



Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (viides jaosto)

20 päivänä maaliskuuta 2014*

Jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättäminen — Moottoriajoneuvojen rekisteröinti — SEUT 34 ja SEUT 36 artikla — Direktiivi 70/311/ETY — Direktiivi 2007/46/EY — Oikeanpuoleinen ohjaus tiettyssä jäsenvaltiossa — Velvollisuus rekisteröintiä varten siirtää henkilöauton oikealle puolelle asennettu ohjauslaite vasemmalle

Asiassa C-639/11,

jossa on kyse SEUT 258 artiklaan perustuvasta jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevasta kanteesta, joka on nostettu 13.12.2011,

Euroopan komissio, asiamiehinaan G. Wilms, G. Zavvos ja K. Herrmann, prosessiosoite Luxemburgissa,

kantajana,

vastaan

Puolan tasavalta, asiamiehinaan B. Majczyna ja M. Szpunar,

vastaajana,

jota tukee

Liettuan tasavalta, asiamiehinaan D. Kriaučiūnas ja R. Krasuckaitė,

väliintulijana,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (viides jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja T. von Danwitz sekä tuomarit E. Juhász (esittelevä tuomari), A. Rosas, D. Šváby ja C. Vajda,

julkisasiamies: N. Jääskinen,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

kuultuaan julkisasiamiehen 7.11.2013 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

* Oikeudenkäyntikieli: puola.

tuomion

- 1 Euroopan komissio vaatii kanteellaan unionin tuomioistuinta toteamaan, että Puolan tasavalta ei ole noudattanut moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen ohjauslaitteita koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 8.6.1970 annetun neuvoston direktiivin 70/311/ETY (EYVL L 133, s. 10) 2 a artiklan, puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle 5.9.2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY (puitedirektiivi) (EUVL L 263, s. 1) 4 artiklan 3 kohdan sekä SEUT 34 artiklan mukaisia velvoitteitaan, koska se on asettanut sellaisten uusien tai aiemmin toisessa jäsenvaltiossa rekisteröityjen henkilöautojen, joiden ohjauslaite on oikealla, alueellaan rekisteröimisen ennakoedellytykseksi sen, että ohjauspyörä siirretään vasemmalle puolelle.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin oikeussäännöt

- 2 Direktiivin 2007/46 johdanto-osan 2, 3 ja 14 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:
- ”(2) Yhteisön sisämarkkinoiden luomisen ja niiden toiminnan vuoksi on syytä korvata jäsenvaltioiden hyväksyntäjärjestelmät yhteisön hyväksyntämenettelyllä, joka perustuu täydellisen yhdenmukaistamisen periaatteeseen.
- (3) Järjestelmiin, osiin, erillisiin teknisiin yksiköihin ja ajoneuvoihin sovellettavat tekniset vaatimukset olisi yhdenmukaistettava ja määritettävä säädöksissä. Näillä säädöksillä olisi ensisijaisesti pyrittävä varmistamaan liikenneturvallisuuden, terveyden suojelun, ympäristönsuojelun, energiatehokkuuden ja luvattoman käytön estämisen korkea taso.
-
- (14) Ajoneuvojen hyväksyntää koskevan lainsäädännön päätarkoituksena on varmistaa, että markkinoille saatetut uudet ajoneuvot, osat ja erilliset tekniset yksiköt ovat turvallisuuden sekä ympäristönsuojelun kannalta korkeatasoisia. Tätä tavoitetta ei saisi vaarantaa tiettyjen osien tai varusteiden asentamisella sen jälkeen, kun ajoneuvot on saatettu markkinoille tai otettu käyttöön. Siten olisi toteutettava asianmukaisia toimenpiteitä sen varmistamiseksi, että hyväksyntäviranomainen tarkastaa ennen myyntiin saattamista osat ja varusteet, jotka on mahdollista asentaa ajoneuvoihin ja jotka voivat merkittävästi haitata turvallisuuden tai ympäristönsuojelun kannalta olennaisten järjestelmien toimintaa. Näiden toimenpiteiden olisi koostuttava teknisistä säännöksistä, jotka koskevat tällaisille osille ja varusteille asetettavia vaatimuksia.”

- 3 Direktiivin 2007/46 1 artiklassa, jonka otsikko on ”Kohde”, säädetään seuraavaa:

”Tässä direktiivissä luodaan yhdenmukaistetut puitteet, joihin kuuluvat hallinnolliset säännökset ja tekniset vaatimukset, jotka koskevat kaikkien direktiivin soveltamisalaan kuuluvien uusien ajoneuvojen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksyntää, jolloin tavoitteena on helpottaa niiden rekisteröintiä, myyntiä ja käyttöönottoa yhteisössä.

Tässä direktiivissä vahvistetaan myös säännökset, jotka koskevat tämän direktiivin mukaisesti hyväksytyihin ajoneuvoihin tarkoitettujen osien ja varusteiden myyntiä ja käyttöönottoa.

Ajoneuvojen rakentamista ja toimintaa koskevat erityiset tekniset vaatimukset hyväksytään tämän direktiivin mukaisesti säädöksissä, joiden tyhjentävä luettelo on liitteessä IV.”

- 4 Kyseisen direktiivin 4 artiklan, jonka otsikko on ”Jäsenvaltioita koskevat velvoitteet”, 3 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Jäsenvaltiot saavat rekisteröidä ainoastaan sellaiset ajoneuvot, osat tai erilliset tekniset yksiköt, jotka täyttävät tämän direktiivin vaatimukset, ja sallia ainoastaan näiden myynnin tai käyttöönoton.

Ne eivät saa kieltää, rajoittaa tai estää ajoneuvojen, osien tai erillisten teknisten yksiköiden rekisteröintiä, myyntiä, käyttöönottoa tai käyttöä tiellä perusteiden, jotka liittyvät tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluviin ajoneuvon rakennetta ja toimintaa koskeviin näkökohtiin, jos kyseiset ajoneuvot, osat tai erilliset tekniset yksiköt täyttävät tämän direktiivin vaatimukset.”

