



Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (ötödik tanács)

2014. március 20.*

„Tagállami kötelezettségszegés — Gépjárművek nyilvántartásba vétele — EUMSZ 34. cikk és EUMSZ 36 cikk — 70/311/EGK irányelv — 2007/46/EK irányelv — Jobb oldali közlekedés valamely tagállamban — A személygépkocsik jobb oldalon található kormányberendezésének a nyilvántartásba vételt megelőzően bal oldalra történő áthelyezésére vonatkozó kötelezettség”

A C-61/12. sz. ügyben,

az EUMSZ 258. cikk alapján kötelezettségszegés megállapítása iránt a Bírósághoz 2012. február 6-án

az **Európai Bizottság** (képviselik: A. Steiblytė, G. Wilms és G. Zavvos, meghatalmazotti minőségben, kézbesítési cím: Luxembourg)

felperesnek

a **Litván Köztársaság** (képviselik: D. Kriauciūnas és R. Krasuckaitė, meghatalmazotti minőségben)

alperes ellen,

támogatják:

az **Észt Köztársaság** (képviseli: M. Linntam, meghatalmazotti minőségben),

a **Lett Köztársaság** (képviselik: I. Kalniņš és A. Nikolajeva, meghatalmazotti minőségben),

a **Lengyel Köztársaság** (képviseli B. Majczyna és M. Szpunar, meghatalmazotti minőségben)

beavatkozók,

benyújtott keresete tárgyában,

A BÍRÓSÁG (ötödik tanács),

tagjai: T. von Danwitz tanácselnök, Juhász E. (előadó), A. Rosas, D. Šváby és C. Vajda bírák,

főtanácsnok: N. Jääskinen,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

a főtanácsnok indítványának a 2013. november 7-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

* Az eljárás nyelve: litván.

meghozta a következő

Ítéletet

- 1 Keresetében az Európai Bizottság annak megállapítását kéri a Bíróságtól, hogy a Litván Köztársaság – mivel megtiltotta a jobbkormányos személygépkocsik nyilvántartásba vételét, és/vagy azt követelte meg, hogy a nyilvántartásba vételt megelőzően az új vagy a más tagállamban korábban nyilvántartásba vett személygépkocsik jobb oldalra szerelt kormányát helyezték át a bal oldalra – nem teljesítette a gépjárművek és pótkocsijuk kormányberendezésére vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1970. június 8-i 70/311/EGK tanácsi irányelv (HL L 133., 10. o.; magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 1. kötet, 90. o.) 2a. cikkéből, a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (keretirányelv) (HL 2007 L 263., 1. o.) 4. cikkének (3) bekezdéséből, valamint az EUMSZ 34. cikkéből eredő kötelezettségeit.

Jogi háttér

Az uniós jog

- 2 A 2007/46 irányelv (2), (3), és (14) preambulumbekzdése kimondja:

„(2) A Közösség belső piacának létrehozása és működése érdekében célszerű a tagállamok jóváhagyási eljárásait a teljes harmonizáció elvén alapuló közösségi jóváhagyási eljárással helyettesíteni.

(3) A rendszerekre, alkatrészekre, önálló műszaki egységekre és járművekre alkalmazandó műszaki követelményeket össze kell hangolni, és szabályozási aktusokban kell meghatározni. Ezen szabályozási aktusoknak elsősorban arra kell törekedniük, hogy biztosítsák a közúti közlekedés biztonságát, az egészségvédelmet, a környezetvédelmet, az energiahatékonyságot és az illetéktelen használat elleni védelmet.

[...]

(14) A járművekre vonatkozó jóváhagyási jogszabályok fő célja annak biztosítása, hogy a forgalomba hozott új járművek, alkatrészek és önálló műszaki egységek a biztonság és környezetvédelem magas szintjét biztosítsák. E cél érvényesülését nem csorbíthatja az, ha a jármű kereskedelmi forgalomba hozatalát vagy forgalomba helyezését követően arra bizonyos részeket vagy berendezéseket szerelnek. Ezért megfelelő intézkedéseket kell hozni annak biztosítása érdekében, hogy azokat a részeket vagy berendezéseket, amelyek járművekre szerelhetők, és amelyek jelentős mértékben ronthatják a biztonsági vagy környezetvédelmi szempontból alapvetően fontos rendszerek működését, jóváhagyó hatóság általi előzetes ellenőrzésnek vessék alá, mielőtt értékesítésre kínálnák. Ezek az intézkedések azon követelményekkel kapcsolatos műszaki rendelkezéseket jelentenek, amelyeknek az említett részeknek meg kell felelniük.”

- 3 A 2007/46 irányelv „Tárgy” címet viselő 1. cikke ekképp rendelkezik:

„Ez az irányelv egy olyan harmonizált keretet hoz létre, amely a hatálya alá tartozó valamennyi új járműnek, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásához szükséges igazgatási rendelkezéseket és általános műszaki követelményeket tartalmaz a Közösségen belül történő nyilvántartásba vételük, értékesítésük és forgalomba helyezésük megkönnyítése érdekében.

Ez az irányelv létrehozza továbbá az ezen irányelvvel összhangban jóváhagyott járművekhez szánt részek és berendezések értékesítésére és forgalomba helyezésére vonatkozó rendelkezéseket.

A járművek felépítésére és működésére vonatkozó konkrét műszaki követelményeket ezen irányelv alkalmazása során szabályozási aktusokban kell meghatározni, amelyek teljes körű felsorolását ezen irányelv IV. melléklete tartalmazza.”

- 4 Ezen irányelvnek „A tagállamok kötelezettségei” című 4. cikke (3) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„A tagállamok csak azon járműveket, rendszereket, alkatrészeket és önálló műszaki egységeket veszik nyilvántartásba, illetve csak azok értékesítését vagy forgalomba helyezését engedélyezik, amelyek megfelelnek ezen irányelv követelményeinek.

