalt kodukorra artikli 140 lõikele 1, mille kohaselt kannavad menetlusse astuvad liikmesriigid ise oma kohtukulud, tuleb jätta Leedu Vabariigi kohtukulud tema enda kanda.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (viies koda) otsustab:

- 1. Kuna Poola Vabariik on seadnud selliste uute või varem teistes liikmesriikides registreeritud sõiduautode, mille roolisüsteem asub paremal, registreerimise oma territooriumil sõltuvusse rooli ümberpaigutamisest vasakule poole, siis on ta rikkunud kohustusi, mis tulenevad nõukogu 8. juuni 1970. aasta direktiivi 70/311/EMÜ mootorsõidukite ja nende haagiste roolisüsteemi käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta artiklist 2a, Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiivi 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta (raamdirektiiv), artikli 4 lõikest 3 ning ELTL artiklist 34.**
- 2. Mõista kohtukulud välja Poola Vabariigilt.**

3. Jätta Leedu Vabariigi kohtukulud tema enda kanda.

Allkirjad