- 5 Kyseisen direktiivin 9 artiklan, jonka otsikko on ”Ajoneuvoja koskevat erityissäännökset”, 1 kohdan a alakohdassa säädetään seuraavaa:

”Jäsenvaltioiden on myönnettävä EY-hyväksyntä:

- a) ajoneuvotyyppille, joka on valmistusasiakirjan tietojen mukainen ja täyttää vastaavien, liitteessä IV lueteltujen sitä koskevien säädösten tekniset vaatimukset”

- 6 Kyseisen direktiivin liitteessä IV oleva I osa sisältää luettelon niin kutsutuista ”erityisdirektiiveistä”, joissa vahvistetaan ajoneuvon EY-tyyppihyväksyntää varten täytettävät tekniset vaatimukset.

- 7 Direktiivin 2007/46 18 artiklan, jonka otsikko on ”Vaatimustenmukaisuustodistus”, 1 kohdan ensimmäisessä alakohdassa säädetään seuraavaa:

”Ajoneuvon EY-tyyppihyväksynnän haltijana valmistajan on toimitettava vaatimustenmukaisuustodistus, joka seuraa jokaista valmista, keskeneräistä tai valmistunutta, hyväksytyin ajoneuvotyyppin mukaisesti valmistettua ajoneuvoa.”

- 8 Kyseisen direktiivin 26 artiklan, jonka otsikko on ”Ajoneuvojen rekisteröinti, myynti ja käyttöönotto”, 1 kohdan ensimmäisessä alakohdassa säädetään seuraavaa:

”Jäsenvaltiot saavat rekisteröidä ajoneuvot ja sallia niiden myynnin ja käyttöönoton ainoastaan, jos ne on varustettu voimassa olevalla vaatimustenmukaisuustodistuksella, joka on annettu 18 artiklan mukaisesti, sanotun kuitenkin rajoittamatta 29 ja 30 artiklan soveltamista.”

- 9 Kyseisen direktiivin liitteen I otsikko on ”Täydellinen ilmoitusluettelo ajoneuvon EY-tyyppihyväksyntää varten”. Kyseisen liitteen 1 kohdassa, jonka otsikko on ”Ajoneuvon yleiset rakenneominaisuudet”, todetaan seuraavaa:

” – –

1.8 Ohjauksen käteisyys: vasen/oikea ⁽¹⁾

1.8.1 Ajoneuvo on varustettu siten, että sillä voi ajaa oikeanpuoleisessa/vasemmanpuoleisessa ⁽¹⁾ liikenteessä

– –”

Tähän liitteeseen I liittyvissä selittävässä huomautuksissa todetaan seuraavaa:

”(1) Tarpeeton viivataan yli (joissakin tapauksissa ei tarvitse yliviivata mitään, jos useampi kuin yksi vaihtoehto on voimassa).”

- 10 Kyseisen direktiivin liitteen III otsikko on ”Ilmoituslomake ajoneuvon EY-tyyppihyväksyntää varten”. Kyseisen liitteen 1 kohdan otsikko on ”Ajoneuvon yleiset rakenneominaisuudet”, ja sen sanamuoto on seuraava:

” – –

1.8 Ohjauksen käisyys: vasen/oikea ⁽¹⁾

1.8.1 Ajoneuvo on varustettu siten, että sillä voi ajaa oikeanpuoleisessa/vasemmanpuoleisessa ⁽¹⁾ liikenteessä

– –”

Tässä liitteessä III olevan 1 kohdan viittausta ⁽¹⁾ koskevan selittävän huomautuksen sanamuoto on sama kuin tämän tuomion 9 kohdassa esitettyyn liitteessä I olevaan 1 kohtaan liittyvän selittävän huomautuksen sanamuoto.

- 11 Direktiivin 2007/46 liitteen IX, sellaisena kuin se on korvattu 7.5.2009 annetulla komission asetuksella (EY) N:o 385/2009 (EUVL L 118, s. 13), jotta se voidaan mukauttaa tieteellisen ja teknisen tiedon kehitykseen, otsikko on ”EY-vaatimustenmukaisuustodistus”. Kyseisen liitteen 0 kohdan, jonka otsikko on ”Tarkoitus”, sanamuoto on seuraava:

”Vaatimustenmukaisuustodistus on valmistajan ostajalle antama todistus siitä, että hankittu ajoneuvo on sen valmistushetkellä voimassa olevan Euroopan unionin lainsäädännön mukainen.

Jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset voivat lisäksi vaatimustenmukaisuustodistuksen perusteella rekisteröidä ajoneuvoja tarvitsematta pyytää hakijaa toimittamaan täydentäviä teknisiä tietoja.

– –”

- 12 Kyseisen todistuksen sivulla 1 on seuraava merkintä:

”Allekirjoittanut – – todistaa, että seuraava ajoneuvo:

– –

vastaa kaikilta osin tyyppiä, joka esitetään – – annetussa hyväksynnässä – – ja

voidaan rekisteröidä pysyvästi jäsenvaltioissa, joissa on oikeanpuoleinen/vasemmanpuoleinen liikenne
– –”

- 13 Direktiivin 2007/46 liitteeseen IX liittyvien selittävien huomautusten b ja d alakohdassa todetaan seuraavaa:

”b) Ilmoitetaan, soveltuuko ajoneuvo käytettäväksi oikean- vai vasemmanpuoleisessa liikenteessä vai sekä oikean- että vasemmanpuoleisessa liikenteessä.

– –

d) Lausunto ei rajoita jäsenvaltion oikeutta vaatia teknisiä muutoksia, jotta ajoneuvo voitaisiin rekisteröidä muussa jäsenvaltiossa kuin siinä, johon se on tarkoitettu, kun liikenteen suunta on vastakkainen.”