A tagállamok nem tiltják meg, korlátozzák vagy akadályozzák a járművek, alkatrészek vagy önálló műszaki egységek nyilvántartásba vételét, értékesítését, forgalomba helyezését és közúti forgalomban való használatát az ezen irányelv által szabályozott szerkezeti vagy működési kérdésekkel kapcsolatos okokból, amennyiben azok megfelelnek az irányelv követelményeinek.”

- 5 Ugyanezen irányelvnek „A járművekre vonatkozó különleges rendelkezések” című 9. cikke (1) bekezdése a) pontja értelmében:

„A tagállamok EK-jóváhagyást adnak ki az alábbiak vonatkozásában:

a) olyan járműtípus, amely az adatközlő mappában szereplő jellemzőkkel rendelkezik, és a IV. mellékletben felsorolt vonatkozó szabályozási aktusokban meghatározott műszaki követelményeknek megfelel”.

- 6 Az említett irányelv e IV. mellékletének I. része tartalmazza az EK-típusjóváhagyásához szükséges követelményeket megállapító, úgynevezett „külön irányelvek” jegyzékét.

- 7 A 2007/46 irányelv „Megfelelőségi nyilatkozat” című 18. cikke (1) bekezdésének első albekezdése előírja:

„A gyártó, mint a járműre vonatkozó EK-típusjóváhagyás tulajdonosa minden, a jóváhagyott típussal megegyezően gyártott teljes, nem teljes vagy befejezett járműhöz megfelelőségi nyilatkozatot mellékel.”

- 8 Ezen irányelv „A járművek nyilvántartásba vétele, értékesítése és forgalomba helyezése” című 26. cikke (1) bekezdésének első albekezdése ekképp rendelkezik:

„A 29. és 30. cikk rendelkezéseinek sérelme nélkül, a tagállamok kizárólag akkor vesznek nyilvántartásba egy járművet, és engedélyezik annak értékesítését vagy forgalomba helyezését, ha az a 18. cikknek megfelelően kibocsátott, érvényes megfelelőségi nyilatkozattal rendelkezik.”

- 9 Ugyanezen irányelv I. melléklete „A járművek EK-típusjóváhagyásához szükséges információk teljes jegyzéke” címet viseli. E mellékletnek „A jármű általános jellemzői” című 1. pontja értelmében:

„[...]

1.8. Vezető helye: bal/jobbs (1),

1.8.1.

A jármű a jobb oldali / bal oldali közlekedésre van kialakítva (1)

[...]

Ezen I. melléklet értelmező megjegyzései szerint:

„⁽¹⁾ A nem kívánt rész törlendő (bizonyos esetekben a lehetőségek egyikét sem kell törölni, ha egynél több lehetőség is alkalmazható).”

- 10 A szóban forgó irányelv III. melléklete az „Adatközlő lap a járművek EK-típusjövahagyásához” címet viseli. E melléklet 1. pontja, amely „A jármű általános szerkezeti jellemzői” címet viseli, a következőket írja elő:

„[...]”

„1.8. Vezető helye: bal/jobbs (1),

1.8.1.

A jármű bal oldali / jobb oldali közlekedésre van kialakítva (1)

[...]”.

Az e III. melléklet 1. pontjához kapcsolódó ⁽¹⁾ lábjegyzetben szereplő értelmező megjegyzéseinek szövege azonos az I. melléklet 1. pontjára vonatkozó értelmező megjegyzések szövegével, amely a jelen ítélet 9. pontjában szerepel.

- 11 A 2007/46 irányelv IX. melléklete, amelyet a 2009. május 7-i 385/2009/EK bizottsági irányelv váltott fel (HL L 118., 13. o.) annak érdekében, hogy azt a tudományos és a műszaki ismeretek fejlődéséhez igazítása, az „EK-megfelelőségi nyilatkozat” címet viseli. E melléklet „Célkitűzések” című 0. pontja ekképp rendelkezik:

„A megfelelőségi nyilatkozat a jármű gyártója által a vásárlónak annak biztosítása érdekében tett nyilatkozatot jelent, hogy az általa [helyesen: az utóbbi által] vásárolt jármű a gyártása időpontjában megfelel az Európai Unió hatályos jogszabályainak.

A megfelelőségi nyilatkozat azt a célt is szolgálja, hogy lehetővé tegye a tagállami illetékes hatóságok számára a járművek nyilvántartásba vételét anélkül, hogy a kérelmező számára kiegészítő műszaki dokumentáció benyújtását kellene előírniük.

[...]”

- 12 A megfelelőségi nyilatkozat 1. oldala a következőket tartalmazza:

„Alulírott [...] ezúton igazolom, hogy a jármű:

[...]”

minden tekintetben megfelel a [...] jóváhagyásban leírt típusnak, és

állandó nyilvántartásba vehető a jobb oldali / bal oldali [...] közlekedési rendű [...] tagállamokban.”

- 13 A 2007/46 irányelv IX. mellékletére vonatkozó magyarázó megjegyzések b) és d) pontja előírja:

„b) Meg kell adni, hogy a jármű jobb vagy bal oldali közlekedésre alkalmas-e, vagy jobb és bal oldali közlekedésre egyaránt alkalmas.

[...]

d) Ez a nyilatkozat nem korlátozza a tagállamok azon jogát, hogy műszaki kiigazításokat írjanak elő annak érdekében, hogy valamely jármű nyilvántartásba vételét engedélyezzék a rendeltetési helye szerinti tagállamtól eltérő tagállamban, ha a forgalom iránya az út ellenkező oldalán halad.”

- 14 A 70/311 irányelv egyike a 2007/46 irányelv IX. mellékletében hivatkozott külön irányelveknek. A 70/311 irányelv 2a. cikke, amelyet a Dán Királyság, Írország, valamint Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága Európai Közösségekhez történő csatlakozásának feltételeiről és a szerződések kiigazításáról szóló okmány (HL 1972. L 73., 14. o.) illesztett be ezen irányelvbe, ekképp rendelkezik:

„A tagállamok nem tagadhatják meg és nem tilthatják egy jármű eladását, nyilvántartásba vételét, üzembe helyezését és használatát a kormányberendezésre vonatkozó indokokkal, ha e tekintetben a jármű megfelel a mellékletben megállapított előírásoknak.”

