



Teismo praktikos rinkinys

TEISINGUMO TEISMO (penktoji kolegija) SPRENDIMAS

2014 m. kovo 20 d.*

„Valstybės įsipareigojimų neįvykdymas — Motorinių transporto priemonių registravimas — SESV 34 ir 36 straipsniai — Direktyva 70/311/EEB — Direktyva 2007/46/EB — Eismas dešiniąja kelio puse valstybėje narėje — Pareiga perkelti vairavimo mechanizmą iš dešinės pusės į kairę registruojant lengvuosius automobilius“

Byloje C-61/12

dėl 2012 m. vasario 6 d. pagal SESV 258 straipsnį pareikšto ieškinio dėl įsipareigojimų neįvykdymo

Europos Komisija, atstovaujama A. Steiblytės, G. Wilms ir G. Zavvos, nurodžiusi adresą dokumentams įteikti Liuksemburge,

ieškovė,

prieš

Lietuvos Respubliką, atstovaujamą D. Kriaučiūno ir R. Krasuckaitės,

atsakovę,

palaikomą

Estijos Respublikos, atstovaujamos M. Linntam,

Latvijos Respublikos, atstovaujamos I. Kalniņš ir A. Nikolajeva,

Lenkijos Respublikos, atstovaujamos B. Majczyna ir M. Szpunar,

įstojusių į bylą šalių,

TEISINGUMO TEISMAS (penktoji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas T. von Danwitz, teisėjai E. Juhász (pranešėjas), A. Rosas, D. Šváby ir C. Vajda,

generalinis advokatas N. Jääskinen,

kancleris A. Calot Escobar,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

* Proceso kalba: lietuvių.

susipažinęs su 2013 m. lapkričio 7 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,

priima šį

Sprendimą

1. Ieškiniu Europos Komisija Teisingumo Teismo prašo pripažinti, kad drausdama registruoti lengvuosius automobilius, kurių vairas įrengtas dešinėje pusėje, ir (arba) reikalaudama prieš registruojant perkelti naujų ar anksčiau kitoje valstybėje narėje registruotų lengvųjų automobilių vairavimo mechanizmą iš dešinės pusės į kairę Lietuvos Respublika neįvykdė išpareigojimų pagal 1970 m. birželio 8 d. Tarybos direktyvos 70/311/EEB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių ir jų priekabų vairavimo mechanizmu, suderinimo (OL L 133, p. 10; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 13 sk., 1 t., p. 90) 2a straipsnį, 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2007/46/EB, nustatančios motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinųjų dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus (Pagrindų direktyva) (OL L 263, p. 1), 4 straipsnio 3 dalį bei SESV 34 straipsnį.

Teisinis pagrindas

Sąjungos teisė

2. Direktyvos 2007/46 2, 3 ir 14 konstatuojamosiose dalyse nustatyta:

- „(2) Siekiant, kad būtų sukurta ir veiktų Bendrijos vidaus rinka, valstybių narių patvirtinimo sistemas tikslinga pakeisti visiško suderinimo principu grindžiama Bendrijos patvirtinimo procedūra.
- (3) Sistemoms, sudėtinėms dalims, atskiriems techniniams mazgams ir transporto priemonėms taikomi techniniai reikalavimai turėtų būti suderinti bei nurodyti norminiuose aktuose. Šiais norminiais aktais pirmiausia turėtų būti siekiama užtikrinti [aukšto lygio] kelių eismo saugumą, sveikatos apsaugą, aplinkos apsaugą, energijos vartojimo efektyvumą ir užkirsti kelią neteisėtam naudojimui.

<...>

- (14) Teisės aktų dėl transporto priemonių patvirtinimo pagrindinis tikslas yra užtikrinti, kad į rinką pateiktos naujos transporto priemonės, sudėtinės dalys ir atskiri techniniai mazgai būtų saugūs ir tausotų aplinką. Pasiiekti šį tikslą neturėtų būti trukdoma montuojant tam tikras dalis ar įrangą po to, kai transporto priemonė jau pateikta į rinką ar pradėta eksploatuoti. Todėl turėtų būti imtasi tinkamų priemonių, skirtų užtikrinti, kad dalims ar įrangai, kurios gali būti montuojamos transporto priemonėse ir kurios gali žymiai sutrikdyti sistemų, kurios ypač svarbios užtikrinant saugumą ir tausojant aplinką, veiklą, būtų iš anksto taikoma įgaliotosios institucijos kontrolė prieš pateikiant transporto priemones parduoti. Šias priemones turėtų sudaryti techninės nuostatos dėl reikalavimų, kuriuos tos dalys ar įranga turi atitikti.“
3. Direktyvos 2007/46 1 straipsnyje „Dalykas“ nustatyta:

„Šia direktyva nustatoma suderinta sistema, kurią sudaro į jos taikymo sritį patenkančių visų naujų transporto priemonių ir tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinųjų dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimui taikomos administracinės nuostatos ir bendri techniniai reikalavimai, siekiant palengvinti transporto priemonių registravimą, pardavimą bei eksploatavimo pradžią Bendrijoje.

Šioje direktyvoje taip pat nustatomos nuostatos dėl dalių ir įrangos, skirtų naudoti pagal šią direktyvą patvirtintose transporto priemonėse, pardavimo ir eksploatavimo pradžios.

Konkretūs techniniai reikalavimai dėl transporto priemonių konstrukcijos ir veikimo nustatyti šios direktyvos taikymui skirtuose norminiuose aktuose, kurių išsamus sąrašas pateiktas IV priede.“

- 4 Šios direktyvos 4 straipsnio „Valstybių narių įsipareigojimai“ 3 dalyje numatyta:

„Valstybės narės registruoja arba leidžia parduoti ar pradėti eksploatuoti tik šios direktyvos reikalavimus atitinkančias transporto priemones, sudėtines dalis ir atskirus techninius mazgus.