14 Direktiivi 70/311 on yksi direktiivin 2007/46 liitteessä IV mainituista erityisdirektiiveistä. Direktiivin 70/311 2 a artiklassa, joka on lisätty asiakirjalla, joka koskee Tanskan kuningaskunnan, Irlannin sekä Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistyneen kuningaskunnan Euroopan yhteisöihin liittymisehtoja ja perustamissopimusten mukautuksia (EYVL 1972, L 73, s. 14), säädetään seuraavaa:

”Jäsenvaltio ei saa evätä ajoneuvon rekisteröintiä tai kieltää ajoneuvon myyntiä, liikkeelle laskemista tai käyttöä ohjauslaitteisiin liittyvistä syistä, jos kyseiset ohjauslaitteet täyttävät tämän direktiivin liitteessä vahvistetut vaatimukset.”

15 Kyseisen direktiivin liitteen I otsikko on ”Soveltamisala, määritelmät, EY-tyyppihyväksynnän hakeminen, EY-tyyppihyväksynnän myöntäminen, rakennevaatimukset, testivaatimukset, tyyppin ja hyväksyntöjen muutokset, tuotannon vaatimustenmukaisuus”.

16 Kyseisen liitteen 1.3 kohdan sanamuoto on seuraava:

”Tässä direktiivissä:

--

ohjauslaitteilla tarkoitetaan kaikkia varusteita, joiden tarkoitus on määrätä ajoneuvon kulkusuunta.

Ohjauslaitteet sisältävät:

- ohjauksen hallintalaitteet,
- ohjauksen voimansiirron,
- ohjattavat pyörät,
- mahdollisen energiajärjestelmän”

17 Mainitussa liitteessä olevassa 4.1.1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Ohjauslaitteiden on varmistettava ajoneuvon helppo ja turvallinen käsittely aina sen suurimpaan rakenteelliseen nopeuteen saakka --”

18 Direktiivin 70/311 liitteen I lisäyksen 1 otsikko on ”Neuvoston direktiivin 70/156/ETY liitteen I mukainen ilmoituslomake ajoneuvon EY-tyyppihyväksynnästä ohjauslaitteiden osalta --”. Kyseisen lisäyksen 1 kohdassa, jonka otsikko on ”Ajoneuvon yleiset rakenneominaisuudet”, säädetään seuraavaa:

--

1.8 Hallintalaitteet: vasemmalla/oikealla --

--”

Puolan oikeussäännöt

- 19 Puolan 22.6.1997 annetun tieliikennelain, sellaisena kuin se on muutettuna (Dz. U. 2005, nro 108, järjestysnro 908) 68 §:n mukaan uusien moottoriajoneuvojen valmistajan tai maahantuojan on saatava liikenneministeriöltä kutakin uutta ajoneuvotyyppiä varten tyyppihyväksyntätodistus, paitsi jos valmistaja tai maahantuoja on saanut Euroopan unionin jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen yhteisön hyväksyntämenettelyn mukaisesti myöntämän tyyppihyväksyntätodistuksen.
- 20 Ajoneuvon rekisteröintiä tai liikkeelle laskemista varten toteutettavassa katsastuksessa tarkistetaan, täyttääkö ajoneuvo Puolan tieliikennelaissa sekä ajoneuvoihin sovellettavista teknisistä edellytyksistä ja niiden välttämättömistä laitteista 31.12.2002 annetussa infrastruktuuriministerin asetuksessa, sellaisena kuin se on muutettuna (Dz. U. 2003, nro 32, järjestysnro 262) kuvatut tekniset edellytykset.
- 21 Mainitun asetuksen 9 §:n 2 momentissa säädetään seuraavaa:
- ”Ajoneuvossa, jossa on enemmän kuin kolme pyörää ja joka rakenteensa puolesta voi saavuttaa yli 40 km/h nopeuden, ohjauspyörä ei saa sijaita sen oikealla puolella.”
- 22 Katsastuksen laajuus ja toteuttamistavat on vahvistettu infrastruktuuriministerin 16.12.2003 antamalla asetuksella, sellaisena kuin se on muutettuna (Dz. U. 2003, nro 227, järjestysnro 2250). Kyseisen asetuksen liitteessä I olevan 5.1 kohdan mukaan ohjauspyörän oikeanpuoleinen sijainti on olennainen peruste, jolla voidaan osoittaa, ettei ajoneuvon, jossa on enemmän kuin kolme pyörää ja joka voi saavuttaa yli 40 km/h nopeuden, tekninen tila ole tyydyttävä eikä täytä teknisiä edellytyksiä. Sama säännös sisältyy 18.9.2009 annetun infrastruktuuriministeriön asetuksen (Dz. U. 2009, nro 155, järjestysnro 1232), jolla edellä mainittu 16.12.2003 annettu asetus on korvattu ja kumottu 22.9.2009 lukien, liitteessä I olevaan 6.1 kohtaan.