- 15 Ezen irányelv I. melléklete a „Hatály, fogalom meghatározások, az EK típus-jóváhagyási kérelem, az EK[-]típusjóváhagyás megadása, tervezési előírások, vizsgálatokra vonatkozó előírások, típusmódosítások és a jóváhagyások módosításai, gyártási megfelelőség” címet viseli.

- 16 E melléklet 1.3 pontja a következőképpen rendelkezik:

„Ennek az irányelvnek az alkalmazásában:

[...]

kormányberendezés: mindazon berendezések, amelyek célja a jármű mozgási irányának meghatározása.

A kormányberendezés a következőket foglalja magában:

- kormánykerék,
- kormánymű,
- kormányzott kerekek;
- energiaforrás, adott esetben”.

- 17 Az említett melléklet 4.1.1 pontja értelmében:

„A kormányberendezésnek biztosítania kell a jármű könnyű és biztonságos irányítását, a jármű legnagyobb tervezési sebességéig [...]”

- 18 A 70/311 irányelv I. mellékletének 1. függeléke az „Adatközlő lap egy jármű kormányberendezése tekintetében, az EK[-]típusjóváhagyásra vonatkozó 70/156/EGK tanácsi irányelv I. melléklete alapján [...]” címet viseli.

E függeléknek „A jármű általános szerkezeti jellemzői” című 1. pontja értelmében:

„[...]”

1.8. A kormánykerék elhelyezése: bal oldali / jobb oldali

[...]”.

A litván jog

19 A közúti közlekedés biztonságáról szóló törvény (Žin 2000, 92–2883. sz.) – amelynek új változata 2008. július 1-jén lépett hatályba – állapítja meg a közúti közlekedés biztonsága jogszabályi keretét Litvániában.

20 E törvény 25. cikkének (4) bekezdése előírja:

„A közúton tilos olyan gépjárművel közlekedni, amelyet az úttest bal oldalán történő közlekedésre terveztek, és/vagy amelynek kormánykereke a jobb oldalon található, kivéve ha azt a Litván Köztársaságban 1993. május 1-je előtt vették nyilvántartásba, vagy pedig kialakítása és felszerelése alapján különleges funkciókat szolgál. E tilalom ideiglenesen (évente 90 napig) nem vonatkozik a Litván Köztársaságba külföldön nyilvántartásba vett járművel érkező olyan külföldiekre, akik nem rendelkeznek a Litván Köztársaságban való ideiglenes vagy állandó tartózkodásra jogosító engedéllyel, valamint a külföldön állandó lakóhellyel rendelkező litván állampolgárokra, továbbá a jogszabályok szerint a történelmi járművek kategóriájába tartozó járművekre.”

21 Ugyanezen törvény 27. cikkének (1) és (2) bekezdése szerint:

„(1) Litvániában a közúton a szabályosan nyilvántartásba vett gépjárművek és vontatmányaik közlekedhetnek. A Litván Köztársaságban való nyilvántartásba vétel kötelezettsége ideiglenes (évente legfeljebb 90 napig) nem alkalmazandó a Litván Köztársaságba külföldön nyilvántartásba vett járművel érkező olyan külföldiekre, akik nem rendelkeznek a Litván Köztársaságban való ideiglenes vagy állandó tartózkodásra jogosító engedéllyel, illetve akik EU tartózkodási engedéllyel rendelkeznek, valamint a külföldön állandó lakóhellyel rendelkező litván állampolgárokra.

(2) [...] az olyan gépjárművek, amelyeket az úttest bal oldalán történő közlekedésre terveztek, és/vagy amelyek kormánykereke a jobb oldalon található, a történelmi járművek és a különleges funkciókat szolgáló járművek kivételével a Litván Köztársaságban nem vehetők nyilvántartásba.”

22 A közlekedési minisztériumhoz tartozó nemzeti közlekedési felügyelet igazgatója 2008. június 29-i 2B-290. sz. határozatának a kormányrendszerek általános beépítésére vonatkozó IV. fejezete előírja:

„A gépjármű kormányrendszere nem lehet az utastér/vezetőfülke jobb oldalán, kivéve a Litván Köztársaságban 1993. május 1-je előtt nyilvántartásba vett gépjárműveket, illetve a különleges nyilvántartásba vett gépjárműveket”.

23 A közlekedési minisztériumhoz tartozó nemzeti közlekedési felügyelet igazgatójának a gépjárművek és vontatmányaik átalakításáról, a közúti közlekedésből kitiltott gépjárművek és vontatmányaik javítására és műszaki vizsgájára alkalmazandó követelmények és eljárás jóváhagyásáról szóló, 2008. december 23-i 2B-515. sz. határozata 28. pontja a következőképpen állapítja meg a kormánykerék jobb oldalról bal oldalra történő áthelyezésének feltételeit:

„A járművek kormánykerékének jobb oldalról a bal oldalra történő áthelyezése a következő esetekben engedélyezett:

a jármű átalakítását a gyártóval szerződött műhelyben végzik;

[...]”

24 E szabályozásból az következik, hogy ahhoz, hogy egy járművet Litvániában nyilvántartásba vegyenek, a kormánykereket a jármű bal oldalára kell beépíteni, illetve a bal oldalára áthelyezni, ha előzőleg a jobb oldalon volt.