Dėl priežasčių, susijusių su jų gamybos ir veikimo aspektais, kuriems taikoma ši direktyva, jos nedraudžia, neriboja ar nesudaro kliūčių registruoti, parduoti, pradėti eksploatuoti transporto priemones, sudėtines dalis ar atskirus techninius mazgus, jei jie atitinka šios direktyvos reikalavimus.“

- 5 Tos pačios direktyvos 9 straipsnio „Konkrečios nuostatos dėl transporto priemonių“ 1 dalies a punkte nustatyta:

„Valstybės narės išduoda EB tipo patvirtinimą:

- a) transporto priemonės tipo, kuris atitinka informaciniame aplanke pateiktą informaciją ir IV priede išvardytus atitinkamuose norminiuose aktuose apibrėžtus techninius reikalavimus“.

- 6 Nurodytos direktyvos IV priedo I dalyje pateiktas vadinamųjų „specialiųjų direktyvų“, kuriose įtvirtinti EB tipo patvirtinimui konkrečiai taikomi reikalavimai, sąrašas.

- 7 Direktyvos 2007/46 18 straipsnio „Atitikties liudijimas“ 1 dalies pirmoje pastraipoje nustatyta:

„Gamintojas, kuris yra transporto priemonės EB tipo patvirtinimo turėtojas, pateikia atitikties liudijimą kartu su kiekviena pagal patvirtintą transporto priemonės tipą pagaminta komplektine, nekomplektine ar sukomplektuota transporto priemone.“

- 8 Šios direktyvos 26 straipsnio „Transporto priemonių registravimas, pardavimas ir eksploatavimo pradžia“ 1 dalies pirmoje pastraipoje numatyta:

„Nepažeisdamos 29 ir 30 straipsnių nuostatų, valstybės narės užregistruoja, leidžia parduoti ar pradėti eksploatuoti transporto priemones tik tada, kai jos turi galiojantį atitikties liudijimą, išduotą pagal 18 straipsnį.“

- 9 Tos pačios direktyvos I priedas pavadintas „Išsamus duomenų sąrašas transporto priemonės EB tipui patvirtinti“. Šio priedo 1 punkte „Bendrosios transporto priemonės konstrukcijos charakteristikos“ numatyta:

„<...>

1.8. Pavaros padėtis: kairė ir (arba) dešinė⁽¹⁾

1.8.1.

Transporto priemonė, pritaikyta dešiniąja / kairiąja važiuojamosios dalies juosta vykstančiam transporto priemonių eismui⁽¹⁾

<...>“

Šio I priedo aiškinamosiose pastabose nurodyta:

„⁽¹⁾ Išbraukti, jeigu netaikoma (tam tikrais atvejais nieko nereikia išbraukti, jeigu taikomas daugiau nei vienas įrašas).“

- 10 Minėtos direktyvos III priedas pavadintas „Informacinis dokumentas transporto priemonės EB tipui patvirtinti“. Šio priedo 1 punkte „Transporto priemonės konstrukcijos bendros charakteristikos“ nustatyta:

„<...>

1.8. Pavaros padėtis: kairė ir (arba) dešinė⁽¹⁾

1.8.1.

Transporto priemonė pritaikyta eismui dešiniąja ir (arba) kairiąja kelio juosta⁽¹⁾

<...>“

Su šio III priedo 1 punkto 1 išnaša susijusių aiškinamųjų pastabų tekstas yra toks pat kaip ir šio sprendimo 9 punkte pateikto I priedo 1 punkto aiškinamųjų pastabų tekstas.

- 11 Direktyvos 2007/46 IX priedas, pakeistas 2009 m. gegužės 7 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 385/2009 (OL L 118, p. 13), siekiant suderinti jį su moksline ir technine pažanga, pavadintas „EB atitikties liudijimas“. Šio priedo 0 punktas „Tikslai“ suformuluotas taip:

„Atitikties liudijimas – transporto priemonės gamintojo pareiškimas pirkėjui, siekiant jį patikinti, kad įsigyta transporto priemonė atitinka teisės aktus, galiojusius Europos Sąjungoje tuo metu, kai ji buvo pagaminta.

Atitikties liudijimu taip pat siekiama sudaryti sąlygas valstybių narių kompetentingoms institucijoms atlikti transporto priemonių registraciją nereikalaujant iš pareiškėjo papildomų techninių dokumentų.

<...>“

- 12 Šio liudijimo 1 puslapyje yra ši frazė:

„Toliau pasirašiusysis <...> patvirtina, kad transporto priemonė:

<...>

visais požiūriais atitinka tipą, aprašytą patvirtinimo liudijime <...> ir

galima atlikti jos nuolatinę registraciją valstybėse narėse, kuriose eismas vyksta dešiniąja arba kairiąja puse <...>“

- 13 Direktyvos 2007/46 IX priedo aiškinamųjų pastabų b ir d punktuose numatyta:

„(b) Nurodyti, ar transporto priemonė tinkama važiuoti dešiniąja kelio puse ar kairiąja, ar abiem kelio pusėmis.

<...>

(d) Šiuo pareiškimu neribojama valstybių narių teisė reikalauti atlikti techninius pakeitimus tais atvejais, kai eismas vyksta priešinga kelio puse, kad transporto priemonės būtų galima įregistruoti kitoje valstybėje narėje, nei toji, kuriai jos buvo skirtos.“

14 Direktyva 70/311 yra viena iš Direktyvos 2007/46 IV priede nurodytų specialiųjų direktyvų. Direktyvos 70/311 2a straipsnyje, įterptame Aktu dėl Danijos Karalystės, Airijos ir Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės stojimo į Europos Bendrijas sąlygų ir sutarčių pritaikomųjų pataisų (OL L 73, 1972, p. 14), nustatyta:

„Jokia valstybė narė negali atsisakyti vykdyti arba uždrausti transporto priemonės pardavimą, registraciją, eksploataciją arba naudojimą dėl priežasčių, susijusių su jos vairavimo mechanizmu, jei šis mechanizmas atitinka priedo reikalavimus.“

15 Šios direktyvos I priedas pavadintas „Taikymo sritis, apibrėžimai, paraiška EB tipo patvirtinimui gauti, EB tipo patvirtinimo suteikimas, nuostatos dėl konstrukcijos, nuostatos dėl bandymų, tipo modifikacijos ir patvirtinimų pakeitimai, gamybos atitiktis“.