Oikeudenkäyntiä edeltänyt menettely

- 23 Vuoden 2008 aikana komissio sai lukuisia kanteluita henkilöiltä, jotka halusivat rekisteröidä Puolassa henkilöautoja, jotka olivat peräisin Yhdistyneestä kuningaskunnasta ja Irlannista. Kyse oli Puolasta kotoisin olevista henkilöistä, jotka harjoittivat ammatillista toimintaa kyseisissä jäsenvaltioissa ja olivat ostaneet sieltä henkilöauton, jonka he halusivat rekisteröidä palatessaan Puolaan. Heidän piti kuitenkin Puolan lainsäädännön perusteella siirtää ajoneuvon ohjauspyörä vasemmalle, mikä on erittäin kallis muutos.
- 24 Komissio katsoi tämän vaatimuksen vastaavan kieltä rekisteröidä Puolassa ajoneuvoja, joiden ohjauspyörä on oikealla. Komission mielestä on niin, että jos ajoneuvo vastaa direktiivin 2007/46 liitteessä IV mainituissa erityisdirektiiveissä määritettyjä teknisiä vaatimuksia, jäsenvaltiolla, jonka alueella noudatetaan oikeanpuoleista liikennettä, ei ole oikeutta kieltäytyä rekisteröimästä tätä ajoneuvoa sillä perusteella, että sen ohjauspyörä on oikealla. Komissio katsoo, että tällainen kieltäytyminen merkitsee uusien ajoneuvojen osalta direktiivin 2007/46 4 artiklan 3 kohdan ja direktiivin 70/311 2 a artiklan rikkomista, sillä tässä säännöksessä kansalliset viranomaiset velvoitetaan rekisteröimään uusi ajoneuvo riippumatta sen ohjauspyörän sijainnista, mikäli ohjauslaite vastaa viimeksi mainitun direktiivin vaatimuksia. Komission mukaan tällainen kieltäytyminen merkitsee toisessa jäsenvaltiossa aiemmin rekisteröityjen autojen osalta SEUT 34 artiklan rikkomista. Näin ollen komissio lähetti 9.10.2009 Puolan tasavallalle virallisen huomautuksen, jossa se vaati tätä lopettamaan nämä väitetyt rikkomiset.
- 25 Puolan tasavalta kiisti 8.12.2009 nämä komission esittämät väitteet ja totesi erityisesti, että koska direktiivin 2007/46 liitteiden I ja III 1.8 ja 1.8.1 kohdassa erotetaan toisistaan ohjauksen kätisyydet, jäsenvaltiolla on mahdollisuus sallia rekisteröinti alueellaan ainoastaan, jos tämä ajoneuvo on mukautettu kyseisessä valtiossa noudatettavaan liikenteen suuntaan. Puolan tasavallan mukaan

kieltäytyminen rekisteröimästä ajoneuvoja, jotka eivät täytä tätä ehtoa, ei missään tapauksessa merkitse tavaroiden vapaan liikkuvuuden lainvastaista rajoitusta, sillä se on oikeutettu liikenneturvallisuuden varmistamiseen ja ihmisten terveyden ja elämän suojaamiseen liittyvien yleistä etua koskevien pakottavien vaatimusten perusteella.

- 26 Koska komissio ei ollut vakuuttunut tämän vastauksen pätevydestä, se osoitti 1.10.2010 Puolan hallitukselle perustellun lausunnon, johon tämä hallitus vastasi 30.11.2010. Koska vastaus ei tyydyttänyt komissiota, se päätti nostaa nyt käsiteltävän kanteen.
- 27 Liettuan tasavalta on 8.6.2012 annetulla unionin tuomioistuimen presidentin määräyksellä hyväksytty väliintulijaksi tukemaan Puolan tasavallan vaatimuksia.

Kanne

- 28 Aluksi on todettava, että komissio erottaa kannekirjelmässään toisistaan uudet henkilöautot, joiden osalta kyseessä olevaa kansallista toimenpidettä olisi arvioitava direktiivien 2007/46 ja 70/311 valossa, ja toisessa jäsenvaltiossa aiemmin rekisteröidyt autot, joiden osalta arviointi olisi toteutettava SEUT 34 artiklan perusteella. Unionin tuomioistuin noudattaa tarkastelussaan tätä erottelua.

Direktiivien 2007/46 ja 70/311 soveltaminen uusiin henkilöautoihin

Asianosaisten ja väliintulijoiden lausumat

- 29 Komissio väittää lähinnä, että direktiiveillä 70/311 ja 2007/46 sekä viimeksi mainitun direktiivin liitteessä IV tarkoitetuilla erityisdirektiiveillä säännellään tyhjentävästi teknisiä vaatimuksia, jotka uusien henkilöautojen on täytettävä, eikä niissä jätetä jäsenvaltioille tältä osin mitään harkintavaltaa. Nämä tekniset vaatimukset kattavat ajoneuvon ohjauslaitteen, joten kansallisessa lainsäädännössä säädetty velvollisuus muuttaa ohjauslaitteen paikkaa merkitsee teknistä vaatimusta, jota jäsenvaltioilla ei ole lupa asettaa. Komissio toteaa lisäksi, että näissä direktiiveissä säädettyillä teknisillä vaatimuksilla varmistetaan liikenneturvallisuuden korkea taso.
- 30 Komission mukaan direktiivin 70/311 2 a artiklan ja direktiivin 2007/46 4 artiklan 3 kohdan sanamuodosta ilmenee, että ajoneuvon ohjauspaikan puoli ei ole uusien ajoneuvojen hyväksymistä koskevissa direktiiveissä tarkoitettu tekninen vaatimus, joka liittyy ajoneuvon mukauttamiseen vasemmanpuoleiseen tai oikeanpuoleiseen liikenteeseen. Direktiivien 2007/46 ja 70/311 useissa säännöksissä esitetty maininta ”ohjauksen kätisyys: vasen/oikea” merkitsee komission mukaan pelkästään sitä, että ajoneuvon rakenne ohjauslaitteensa osalta täyttää näissä direktiiveissä säädetyt ohjauksen puolta koskevat tekniset vaatimukset, eikä osoita, että ohjauslaitteen olisi oltava vasemmalla oikeanpuoleista liikennettä varten.
- 31 Puolan hallitus, jota Liettuan hallitus tukee, väittää, ettei sellaisten ajoneuvojen, joiden ohjauslaite on oikealla, rekisteröintikielto liity näiden ajoneuvojen ohjauslaitteen toimivuuteen tai direktiivien 2007/46 ja 70/311 teknisten vaatimusten mukaisuuteen, vaan kuljettajan mahdollisuuteen kuljettaa tällaisia ajoneuvoja turvallisesti teillä, joilla liikenne on oikeanpuoleista. Näissä direktiiveissä säädetään yksinomaan ajoneuvojen valmistamisesta, asentamisesta ja hyväksymisestä eikä ohjauspyörän paikasta, sillä se ei Puolan hallituksen mukaan liity ajoneuvoa koskevaan tekniseen vaatimukseen vaan liikenneturvallisuuteen. Teknisten vaatimusten tavoitteena on myös liikenneturvallisuus, mutta ne eivät Puolan hallituksen mukaan ole ainoita keinoja liikenneturvallisuuden varmistamiseksi. Tämän vuoksi kyseessä oleva kansallinen toimenpide ei kuulu näiden direktiivien soveltamisalaan, ja sitä on arvioitava SEUT 34 artiklan ja SEUT 36 artiklan valossa, olipa kyse uusista tai vanhoista ajoneuvoista.