A pert megelőző eljárás

- 25 Az elmúlt évek során a Bizottsághoz számos panasz érkezett olyan személyektől, akik az úttest bal oldalán történő közlekedésre tervezett személygépkocsikat vásároltak az Egyesült Királyságban vagy Írországban, és e gépjárműveket csak azzal a feltétellel tudták nyilvántartásba vetetni Litvániában, ha a kormánykereket áthelyeztették a bal oldalra. A Bizottság, mivel úgy ítélte meg, hogy e feltétel ellentétes a 2007/46 irányelv 4. cikkének (3) bekezdésével és a 70/311 irányelv 2a. cikkével, 2009. november 3-án felszólító levelet küldött a Litván Köztársaságnak. A Bizottság szerint az említett rendelkezésekből az következik, hogy a tagállamok kötelesek nyilvántartásba venni az olyan új járművet, amely megfelel az ezen irányelvekben többek között a kormányberendezése vonatkozásában előírt műszaki követelményeknek.
- 26 A litván hatóságok 2010. január 5-i levelükben válaszoltak e felszólító levélre, és arra hivatkoztak, hogy a litván szabályozásban előírt feltétel az egyetlen alkalmas és arányos eszköz arra, hogy biztosítani lehessen a közúti közlekedés biztonságát, valamint a közút használói életének és egészségének védelmét. Olyan közérdeken alapuló nyomós okokról van tehát szó, amelyek igazolják az áruk szabad mozgásának esetleges korlátozását. Ezenfelül a 2007/46 és a 70/311 irányelv nem kötelezi a tagállamokat arra, hogy úgy vegyenek nyilvántartásba az irányelvek követelményeinek megfelelő kormányberendezéssel rendelkező új személygépkocsikat, hogy nem veszik figyelembe, a járművek melyik oldalára építették be ezt a berendezést.
- 27 2010. november 25-én a Bizottság indokolással ellátott véleményét küldött a litván hatóságoknak, amelyben kiemelte, hogy e hatóságok nem igazolták elégségesen a jobb oldali kormányrendszerrel rendelkező személygépkocsik nyilvántartásba vételének korlátozását. A Bizottság megismételte azon érvelését, miszerint ha a személygépkocsi megfelel az említett irányelvek követelményeinek, amely utóbbiak rendelkezéseit attól függetlenül alkalmazni kell, hogy az út melyik oldalán zajlik a közlekedés, az, hogy a jármű melyik oldalára építették be a kormánykereket, nem igazolhatja e jármű nyilvántartásba vételének megtagadását.
- 28 A litván hatóságok 2011. január 19-én válaszoltak az indokolással ellátott véleményre, és arra hivatkoztak, hogy a vitatott nemzeti szabályozás a közúti közlekedés biztonságával kapcsolatos megfontolásokon alapul, és nincs köze a 2007/46 és a 70/311 irányelvben előírt követelményekhez. E szabályozás ily módon nem illeszkedik ezen irányelvek keretébe, és kizárólag az EUMSZ 34. cikkre és az EUMSZ 36. cikkre figyelemmel kell értékelni. Márpedig e szabályozás nem sérti az áruk szabad mozgásának szabályait, mivel a jobbkormányos személygépkocsik behozatala, kivitele, értékesítése és tranzitja megengedett Litvánia területén.
- 29 Mindenesetre a vitatott intézkedés alkalmas a közúti közlekedés biztonsága javítása célkitűzésének megvalósítására, figyelembe véve a litván közúthálózat állapotát, a bekövetkezett halálos balesetek számát, valamint az e közúthálózaton közlekedő járművek számát és életkorát. Ezen intézkedés arányos is, mivel az 1993 előtt nyilvántartásba vett jobbkormányos járművek, a Litvánia területén ideiglenesen jelen lévő járművek, a történelmi járművek és a különleges funkciókat szolgáló járművek használata engedélyezett.
- 30 A Bizottság ezen érvelés vizsgálatát követően a jelen kereset benyújtása mellett döntött.
- 31 A Bíróság elnöke 2012. június 20-i végzésével megengedte az Észt Köztársaság, a Lett Köztársaság és a Lengyel Köztársaság beavatkozását a Litván Köztársaság kérelmeinek támogatása végett.

A keresetről

- 32 Előzetesen meg kell állapítani, hogy a Bizottság keresetében megkülönbözteti egymástól az új személygépkocsikat, amelyek tárgyában a vitatott nemzeti intézkedést a 2007/46 és 70/311 irányelv vonatkozásában kell értékelni, és a korábban valamely más tagállamban nyilvántartásba vett gépkocsikat, amelyek vonatkozásában az értékelést az EUMSZ 34. cikk alapján kell elvégezni. A Bíróság vizsgálata során követni fogja e megkülönböztetést.

A 2007/46 és a 70/311 irányelvnek az új személygépkocsikra történő alkalmazásáról

