

VOIGT

TEISINGUMO TEISMO (šeštoji kolegija) SPRENDIMAS

2006 m. liepos 13 d. *

Byloje C-83/05

dėl *Amstgericht Freiburg* (Vokietija) 2005 m. sausio 14 d. Sprendimu, kurį Teisingumo Teismas gavo 2005 m. vasario 18 d., pagal EB 234 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

Bernd Voigt

TEISINGUMO TEISMAS (šeštoji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas J. Malenovský, teisėjai J.-P. Puissochet ir A. Borg Barthet (pranešėjas),

generalinis advokatas A. Tizzano,
kancleris R. Grass,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

* Proceso kalba: vokiečių.

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

- Vokietijos vyriausybės, atstovaujamos U. Forsthoff,

- Europos Bendrijų Komisijos, atstovaujamos X. Lewis ir M. Heller,

atsižvelgęs į sprendimą, priimtą susipažinus su generalinio advokato nuomone, nagrinėti bylą be išvados,

priima šį

Sprendimą

- 1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą susijęs su 1970 m. vasario 6 d. Tarybos direktyvos 70/156/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių ir jų priekabų tipo patvirtinimą, suderinimo (OL L 42, 1976, p. 1), su daliniais pakeitimais, padarytais 1992 m. birželio 18 d. Tarybos direktyva 92/53/EEB (OL L 225, 1992, p. 1, toliau – Direktyva 70/156), išaiškinimu.

- 2 Šis prašymas buvo pateiktas byloje tarp B. Voigt ir *Regierungspräsidium Karlsruhe-Bretten* (Karlsruhe-Bretten merija) dėl suinteresuotajam asmeniui pagal administracinio teisės pažeidimo procedūrą skirtos baudos.

Teisinis pagrindas

Bendrijos teisės aktai

- 3 Motyvai, kuriais remdamasis Bendrijos teisės aktų leidėjas priėmė Direktyvą 70/156, nurodomi šiose konstatuojamosiose dalyse:

„<...> kiekvienoje valstybėje narėje transporto priemonės, skirtos prekėms ar žmonėms vežti, turi atitikti tam tikrus privalomus techninius reikalavimus; <...> šie techniniai reikalavimai kiekvienoje valstybėje narėje skiriasi ir todėl trukdo prekybai Europos ekonominėje bendrijoje;

<...> šias kliūtis, trukdančias bendrajai rinkai deramai veikti, galima sumažinti ir netgi pašalinti, jeigu visos valstybės narės kartu su galiojančiais arba vietoje galiojančių įstatymų priimtų vienodus reikalavimus;

<...> valstybėse narėse yra nusistovėjusi tokia tvarka, kad transporto priemonės, prieš jas pateikiant rinkai, turi būti tikrinamos, ar jos atitinka tam tikrus techninius reikalavimus; <...> šis tikrinimas atliekamas pagal transporto priemonės tipą;

<...> Bendrijos lygiu reikia nustatyti kiekvieno Bendrijos tipo patvirtinimo procedūrą kiekvienam transporto priemonės tipui, kad būtų galima patikrinti, ar laikomasi pirmiau nurodytų reikalavimų, ir kad kiekviena valstybė narė galėtų pripažinti kitos valstybės narės atliktus patikrinimus;

<...> ši procedūra privalo kiekvienai valstybei narai sudaryti sąlygas nustatyti, ar buvo atlikti atskirojoje direktyvoje nustatyti ir tipo patvirtinimo liudijime išvardyti transporto priemonės patikrinimai; <...> ši procedūra privalo sudaryti sąlygas gamintojams užpildyti visų transporto priemonių, kurios atitinka patvirtintą tipą, tipo atitikties liudijimą; <...> transporto priemonę, kuriai išduotas toks liudijimas, visos valstybės narės privalo laikyti atitinkančia jų įstatymus; <...> kiekviena valstybė narė kitoms valstybėms narėms turėtų pranešti apie savo sukauptus duomenis, siųsdama užpildytą kiekvieno transporto priemonės tipo, kuris buvo patvirtintas, tipo patvirtinimo liudijimų nuorašus;

<...>“

4 Direktyvos 70/156 1 straipsnio pirmoje pastraipoje nustatyta:

„Taikymo sritis

Ši direktyva taikoma motorinių transporto priemonių ir jų priekabų, kurių gamyba turi vieną arba daugiau etapų, bei tokių transporto priemonių ir priekabų gamybai skirtų sistemų, komplektavimo detalių ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimui.