16 Šio priedo 1.3 punktą suformuluotas taip:

„Šioje direktyvoje:

<...>

vairavimo mechanizmas – tai visa įranga, kuria yra nustatoma transporto priemonės važiavimo kryptis.

Vairavimo mechanizmą sudaro:

- vairuotojo tiesiogiai valdoma vairavimo mechanizmo dalis,
- vairo pavaros,
- vairuojamieji ratai,
- energijos šaltinis, jeigu toks yra.“

17 Minėto priedo 4.1.1 punkte numatyta:

„Vairavimo mechanizmas užtikrina lengvą ir saugų transporto priemonės valdymą jai važiuojant maksimaliu konstrukciniu greičiu <...>“

18 Direktyvos 70/311 I priedo 1 priedėlis pavadintas „Informacinis dokumentas pagal Tarybos direktyvos 70/156/EEB I priedą dėl transporto priemonės EB tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į vairavimo mechanizmą <...>“. Šio priedėlio 1 punktą „Transporto priemonės konstrukcijos bendrosios charakteristikos“ suformuluotas taip:

„<...>

1.8. Vairaračio padėtis: kairėje / dešinėje <...>

<...>“

Lietuvos teisė

19 Saugaus eismo automobilių keliais įstatymu (*Žin.*, 2000 m., Nr. 92-2883), kurio nauja redakcija įsigaliojo 2008 m. liepos 1 d., įtvirtintas saugaus kelių eismo Lietuvoje teisinis pagrindas.

20 Šio įstatymo 25 straipsnio 4 dalyje nustatyta:

„Draudžiama dalyvauti viešajame eisme motorinėms transporto priemonėms, kurios pritaikytos eismui kairiąja kelio puse ir (ar) turi vairą dešinėje pusėje, išskyrus tas, kurios buvo įregistruotos Lietuvos Respublikoje iki 1993 m. gegužės 1 d. arba kurios pagal konstrukciją ir įrangą yra skirtos specialioms darbo funkcijoms atlikti. Šis draudimas netaikomas laikinai (iki 90 dienų per metus) į Lietuvos Respubliką su užsienio valstybėje įregistruotomis transporto priemonėmis atvykusiems užsieniečiams, kurie neturi leidimo laikinai apsigyventi arba leidimo nuolat gyventi Lietuvos Respublikoje, taip pat Lietuvos Respublikos piliečiams, kurių nuolatinė gyvenamoji vieta yra užsienio valstybėje, taip pat transporto priemonėms, kurios teisės aktų nustatyta tvarka priskirtos istorinių motorinių transporto priemonių kategorijai.“

21 Pagal to paties įstatymo 27 straipsnio 1 ir 2 dalis:

„1. Lietuvos Respublikoje viešajame eisme dalyvauti leidžiama nustatyta tvarka įregistruotoms motorinėms transporto priemonėms, priekaboms. Reikalavimas įregistruoti motorinę transporto priemonę Lietuvos Respublikoje netaikomas laikinai (iki 90 dienų per metus) su užsienio valstybėje įregistruota motorine transporto priemone į Lietuvos Respubliką atvykusiems užsieniečiams, kurie neturi leidimo laikinai gyventi ar leidimo nuolat gyventi Lietuvos Respublikoje arba kurie turi Europos Sąjungos valstybės narės piliečio leidimą gyventi, taip pat Lietuvos Respublikos piliečiams, kurių nuolatinė gyvenamoji vieta yra užsienio valstybėje.

2. <...> motorinės transporto priemonės, pritaikytos eismui kairiąja kelio puse ir (ar) turinčios vairą dešinėje pusėje, išskyrus istorines motorines transporto priemones ir skirtas specialioms darbo funkcijoms atlikti motorines transporto priemones, Lietuvos Respublikoje neregistruojamos.“

22 2008 m. liepos 29 d. Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos viršininko įsakymo Nr. 2B-290 IV skyriuje dėl vairavimo sistemos bendro įrengimo sąlygų numatyta:

„Automobilio valdymo sistema negali būti įrengta dešinėje kėbulo / kabinos pusėje, išskyrus automobilius, kurie buvo įregistruoti Lietuvoje iki 1993 m. gegužės 1 d., arba specialius automobilius, įregistruotus nustatyta tvarka.“

23 2008 m. gruodžio 23 d. Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos viršininko įsakymo Nr. 2B-515 „Dėl Motorinių transporto priemonių ir jų priekabų gamybos ir perdirbimo bei motorinių transporto priemonių, priekabų, kurioms uždrausta dalyvauti viešajame eisme, remonto ir techninės ekspertizės reikalavimų ir atlikimo tvarkos patvirtinimo“ 28 punkte nustatyti šie reikalavimai, kurių laikantis galima transporto priemonės vairą perkelti iš dešinės į kairę:

„Transporto priemonės valdymo įtaisus perstatyti iš dešinės pusės į kairę galima įvykdžius vieną iš šių sąlygų:

transporto priemonė perdirbama transporto priemonės gamintojo įgaliotame servise;

<...>“

24 Iš šių teisės aktų matyti, kad, norint įregistruoti transporto priemonę Lietuvoje, vairavimo sistema turi būti įrengta kairėje transporto priemonės pusėje arba perkelta į tą pusę, jeigu prieš tai ji buvo įrengta dešinėje.