A felek érvei

- 33 A Bizottság lényegében azt állítja, hogy a 70/311 és a 2007/46 irányelv, valamint az ez utóbbi IV. mellékletében említett külön irányelvek kimerítő jelleggel szabályozzák azokat a műszaki követelményeket, amelyeknek az új személygépkocsiknak meg kell felelniük, és semmiféle mérlegelési mozgásteret nem hagynak a tagállamok számára e területen. A járművek kormányberendezését is lefedik e műszaki követelmények, ily módon a nemzeti szabályozásban előírt azon kötelezettség, hogy e berendezés elhelyezését módosítani kell, olyan műszaki jellegű követelmény, amelyet a tagállamok nem jogosultak előírni. A Bizottság ezenfelül azt állítja, hogy az ezen irányelvekben előírt műszaki követelmények a közúti közlekedés biztonsága magas fokának biztosítására irányulnak.
- 34 A Bizottság szerint a 70/311 irányelv 2a. cikkének, valamint a 2007/46 irányelv 4. cikke (3) bekezdésének megfogalmazásából az következik, hogy az, hogy valamely jármű kormánykereke melyik oldalon található, nem minősül az új járművek jóváhagyására vonatkozó irányelvek értelmében vett, a járműnek a jobb vagy bal oldali vezetéshez való igazításához kapcsolódó műszaki követelménynek. A 2007/46 és a 70/311 irányelv több rendelkezésében szereplő azon utalás, miszerint a „kormánykerék elhelyezése: bal oldali / jobb oldali”, pusztán annyit jelent, hogy a jármű konstrukciója kormányberendezése tekintetében megfelel az ezen irányelvekben foglalt, a kormánykerék elhelyezésére vonatkozó műszaki előírásoknak, és nem jelenti azt, hogy jobb oldali közlekedés esetén a kormánykeréknek a bal oldalon kell lennie.
- 35 Az észt, a lett és a lengyel kormány által támogatott litván kormány arra hivatkozik, hogy a jobbkormányos járművek nyilvántartásba vételének tilalma nem az e járműveknek a működésén, illetve a 2007/46 és 70/311 irányelvek műszaki követelményeinek való megfeleléségén alapuló megfontolásokkal, hanem azzal kapcsolatos, hogy a vezető biztonságosan vezetheti-e az ilyen járműveket azokon az utakon, ahol a közlekedés a jobb oldalon zajlik. Ezen irányelvek kizárólag a járművek gyártására, összeszerelésre és jóváhagyására vonatkozó előírásokat tartalmaznak, és nem foglalkoznak a kormánykerék elhelyezésével, mivel ez nem a járműre vonatkozó műszaki követelményhez, hanem a közúti közlekedés biztonságához kapcsolódik, amely nagyrészt a tagállamok hatáskörébe tartozik.
- 36 A közúti közlekedés biztonsága is a műszaki előírások céljai közé tartozik, azonban nem kizárólag ezen intézkedések teszik lehetővé e biztonság biztosítását. Következésképpen a vitatott nemzeti intézkedés nem tartozik ezen irányelvek hatálya alá, és azt az EUMSZ 34. cikk és az EUMSZ 36. cikk szemszögéből kell értékelni, legyen szó akár új, akár használt járművekről. Márpedig, ha ez az intézkedés az áruk szabad mozgása elve korlátozásának minősül is, azt mindazonáltal a közúti közlekedés biztonságára vonatkozó közérdeken alapuló nyomós követelmények igazolják.
- 37 A litván kormány szerint a 2007/46 irányelv I. és III. mellékletének 1.8 és 1.8.1 pontja, valamint a 70/311 irányelv I. melléklete 1.8 pontjának 1. függeléke aszerint különbözteti meg a járműveket, hogy azokat a jobb vagy a bal oldalon kell-e vezetni. Ezen irányelvek egyik rendelkezése sem teszi lehetővé annak megállapítását, hogy valamely tagállam köteles annak figyelembe vétele nélkül nyilvántartásba venni valamely járművet, hogy e tagállamban melyik oldalon van a vezetés elfogadott helye. Ezenfelül a

2007/46 irányelv IX. melléklete magyarázó megjegyzéseinek d) pontja lehetővé teszi azon tagállam számára, ahol a jobb oldali közlekedés a kötelező, hogy előírja a kormánykerék bal oldalra történő áthelyezését a jármű nyilvántartása vételét megelőzően.

A Bíróság álláspontja

- 38 Ezen érvek összevetéséből az következik, hogy a felek közötti nézeteltérés lényege azon kérdés, hogy a jármű kormánykerékének áthelyezése a 2007/46 és a 70/311 irányelv által létrehozott harmonizált keretszabályozás hatálya alá tartozik-e, vagy nem tartozik ezen harmonizáció hatálya alá, aminek következtében a tagállamok az új jármű területükön történő nyilvántartásba vétele során biztonsági okokból kötelezővé tehetik e jármű kormányának a forgalommal ellentétes oldalra történő áthelyezését.
- 39 E tekintetben meg kell állapítani, hogy a 2007/46 irányelv, az ún. keretirányelv, amint az a (2), (3) és (14) preambulumbekzdésével összefüggésben értelmezett 1. cikkéből is következik, az új járművek nyilvántartásába vételének egységes jóváhagyási eljárását állapítja meg, amely a járművek műszaki jellemzőit illetően a teljes harmonizáció elvén alapul, mivel a járművek felépítésére és működésére vonatkozó konkrét műszaki követelményeket az ezen irányelv IV. mellékletében feltüntetett külön irányelvek rögzítik.
- 40 A fent említett rendelkezésekből az következik, hogy e harmonizált keretszabályozás célja a belső piac megteremtése és működése a közúti közlekedés magas szintű biztonságának garantálása mellett, amely magas szintet az elsősorban a járművek szerkezetére vonatkozó műszaki követelmények teljes harmonizációja biztosítja.
- 41 Ennek megfelelően a 2007/46 irányelv 4. cikkének (3) bekezdése úgy rendelkezik, hogy a tagállamok semmilyen módon nem akadályozhatják – többek között – a járművek nyilvántartásba vételét az ezen irányelv által szabályozott, különösen a szerkezeti jellemzőkkel kapcsolatos okokból, amennyiben azok megfelelnek az irányelv követelményeinek.
- 42 A kormányberendezés, és ezzel összefüggésben a kormánykerék – amely e berendezés részét alkotja – elhelyezkedése a gépjárművek szerkezeti felépítésének alapvető elemei közé tartozik.
- 43 Jóllehet a 2007/46 és a 70/311 irányelv nem határozza meg a járművek kormánykerékének elhelyezkedését, azt előírva például, hogy annak mindig a forgalom irányával ellentétes oldalon kell lennie, ebből mindazonáltal nem következik az, hogy ezek az elemek ne tartoznának ezen irányelv hatálya alá. Meg kell állapítani, hogy az uniós jogalkotó e tekintetben szabadságot biztosított a gépjárműgyártóknak, amelyet a nemzeti szabályozások nem vonhatnak meg és nem korlátozhatnak.
- 44 A járművek kormányberendezései különösen a 70/311 irányelv tárgyát alkotják, amelynek 2a. cikke arra kötelezi a tagállamokat, hogy ne zárják ki többek között a járművek nyilvántartásba vételét „a kormányberendezésre vonatkozó indokokkal”, ha a járművek megfelelnek ezen irányelv előírásainak.
- 45 A nyilvántartásba vétel megtagadásának az említett 2a. cikkben szereplő tilalma kategorikus és általános, „a kormányberendezésre vonatkozó indokokkal” megfogalmazás pedig tartalmát tekintve egyértelmű, mivel a „kormányberendezés” kifejezés a járművek vezetőülése, azaz a kormányberendezés elengedhetetlen tartozékát alkotó kormánykerék elhelyezkedésére is vonatkozik.
- 46 Márpedig a 2a. cikket a többek között Írország, valamint Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága Európai Közösségekhez történő csatlakozásának feltételeiről szóló okmány illesztette be a 70/311 irányelvbe – amely tagállamok azon időpontban az egyedüliek voltak, ahol a forgalom az út bal oldalán haladt –, anélkül hogy az előírásoknak az ezen irányelv I. mellékletében foglalt felsorolását kiegészítették volna.

