



## Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a cincea)

20 martie 2014\*

„Neîndeplinirea obligațiilor de către un stat membru — Înmatricularea autovehiculelor — Articolele 34 TFUE și 36 TFUE — Directiva 70/311/CEE — Directiva 2007/46/CE — Conducere pe partea dreaptă într-un stat membru — Obligația, în vederea înmatriculării, de a muta pe partea stângă sistemul de direcție al autoturismelor situat pe partea dreaptă”

În cauza C-639/11,

având ca obiect o acțiune în constatarea neîndeplinirii obligațiilor formulată în temeiul articolului 258 TFUE, introdusă la 13 decembrie 2011,

**Comisia Europeană**, reprezentată de G. Wilms, de G. Zavvos și de K. Herrmann, în calitate de agenți, cu domiciliul ales în Luxemburg,

reclamantă,

împotriva

**Republicii Polone**, reprezentată de B. Majczyna și de M. Szpunar, în calitate de agenți,

pârâtă,

susținută de:

**Republica Lituania**, reprezentată de D. Kriaučiūnas și de R. Krasuckaitė, în calitate de agenți,

intervenientă,

CURTEA (Camera a cincea),

compusă din domnul T. von Danwitz, președinte de cameră, și domnii E. Juhász (raportor), A. Rosas, D. Šváby și C. Vajda, judecători,

avocat general: domnul N. Jääskinen,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 7 noiembrie 2013,

pronunță prezenta

\* Limba de procedură: polona.

## Hotărâre

- 1 Prin cererea introductivă, Comisia Europeană solicită Curții să constate că, întrucât condiționează înmatricularea pe teritoriul său a autoturismelor al căror sistem de direcție este situat pe partea dreaptă, noi sau înmatriculate anterior în alte state membre, de mutarea volanului pe partea stângă, Republica Polonă nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 2a din Directiva 70/311/CEE a Consiliului din 8 iunie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la sistemul de direcție al autovehiculelor și al remorcilor acestora (JO L 133, p. 10, Ediție specială, 13/vol. 1, p. 76), al articolului 4 alineatul (3) din Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) (JO L 263, p. 1) și al articolului 34 TFUE.

### Cadrul juridic

#### *Dreptul Uniunii*

- 2 Considerentele (2), (3) și (14) ale Directivei 2007/46 au următorul cuprins:

„(2) În vederea constituirii și funcționării pieței interne a Comunității, se impune înlocuirea sistemelor de omologare ale statelor membre cu o procedură de omologare comunitară bazată pe principiul armonizării complete.

(3) Ar trebui realizată armonizarea și precizarea prin acte de reglementare a cerințelor tehnice aplicabile sistemelor, componentelor, unităților tehnice separate și vehiculelor. Actele de reglementare respective ar trebui să aibă drept obiectiv principal asigurarea unui nivel ridicat de siguranță rutieră, de protecție a sănătății, a mediului, de eficiență energetică și de protecție împotriva utilizării neautorizate.

[...]

(14) Obiectivul principal al legislației privind omologarea vehiculelor este să garanteze faptul că vehiculele, componentele și unitățile tehnice separate noi introduse pe piață asigură un nivel ridicat de siguranță și protecție a mediului. Acest obiectiv nu ar trebui să fie subminat prin montarea unor anumite piese sau echipamente după introducerea pe piață sau după punerea în exploatare a vehiculelor. În consecință, se impune adoptarea unor măsuri adecvate care să garanteze că acele piese sau echipamente care pot fi montate pe vehicule și care pot afecta în mod semnificativ funcționarea sistemelor cu un rol esențial în siguranța și protecția mediului fac obiectul unui control preliminar efectuat de o autoritate de omologare, înainte de a fi oferite spre vânzare. Astfel de măsuri ar trebui să se concretizeze prin dispoziții tehnice privind cerințele care trebuie respectate de piesele sau echipamentele respective.”

- 3 Articolul 1 din Directiva 2007/46, intitulat „Obiectul”, prevede:

„Prezenta directivă instituie un cadru armonizat, care cuprinde dispozițiile administrative și cerințele tehnice generale pentru omologarea tuturor vehiculelor noi care fac parte din domeniul său de aplicare, precum și a sistemelor, a componentelor și a unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, cu scopul de a facilita înmatricularea, vânzarea și punerea în exploatare a acestora în interiorul Comunității.

De asemenea, prezenta directivă instituie dispoziții privind vânzarea și punerea în exploatare a pieselor și a echipamentelor destinate vehiculelor omologate în conformitate cu prezenta directivă.

Pentru a asigura aplicarea prezentei directive, cerințele tehnice specifice privind fabricația și funcționarea vehiculelor sunt prevăzute în acte de reglementare, a căror listă exhaustivă figurează în anexa IV la prezenta directivă.”

- 4 Articolul 4 din această directivă, intitulat „Obligațiile statelor membre”, prevede la alineatul (3):

„Statele membre înmatriculează sau permit vânzarea sau punerea în exploatare numai a acelor vehicule, componente și unități tehnice separate care respectă cerințele prezentei directive.