Ikiteisminė procedūra

- 25 Pastaraisiais metais Komisija gavo daug skundų iš asmenų, Jungtinėje Karalystėje arba Airijoje įsigijusių lengvuosius automobilius, skirtus eismui kairiąja kelio puse, todėl negalinčių jų įregistruoti Lietuvoje, jei vairas neperkeltas į kairę pusę. Nusprendusi, kad šis reikalavimas prieštarauja Direktyvos 2007/46 4 straipsnio 3 daliai ir Direktyvos 70/311 2a straipsniui, 2009 m. lapkričio 3 d. Komisija nusiuntė Lietuvos Respublikai oficialų pranešimą. Anot Komisijos, iš šių nuostatų matyti, kad valstybės narės privalo įregistruoti naują transporto priemonę, atitinkančią šiose direktyvose numatytus techninius reikalavimus, susijusius, be kita ko, ir su jos vairavimo mechanizmu.
- 26 2010 m. sausio 5 d. raštu Lietuvos valdžios institucijos atsakė į šį oficialų pranešimą ir nurodė, kad Lietuvos teisės aktuose įtvirtintas reikalavimas yra vienintelė tinkama ir proporcinga priemonė užtikrinti kelių eismo saugumą ir apsaugoti eismo dalyvių gyvybę ir sveikatą. Taigi tai neva yra privalomi viešojo intereso pagrindai, kuriais pateisinamas galimas laisvo prekių judėjimo apribojimas. Be to, minėtų institucijų teigimu, direktyvomis 2007/46 ir 70/311 valstybės narės neįpareigtos registruoti naujų lengvųjų automobilių, kurių vairavimo mechanizmas atitinka šių direktyvų reikalavimus, neatsižvelgiant į tai, kurioje transporto priemonės pusėje šis mechanizmas įrengtas.
- 27 2010 m. lapkričio 25 d. Komisija nusiuntė Lietuvos valdžios institucijoms pagrįstą nuomonę, kurioje nurodė, kad jos pakankamai nepagrindė nustatytų apribojimų įregistruoti lengvuosius automobilius su dešinėje pusėje esančia vairavimo sistema. Komisija pakartojo savo argumentus, kad jei lengvasis automobilis atitinka minėtose direktyvose įtvirtintus techninius reikalavimus, kurie taikomi neatsižvelgiant į tai, kuria kelio puse vyksta eismas, vairavimo mechanizmo įrengimo transporto priemonėje vieta negalima pateisinti atsisakymo registruoti šią transporto priemonę.
- 28 2011 m. sausio 19 d. Lietuvos valdžios institucijos atsakė į pagrįstą nuomonę ir nurodė, kad nagrinėjami nacionalinės teisės aktai pagrįsti kelių eismo saugumo sumetimais ir nesusiję su direktyvose 2007/46 ir 70/311 įtvirtintais techniniais reikalavimais. Taigi šie teisės aktai nepatenka į šių direktyvų taikymo sritį ir turi būti vertinami tik pagal SESV 34 ir 36 straipsnius. Be to, Lietuvos valdžios institucijų teigimu, šiais teisės aktais nepažeidžiamos laisvo prekių judėjimo taisyklės, nes Lietuvos teritorijoje leidžiamas lengvųjų automobilių su dešinėje pusėje esančia vairavimo sistema importas, eksportas, pardavimas ir tranzitas.
- 29 Minėtų institucijų nuomone, ginčijama priemonė bet kuriuo atveju yra tinkama siekiant pagerinti kelių eismo saugumą, atsižvelgiant į Lietuvos kelių tinklo būklę, įvykusių mirtinų nelaimingų atsitikimų skaičių ir į keliais važiuojančių transporto priemonių skaičių bei amžių. Jų teigimu, ši priemonė taip pat yra proporcinga, nes leidžiama naudotis transporto priemonėmis su dešinėje pusėje įrengta vairavimo sistema, kurios įregistruotos iki 1993 m., Lietuvos teritorijoje yra laikinai, kurios pripažintos istorinėmis arba skirtos specialioms darbo funkcijoms atlikti.
- 30 Išnagrinėjusi šiuos argumentus, Komisija nusprendė pareikšti šį ieškinį.
- 31 2012 m. birželio 20 d. Teisingumo Teismo pirmininko nutartimi Estijos Respublikai, Latvijos Respublikai ir Lenkijos Respublikai buvo leista įstoti į bylą palaikyti Lietuvos Respublikos reikalavimų.

Dėl ieškinio

- 32 Pirmiausia pažymėtina, kad savo ieškinyje Komisija skiria naujus lengvuosius automobilius, kurių atveju ginčijamą nacionalinę priemonę reikia vertinti atsižvelgiant į direktyvas 2007/46 ir 70/311, ir kitoje valstybėje narėje anksčiau įregistruotus automobilius, sprendžiant dėl kurių vertinimas atliktinas remiantis SESV 34 straipsniu. Savo vertinime Teisingumo Teismas laikysis šio atskyrimo.