32 Puolan hallituksen mukaan direktiivin 2007/46 liitteessä I ja liitteessä III olevissa 1.8 ja 1.8.1 kohdassa sekä direktiivin 70/311 liitteen I lisäyksessä 1 olevassa 1.8 kohdassa ajoneuvot erotellaan sen mukaan, onko ne tarkoitettu oikeanpuoleiseen vai vasemmanpuoleiseen liikenteeseen. Näiden direktiivien minkään säännöksen perusteella ei voida todeta, että jäsenvaltiolla olisi velvollisuus rekisteröidä ajoneuvo voimatta ottaa huomioon sitä, kummanpuoleista liikennettä kyseisessä valtiossa noudatetaan. Direktiivin 2007/46 liitteeseen IX liittyvien selittävien huomautusten d alakohdan mukaan jäsenvaltio, jossa on noudatettava oikeanpuoleista liikennettä, voi määrätä, että ohjauspyörä on siirrettävä vasemmalle ennen ajoneuvon rekisteröimistä.

Unionin tuomioistuimen arviointi asiasta

33 Kun näitä väitteitä tarkastellaan rinnakkain, ilmenee, että asianosaisten keskeinen erimielisyys koskee sitä, kuuluuko ajoneuvon ohjauspaikan sijainti direktiiveillä 2007/46 ja 70/311 yhdenmukaistettuihin puitteisiin vai eikö se kuulu tämän yhdenmukaistamisen piiriin siten, että jäsenvaltiot saavat uuden ajoneuvon rekisteröimiseksi alueellaan määrätä turvallisuussyistä tämän ajoneuvon ohjauspaikan siirtämisestä liikenteen suuntaan nähden vastakkaiselle puolelle.

34 Tästä on todettava, että puitedirektiiviksi kutsutussa direktiivissä 2007/46 säädetään – kuten ilmenee sen 1 artiklasta, luettuna yhdessä sen 2, 3 ja 14 perustelukappaleen kanssa – uusien ajoneuvojen yhdenmukaisesta hyväksymismenettelystä, joka perustuu ajoneuvojen teknisten ominaisuuksien täysimääräisen yhdenmukaistamisen periaatteeseen, ja että ajoneuvojen rakennetta ja toimintaa koskevat erityiset tekniset vaatimukset hyväksytään tämän direktiivin liitteessä IV mainituissa erityisdirektiiveissä.

35 Edellä mainituista säännöksistä ilmenee, että näiden yhdenmukaistettujen puitteiden tarkoituksena on sisämarkkinoiden toteuttaminen ja niiden toiminta sekä liikenneturvallisuuden korkean tason varmistaminen, joka saavutetaan yhdenmukaistamalla täysimääräisesti muun muassa ajoneuvojen rakennetta koskevat tekniset vaatimukset.

36 Direktiivin 2007/46 4 artiklan 3 kohdassa säädetään, että jäsenvaltiot eivät saa rajoittaa millään tavalla muun muassa ajoneuvojen rekisteröintiä perustein, jotka liittyvät erityisesti tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluviin ajoneuvon rakennetta koskeviin näkökohtiin, jos kyseiset ajoneuvot täyttävät tämän direktiivin vaatimukset.

37 Ohjauslaite ja vastaavasti ohjauspaikan, joka on osa tätä ohjauslaitetta, sijoituspaikka ovat ajoneuvon rakenteen arkkitehtuurin perustavanlaatuisia tekijöitä.

38 Vaikka direktiiveissä 2007/46 ja 70/311 ei määritetä ajoneuvon ohjauspaikan sijoituspaikkaa esimerkiksi määräämällä, että sen pitää olla aina liikenteen suuntaan nähden vastakkaisella puolella, niistä ei kuitenkaan ilmene, että tämä tekijä ei kuuluisi niiden soveltamisalaan. On katsottava, että unionin lainsäätäjä on tältä osin myöntänyt ajoneuvojen valmistajille vapauden, jota ei saa poistaa tai rajoittaa kansallisella lainsäädännöllä.

39 Ajoneuvojen ohjauslaitteista säädetään nimenomaisesti direktiivissä 70/311, jonka 2 a artiklan mukaan jäsenvaltiot eivät saa evätä ajoneuvon rekisteröintiä ”ohjauslaitteisiin liittyvistä syistä”, jos kyseiset ohjauslaitteet täyttävät tämän direktiivin vaatimukset.

40 Kyseisen 2 a artiklan sisältämä rekisteröinnin epäämisen kieltö on kategorinen ja yleinen, ja muotoilun ”ohjauslaitteisiin liittyvistä syistä” sisältö on selvä, koska ”ohjauslaitteet” kattavat myös ajoneuvojen ohjauspaikan eli ajoneuvojen ohjauspyörän paikan, joka on ohjauslaitteen erottamaton osa.