Statele membre nu interzic, limitează sau împiedică înmatricularea, vânzarea, punerea în exploatare sau circulația pe drumuri a vehiculelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate din motive legate de aspecte privind construcția sau funcționarea lor reglementate de prezenta directivă, dacă acestea respectă cerințele prezentei directive.”

- 5 Articolul 9 din aceeași directivă, intitulat „Dispoziții speciale privind vehiculele”, prevede la alineatul (1) litera (a):

„Statele membre acordă o omologare CE de tip pentru:

(a) un tip de vehicul care respectă datele din dosarul informativ și respectă cerințele tehnice specificate în actele de reglementare aplicabile enumerate în anexa IV”.

- 6 Această anexă IV partea I la directiva menționată conține lista directivelor, denumite „directive individuale”, care stabilesc cerințele tehnice aplicabile în mod specific pentru omologarea CE.

- 7 Articolul 18 din Directiva 2007/46, intitulat „Certificatul de conformitate”, prevede la alineatul (1) primul paragraf:

„În calitate de deținător al unei omologări CE de tip pentru un vehicul, producătorul eliberează un certificat de conformitate care însoțește fiecare vehicul, complet, incomplet sau completat, care a fost produs în conformitate cu tipul de vehicul omologat.”

- 8 Articolul 26 din această directivă, intitulat „Înmatricularea, vânzarea și punerea în exploatare a vehiculelor”, prevede la alineatul (1) primul paragraf:

„Fără a aduce atingere dispozițiilor articolelor 29 și 30, statele membre înmatriculează și permit vânzarea sau punerea în exploatare a vehiculelor numai dacă acestea sunt însoțite de un certificat de conformitate valabil emis în conformitate cu articolul 18.”

- 9 Anexa I la aceeași directivă este intitulată „Lista completă de informații pentru omologarea CE de tip a vehiculelor”. Punctul 1 din această anexă, intitulat „Caracteristici generale constructive ale autovehiculului”, prevede:

„[...]”

1.8. Poziția volanului: stânga/dreapta<sup>(1)</sup>

1.8.1.

Vehiculul este echipat pentru a fi condus în trafic pe partea dreaptă/stângă<sup>(1)</sup> a drumului.

[...]”

Potrivit notelor explicative referitoare la această anexă I:

„<sup>(1)</sup> Se șterge ce nu este valabil (există cazuri în care nu trebuie să se șteargă nimic, atunci când există mai multe variante posibile).”

- 10 Anexa III la directiva menționată este intitulată „Document informativ pentru omologarea CE de tip a vehiculelor”. Punctul 1 din această anexă, intitulat „Caracteristici generale constructive ale autovehiculului”, prevede:

„[...]”

1.8. Poziția volanului: stânga/dreapta<sup>(1)</sup>

1.8.1.

Vehiculul este echipat pentru a fi condus în trafic pe partea dreaptă/stângă<sup>(1)</sup> a drumului.

[...]”

Textul notelor explicative corespunzătoare trimiterii <sup>(1)</sup> de la punctul 1 din această anexă III este același cu al notelor referitoare la punctul 1 din anexa I, astfel cum este enunțat la punctul 9 din prezenta hotărâre.

- 11 Anexa IX la Directiva 2007/46, astfel cum a fost înlocuită prin Regulamentul (CE) nr. 385/2009 al Comisiei din 7 mai 2009 (JO L 118, p. 13), în vederea adaptării sale la evoluția cunoștințelor științifice și tehnice, este intitulată „Certificat de conformitate CE”. Punctul 0 din această anexă, intitulat „Obiectivele”, are următorul cuprins:

„Certificatul de conformitate este o declarație furnizată cumpărătorului de producătorul vehiculului pentru a-l asigura pe acesta că vehiculul pe care l-a achiziționat respectă legislația comunitară în vigoare la momentul fabricării lui.

De asemenea, certificatul de conformitate permite autorităților competente din statele membre să înmatriculeze vehiculele fără a-i cere solicitantului să furnizeze documente tehnice suplimentare.

[...]”

- 12 Pagina 1 a acestui certificat conține următoarea mențiune:

„Subsemnatul [...] certific că vehiculul:

[...]”

este conform în toate privințele cu tipul descris în omologare[...] și

poate fi înmatriculat permanent în statele membre cu circulație pe dreapta/stânga [...]”

- 13 Notele explicative referitoare la anexa IX la Directiva 2007/46 prevăd la literele (b) și (d):

„(b) Se indică dacă prin construcție vehiculul este destinat conducerii pe partea dreaptă ori stângă a drumului sau pe ambele părți.

[...]”

(d) Această declarație nu limitează dreptul statelor membre de a solicita adaptări tehnice pentru a permite înmatricularea unui vehicul într-un stat membru altul decât cel căruia i-a fost destinat, în cazul în care sensul de circulație este pe partea opusă a drumului.”