Dėl direktyvų 2007/46 ir 70/311 taikymo naujiems lengviesiems automobiliams

Šalių argumentai

- 33 Komisija iš esmės teigia, kad direktyvomis 70/311 ir 2007/46 bei pastarosios direktyvos IV priede numatytais specialiosiomis direktyvomis išsamiai reglamentuoti techniniai reikalavimai, kuriuos turi atitikti nauji lengvieji automobiliai, ir valstybėms narėms nepalikta jokios diskrecijos šioje srityje. Jos teigimu, šie techniniai reikalavimai taikomi ir transporto priemonės vairavimo mechanizmui, todėl nacionalinės teisės aktuose numatyta pareiga pakeisti šio mechanizmo vietą yra techninio pobūdžio reikalavimas, kurio nustatyti valstybės narės neturi teisės. Komisija priduria, kad šiose direktyvose įtvirtintais techniniais reikalavimais siekiama užtikrinti aukštą kelių eismo saugumo lygį.
- 34 Anot Komisijos, iš Direktyvos 70/311 2a straipsnio ir Direktyvos 2007/46 4 straipsnio 3 dalies teksto matyti, kad tai, kurioje pusėje yra transporto priemonės vairuotojo vieta, nėra techninis reikalavimas pagal direktyvas dėl naujų transporto priemonių patvirtinimo, susijęs su transporto priemonės pritaikymu eismui dešiniąja ar kairiąja kelio puse. Keliose direktyvų 2007/46 ir 70/311 nuostatose esanti nuoroda, atitinkamai „pavaros padėtis <...> dešinėje / kairėje“ ir „vairaračio padėtis <...> dešinėje / kairėje“ reiškia tik tai, kad transporto priemonės konstrukcija, kiek tai susiję su jos vairavimo mechanizmu, atitinka šiose direktyvose numatytus techninius reikalavimus dėl pavaros / vairaračio padėties, ir nereiškia, kad eismui vykstant dešiniąja kelio puse vairavimo mechanizmas turi būti kairėje.
- 35 Lietuvos vyriausybė, palaikoma Estijos, Latvijos ir Lenkijos vyriausybių, teigia, kad draudimas registruoti transporto priemones su dešinėje įrengtu vairavimo mechanizmu susijęs ne su argumentais dėl šių transporto priemonių vairavimo mechanizmo veikimo ar jo atitikties direktyvų 2007/46 ir 70/311 techniniams reikalavimams, bet su vairuotojo galėjimu saugiai vairuoti šias transporto priemones keliuose, kur eismas vyksta dešiniąja puse. Nurodytose direktyvose numatyti tik transporto priemonių gamybos, montavimo ir patvirtinimo reikalavimai, tačiau nekalbama apie vairo padėtį, nes tai susiję ne su techniniu transporto priemonės reikalavimu, bet su kelių eismo saugumu, kuris didžiąja dalimi priklauso valstybių narių kompetencijai.
- 36 Techniniais reikalavimais neva taip pat siekiama užtikrinti kelių eismo saugumą, tačiau tai nėra vienintelės priemonės, leidžiančios užtikrinti šį saugumą. Todėl nagrinėjama nacionalinė priemonė, Lietuvos vyriausybės teigimu, nepatenka į šių direktyvų taikymo sritį ir turi būti vertinama atsižvelgiant į SESV 34 ir 36 straipsnius, nesvarbu, ar kalbama apie naujas, ar apie naudotas transporto priemones. Net jei ši priemonė yra laisvo prekių judėjimo principo ribojimas, ji vis dėlto pateisinama su kelių eismo saugumu susijusiais privalomaisiais viešojo intereso pagrindais.
- 37 Anot Lietuvos vyriausybės, Direktyvos 2007/46 I ir III priedų 1.8 ir 1.8.1 punktuose bei Direktyvos 70/311 I priedo 1 priedėlio 1.8 punkte įtvirtintas transporto priemonių skirstymas pagal tai, ar jos skirtos eismui dešiniąja, ar kairiąja kelio puse. Jokia šių direktyvų nuostata neleidžia teigti, kad valstybė narė privalo registruoti transporto priemonę negalėdama atsižvelgti į tai, kuria kelio puse toje valstybėje vyksta eismas. Be to, Direktyvos 2007/46 IX priedo d punkto aiškinamosiose pastabose valstybei narei, kurioje privalomas eismas dešiniąja kelio puse, leidžiama reikalauti perkelti vairą į kairę pusę prieš registruojant transporto priemonę.

Teisingumo Teismo vertinimas

- 38 Sugretinus šiuos argumentus matyti, kad pagrindinis šalių nesutarimas kilo dėl to, ar transporto priemonės vairuotojo vietos padėtis patenka į direktyvomis 2007/46 ir 70/311 įtvirtintą suderintą sistemą, ar jai šis suderinimas netaikomas, todėl saugos sumetimais valstybės narės turi teisę reikalauti registruojant jų teritorijoje naują transporto priemonę perkelti jos vairuotojo vietą į priešingą pusę nei ta, kuria vyksta eismas.

- 39 Šiuo klausimu pažymėtina, kad Direktyva 2007/46, vadinamąja „pagrindų direktyva“, įtvirtinta, kaip matyti iš jos 1 straipsnio, analizuojamo kartu su jos 2, 3 ir 14 konstatuojamosiomis dalimis, vienoda naujų transporto priemonių patvirtinimo procedūra, pagrįsta visiško jų techninių charakteristikų suderinimo principu, o specialieji techniniai transporto priemonių konstrukcijos ir veikimo reikalavimai įtvirtinti šios direktyvos IV priede nurodytose specialiosiose direktyvose.
- 40 Iš minėtų nuostatų matyti, kad suderintos sistemos tikslas yra vidaus rinkos sukūrimas ir veikimas, kartu siekiant užtikrinti aukštą kelių eismo saugumo lygį visiškai suderinant techninius reikalavimus, susijusius, be kita ko, su transporto priemonių konstrukcija.
- 41 Direktyvos 2007/46 4 straipsnio 3 dalyje nustatyta, kad jei transporto priemonės atitinka šios direktyvos reikalavimus, valstybės narės neturi teisės kaip nors riboti transporto priemonių registravimo dėl priežasčių, susijusių, be kita ko, su jų gamybos aspektais, kuriems taikoma ši direktyva.
- 42 Vairavimo mechanizmas, todėl ir vairuotojo vietos, kuri yra šio mechanizmo dalis, padėtis, yra esminiai transporto priemonės konstrukcijos elementai.
- 43 Nors direktyvose 2007/46 ir 70/311 neregamentuota transporto priemonės vairuotojo vietos padėtis, nurodant, pavyzdžiui, kad ji visuomet turi būti pusėje, priešingoje tai, kuria vyksta kelių eismas, tai vis dėlto nereiškia, kad šis elementas nepatenka į šių direktyvų taikymo sritį. Manytina, kad šiuo klausimu Sąjungos teisės aktų leidėjas suteikė automobilių gamintojams laisvę, kurios negalima atimti ar apriboti nacionalinės teisės aktais.
- 44 Apie transporto priemonių vairavimo mechanizmus konkrečiai kalbama Direktyvoje 70/311, kurios 2a straipsnyje valstybės narės įpareigos nedrausti, be kita ko, transporto priemonės registracijos „dėl priežasčių, susijusių su jos vairavimo mechanizmu“, jei šis mechanizmas atitinka šios direktyvos reikalavimus.
- 45 Minėtame 2a straipsnyje įtvirtintas draudimas atsakyti registruoti yra kategoriškas ir bendras, o žodžių „dėl priežasčių, susijusių su jos vairavimo mechanizmu“, turinys yra aiškus; sąvoka „vairavimo mechanizmas“ taip pat apima vairuotojo vietą, t. y. transporto priemonių vairo, kuris yra sudedamoji vairavimo mechanizmo dalis, padėtį.
- 46 Direktyvos 70/311 2a straipsnis įterptas Aktu dėl, be kita ko, Airijos ir Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės stojimo į Europos Bendrijas, o tuo metu tai buvo vienintelės valstybės narės, kuriose eismas vyko kairiąja kelio puse, tačiau šios direktyvos I priede esantis reikalavimų katalogas nebuvo papildytas.
- 47 Šiomis aplinkybėmis negalima pagrįstai teigti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas neatsižvelgė į faktą, jog valstybių narių, kurių teritorijoje automobilių eismas vyksta kairiąja kelio puse ir kurių viena gamina automobilius su paprastai dešinėje pusėje esančia vairuotojo vieta, įstojimas į vidaus rinkos sistemą, kurioje galioja laisvo judėjimo teisė, gali turėti įtakos vairavimo įpročiams ir net sukelti tam tikrą su kelių eismu susijusį pavojų. Atvirakščiai, darytina išvada, kad teisės aktų leidėjas atsižvelgė į šį galimą pavojų ir nusprendė priimti Direktyvos 70/311 2a straipsnį.
- 48 Iš šių argumentų matyti, kad tam tikrose direktyvų 2007/46 ir 70/311 nuostatose esanti nuoroda, atitinkamai, „pavaros padėtis <...> dešinėje / kairėje“ ir „vairaračio padėtis <...> dešinėje / kairėje“, kuri turi būti nurodyta informaciniame transporto priemonės patvirtinimo dokumente, taip pat informacija, kurią reikia pateikti atitikties liudijime, kad transporto priemonė „pritaikyta“ važiuoti dešiniąja ar kairiąja kelio puse, negali reikšti esminių transporto priemonės konstrukcijos elementų, kaip antai vairo padėties; ji gali apimti tik kitus elementus, kaip antai apšvietimo prietaisus ir valytuvus ar transporto priemonės netiesioginio matymo sistemas.