- 41 On kuitenkin niin, että 2 a artikla lisättiin direktiiviin 70/311 Irlannin sekä Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistyneen kuningaskunnan – jotka olivat tuolloin ainoita jäsenvaltioita, joissa noudatettiin vasemmanpuoleista tieliikennettä – Euroopan yhteisöihin liittymisehtoja koskevalla asiakirjalla ilman, että kyseisen direktiivin liitteessä I olevaa vaatimusten luetteloa olisi täydennetty.
- 42 Tässä asiayhteydessä ei voida perustellusti katsoa, että unionin lainsäätävä ei olisi ollut tietoinen siitä, että sellaisten jäsenvaltioiden, joiden alueella autoliikenne oli vasemmanpuoleista ja joista yhdessä valmistettiin ajoneuvoja, joiden ohjauspaikka on lähtökohtaisesti oikealla, liittyminen saattoi sisämarkkinajärjestelmässä, johon sisältyy oikeus vapaaseen liikkuvuuteen, vaikuttaa ajotapoihin tai jopa aiheuttaa tiettyä vaaraa tieliikenteelle. Päinvastoin on todettava, että lainsäätävä otti huomioon tämän mahdollisen vaaran ja päätti antaa direktiivin 70/311 2 a artiklan.
- 43 Tästä seuraa, että tietyissä direktiivien 2007/46 ja 70/311 säännöksissä esitetty maininta ”ohjauksen kätisyys: vasen/oikea”, joka on esitettävä ilmoituslomakkeessa ajoneuvon EY-tyyppi hyväksyntää varten, sekä vaatimustenmukaisuustodistuksessa esitettävä maininta siitä, että ajoneuvo ”soveltuu” käytettäväksi oikean- tai vasemmanpuoleisessa liikenteessä, eivät voi koskea ajoneuvon rakenteen perustavanlaatuisia osatekijöitä, kuten ohjauspyörän paikkaa, vaan yksinomaan muita tekijöitä, kuten valaisinlaitteita ja tuulilasinyhkimäitä tai ajoneuvojen epäsuoran näkemän tarjoavia laitteita.
- 44 Sama toteamus pätee direktiivin 2007/46 liitteeseen IX liittyvien selittävien huomautusten d alakohtaan, jonka mukaan ostajan ostettua tällaisen ajoneuvon valmistajan vaatimustenmukaisuustodistuksessa esittämä lausunto ei rajoita jäsenvaltioiden oikeutta vaatia ”teknisiä muutoksia”, jotta ajoneuvo voidaan rekisteröidä.
- 45 Kuten julkisasiamies totesi ratkaisuehdotuksensa 48 kohdassa, muutokset, joita voidaan vaatia, eivät voi koskea ohjauspaikan siirtämistä, joka merkitsisi olennaista puuttumista ajoneuvon rakenteen arkkitehtuuriin direktiivin 70/311 sanamuodon ja tarkoituksen vastaisesti, vaan ainoastaan tämän tuomion 43 kohdassa mainittujen kaltaisia suppeampia muutoksia.
- 46 Väitettä, jonka mukaan direktiivin 70/311 2 a artiklan sisältämän rekisteröinnin epäämisen kiellon piiriin kuuluvat ainoastaan teknisiin vaatimuksiin liittyvät perusteet eivätkä liikenneturvallisuuden varmistamiseen liittyvät perusteet, ei voida hyväksyä. Yhtäältä on niin, kuten komissio toteaa perustellusti, että uusien ajoneuvojen hyväksymistä koskevissa direktiiveissä määriteltyjen teknisten vaatimusten tarkoituksena on varmistaa liikenneturvallisuuden korkea taso, joten direktiivin 70/311 2 a artiklassa tarkoitettua kiellon alaa ei ole mahdollista rajoittaa muihin kuin liikenneturvallisuuteen liittyviin perusteisiin. Toisaalta Puolan hallituksen ja Lietuan hallituksen puolustama tulkinta poistaisi 2 a artiklalta sen tehokkaan vaikutuksen, sillä tämän tulkinnan mukaan olisi mahdollista estää tekniset vaatimukset täyttävien uusien ajoneuvojen rekisteröiminen perusteilla, jotka liittyvät liikenneturvallisuuteen, joka nimenomaan taataan näillä teknisillä vaatimuksilla.
- 47 Tämän seurauksena on todettava, että ohjauspaikan sijainti, joka on ajoneuvon ohjauslaitteen erottamaton osa, kuuluu direktiiveillä 2007/46 ja 70/311 toteutetun yhdenmukaistamisen piiriin, minkä vuoksi jäsenvaltiot eivät voi turvallisuussyistä vaatia uuden ajoneuvon rekisteröimiseksi alueellaan, että tämän ajoneuvon ohjauspaikka siirretään liikenteen suuntaan nähden vastakkaiselle puolelle.

SEUT 34 artiklan soveltaminen aiemmin toisessa jäsenvaltiossa rekisteröityihin henkilöautoihin

Asianosaisten ja väliintulijoiden lausumat

- 48 Komissio toteaa, että aiemmin toisessa jäsenvaltiossa rekisteröityjen henkilöautojen rekisteröiminen ei kuulu unionin johdetun oikeuden alaan vaan tavaroiden vapaata liikkuvuutta koskevien primaarioikeuden määräysten alaan. Komissio katsoo, että vaikka riidanalaista kansallista lainsäädäntöä

sovelletaan erotuksetta kaikkiin ajoneuvoihin, se on tuonnin määrällisiä rajoituksia vaikutukseltaan vastaava toimenpide, sillä sen tarkoituksena tai seurauksena on muista jäsenvaltioista peräisin olevien tavaroiden epäedullisempi kohtelu.