14 Directiva 70/311 este una dintre directivele individuale citate în anexa IV la Directiva 2007/46. Articolul 2a din Directiva 70/311, adăugat la aceasta prin Actul privind condițiile de aderare la Comunitățile Europene a Danemarcei, a Irlandei și a Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord și adaptările tratatelor (JO 1972, L 73, p. 14), prevede:

„Statele membre nu pot să refuze sau să interzică vânzarea, înmatricularea, introducerea în circulație sau folosirea vehiculelor din motive legate de mecanismele de direcție, dacă acestea respectă specificațiile din anexă.”

15 Anexa I la această directivă este intitulată „Domeniul de aplicare, definiții, cererea pentru omologare CE de tip, acordarea omologării CE de tip, dispoziții referitoare la construcție, dispoziții referitoare la testare, modificări ale tipului și amendamente la omologări, conformitatea producției”.

16 Punctul 1.3 din această anexă are următorul cuprins:

„În sensul prezentei directive:

[...]

*Echipament de direcție* înseamnă ansamblul echipamentului care trebuie să determine direcția de mers a vehiculului.

Echipamentul de direcție include:

- comanda de direcție;
- timoneria de direcție;
- roțile directoare;
- alimentarea cu energie, dacă este cazul”.

17 Punctul 4.1.1 din anexa menționată prevede:

„Echipamentul de direcție trebuie să permită o conducere facilă și sigură a vehiculului până la viteza sa maximă din construcție [...]”

18 Apendicele 1 la anexa I la Directiva 70/311 este intitulat „Fișă descriptivă nr. [...] în temeiul anexei I la Directiva 70/156/CEE a Consiliului pentru omologarea CE de tip a unui vehicul în ceea ce privește echipamentul de direcție [...]”. Punctul 1 din acest apendice, intitulat „Caracteristici de construcție generale ale vehiculului”, are următorul cuprins:

„[...]”

1.8. Poziția șoferului: stânga/dreapta [...]

[...]”

### *Dreptul polonez*

- 19 Conform articolului 68 din Legea din 22 iunie 1997 privind circulația rutieră, cu modificările ulterioare (Dz. U. din 2005, nr. 108, poziția 908), fabricantul sau importatorul unui autovehicul nou este obligat să obțină, pentru fiecare tip nou de vehicul, o fișă de omologare eliberată de ministrul responsabil pentru transporturi, obligație care nu este aplicabilă situației în care fabricantul sau importatorul a obținut o fișă de omologare eliberată, în conformitate cu procedura de omologare comunitară, de autoritatea competentă a unui stat membru al Uniunii Europene.
- 20 Controlul tehnic în vederea înmatriculării și a punerii în circulație a unui vehicul constă în a verifica dacă acesta din urmă îndeplinește condițiile tehnice descrise în legea menționată și în Regulamentul ministrului infrastructurii din 31 decembrie 2002 privind condițiile tehnice aplicabile vehiculelor și întinderea echipamentelor lor indispensabile, cu modificările ulterioare (Dz. U. din 2003, nr. 32, poziția 262).
- 21 Alineatul 9 al doilea paragraf din regulamentul menționat prevede:
- „Volanul unui vehicul care are mai mult de trei roți, a cărui construcție permite atingerea unui viteze mai mari de 40 km/h, nu trebuie să se afle pe partea dreaptă a vehiculului.”
- 22 Sfera și modalitățile de executare a controlului tehnic au fost stabilite prin Regulamentul ministrului infrastructurii din 16 decembrie 2003, cu modificările ulterioare (Dz. U. din 2003, nr. 227, poziția 2250). Potrivit punctului 5.1 din anexa I la acest regulament, amplasarea volanului pe partea dreaptă constituie un criteriu esențial care permite să se stabilească că starea tehnică a unui vehicul care are mai mult de trei roți, a cărui viteză poate fi mai mare de 40 km/h, este nesatisfăcătoare și nu îndeplinește condițiile tehnice. Aceeași dispoziție este prevăzută la punctul 6.1 din anexa I la Regulamentul ministrului infrastructurii din 18 septembrie 2009 (Dz. U. din 2009, nr. 155, poziția 1232), care a înlocuit și a abrogat începând de la 22 septembrie 2009 Regulamentul din 16 decembrie 2003 menționat.