- 49 Ta pati išvada darytina ir dėl Direktyvos 2007/46 IX priedo aiškinamųjų pastabų d punkto, pagal kurį, pirkėjui pasirinkus tokią transporto priemonę, gamintojo pareiškimu atitikties liudijime neribojama valstybių narių teisė reikalauti atlikti „techninius pakeitimus“, kad šią transporto priemonę būtų galima įregistruoti.
- 50 Iš tiesų, kaip generalinis advokatas pažymėjo savo išvados 48 punkte, pakeitimai, kurių galima reikalauti, negali būti susiję su vairuotojo vietos perkėlimu, nes tai būtų Direktyvos 70/311 tekstui prieštaraujantis kišimasis, iš esmės pakeičiantis transporto priemonės konstrukciją; tie pakeitimai gali būti susiję tik su minimalaus pobūdžio įsikišimais, kaip numatyta šio sprendimo 48 punkte.
- 51 Be to, negalima pritarti argumentui, kad Direktyvos 70/311 2a straipsnyje įtvirtintas draudimas atsisakyti registruoti apima tik motyvus, susijusius su techninio pobūdžio reikalavimais, bet ne su siekiu užtikrinti kelių eismo saugumą. Viena vertus, kaip pagrįstai pažymi Komisija, direktyvose dėl naujų transporto priemonių patvirtinimo apibrėžtais techniniais reikalavimais siekiama užtikrinti aukštą kelių eismo saugumo lygį, todėl Direktyvos 70/311 2a straipsnyje įtvirtinto draudimo taikymo srities negalima laikyti apimančia tik su kelių eismo saugumu nesusijusius motyvus. Kita vertus, dėl Lietuvos ir Lenkijos vyriausybės siūlomo aiškinimo 2a straipsnis netektų veiksmingumo, nes pagal šį aiškinimą būtų leista kliudyti įregistruoti techninius reikalavimus atitinkančias naujas transporto priemones dėl priežasčių, susijusių su kelių eismo saugumu, kuris kaip tik užtikrinamas šiais techniniais reikalavimais.
- 52 Taigi darytina išvada, kad vairuotojo vietos, kuri yra sudedamoji transporto priemonės vairavimo mechanizmo dalis, padėčiai taikomas direktyvomis 2007/46 ir 70/311 įtvirtintas suderinimas, todėl valstybės narės negali dėl kelių eismo saugumo reikalauti perkelti naujų transporto priemonių vairuotojo vietą į priešingą pusę nei ta, kuria vyksta eismas, kad šią transporto priemonę būtų galima įregistruoti jų teritorijoje.

Dėl SESV 34 straipsnio taikymo kitoje valstybėje narėje anksčiau įregistruotiems lengviesiems automobiliams

Šalių argumentai

- 53 Komisija pažymi, kad registruojant kitoje valstybėje narėje anksčiau įregistruotas transporto priemones taikoma ne Sąjungos antrinė teisė, o pirminės teisės nuostatos dėl laisvo prekių judėjimo. Ji mano, kad ginčijami nacionalinės teisės aktai, nors ir vienodai taikomi visoms transporto priemonėms, yra kiekybiniais apribojimams lygiaverčio poveikio priemonė, nes jų tikslas ar poveikis yra mažiau palankus kitų valstybių narių kilmės prekių vertinimas.
- 54 Komisija teigia, kad nagrinėjamais teisės aktais negalima įgyvendinti siekiamo kelių eismo saugumo tikslo, nes yra kitų svarbių veiksmų, turinčių įtakos šiam saugumui. Anot Komisijos, kelių eismo saugumo lygis nepriklauso nuo to, kurioje transporto priemonės pusėje įrengtas jos vairavimo mechanizmas; jis susijęs su vairuotojų elgesiu ir patirtimi, taip pat su kelių ir transporto priemonių būkle. Bet kuriuo atveju nagrinėjama priemonė nėra proporcinga, nes siekiamą tikslą galima įgyvendinti kitomis, mažiau ribojančiomis priemonėmis, pavyzdžiui, įrengus papildomus išorinius galinio vaizdo veidrodėlius ir atitinkamai suregulavus apšvietimo prietaisus bei valytuvus.
- 55 Lietuvos vyriausybė teigia, kad ginčijami teisės aktai pateisinami kelių eismo saugumu, kuris Teisingumo Teismo praktikoje laikomas privalomuoju viešojo intereso reikalavimu, skirtu apsaugoti eismo dalyvių gyvybę ir sveikatą.
- 56 Lietuvos vyriausybės nuomone, šiuo požiūriu nagrinėjamais teisės aktais galima įgyvendinti siekiamą tikslą, atsižvelgiant į tai, kad jeigu eismas vyksta dešiniąja kelio puse, transporto priemonės, kurios vairas įrengtas dešinėje, vairuotojo regėjimo laukas yra mažesnis nei transporto priemonės, kurios