- 49 Komissio väittää, ettei kyseessä olevalla lainsäädännöllä voida saavuttaa tavoiteltua liikenneturvallisuuden tavoitetta, kun otetaan huomioon muut merkitykselliset liikenneturvallisuuteen vaikuttavat tekijät. Komission mukaan liikenneturvallisuuden taso ei riipu siitä, mille puolelle ajoneuvoa sen ohjauslaite on sijoitettu, vaan liittyy kuljettajien käyttäytymiseen ja kokemukseen sekä teiden ja ajoneuvojen kuntoon. Puolan tasavalta ei ole missään tapauksessa kyennyt osoittamaan, kuten sen olisi pitänyt, että lupa rekisteröidä ajoneuvoja, joiden ohjauslaite on oikealla, lisäisi liikenneonnettomuuksien määrää ja vähentäisi turvallisuuden tasoa Puolan teillä. Kyseessä oleva toimenpide on komission mukaan joka tapauksessa suhteellisuusperiaatteen vastainen, sillä muut vähemmän rajoittavat keinot, kuten ylimääräisten taustapeilien asentaminen ja valaisinlaitteiden ja tuulilasinpyyhkimien mukauttaminen, voivat palvella tavoiteltua päämäärää.
- 50 Puolan hallitus katsoo, että riidanalainen lainsäädäntö ei aiheuta muista jäsenvaltioista peräisin olevien ajoneuvojen epäedullisempaa kohtelua ja välillistä syrjintää, sillä Puolassa valmistetaan myös ajoneuvoja, joiden ohjauspaikka on oikealla puolella. Joka tapauksessa kyseinen lainsäädäntö on Puolan hallituksen mukaan oikeutettu liikenneturvallisuuden takaamiseksi, jonka unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä on katsottu olevan yleistä etua koskeva pakottava vaatimus tienkäyttäjien elämän ja terveyden suojelemiseksi.
- 51 Puolan hallituksen mielestä kyseessä olevalla lainsäädännöllä voidaan tästä näkökulmasta saavuttaa tavoiteltu päämäärä, kun otetaan huomioon se, että kun liikenne on oikeanpuoleista, sellaisen henkilöauton, jonka ohjauspyörä on oikealla, kuljettajalla on huomattavasti rajoitetumpi näkökenttä kuin kuljettajalla, jonka ajoneuvossa ohjauspyörä on vasemmalla, mitä komissio ei kiistä. Tämä muodostaa Puolan hallituksen mukaan vaaran liikenneturvallisuudelle, jonka suojelun taso kuuluu jäsenvaltioiden harkintavaltaan. Lisäksi kyseessä oleva toimenpide on Puolan hallituksen mukaan oikeasuhteinen. Komission ehdottamat vaihtoehtoiset toimenpiteet ovat nimittäin joko täysin suhteettomia, jopa vaarallisia, tai eivät takaa samaa suojan tasoa.

Unionin tuomioistuimen arviointi asiasta

- 52 Unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan riidanalainen lainsäädäntö muodostaa SEUT 34 artiklassa kielletyn tuonnin määrällisiä rajoituksia vaikutukseltaan vastaavan toimenpiteen, koska sen seurauksena estetään muissa jäsenvaltioissa kuin Puolan tasavallassa laillisesti valmistettujen ja rekisteröityjen ajoneuvojen, joiden ohjauspaikka on oikealla, pääsy Puolan markkinoille (ks. tämän oikeuskäytännön alkuperän osalta asia 8/74, Dassonville, tuomio 11.7.1974, Kok., s. 837, Kok. Ep. II, s. 349, 5 kohta; asia 120/78, Rewe-Zentral, tuomio 20.2.1979, nk. Cassis de Dijon -tapaus, Kok., s. 649, Kok. Ep. IV, s. 403, 14 kohta sekä viimeaikaisen käytännön osalta asia C-110/05, komissio v. Italia, tuomio 10.2.2009, Kok., s. I-519, 58 kohta).
- 53 Saman oikeuskäytännön mukaan tällainen lainsäädäntö voi olla oikeutettu pakottavien vaatimusten vuoksi sillä edellytyksellä, että sillä voidaan taata sillä tavoiteltavan tavoitteen toteutuminen eikä sillä ylitetä sitä, mikä on tarpeen tämän tavoitteen saavuttamiseksi (em. asia komissio v. Italia, tuomion 59 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 54 Puolan hallitus vetoaa kyseessä olevan lainsäädännön oikeuttamisperusteena tarpeeseen varmistaa liikenneturvallisuus, joka kiistatta on oikeuskäytännön mukaan sellainen yleistä etua koskeva pakottava syy, jolla tavaroiden vapaan liikkuvuuden rajoittaminen voidaan oikeuttaa (em. asia komissio v. Italia, tuomion 60 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