### **Procedura precontencioasă**

- 23 În cursul anului 2008, Comisia a primit o serie de plângeri din partea unor persoane care doreau să înmatriculeze în Polonia autoturisme provenite din Regatul Unit și din Irlanda. Era vorba despre persoane de origine poloneză care exercitau o activitate profesională în aceste state membre și care cumpăraseră aici un autoturism pe care doreau să îl înmatriculeze la întoarcerea lor în Polonia. Or, acestea ar fi constrânse, în temeiul reglementării poloneze, să mute volanul vehiculului pe partea stângă, ceea ce ar constitui o transformare foarte costisitoare.
- 24 Comisia a considerat că această cerință echivalează cu o interdicție de înmatriculare în Polonia a unor vehicule al căror volan este situat pe partea dreaptă. Aceasta consideră că, dacă un vehicul îndeplinește cerințele tehnice definite în directivele individuale menționate în anexa IV la Directiva 2007/46, un stat membru pe teritoriul căruia circulația se desfășoară pe partea dreaptă nu are dreptul să refuze înmatricularea acestui vehicul pentru motivul că volanul său este situat pe dreapta. Comisia consideră că un astfel de refuz constituie, în ceea ce privește vehiculele noi, o neîndeplinire a obligațiilor care rezultă din articolul 4 alineatul (3) din Directiva 2007/46 și din articolul 2a din Directiva 70/311, care ar obliga autoritățile naționale să înmatriculeze un vehicul nou indiferent care ar fi amplasarea volanului său, cu condiția ca sistemul de direcție să fie conform cerințelor acestei din urmă directive. Un astfel de refuz ar constitui de asemenea, în ceea ce privește vehiculele înmatriculate anterior în alt stat membru, o neîndeplinire a obligațiilor rezultate din articolul 34 TFUE. În consecință, Comisia, la 9 octombrie 2009, a pus în întârziere Republica Polonă pentru a pune capăt acestor pretinse neîndepliniri ale obligațiilor.

- 25 La 8 decembrie 2009, Republica Polonă a contestat temeinicia motivelor formulate de Comisie invocând în special că, întrucât punctele 1.8. și 1.8.1 din anexele I și III la Directiva 2007/46 fac distincție între pozițiile volanului, un stat membru are posibilitatea de a nu permite înmatricularea unui vehicul pe teritoriul său decât dacă acest vehicul este adaptat poziției volanului în vigoare în acest stat. În orice caz, refuzul înmatriculării vehiculelor care nu îndeplinesc această condiție nu ar constitui o restricție nelegală în calea liberei circulații a mărfurilor întrucât ar fi justificat de motivele imperative de interes general de a asigura siguranța rutieră, precum și de a proteja sănătatea și viața persoanelor.
- 26 Întrucât a considerat neconvingătoare temeinicia acestui răspuns, Comisia a adresat, la 1 octombrie 2010, guvernului polonez un aviz motivat la care acest guvern a răspuns la 30 noiembrie 2010. Întrucât a considerat acest răspuns nesatisfăcător, Comisia a decis să introducă prezenta acțiune.
- 27 Prin Ordonanța președintelui Curții din 8 iunie 2012, Republica Lituania a fost autorizată să intervină în susținerea concluziilor Republicii Polone.

### **Cu privire la acțiune**

- 28 Cu titlu introductiv, trebuie arătat că, în cererea sa, Comisia face o distincție între autoturismele noi, cu privire la care măsura națională incriminată ar trebui apreciată în raport cu Directivele 2007/46 și 70/311, și autoturismele înmatriculate anterior într-un alt stat membru, cu privire la care aprecierea ar trebui efectuată în temeiul articolului 34 TFUE. Curtea va păstra, în analiza sa, această distincție.

### *Cu privire la aplicarea Directivelor 2007/46 și 70/311 în cazul autoturismelor noi*

#### Argumentele părților

- 29 Comisia susține, în esență, că Directivele 70/311 și 2007/46, precum și directivele individuale vizate în anexa IV la această din urmă directivă, reglementează în mod exhaustiv cerințele tehnice pe care trebuie să le îndeplinească autoturismele noi și nu lasă nicio marjă de apreciere statelor membre în acest domeniu. Sistemul de direcție al unui vehicul ar fi vizat de aceste cerințe tehnice, astfel încât obligația, prevăzută de reglementarea națională, de a modifica amplasarea acestui sistem ar constitui o cerință de natură tehnică pe care statele membre nu sunt autorizate să o impună. Comisia adaugă că cerințele tehnice prevăzute de aceste directive vizează asigurarea unui nivel ridicat de siguranță rutieră.
- 30 Potrivit Comisiei, din textul articolului 2a din Directiva 70/311 și al articolului 4 alineatul (3) din Directiva 2007/46 reiese că partea pe care se află locul șoferului unui vehicul nu constituie o specificație tehnică, în sensul directivelor privind omologarea vehiculelor noi, legată de adaptarea vehiculului la conducerea pe stânga sau pe dreapta. Trimiterea efectuată, în mai multe dispoziții ale Directivelor 2007/46 și 70/311, la „Poziția șoferului [...] stânga/dreapta” ar însemna numai că construcția vehiculului, în ceea ce privește sistemul său de direcție, respectă specificațiile tehnice, prevăzute în aceste directive, privind poziția șoferului și nu ar indica faptul că, pentru conducerea pe partea dreaptă, sistemul de direcție trebuie să se afle pe stânga.
- 31 Guvernul polonez, susținut de guvernul lituanian, arată că interzicerea înmatriculării vehiculelor echipate cu un sistem de direcție pe dreapta nu este legată de considerații privind funcționarea sau conformitatea sistemului de direcție al acestor vehicule cu cerințele tehnice ale Directivelor 2007/46 și 70/311, ci de posibilitatea șoferului de a conduce în mod sigur astfel de vehicule pe străzi unde circulația se efectuează pe dreapta. Aceste directive ar prevedea numai specificații în materie de fabricație, de montaj și de omologare a vehiculelor și nu ar aborda amplasarea volanului, întrucât aceasta nu ar fi legată de o cerință tehnică privind vehiculul, ci ar fi legată de siguranța rutieră. Specificațiile tehnice ar avea de asemenea un obiectiv de siguranță rutieră, însă nu ar fi singurele

măsurile care permit asigurarea acestei siguranțe. În consecință, măsura națională în cauză nu ar intra în domeniul de aplicare al acestor directive și ar trebui să fie apreciată în lumina articolelor 34 TFUE și 36 TFUE, indiferent dacă este vorba despre vehicule noi sau de ocazie.