vairas įrengtas kairėje, vairuotojo, ir Komisija šio fakto neginčija. Tai, anot šios vyriausybės, kelia pavojų kelių eismo saugumui, o to saugumo lygį vertina valstybės narės. Ji taip pat teigia, kad nagrinėjama priemonė yra proporcinga. Komisijos pasiūlytas alternatyvias priemones ji laiko arba visiškai neproporcingomis ir net pavojingomis, arba neužtikrinsiančiomis lygiaverčio saugumo lygio.

Teisingumo Teismo vertinimas

- 57 Atsižvelgiant į nusistovėjusią Teisingumo Teismo praktiką, ginčijami teisės aktai yra kiekybiniais importo apribojimams lygiaverčio poveikio priemonė, draudžiama pagal SESV 34 straipsnį, nes jais kliudoma tiekti į Lietuvos rinką transporto priemonės, kurių vairuotojo vieta yra dešinėje pusėje ir kurios teisėtai gaminamos ir registruojamos kitose nei Lietuvos Respublika valstybėse narėse (kiek tai susiję su šios teismo praktikos ištakomis, žr. 1974 m. liepos 11 d. Sprendimo *Dassonville*, 8/74, Rink. p. 837, 5 punktą; 1979 m. vasario 20 d. Sprendimo *Rewe-Zentral*, vadinamojo *Cassis de Dijon*, 120/78, Rink. p. 649, 14 punktą ir vėlesnio 2009 m. vasario 10 d. Sprendimo *Komisija prieš Italiją*, C-110/05, Rink. p. I-519, 58 punktą).
- 58 Pagal tą pačią teismo praktiką tokie teisės aktai gali būti pateisinami privalomaisiais reikalavimais, jeigu jie tinkami užtikrinti siekiamo tikslo įgyvendinimą ir neviršija to, kas būtina jam pasiekti (minėto Sprendimo *Komisija prieš Italiją* 59 punktas ir jame nurodyta teismo praktika).
- 59 Kaip nagrinėjamų teisės aktų pateisinimą Lietuvos vyriausybė nurodo būtinybę užtikrinti kelių eismo saugumą, teismo praktikoje neginčijamai pripažintą privalomuoju viešojo intereso pagrindu, kuriuo gali būti pateisinamos laisvo prekių judėjimo kliūtys (minėto Sprendimo *Komisija prieš Italiją* 60 punktas ir jame nurodyta teismo praktika).
- 60 Primintina, kad remiantis nusistovėjusia teismo praktika ir Europos Sąjungos lygiu nesant visiško suderinimo, o taip yra kalbant apie vienoje valstybėje narėje jau įregistruotų transporto priemonių registravimą kitoje valstybėje narėje, valstybės narės turi nuspręsti, kokį kelių eismo saugumo lygį jos ketina užtikrinti savo teritorijoje, atsižvelgdamos į laisvo prekių judėjimo Sąjungos viduje reikalavimus. Šiuo klausimu kompetentingos nacionalinės valdžios institucijos turi įrodyti, kad jų priimti teisės aktai yra tinkami užtikrinti siekiamo tikslo įgyvendinimą ir neviršija to, kas būtina šiam tikslui pasiekti (šiuo klausimu žr. minėto Sprendimo *Komisija prieš Italiją* 61 ir 62 punktus ir juose nurodytą teismo praktiką).
- 61 Kiek tai susiję, pirma, su nagrinėjamų teisės aktų tinkamumu, Lietuvos vyriausybė teigia, kad transporto priemonės vairui esant toje pačioje pusėje, kuria vyksta kelių eismas, sumažėja vairuotojo regėjimo laukas, lenkti ir manevruoti pasidaro daug sunkiau, ypač dvipusio eismo kelyje, kiekviena kryptimi turinčiame po vieną eismo juostą, o būtent tokie keliai sudaro didžiąją dalį Lietuvos kelių tinklo, todėl padidėja nelaimingų atsitikimų pavojus.
- 62 Šiuo klausimu pažymėtina, kad nacionalinės teisės aktais, kuriais draudžiama valstybės narės teritorijoje registruoti transporto priemonės su vairavimo mechanizmu toje pačioje pusėje, kuria vyksta eismas, galima sumažinti toje valstybėje narėje eisme dalyvaujančių tokių transporto priemonių skaičių, o kartu ir su šiuo dalyvavimu eisme susijusį pavojų. Šis pavojus žinomas iš bendros patirties, iš kurios matyti, kad vairuotojo regėjimo laukas tiesiogiai priklauso nuo vairo padėties, be to, jis patvirtintas paplitusios automobilių gamintojų ir pardavėjų praktikos kiekvienoje šalyje siūlyti parduoti daugiausia tas transporto priemones, kurių vairas įrengtas priešingoje pusėje nei ta, kuria vyksta eismas.
- 63 Antra, kiek tai susiję su klausimu, ar nagrinėjamais teisės aktais neviršijama tai, kas būtina siekiamam tikslui įgyvendinti, Lietuvos vyriausybė teigia, kad jokia kita priemone ar alternatyvia technine priemone neįmanoma užtikrinti tokio paties apsaugos lygio, kokį užtikrina nagrinėjama priemonė, atsižvelgiant į eismo pavojus, susijusius su vairo įrengimu dešinėje.