I - 6804

5 Pagal šios direktyvos 2 straipsnį:

- tipo patvirtinimas – tai tvarka, pagal kurią valstybė narė patvirtina, kad transporto priemonės, sistemos, sudėtinės dalies ar atskiro techninio mazgo tipas atitinka tam tikrus šios direktyvos ar atskiros direktyvos techninius reikalavimus, išsamiai pateiktus IV arba XI priedų sąrašuose“,

- transporto priemonė – tai bet kokia naudoti keliuose skirta baigta ar nebaigta motorinė transporto priemonė, turinti bent keturis ratus ir didesnę kaip 25 km/val. maksimalų konstrukcinį greitį, ir jos priekabos, išskyrus bėgiais važiuojančias transporto priemones bei žemės arba miškų ūkyje naudojamus traktorius ir visas savaeigės mašinas,

- transporto priemonės tipas – tai pačiai kategorijai priklausančios transporto priemonės, kurios yra panašios bent jau II priedo B dalyje pateiktais esminiais požymiais. Transporto priemonės tipas gali turėti variantų ir versijų (žr. II priedo B dalį).“ (Pataisytas vertimas)

6 Pagal II priedą „M 1“ kategorija apima transporto priemones, skirtas keleiviams vežti ir turinčias ne daugiau kaip aštuonias sėdimąsias vietas, neįskaitant vairuotojo vietas.

Vidaus teisės aktai

7 Vokietijos teisės aktų nuostatos, susijusios su kelių eismu, yra nustatytos skirtinguose įstatymuose ir teisės aktuose. Šiai pagrindinei bylai svarbūs šie aktai:

Kelių eismo įstatymas (Strassenverkehrsgesetz, toliau – StVG), Kelių eismo kodeksas (Strassenverkehrsordnung, toliau – StVO) ir Keleivių pervežimo įstatymas (Personenbeförderungsgesetz, toliau – PBefG). Direktyva 70/156 į Vokietijos teisės aktus buvo perkelta Taisyklėmis dėl transporto priemonių ir jų sudedamųjų dalių Bendrijos tipo patvirtinimo (Verordnung über die EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge und Fahrzeugteile). Kelių transporto priemonių registracijos taisyklės (Strassenverkehrszulassungsordnung, toliau – StVZO) nuo to laiko reglamentuoja tik registravimo tvarką ir privalomąjį draudimą bei nustato taisykles, susijusias su transporto priemonės gamyba ir naudojimu.

- 8 StVO apibrėžia reikalavimus, kurių turi būti laikomasi vairuojant motorines transporto priemones. Greičio srityje lengviesiems automobiliams jos nustato skirtingas taisykles nuo tų, kurios taikomos kitoms motorinėms transporto priemonėms. Šis skirtumas išplaukia iš StVO 18 straipsnio 5 dalies antro sakinio 1 punkto: ši nuostata, nustatanti transporto priemonėms, išskyrus lengvuosius automobilius, leistiną maksimalų 80 km/val. greitį greitkelyje, yra svarbi pagrindinėje byloje. Lengviesiems automobiliams netaikomas joks bendras greičio apribojimas.
- 9 StVO sąvoka „lengvasis automobilis“ neapibrėžiama. PBefG 4 straipsnio 4 dalyje lengvieji automobiliai apibrėžiami kaip motorinės transporto priemonės, kurios „atsižvelgiant į jų konstrukciją ir įrengimą, yra tinkami ir skirti pervežti ne daugiau kaip devynis žmones (įskaitant vairuotoją)“.

Pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai

- 10 2003 m. spalio 21 d. B. Voigt važiuojant federaliniu greitkelio ne gyvenvietėje bendrovėje *DaimlerChrysler AG* pagaminta „Sprinter“ tipo motorine transporto

priemone, kurios bendras leidžiamas svoris yra 4,6 tonų, buvo atliktas patikrinimas. Kadangi šios transporto priemonės greitis, sumažintas iki toleruojamos greičio viršijimo ribos, siekė 134 km/val., *Regierungspräsidium Karlsruhe-Bretten* 2003 m. lapkričio 18 d. Sprendimu paskyrė B. Voigt 275 EUR administracinę baudą dėl 80 km/val. leidžiamo maksimalaus greičio, taikomo būtent sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms, viršijimo 54 km/val. Be to suinteresuotajam asmeniui dviem mėnesiams buvo atimtas vairuotojo pažymėjimas ir į centrinį kelių eismo registrą įrašyti keturi baudos taškai. B. Voigt vairuojama transporto priemonė, kurios Bendrijos tipas buvo patvirtintas „M 1“ kategorijoje, atsižvelgiant į registracijos dokumentus, yra įregistruota kaip lengvasis automobilis.