- 47 Ilyen körülmények között ésszerűen nem állítható, hogy az uniós jogalkotó ne lett volna tudatában annak a ténynek, hogy az olyan tagállamok csatlakozása, amelyek területén a járműforgalom balra tart, és amelyek közül az egyik olyan gépjárműveket gyártott, amelyekben a vezető helye általában a jobb oldalon van, a belső piac rendszerében, amelyből a szabad mozgáshoz való jog következik, hatással lehet a vezetési szokásokra, azaz a közúti közlekedéshez kapcsolódó bizonyos kockázatot von maga után. Épp ellenkezőleg azt kell megállapítani, hogy a jogalkotó figyelembe vette ezt az esetleges kockázatot, és a 70/311 irányelv 2a. cikkének elfogadása mellett döntött.
- 48 E megfontolásokból az következik, hogy a 2007/46 és a 70/311 irányelv egyes rendelkezéseiben a „vezető helye: bal/jobbs” utalás, amelyet fel kell tüntetni a járművek típusjövahagyásához szükséges adatközlő lapon, valamint a megfelelőségi nyilatkozaton feltüntetendő azon megjegyzés, miszerint a jármű jobb vagy bal oldali közlekedésre „alkalmas”, nem irányulhatnak a jármű szerkezetének olyan alapvető elemeire, mint például a kormánykerék elhelyezése, hanem kizárólag más elemekre, mint például a járművek világító- és ablaktörő berendezései, vagy közvetett látást biztosító rendszerei.
- 49 Ugyanez a következtetés érvényes a 2007/46 irányelv IX. mellékletére vonatkozó magyarázó megjegyzések d) pontja tekintetében is, amelynek értelmében, amennyiben a vásárló ilyen járművet választ, a gyártónak a megfelelőségi nyilatkozatban tett nyilatkozata nem korlátozza a tagállamok azon jogát, hogy a jármű nyilvántartásba vételének céljából „műszaki kiigazításokat” követeljenek meg.
- 50 Amint ugyanis azt a főtanácsnok is megállapította indítványának 48. pontjában, a megkövetelhető kiigazítások nem vonatkozhatnak a kormánykerék áthelyezésére, ami a 70/311 irányelv szövegével és célkitűzésével ellentétes, a jármű szerkezeti felépítésébe történő lényegi beavatkozásnak minősül, hanem csak olyan kisebb mértékű beavatkozásokra, mint a jelen ítélet 48. pontjában említett beavatkozások.
- 51 Egyébiránt nem lehet helyt adni azon érveknek, miszerint kizárólag a műszaki jelleghez kapcsolódó, és nem a közúti közlekedés biztonságának biztosítására vonatkozó indokok tartoznak a nyilvántartásba vétel megtagadásának a 70/311 irányelv 2a. cikkében foglalt tilalma hatálya alá. Egyfelől, amint azt a Bizottság is joggal hangsúlyozza, az új járművek típusjövahagyása tekintetében a vonatkozó irányelvek által megállapított műszaki előírások a közúti közlekedés biztonsága magas szintjének garantálására irányulnak, ily módon nem korlátozható a 70/311 irányelv 2a. cikkében foglalt tilalom terjedelme a közúti közlekedés biztonságához kapcsolódóktól eltérő indokokkal. Másfelől a litván és a lengyel kormány által javasolt értelmezés megfosztaná a 2a. cikket hatékony érvényesülésétől, mivel ez az értelmezés lehetővé tenné a műszaki követelményeknek megfelelő új járművek nyilvántartásba vételének megakadályozását a közúti közlekedés biztonságához kapcsolódó indokok alapján, amely biztonságot éppen e műszaki követelmények garantálják.
- 52 Következésképpen meg kell állapítani, hogy a kormánykerék – a jármű kormányberendezésének elválaszthatatlan része – elhelyezkedése a 2007/46 és a 70/311 irányelv által létrehozott harmonizáció hatálya alá tartozik, ennek megfelelően a tagállamok új gépkocsi területükön történő nyilvántartásba vétele során biztonsági okokból nem követelhetik meg a kormánykeréknek a forgalom irányával ellentétes oldalra történő áthelyezését.

Az EUMSZ 34. cikknek a korábban valamely más tagállamban már nyilvántartásba vett személygépkocsikra történő alkalmazásáról

A felek érvei

- 53 A Bizottság azt állítja, hogy a más tagállamban korábban nyilvántartásba vett járművek nyilvántartásba vétele nem a másodlagos uniós jog, hanem az áruk szabad mozgására vonatkozó elsődleges jog szabályainak hatálya alá tartozik. A Bizottság úgy véli, hogy a vitatott nemzeti szabályozás, jóllehet

minden járműre megkülönböztetés nélkül alkalmazandó, a behozatalra vonatkozó mennyiségi korlátozásokkal azonos hatású intézkedésnek minősül, mivel tárgya, illetve hatása a más tagállamokból származó árukkal szembeni kedvezőtlenebb bánásmód.