- 64 Šiuo klausimu visų pirma pažymėtina, kad dėl transporto priemonių, kurių vairas įrengtas dešinėje, dalyvavimo kelių eisme Lietuvos teritorijoje kylantis pavojus yra vienodas, nepaisant to, ar tai yra naujos, ar anksčiau kitoje valstybėje narėje registruotos transporto priemonės. Dėl naujų transporto priemonių šio sprendimo 47 punkte pažymėta, kad teisės aktų leidėjas atsižvelgė į šį potencialų pavojų priimdamas Direktyvos 70/311 2a straipsnį.
- 65 Toliau reikia pažymėti, kad ginčijamuose teisės aktuose numatytos išimtys dėl dešiniavairių transporto priemonių, kuriomis naudojasi kitose valstybėse narėse gyvenantys asmenys, pavyzdžiui, turistai, atvykstantys į Lietuvą ribotam laikui, taip pat dėl iki 1993 m. šioje valstybėje narėje įregistruotų transporto priemonių, o tai reiškia, kad šiais teisės aktais toleruojamas tokių transporto priemonių kelių eisme keliamas pavojus. Nurodytais atvejais kelių eismo saugumui kyla toks pats pavojus, juo labiau kad atvykstančiųjų į Lietuvos teritoriją lankytojų srautas yra pastovus ir šio pavojaus negalima laikyti mažesniu dėl to, kad į Lietuvą ribotam laikui tokiomis transporto priemonėmis atvykstantys lankytojai tariamai vairuos atsargiau nei asmenys, kurių transporto priemonės įregistruotos šioje valstybėje narėje. Be to, šis pavojus taip pat nesumažėja dėl iki 1993 m. įregistruotų transporto priemonių, atsižvelgiant į jų nusidėvėjimą.
- 66 Iš Teisingumo Teismo turimos informacijos matyti, kad 22, t. y. didžiosios daugumos valstybių narių teisės aktais arba tiesiogiai leidžiama registruoti transporto priemones su vairuotojo vieta toje pačioje pusėje, kuria vyksta kelių eismas, arba toks registravimas nedraudžiamas, nors kai kuriose šių valstybių narių kelių tinklo būklė panaši į Lietuvos kelių tinklo būklę (šiuo klausimu žr. 2010 m. sausio 28 d. Sprendimo *Komisija prieš Prancūziją*, C-333/08, Rink. p. I-757, 105 punktą).
- 67 Taip pat konstatuotina, kad Lietuvos vyriausybės pateiktais statistikos duomenimis dėl Lietuvos keliuose įvykusių mirtinų nelaimingų atsitikimų skaičiaus nėra pakankamai įrodomas ryšys tarp šio nelaimingų atsitikimų skaičiaus ir transporto priemonių su vairuotojo vieta dešinėje pusėje dalyvavimo eisme. Be to, neturi reikšmės aplinkybė, kad Lietuvos Respublikai būdingas labai didelis įregistruotų transporto priemonių skaičius tūkstančiui gyventojų ir jos automobilių parkas vienas seniausių Sąjungoje.
- 68 Galiausiai svarbu pabrėžti, kad yra priemonių, mažiau ribojančių laisvą prekių judėjimą nei nagrinėjama priemonė ir tinkamų gerokai sumažinti pavojų, galintį kilti dėl transporto priemonių su vairu toje pačioje pusėje, kuria vyksta eismas, dalyvavimo kelių eisme. Ypač svarbu pabrėžti, kad šioje srityje valstybės narės turi diskreciją nustatyti priemones, įskaitant pasiūlytas Komisijos, kurios, atsižvelgiant į technikos būklę, yra tinkamos užtikrinti transporto priemonės su vairu toje pačioje pusėje, kuria vyksta eismas, vairuotojui pakankamą priekinį ir galinį matomumą.
- 69 Taigi, skirtingai nuo atvejo, dėl kurio priimtas minėtas Sprendimas *Komisija prieš Italiją*, atsižvelgiant į išdėstytus argumentus neatrodo, kad nagrinėjamą priemonę būtų galima laikyti būtina siekiamam tikslui įgyvendinti. Atsižvelgiant į tai, nagrinėjama priemonė neatitinka proporcingumo principo.
- 70 Darytina išvada, kad Lietuvos Respublika neįvykdė įsipareigojimų, kaip nurodyta Komisijos ieškinyje.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

- 71 Pagal Procedūros reglamento 138 straipsnio 1 dalį pralaimėjusiai šaliai nurodoma padengti bylinėjimosi išlaidas, jeigu laimėjusi šalis to reikalavo. Kadangi Komisija prašė priteisti iš Lietuvos Respublikos bylinėjimosi išlaidas ir pastaroji pralaimėjo bylą, iš jos turi būti priteistos bylinėjimosi išlaidos. Remiantis to paties reglamento 140 straipsnio 1 dalimi, kurioje nustatyta, kad į bylą įstojusios valstybės narės padengia savo bylinėjimosi išlaidas, reikia nuspręsti, kad Estijos Respublika, Latvijos Respublika ir Lenkijos Respublika padengia savo bylinėjimosi išlaidas.

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

1. Drausdama registruoti lengvuosius automobilius, kurių vairas įrengtas dešinėje pusėje, ir (arba) reikalaujama prieš registruojant perkelti naujų ar anksčiau kitoje valstybėje narėje registruotų lengvųjų automobilių vairavimo mechanizmą iš dešinės pusės į kairę Lietuvos Respublika neįvykdė įsipareigojimų pagal 1970 m. birželio 8 d. Tarybos direktyvos 70/311/EEB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių ir jų priekabų vairavimo mechanizmu, suderinimo 2a straipsnį, 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2007/46/EB, nustatančios motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinųjų dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus (Pagrindų direktyva), 4 straipsnio 3 dalį bei pagal SESV 34 straipsnį.
2. Priteisti iš Lietuvos Respublikos bylinėjimosi išlaidas.
3. Estijos Respublika, Latvijos Respublika ir Lenkijos Respublika padengia savo bylinėjimosi išlaidas.

Parašai.