- 11 2003 m. lapkričio 27 d. B. Voigt pateikė prieštaravimą dėl šių priemonių. Remdamasis aptariamą transporto priemonės registravimo dokumentu, pagal kurį ši priemonė buvo priskirta lengvųjų automobilių kategorijai, jis teigė, kad jo vairuojamai transporto priemonei greitkelyje ne gyvenvietėje būtent sunkiasvorėms transporto priemonėms iki 80 km/val. nustatytas greičio apribojimas netaikomas – jai turi būti taikomi lengviesiems automobiliams nustatyti apribojimai.

- 12 2004 m. kovo 10 d. Sprendimu Freiburgo prokuratūra perdavė B. Voigt bylą *Amstgericht Freiburg* išnagrinėti, ar buvo tinkamai paskirta bauda. 2004 m. balandžio 29 d. šis teismas priėmė sprendimą atleisti nuo baudos sumokėjimo. Freiburgo prokuratūra *Oberlandsgericht Karlsruhe* padavė ieškinį dėl šio sprendimo. 2004 m. rugpjūčio 26 d. *Oberlandsgericht Karlsruhe* panaikino sprendimą atleisti nuo baudos sumokėjimo. Šis teismas nutarė, kad pagrindinėje byloje reikėjo nustatyti papildomus faktus, susijusius su B. Voigt vairuojama specifine „Sprinter“ tipo transporto priemone, atskiriant įvairias šios transporto priemonės versijas: tokį skirtumą šis teismas padarė išvakarėse panašioje byloje priimtame sprendime, kuriame nusprendė, kad transporto priemonės registracijos dokumentuose padarytas įrašas „lengvasis automobilis“ nėra svarbus.

13 Šiomis aplinkybėmis *Amstgericht Freiburg* nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

- „1. Ar pagal Direktyvą 70/156 <...>, kuri į Vokietijos vidaus teisę buvo perkelta EG-TypV (1994 m. gruodžio 9 d. Nutarimu dėl transporto priemonių ir jų dalių EB tipo patvirtinimo (vok. k. Verordnung über die EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge und Fahrzeugteile), su daliniais pakeitimais, padarytais 2004 m. vasario 7 d.), motorinės transporto priemonės, įregistruotos kaip lengvasis automobilis po jos tipo patvirtinimo, atlikto atsižvelgiant į Bendrijos tipo patvirtinimą, vairuotojas taip pat turi teisę važiuoti šia transporto priemone keliuose kaip patvirtinto tipo transporto priemone, ir ar motorinės transporto priemonės vairuotojui taikomos tik tos taisyklės, susijusios su leistinu maksimaliu greičiu, kurios taikomos lengviesiems automobiliams?

2. Ar institucijos, kompetingos nagrinėti administracinius teisės pažeidimus eismo srityje, siekdamos kvalifikuoti transporto priemonės tipą, turi teisę pripažinti negaliojančiais Federalinės kelių eismo tarnybos pagal Bendrijos tipo patvirtinimą išduotus patvirtinimus bei Vokietijos registracijos tarnybos išduotus registracijos dokumentus, pagrįstus šiais Bendrijos tipo patvirtinimais, kai siekiama nustatyti taikytinas taisykles, susijusias su leistinu maksimaliu greičiu, kurio turi laikytis tokio tipo transporto priemonės vairuotojas?“

Dėl pirmojo klausimo

14 Pirmais dviem klausimais, kuriuos reikia nagrinėti bendrai, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės klausia, ar Direktyva 70/156

draudžia vidaus teisės aktus, pagal kuriuos transporto priemonei, kokia nagrinėjama šioje pagrindinėje byloje, taikomi ne nacionaliniai reikalavimai, susiję su leistinu maksimaliu lengvųjų automobilių greičiu, bet reikalavimai, susiję su leistinu maksimaliu sunkiasvorių transporto priemonių greičiu, net jei ši transporto priemonė buvo įregistruota kaip lengvasis automobilis, atsižvelgiant į pagal šią direktyvą atliktą Bendrijos tipo patvirtinimą.

- 15 Preliminariai pažymėtina, kad Direktyva 70/156, kuri tiesiogiai taikoma tik II priede apibrėžtų kategorijų M, N ar O motorinių transporto priemonių tarptautinei klasifikacijai, neapima jokios nuostatos, priskiriančios motorines transporto priemones „lengvųjų automobilių“ kategorijai. Be to, pagal prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikuso teismo išvadas, net jei aptariamoms transporto priemonės gamintojas pagrindinėje byloje turi šiai transporto priemonei Bendrijos tipo patvirtinimą „M 1“, tik po to, kai Vokietijos valdžios institucija įregistruoja šią transporto priemonę, jai suteikiama lengvojo automobilio kategorija.