- 54 A Bizottság azt állítja, hogy a vitatott szabályozás nem alkalmas a közúti közlekedésbiztonság elérni kívánt céljának megvalósítására, figyelemmel az e biztonságot befolyásoló egyéb releváns tényezőkre. A Bizottság szerint a közúti közlekedés biztonsága nem attól függ, hogy a jármű melyik oldalán helyezkedik el a kormánykereke, hanem az a vezetők magatartásával és tapasztalatával, valamint a közutak és a járművek állapotával áll összefüggésben. Mindenesetre a vitatott intézkedés aránytalan, mivel más, kevésbé korlátozó intézkedések – mint például kiegészítő külső visszapillantó tükrök, valamint a világítás és az ablaktörlők megfelelő kiigazítása – is alkalmasak lennének az elérni kívánt cél megvalósítására.
- 55 A litván kormány azt állítja, hogy a vitatott szabályozás igazolt a közúti közlekedés biztonsága szempontjából, amely a Bíróság ítélkezési gyakorlatának értelmében közérdeken alapuló nyomós követelménynek minősül a közút használói életének és egészségének védelme érdekében.
- 56 A litván kormány véleménye szerint a vitatott szabályozás e szemszögből nézve alkalmas az elérni kívánt cél megvalósítására, azon tényre figyelemmel, hogy amennyiben a forgalom a jobb oldalon halad, a jobbkormányos jármű vezetőjének látótere jóval szűkebb, mint egy balkormányos jármű vezetőjének, amit a Bizottság nem vitat. Ez veszélyt jelent a közúti közlekedés biztonságára, amelynek védelmi szintje a tagállamok mérlegelésébe alá tartozik. A vitatott intézkedés ráadásul arányos is. A Bizottság által javasolt alternatív intézkedések ugyanis vagy teljességgel aránytalanok, sőt egyenesen veszélyesek, vagy nem biztosítják a védelem ugyanazon szintjét.

A Bíróság álláspontja

- 57 A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlatának fényében a vitatott szabályozás az EUMSZ 34. cikk által tiltott, a behozatalra vonatkozó mennyiségi korlátozásokkal azonos hatású intézkedésnek minősül, mivel azzal a hatással jár, hogy akadályozza a Litván Köztársaságtól eltérő tagállamokban jogszerűen gyártott és nyilvántartásba vett jobbkormányos járműveknek a litván piacra jutását (ezen ítélkezési gyakorlat eredetét illetően lásd a 8/74. sz. Dassonville-ügyben 1974. július 11-én hozott ítélet [EBHT 1974., 837. o.] 5. pontját, a 120/78. sz. Rewe-Zentral ügyben [az ún. „Cassis de Dijon” ügy] 1979. február 20-án hozott ítélet [EBHT 1979., 649. o.] 14. pontját, valamint újabban a C-110/05. sz., Bizottság kontra Olaszország ügyben 2009. február 10-én hozott ítélet [EBHT 2009., I-519. o.] 58. pontját).
- 58 Ugyanezen ítélkezési gyakorlat értelmében az ilyen szabályozás feltétlenül érvényesítendő követelményekkel igazolható, feltéve hogy alkalmas az általa elérni kívánt cél megvalósítására, és nem haladja meg az e cél eléréséhez szükséges mértéket (a fent hivatkozott Bizottság kontra Olaszország ügyben hozott ítélet 59. pontja és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 59 A litván kormány a vitatott szabályozás igazolásaképpen a közúti közlekedés biztonsága garantálásának szükségességére hivatkozik, amely az ítélkezési gyakorlat szerint olyan közérdeken alapuló nyomós oknak minősül, amely igazolhatja az áruk szabad mozgásának a korlátozását (a fent hivatkozott Bizottság kontra Olaszország ügyben hozott ítélet 60. pontja és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 60 Emlékeztetni kell arra, hogy a szintén állandó ítélkezési gyakorlat értelmében európai uniós szintű teljes harmonizációt megvalósító rendelkezések hiányában – mint például a valamely tagállamban már nyilvántartásba vett járművek valamely más tagállamban történő nyilvántartásba vételének esetében – a tagállamoknak kell meghatározniuk, hogy mely szinten kívánják biztosítani a területükön a közúti közlekedés biztonságát, figyelembe véve ugyanakkor az áruk Unión belüli szabad mozgásának követelményeit. E tekintetben a hatáskörrel rendelkező nemzeti hatóságoknak kell bizonyítaniuk, hogy

az általuk bevezetett szabályozás alkalmas az általa elérni kívánt cél megvalósítására, és nem haladja meg az e cél eléréséhez szükséges mértéket (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Olaszország kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 61. és 62. pontját, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot).