- 55 On huomautettava, että myös vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan on niin, että jos Euroopan unionin tasolla ei ole annettu säännöksiä, joilla jäsenvaltioiden lainsäädäntö olisi yhdenmukaistettu täydellisesti, mikä on tilanne toisessa jäsenvaltiossa jo rekisteröityjen ajoneuvojen tietyssä jäsenvaltiossa rekisteröimisen osalta, jäsenvaltioiden asiana on päättää siitä, kuinka laajasti ne haluavat varmistaa liikenneturvallisuuden omalla alueellaan, mutta tällöin jäsenvaltioiden on otettava huomioon unionin sisäisen tavaroiden vapaan liikkuvuuden vaatimukset. Tältä osin toimivaltaisten kansallisten viranomaisten tehtävänä on osoittaa, että niiden lainsäädännöllä voidaan taata sillä tavoiteltavan tavoitteen toteutuminen eikä sillä ylitetä sitä, mikä on tarpeen tämän tavoitteen saavuttamiseksi (ks. vastaavasti em. asia komissio v. Italia, tuomion 61 ja 62 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 56 Ensimmäiseksi siitä, voidaanko kyseessä olevalla lainsäädännöllä saavuttaa kyseinen tavoite, Puolan hallitus väittää, että ajoneuvon ohjauspyörän sijainti samalla puolella kuin liikenteen suunta rajoittaa kuljettajan näkökenttää, vaikeuttaa huomattavasti ohituksia ja ohjausliikkeitä erityisesti kaksisuuntaisilla yksiajorataisilla teillä, jotka muodostavat suurimman osan Puolan tieverkosta, ja lisää näin onnettomuuksien vaaraa.
- 57 Tältä osin on todettava, että kansallinen lainsäädäntö, jossa kielletään jäsenvaltion alueella sellaisen ajoneuvon rekisteröinti, jonka ohjauslaite sijaitsee samalla puolella kuin liikenteen suunta, on omiaan vähentämään tässä jäsenvaltiossa liikkuvien tällaisten ajoneuvojen määrää ja tämän seurauksena tähän liikkumiseen liittyvää vaaraa. Tällainen vaara vastaa sellaisen yleisen elämäkokemuksen opetuksia, jonka mukaan ohjauspyörän sijainnilla on välitön yhteys kuljettajan näkökenttään, minkä vahvistaa lisäksi autonvalmistajien ja -myyjien vakiintunut käytäntö tarjota kussakin maassa myyntiin lähtökohtaisesti ajoneuvoja, joiden ohjauspyörä sijaitsee liikenteen suuntaan nähden vastakkaisella puolella.
- 58 Toiseksi siitä, eikö kyseessä olevalla lainsäädännöllä ylitetä sitä, mikä on tarpeen sen tavoitteen saavuttamiseksi, Puolan hallitus väittää, ettei mikään muu toimenpide eikä mikään muu tekninen korvaava keino takaa samaa suojan tasoa kuin kyseessä oleva toimenpide ohjauspyörän oikealle sijoittamisen aiheuttamiin liikenteen vaaroihin nähden.
- 59 Tältä osin on aivan aluksi todettava, että sellaisten ajoneuvojen, joiden ohjauspyörä on oikealla, Puolan alueella liikkumisen aiheuttama vaara on sama, olivatpa nämä ajoneuvot uusia tai aiemmin toisessa jäsenvaltiossa rekisteröityjä. Uusien ajoneuvojen osalta tämän tuomion 42 kohdassa todetaan, että lainsäätäjät otti huomioon tämän mahdollisen vaaran hyväksyessään direktiivin 70/311 2 a artiklan.
- 60 Tämän jälkeen on huomautettava, että riidanalaisessa lainsäädännössä säädetään poikkeuksista, jotka koskevat sitä, että muissa jäsenvaltioissa asuvat henkilöt, esimerkiksi turistit, jotka viettävät Puolassa rajallisen ajan, käyttävät ajoneuvoja, joiden ohjauspyörä on oikealla, mikä osoittaa, että kyseisessä lainsäädännössä siedetään tällaisesta liikenteestä aiheutuvaa vaaraa. Liikenneturvallisuudelle aiheutunut vaara on tässä tapauksessa sama, varsinkin kun näiden vierailijoiden virta Puolan alueella on jatkuvaa eikä tämän vaaran voida katsoa olevan pienempi sillä perusteella, että vierailijat, jotka tulevat Puolaan rajalliseksi ajaksi tällaisella ajoneuvolla, ajaisivat varovaisemmin kuin kuljettajat, joiden ajoneuvo on rekisteröity Puolassa.
- 61 Unionin tuomioistuimella olevien tietojen mukaan 22 jäsenvaltion eli jäsenvaltioiden enemmistön lainsäädännöissä joko sallitaan nimenomaisesti sellaisten ajoneuvojen rekisteröiminen, joiden ohjauspaikka on samalla puolella kuin liikenteen suunta, tai siedetään sitä, vaikka joissakin näistä jäsenvaltioista tieverkoston kunto on verrattavissa Puolan tasavallan tieverkoston kuntoon (ks. analogisesti asia C-333/08, komissio v. Ranska, tuomio 28.1.2010, Kok., s. I-757, 105 kohta).
- 62 Lisäksi on todettava, että Puolan hallituksen mainitsemat tilastotiedot eivät osoita riittävällä tavalla mainitun onnettomuuksien määrän yhteyttä sellaisiin ajoneuvoihin, joiden ohjauspaikka oli oikealla.

- 63 Lopuksi on korostettava, että on olemassa keinoja ja toimenpiteitä, jotka vaikuttavat tavaroiden vapaaseen liikkuvuuteen vähemmän kuin kyseessä oleva toimenpide ja jotka samanaikaisesti voivat vähentää huomattavasti vaaraa, jonka voi aiheuttaa sellaisten ajoneuvojen liikenne, joiden ohjauspyörä sijaitsee samalla puolella kuin liikenteen suunta. Erityisesti on korostettava, että jäsenvaltioilla on tältä osin harkintavaltaa toteuttaa toimenpiteitä, mukaan lukien komission ehdottamat toimenpiteet, joilla tekniikan tilan mukaan on mahdollista taata sellaisen ajoneuvon, jonka ohjauspyörä sijaitsee samalla puolella kuin liikenteen suunta, kuljettajalle riittävä näkyvyys sekä taaksepäin että eteenpäin.
- 64 Toisin kuin edellä mainitussa asiassa komissio vastaan Italia kyseessä olleessa tilanteessa, edellä esitettyjen toteamusten valossa kyseessä olevan toimenpiteen ei näin ollen voida katsoa olevan tarpeen sen tavoitteen saavuttamiseksi. Tämän perusteella kyseessä oleva toimenpide ei ole suhteellisuusperiaatteen mukainen.
- 65 Tämän vuoksi on todettava, että Puolan tasavalta ei ole noudattanut jäsenyysvelvoitteitaan komission kannekirjelmässä kuvatulla tavalla.

Oikeudenkäyntikulut

- 66 Unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 138 artiklan 1 kohdan mukaan asianosainen, joka häviää asian, veloitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut. Koska komissio on vaatinut Puolan tasavallan velvoittamista korvaamaan oikeudenkäyntikulut ja viimeksi mainittu on hävinnyt asian, tämä on veloitettava korvaamaan oikeudenkäyntikulut. Unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 140 artiklan 1 kohdan, jonka mukaan jäsenvaltiot, jotka ovat asiassa väliintulijoina, vastaavat omista oikeudenkäyntikuluistaan, mukaisesti Liettuan tasavalta vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (viides jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

- 1) **Puolan tasavalta ei ole noudattanut moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen ohjauslaitteita koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 8.6.1970 annetun neuvoston direktiivin 70/311/ETY 2 a artiklan, puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle 5.9.2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY (puitedirektiivi) 4 artiklan 3 kohdan sekä SEUT 34 artiklan mukaisia velvoitteitaan, koska se on asettanut sellaisten uusien tai aiemmin toisessa jäsenvaltiossa rekisteröityjen henkilöautojen, joiden ohjauslaite on oikealla, alueellaan rekisteröimisen ennakoedellytykseksi sen, että ohjauspyörä siirretään vasemmalle puolelle.**
- 2) **Puolan tasavalta veloitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.**
- 3) **Liettuan tasavalta vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan.**

Allekirjoitukset