- 16 Direktyvoje 70/156 nustatytos nuostatos, kuriomis, atsižvelgiant į jos konstatuojamąsias dalis, siekiama nustatyti ir įgyvendinti Bendrijos tipo patvirtinimo procedūrą kiekvienam transporto priemonės tipui, kuri pakeistų anksčiau valstybėse narėse galiojusias tipo patvirtinimo procedūras. Tokios Bendrijos tipo patvirtinimo procedūros reikšmė gali būti nustatyta tik atsižvelgiant į tikslią Direktyvos 70/156 taikymo sritį.

- 17 Šioje direktyvoje chronologiška tvarka nurodoma tipo patvirtinimo procedūra, tipo patvirtinimo liudijimo išdavimo procedūra, gamintojo atitikties liudijimo išdavimo tvarka bei valstybės narės pareiga, siekiant įregistruoti, patikrinti transporto priemonių gamybos atitiktį patvirtintam tipui. Šios direktyvos nuostatomis siekiama

panaikinti kliūtis laisvam prekių judėjimui. Techninių reikalavimų ir techninių savybių suderinimas sudaro priemonę, skirtą šiam tikslui pasiekti. Tačiau Direktyvoje 70/156 nėra nustatyta nieko, kas viršytų šio suderinimo tikslą. Konkrečiai kalbant, joje nėra nustatytas joks reikalavimas valstybei narei dėl taisyklių, susijusių su leistinu maksimaliu greičiu, taikomų skirtingoms motorinėms transporto priemonėms, kurioms atliktas Bendrijos tipo patvirtinimas.

- 18 Taigi reikia pažymėti, kad Direktyva 70/156 yra susijusi su transporto priemonės tipo techninėmis savybėmis ir neapima jokių kitų su kelių eismo taisyklėmis, kurių turi laikytis motorinių transporto priemonių vairuotojai, susijusių nuostatų.
- 19 Reikia dar pažymėti, kad Direktyva 70/156 yra pagrįsta EEB sutarties 100 straipsniu (vėliau tapusiu EB sutarties 100 straipsniu, dar vėliau – EB 94 straipsniu) arba EEB sutarties 100 A straipsniu (vėliau tapusiu EB 100 A straipsniu, dar vėliau, po pakeitimo, – EB 95 A straipsniu), kurie susiję su kompetencijomis derinimo srityje siekiant įgyvendinti bendrąją arba vidaus rinkas.
- 20 Šiomis aplinkybėmis nei iš Direktyvos 70/156 teksto, nei iš jos dalyko, nei iš tikslo neišplaukia, kad Bendrijos teisės aktų leidėjas, siekdamas panaikinti kliūtis įgyvendinti vidaus rinką, šioje direktyvoje nustatytą Bendrijos transporto priemonių tipo patvirtinimą norėjo susieti su pasekmėmis, susijusiomis su nacionalinėmis kelių eismo taisyklėmis, reglamentuojančiomis skirtingoms motorinių transporto priemonių kategorijoms nustatytą leistiną maksimalų greitį.
- 21 Atsižvelgiant į išdėstytus samprotavimus, į pirmą klausimą reikia atsakyti taip: Direktyva 70/156 nedraudžia vidaus teisės aktų, pagal kuriuos transporto priemonei,

kokia nagrinėjama šioje pagrindinėje byloje, taikomi ne reikalavimai, susiję su leistinu maksimaliu lengvųjų automobilių greičiu, bet reikalavimai, susiję su leistinu maksimaliu sunkiasvorių transporto priemonių greičiu, net jei ši transporto priemonė ir buvo įregistruota kaip lengvasis automobilis, atsižvelgiant į pagal šią direktyvą atliktą Bendrijos tipo patvirtinimą.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

- 22 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą dėl prejudicinio sprendimo pateikusiai teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (šeštoji kolegija) nusprendžia:

1970 m. vasario 6 d. Tarybos direktyva dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių ir jų priekabų tipo patvirtinimą, suderinimo, su daliniais pakeitimais, padarytais 1992 m. birželio 18 d. Tarybos direktyva 92/53/EEB, turi būti aiškinama taip, kad ji nedraudžia vidaus teisės aktų, pagal kuriuos transporto priemonei, kokia nagrinėjama šioje pagrindinėje byloje, taikomi ne reikalavimai, susiję su leistinu maksimaliu lengvųjų automobilių greičiu, bet reikalavimai, susiję su leistinu maksimaliu sunkiasvorių transporto priemonių greičiu, net jei ši transporto priemonė ir buvo įregistruota kaip lengvasis automobilis, atsižvelgiant į pagal šią direktyvą atliktą Bendrijos tipo patvirtinimą.

Parašai.