- 32 Potrivit guvernului polonez, punctele 1.8 și 1.8.1 din anexele I și III la Directiva 2007/46, precum și apendicele 1 punctul 1.8 din anexa I la Directiva 70/311 stabilesc o distincție între vehicule după cum sunt destinate să fie conduse pe dreapta sau pe stânga. Niciuna dintre dispozițiile acestor directive nu ar permite să se afirme că un stat membru este obligat să procedeze la înmatricularea unui vehicul fără a putea să țină seama de partea pe care se conduce adoptată în acest stat. În plus, litera (d) din notele explicative referitoare la anexa IX la Directiva 2007/46 ar permite unui stat membru, în care conducerea pe partea dreaptă este obligatorie, să solicite mutarea volanului pe partea stângă înainte de înmatricularea vehiculului.

#### Aprecierea Curții

- 33 Din juxtapunerea acestor argumente reiese că punctul central al divergențelor dintre părți este aspectul dacă amplasarea locului șoferului unui vehicul este cuprinsă în cadrul armonizat stabilit de Directivele 2007/46 și 70/311 sau dacă nu intră sub incidența acestei armonizări, astfel încât statele membre pot, în vederea înmatriculării unui vehicul nou pe teritoriul lor, să solicite, pentru motive de siguranță, mutarea locului șoferului acestui vehicul pe partea opusă sensului de circulație.
- 34 În această privință, trebuie arătat că Directiva 2007/46, denumită „directiva-cadru”, a stabilit, astfel cum reiese din articolul 1 din aceasta coroborat cu considerentele (2), (3) și (14), o procedură uniformă de omologare a vehiculelor noi, întemeiată pe principiul armonizării totale în ceea ce privește caracteristicile lor tehnice, cerințele tehnice specifice privind fabricația și funcționarea vehiculelor fiind prevăzute în directivele individuale care figurează în anexa IV la această directivă.
- 35 Din dispozițiile menționate mai sus reiese că acest cadru armonizat are drept obiectiv constituirea și funcționarea pieței interne, vizând totodată să garanteze un nivel ridicat de siguranță rutieră asigurat prin armonizarea totală a cerințelor tehnice privind, printre altele, fabricația autovehiculelor.
- 36 Astfel, articolul 4 alineatul (3) din Directiva 2007/46 prevede că statele membre nu împiedică, în niciun mod, printre altele, înmatricularea vehiculelor din motive legate mai ales de aspecte privind construcția reglementate de această directivă, dacă ele respectă cerințele directivei.
- 37 Sistemul de direcție și, în mod corelativ, amplasarea locului șoferului care face parte din acest sistem constituie elemente fundamentale ale arhitecturii de construcție a unui vehicul.
- 38 Deși Directivele 2007/46 și 70/311 nu determină amplasarea locului șoferului unui vehicul, prevăzând, de exemplu, că acesta trebuie întotdeauna să fie situat pe partea opusă sensului de circulație, din aceasta nu reiese totuși că acest element nu intră în domeniul lor de aplicare. Trebuie să se considere că legiuitorul Uniunii a acordat în această privință o libertate constructorilor de automobile pe care reglementările naționale nu o pot elimina sau împiedica.
- 39 Sistemele de direcție ale vehiculelor fac în mod specific obiectul Directivei 70/311, al cărei articol 2a impune statelor membre să nu interzică, printre altele, înmatricularea vehiculelor „din motive legate de mecanismele de direcție”, dacă acestea respectă specificațiile din această directivă.
- 40 Interdicția refuzului înmatriculării cuprinsă la acest articol 2a este categorică și generală, iar formularea „din motive legate de mecanismele de direcție” este clară în ceea ce privește conținutul său, termenii „mecanismele de direcție” acoperind și locul șoferului, mai precis, amplasarea volanului vehiculelor, parte integrantă a mecanismului de direcție.