- 61 Először is a vitatott szabályozás megfelelőségét illetően a litván kormány arra hivatkozik, hogy az, hogy a jármű kormánykereke a forgalom irányával megegyező oldalon van, korlátozza a vezető látási viszonyait, sokkal nehezebbé teszi az előzéseket és a manővereket, különösen az olyan, kétirányú forgalmú osztatlan utakon, mint amelyek a litván közúti hálózat nagyobb részét alkotják, és ily módon növekszik a balesetek kockázata.
- 62 E tekintetben meg kell állapítani, hogy az olyan nemzeti szabályozás, amely megtiltja az olyan gépjármű valamely tagállam területén történő nyilvántartásba vételét, amelynek kormánykereke a forgalom irányával megegyező oldalon található, alkalmas arra, hogy csökkentse az e tagállamban közlekedő ilyen gépkocsik számát, és következésképpen az ehhez kapcsolódó kockázatot. Ami e kockázatot illeti, ez megfelel a közös tapasztalatból levonható azon tanulságnak, miszerint a kormánykerék elhelyezkedése közvetlen kapcsolatban van a vezető látóterével, és ezt ráadásul azon gépjárműgyártók és -kereskedők állandó gyakorlata is megerősíti, amelyek főszabály szerint az egyes országokban olyan gépjárműveket kínálnak értékesítésre, amelyek kormánykereke a forgalom irányával ellentétes oldalon található.
- 63 Másodsorban azon kérdést illetően, hogy a vitatott szabályozás nem haladja-e meg az elérni kívánt cél megvalósításához szükséges mértéket, a litván kormány azt állítja, hogy azon közlekedési kockázat vonatkozásában, amelyet a kormánykerék jobb oldalon történő elhelyezése jelent, semmiféle más intézkedés és semmilyen más, ezt helyettesítő műszaki eszköz nem biztosítja ugyanazon védelmi szintet, mint a vitatott intézkedés.
- 64 E tekintetben először is meg kell állapítani, hogy az a kockázat, amelyet a jobbkormányos járművek Litvánia területén történő közlekedése jelent, azonos akkor is, ha e járművek újak, illetve ha korábban valamely más tagállamban már nyilvántartásba vették azokat. Márpedig, amint az a jelen ítélet 47. pontjában megállapításra került, a jogalkotó figyelembe vette ezt a potenciális kockázatot a 70/311 irányelv 2a. cikkének elfogadása során.
- 65 Ezt követően meg kell állapítani, hogy a vitatott szabályozás kivételeket ír elő az olyan személyek által használt jobbkormányos járművek használatát illetően, akik más tagállamokban rendelkeznek lakóhellyel, például a turisták, és akik Litvániában korlátozott ideig tartózkodnak, valamint az e tagállamban 1993-at megelőzően nyilvántartásba vett járműveket illetően, ami azt jelenti, hogy ez a szabályozás eltűri az ilyen közlekedésből eredő kockázatot. Márpedig a közúti közlekedés biztonságával kapcsolatban felmerülő kockázat annál is inkább azonos, mivel e turisták belépése Litvánia területére folyamatos, és e kockázat nem tekinthető kisebbnek azon okból, hogy a Litvániában korlátozott ideig ilyen járművel tartózkodó turisták óvatosabban vezetnek, mint azok a személyek, akiknek járművét e tagállamban vették nyilvántartásba. Hasonlóképpen az 1993 előtt nyilvántartásba vett járművek kora sem járul hozzá e kockázat csökkentéséhez.
- 66 Egyébiránt, a Bíróság rendelkezésére álló információk szerint 22 tagállam, vagyis a tagállamok nagy többségének szabályozása vagy kifejezetten megengedi azon járművek nyilvántartásba vételét, amelyek kormánykereke a forgalom irányával azonos oldalon van, vagy megtűri azt, még akkor is, ha e tagállamok közül egyesekben a közúthálózat állapota hasonló, mint a Litván Köztársaságban (lásd analógia útján a C-333/08. sz., Bizottság kontra Franciaország ügyben 2010. január 28-án hozott ítélet [EBHT 2010., I-757. o.] 105. pontját).
- 67 Ezenfelül meg kell állapítani, hogy a litván kormány által hivatkozott, a litván közúthálózaton történt halálos balesetekre vonatkozó statisztikai adatok nem támasztják alá kellőképpen a balesetek száma és a jobbkormányos gépkocsik e balesetekben való részvétele közötti összefüggést. Az a tény továbbá,

hogy a Litván Köztársaságnak az a sajátossága, hogy ezer lakosra számítva nagyon magas a nyilvántartásba vett járművek száma, valamint az a körülmény, hogy gépjárműparkja az egyik legöregebb az Unióban, nem minősülnek releváns tényezőknek.

- 68 Végül hangsúlyozni kell, hogy léteznek az áruk szabad mozgását a vitatott intézkedésnél kevésbé korlátozó eszközök és intézkedések, amelyek alkalmasak arra, hogy jelentősen csökkentsék az azon járművek közlekedéséből eredő kockázatot, amelyek kormánykereke a forgalom irányával azonos oldalon található. Különösen azt kell kiemelni, hogy a tagállamok e tekintetben mérlegelési mozgástérrel rendelkeznek olyan intézkedések elfogadása vonatkozásában, a Bizottság által javasoltakat is beleértve, amelyek a technika állásának megfelelően adekvát látási viszonyokat biztosítanak – mind előre, mind pedig hátra – az olyan jármű vezetője számára, amelynek kormánykereke a forgalom irányával azonos oldalon található.
- 69 Következésképpen a fent hivatkozott Bizottság kontra Olaszország ügyben hozott ítélet alapjául szolgáló helyzettel ellentétben, a fenti megfontolások fényében nem tűnik úgy, hogy a vitatott intézkedés szükségesnek minősíthető az elérni kívánt cél megvalósítása érdekében. E megfontolásokra figyelemmel a vitatott intézkedés nem egyeztethető össze az arányosság elvével.
- 70 Következésképpen a Bizottság keresetében foglaltaknak megfelelően meg kell állapítani a Litván Köztársaság kötelezettségességét.

A költségekről

- 71 A Bíróság eljárási szabályzata 138. cikkének (1) bekezdése alapján a Bíróság a peresztes felet kötelezi a költségek viselésére, ha a pernyertes fél ezt kérte. A Litván Köztársaságot, mivel peresztes lett, a Bizottság kérelmének megfelelően kötelezni kell a költségek viselésére. Ugyanezen eljárási szabályzat 140. cikke (1) bekezdésének megfelelően – miszerint az eljárásba beavatkozó tagállamok maguk viselik saját költségeiket – az Észt Köztársaságot, a Lett Köztársaságot és a Lengyel Köztársaságot kötelezni kell saját költségeik viselésére.

A fenti indokok alapján a Bíróság (ötödik tanács) a következőképpen határozott:

- 1) **A Litván Köztársaság – mivel megtiltotta a jobbkormányos személygépkocsik nyilvántartásba vételét, és/vagy azt követelte meg, hogy a nyilvántartásba vételt megelőzően az új vagy a más tagállamban korábban nyilvántartásba vett személygépkocsik jobb oldalra szerelt kormánykerekeit helyezték át a bal oldalra – nem teljesítette a gépjárművek és pótkocsijuk kormányberendezésére vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1970. június 8-i 70/311/EGK tanácsi irányelv 2a. cikkéből, a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (keretirányelv) 4. cikkének (3) bekezdéséből, valamint az EUMSZ 34. cikkből eredő kötelezettségeit.**
- 2) **A Bíróság a Litván Köztársaságot kötelezi a költségek viselésére.**
- 3) **Az Észt Köztársaság, a Lett Köztársaság és a Lengyel Köztársaság maguk viselik saját költségeiket.**

Aláírások