- 41 Or, articolul 2a a fost adăugat la Directiva 70/311 prin Actul privind condițiile de aderare, printre altele, a Irlandei și a Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord la Comunitățile Europene, singurele state membre, la acel moment, în care circulația rutieră se desfășura pe partea stângă a șoselei, fără completarea catalogului specificațiilor care figurează în anexa I la această directivă.
- 42 În acest context, nu se poate considera în mod rezonabil că legiuitorul Uniunii nu era conștient de faptul că aderarea unor state membre pe teritoriul cărora sensul de circulație al automobilelor era pe stânga, dintre care unul era producător de automobile având în principiu locul șoferului pe dreapta, putea, într-un regim de piață internă care implică un drept la liberă circulație, să influențeze obiceiurile de conducere, și anume, să implice un anumit risc legat de circulația rutieră. Dimpotrivă, trebuie să se concluzioneze că legiuitorul a ținut cont de acest risc eventual și a optat pentru adoptarea articolului 2a din Directiva 70/311.
- 43 Din aceste considerații reiese că trimiterea efectuată, în anumite dispoziții ale Directivelor 2007/46 și 70/311, la „Poziția volanului [...] stânga/dreapta”, care trebuie indicată pe documentul informativ pentru omologarea vehiculelor, precum și mențiunea, care trebuie efectuată pe certificatul de conformitate, potrivit căreia vehiculul este „destinat” conducerii pe partea dreaptă ori stângă, nu pot viza elemente fundamentale ale construcției vehiculului precum amplasarea volanului, ci numai alte elemente precum echipamentele de iluminare și de ștergere a parbrizului sau dispozitivele de vedere indirectă ale vehiculelor.
- 44 Aceeași concluzie este valabilă în ceea ce privește litera (d) din notele explicative referitoare la anexa IX la Directiva 2007/46, potrivit căreia, atunci când cumpărătorul alege un astfel de vehicul, declarația constructorului în certificatul de conformitate nu limitează dreptul statelor membre de a solicita „adaptări tehnice” pentru a permite înmatricularea acestuia.
- 45 Într-adevăr, astfel cum a arătat avocatul general la punctul 48 din concluzii, adaptările care pot fi solicitate nu pot privi mutarea locului șoferului, ceea ce ar constitui o intervenție substanțială asupra arhitecturii de construcție a vehiculului, contrară literei și obiectivului Directivei 70/311, ci numai intervenții de mai mică anvergură, precum cele vizate la punctul 43 din prezenta hotărâre.
- 46 Pe de altă parte, argumentul potrivit căruia numai motivele legate de cerințele de natură tehnică, iar nu cele care vizează asigurarea siguranței rutiere ar intra sub incidența interdicției refuzului înmatriculării cuprinse la articolul 2a din Directiva 70/311 nu poate fi acceptat. Pe de o parte, astfel cum subliniază în mod întemeiat Comisia, specificațiile tehnice definite în directivele referitoare la omologarea vehiculelor noi vizează asigurarea unui nivel ridicat de siguranță rutieră, astfel încât nu ar fi posibilă limitarea întinderii interdicției vizate la articolul 2a din Directiva 70/311 la alte motive decât cele legate de siguranța rutieră. Pe de altă parte, interpretarea preconizată de guvernele polonez și lituanian ar priva articolul 2a de efectul său util, întrucât aceasta ar permite împiedicarea înmatriculării de vehicule noi care respectă cerințele tehnice pentru motive legate de siguranța rutieră, care este asigurată chiar prin aceste cerințe tehnice.
- 47 În consecință, este necesar să se concluzioneze că amplasarea locului șoferului, parte integrantă a sistemului de direcție al unui vehicul, intră sub incidența armonizării stabilite prin Directivele 2007/46 și 70/311, astfel încât statele membre nu pot solicita, pentru motive de siguranță, în vederea înmatriculării unui vehicul nou pe teritoriul lor, mutarea locului șoferului acestui vehicul pe partea opusă sensului de circulație.

*Cu privire la aplicarea articolului 34 TFUE în cazul autoturismelor înmatriculate anterior într-un alt stat membru*

Argumentele părților

- 48 Comisia arată că înmatricularea unor vehicule înmatriculate anterior într-un alt stat membru nu intră sub incidența dreptului derivat al Uniunii, ci a normelor dreptului primar în materie de liberă circulație a mărfurilor. Aceasta consideră că reglementarea națională în litigiu, deși se aplică fără distincție tuturor vehiculelor, constituie o măsură cu efect echivalent restricțiilor cantitative la import întrucât are drept obiect sau drept efect un tratament mai puțin favorabil al mărfurilor care provin din alte state membre.
- 49 Comisia susține că reglementarea în cauză nu este aptă să atingă obiectivul siguranței rutiere urmărit, ținând seama de ceilalți factori pertinenti care influențează această siguranță. Potrivit Comisiei, nivelul de siguranță rutieră nu depinde de partea vehiculului pe care este plasat sistemul său de direcție, ci este legat de comportamentul și de experiența conducătorilor, precum și de starea șoselelor și a vehiculelor. În orice caz, guvernul polonez nu ar fi reușit să demonstreze, astfel cum avea obligația, că autorizația de a înmatricula vehiculele al căror sistem de direcție este plasat pe dreapta crește numărul de accidente de circulație și diminuează nivelul de siguranță pe drumurile poloneze. În sfârși, măsura în cauză ar fi disproporționată, întrucât alte măsuri, mai puțin restrictive, precum montarea unor retrovizoare exterioare suplimentare și adaptarea echipamentelor de iluminare și de ștergere a parbrizului, ar fi susceptibile să servească obiectivului urmărit.
- 50 Guvernul polonez apreciază că reglementarea în litigiu nu presupune un tratament mai puțin favorabil și o discriminare indirectă a vehiculelor provenite din alte state membre, întrucât, în Polonia, sunt de asemenea fabricate vehicule cu locul șoferului situat pe dreapta. În orice caz, această reglementare ar fi justificată din punctul de vedere al siguranței rutiere, considerată de jurisprudența Curții o cerință imperativă de interes general în scopul protecției vieții și a sănătății utilizatorilor drumurilor.
- 51 În opinia guvernului polonez, reglementarea în cauză este, din acest punct de vedere, aptă să atingă obiectivul urmărit, ținând seama de faptul că, atunci când sensul de circulație este pe dreapta, șoferul unui vehicul echipat cu volan pe dreapta dispune de un câmp vizual considerabil redus în raport cu șoferul al cărui vehicul este echipat cu un volan pe stânga, ceea ce Comisia nu contestă. Aceasta ar constitui un pericol pentru siguranța rutieră, al cărei nivel de protecție ar fi de competența aprecierii statelor membre. Măsura în cauză ar fi, în plus, proporțională. Astfel, măsurile alternative propuse de Comisie fie ar fi complet disproporționate, chiar periculoase, fie nu ar asigura același nivel de protecție.

Aprecierea Curții

- 52 În lumina jurisprudenței constante a Curții, reglementarea în litigiu constituie o măsură cu efect echivalent restricțiilor cantitative la import interzisă prin articolul 34 TFUE, în măsura în care are drept efect împiedicarea accesului pe piața poloneză al vehiculelor echipate cu locul șoferului pe dreapta, care sunt produse legal și sunt înmatriculate în alte state membre decât Republica Polonă (a se vedea, în ceea ce privește originile acestei jurisprudențe, Hotărârea din 11 iulie 1974, Dassonville, 8/74, Rec., p. 837, punctul 5, Hotărârea din 20 februarie 1979, Rewe-Zentral, cunoscută sub numele „Cassis de Dijon”, 120/78, Rec., p. 649, punctul 14, precum și, mai recent, Hotărârea din 10 februarie 2009, Comisia/Italia, C-110/05, Rep., p. I-519, punctul 58).
- 53 În conformitate cu aceeași jurisprudență, o astfel de reglementare poate fi justificată de cerințe imperative, cu condiția să fie de natură să asigure realizarea obiectivului urmărit și să nu depășească ceea ce este necesar pentru ca acest obiectiv să fie atins (Hotărârea Comisia/Italia, citată anterior, punctul 59 și jurisprudența citată).

- 54 Guvernul polonez invocă, drept justificare a reglementării în cauză, necesitatea de a asigura siguranța rutieră referitor la care nu se contestă că, potrivit jurisprudenței, constituie un motiv imperativ de interes general de natură să justifice un obstacol în calea liberei circulații a mărfurilor (Hotărârea Comisia/Italia, citată anterior, punctul 60 și jurisprudența citată).
- 55 Trebuie amintit că, în conformitate cu o jurisprudență de asemenea constantă, în lipsa unei armonizări complete la nivelul Uniunii Europene, astfel cum este cazul în ceea ce privește înmatricularea într-un stat membru a unor vehicule deja înmatriculate într-un alt stat membru, este de competența statelor membre să decidă nivelul la care acestea doresc să asigure siguranța rutieră pe teritoriul lor, ținând seama, în același timp, de cerințele liberei circulații a mărfurilor în interiorul Uniunii. În această privință, revine autorităților naționale competente sarcina să demonstreze că legislația lor este de natură să asigure realizarea obiectivului urmărit și să nu depășească ceea ce este necesar pentru ca acesta să fie atins (a se vedea în acest sens Hotărârea Comisia/Italia, citată anterior, punctele 61 și 62, precum și jurisprudența citată).
- 56 În ceea ce privește, în primul rând, caracterul adecvat al reglementării în cauză, guvernul polonez arată că poziția volanului unui vehicul pe aceeași parte cu sensul de circulație reduce vizibilitatea șoferului, face ca depășirile și manevrele să fie considerabil mai dificile, în special pe drumurile cu șosea unică bidirecțională precum cele care compun cea mai mare parte a rețelei rutiere poloneze, și crește, astfel, riscul de accidente.
- 57 În această privință, trebuie arătat că o reglementare națională care interzice înmatricularea, pe teritoriul unui stat membru, a unui vehicul al cărui sistem de direcție este situat pe aceeași parte precum sensul de circulație este de natură să reducă numărul unor astfel de vehicule care circulă în acest stat membru și, în consecință, riscul legat de circulația lor. În ceea ce privește un astfel de risc, acesta corespunde concluziilor rezultate din experiența comună potrivit căreia amplasarea volanului este în raport direct cu câmpul vizual al șoferului și este, în plus, confirmat de practica constantă a constructorilor și a concesionarilor de automobile care constă în oferirea, în principiu, spre vânzare, în fiecare țară, a vehiculelor al căror volan este situat pe partea opusă sensului de circulație.
- 58 În ceea ce privește, în al doilea rând, aspectul dacă reglementarea în cauză nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea scopului urmărit, guvernul polonez susține că nicio altă măsură și niciun alt mijloc tehnic alternativ nu asigură același nivel de protecție precum măsura în cauză în ceea ce privește riscurile de circulație pe care le implică amplasarea volanului pe partea dreaptă.
- 59 În această privință, trebuie arătat, mai întâi, că riscul pe care îl implică circulația pe teritoriul polonez a vehiculelor al căror volan este situat pe dreapta este același, indiferent dacă aceste vehicule sunt noi sau au fost înmatriculate anterior într-un alt stat membru. Or, în ceea ce privește vehiculele noi, s-a considerat la punctul 42 din prezenta hotărâre că legiuitorul a ținut cont de acest risc eventual cu ocazia adoptării articolului 2a din Directiva 70/311.
- 60 Este necesar să se observe, în continuare, că reglementarea în discuție prevede excepții în ceea ce privește utilizarea unor vehicule echipate cu volan pe dreapta de persoane care au reședința în alte state membre, de exemplu, turiști, și care merg în Polonia pentru o perioadă limitată, ceea ce indică faptul că această reglementare tolerează riscul care provine dintr-o astfel de circulație. Or, riscul prezentat în materie de siguranță rutieră este, în acest caz, același, cu atât mai mult cu cât fluxul acestor vizitatori pe teritoriul polonez este continuu, iar acest risc nu poate fi considerat ca fiind mai puțin ridicat pentru motivul că vizitatorii care merg în Polonia pentru o perioadă limitată cu un astfel de vehicul ar adopta o conduită mai prudentă decât cei al căror vehicul este înmatriculat în acest stat membru.

- 61 De altfel, potrivit informațiilor de care dispune Curtea, reglementările a 22 de state membre, și anume marea majoritate a statelor membre, fie permit explicit înmatricularea de vehicule cu locul șoferului situat pe aceeași parte precum sensul de circulație, fie o tolerează, chiar dacă, în unele dintre aceste state membre, starea rețelei rutiere este comparabilă cu cea din Republica Polonă (a se vedea prin analogie Hotărârea din 28 ianuarie 2010, Comisia/Franța, C-333/08, Rep., p. I-757, punctul 105).
- 62 În plus, trebuie constatat că datele statistice comunicate de guvernul polonez nu dovedesc în mod suficient raportul dintre numărul de accidente evocat și implicarea de vehicule cu locul șoferului situat pe partea dreaptă.
- 63 În sfârșit, trebuie să se sublinieze că există mijloace și măsuri care aduc atingere mai puțin libertății de circulație a mărfurilor decât măsura în cauză și care, în același timp, sunt apte să reducă în mod considerabil riscul pe care îl poate implica circulația vehiculelor al căror volan est situat pe aceeași parte precum sensul de circulație. Trebuie subliniat în special că statele membre dispun în această privință de o marjă de apreciere pentru a impune măsuri, inclusiv cele propuse de Comisie, care ar fi apte, potrivit stării tehnicii, să asigure o vizibilitate suficientă, atât în spate, cât și în față, șoferului vehiculului al cărui volan este situat pe aceeași parte precum sensul de circulație.
- 64 În consecință, contrar situației în care s-a pronunțat Hotărârea Comisia/Italia, citată anterior, nu rezultă, în lumina considerațiilor care precedă, că măsura în cauză poate fi considerată ca fiind necesară pentru atingerea obiectivului urmărit. Având în vedere aceste considerații, măsura în cauză nu este compatibilă cu principiul proporționalității.
- 65 În consecință, este necesar să se constate neîndeplinirea obligațiilor de către Republica Polonă în conformitate cu textul cererii Comisiei.

### **Cu privire la cheltuielile de judecată**

- 66 Potrivit articolului 138 alineatul (1) din Regulamentul de procedură al Curții, partea care cade în pretenții este obligată, la cerere, la plata cheltuielilor de judecată. Întrucât Comisia a solicitat obligarea Republicii Polone la plata cheltuielilor de judecată, iar aceasta din urmă a căzut în pretenții, se impune obligarea acesteia la plata cheltuielilor de judecată. Conform articolului 140 alineatul (1) din același regulament, potrivit căruia statele membre care au intervenit în litigiu suportă propriile cheltuieli de judecată, trebuie să se decidă că Republica Lituania suportă propriile cheltuieli de judecată.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a cincea) declară și hotărăște:

- 1) **Întrucât condiționează înmatricularea pe teritoriul său a autoturismelor al căror sistem de direcție este situat pe partea dreaptă, noi sau înmatriculate anterior în alte state membre, de mutarea volanului pe partea stângă, Republica Polonă nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 2a din Directiva 70/311/CEE a Consiliului din 8 iunie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la sistemul de direcție al autovehiculelor și al remorcilor acestora, al articolului 4 alineatul (3) din Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) și al articolului 34 TFUE.**
- 2) **Obligă Republica Polonă la plata cheltuielilor de judecată.**
- 3) **Republica Lituania suportă propriile cheltuieli de judecată.**

Semnături