



Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (peti senat)

z dne 20. marca 2014*

„Neizpolnitev obveznosti države — Registracija motornih vozil — Člena 34 PDEU in 36 PDEU — Direktiva 70/311/EGS — Direktiva 2007/46/ES — Vožnja po desni v državi članici — Obveznost, da se za namen registracije krmilje osebnih vozil iz desne strani premesti na levo“

V zadevi C-639/11,

zaradi tožbe zaradi neizpolnitve obveznosti na podlagi člena 258 PDEU, vložene 13. decembra 2011,

Evropska komisija, ki jo zastopajo G. Wilms, G. Zavvos in K. Herrmann, agenti, z naslovom za vročanje v Luxembourg,

tožeča stranka,

proti

Republiki Poljski, ki jo zastopata B. Majczyna in M. Szpunar, agenta,

tožena stranka,

ob intervenciji

Republike Litve, ki jo zastopata D. Kriaučiūnas in R. Krasuckaitė, agenta,

intervenientka,

SODIŠČE (peti senat),

v sestavi T. von Danwitz, predsednik senata, E. Juhász (poročevalec), A. Rosas, D. Šváby in C. Vajda, sodniki,

generalni pravobranilec: N. Jääskinen,

sodni tajnik: A. Calot Escobar,

na podlagi pisnega postopka,

po predstavitvi sklepnih predlogov generalnega pravobranilca na obravnavi 7. novembra 2013

izreka naslednjo

* Jezik postopka: poljščina.

Sodbo

- 1 Evropska komisija v tožbi Sodišču predlaga, naj ugotovi, da Republika Poljska s tem, da registracijo novih ali v drugih državah članicah že registriranih osebnih vozil, ki imajo krmilje na desni strani, pogojuje s premestitvijo volana na levo stran, ni izpolnila obveznosti iz člena 2a Direktive Sveta z dne 8. junija 1970 o približevanju zakonodaje držav članic o krmilju za motorna in priklopna vozila (70/311/EGS) (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 13, zvezek 1, str. 90), člena 4(3) Direktive 2007/46/ES Evropskega Parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (Okvirna direktiva) (UL L 263, str. 1) in člena 34 PDEU.

Pravni okvir

Pravo Unije

- 2 V uvodnih izjavah 2, 3 in 14 Direktive 2007/46 je navedeno:

- „(2) Za namene vzpostavitve in delovanja notranjega trga Skupnosti je primerno v državah članicah nadomestiti njihove sisteme odobritve s postopkom odobritve v Skupnosti, ki temelji na načelu popolne uskladitve.
- (3) Tehnične zahteve za sisteme, sestavne dele, samostojne tehnične enote in vozila bi bilo treba uskladiti in opredeliti v regulativnih aktih. Ti regulativni akti bi si morali v prvi vrsti prizadevati za visoko raven varnosti v cestnem prometu, varovanja zdravja, varstva okolja, energetske učinkovitosti in zaščite pred nepooblaščenno uporabo.

[...]

- (14) Glavni cilj zakonodaje za odobritve vozil je zagotoviti, da nova vozila, sestavni deli in samostojne tehnične enote, ki so dani na trg, zagotavljajo visoko stopnjo varnosti in varstva okolja. Vgrajevanje določenih delov ali opreme potem, ko so bila vozila že dana na trg ali vključena v uporabo, ne bi smelo negativno vplivati na doseganje tega cilja. Zato bi bilo treba sprejeti ustrezne ukrepe, da se zagotovi, da so deli ali oprema, ki se jih lahko vgradi v vozilo in ki lahko pomembno negativno vplivajo na delovanje sistemov, ki so bistveni z vidika varnosti in varstva okolja, predmet predhodne kontrole s strani homologacijskega organa, še preden so dani v prodajo. Ti ukrepi bi morali vsebovati tehnične določbe v zvezi z zahtevami, ki jih morajo ti deli ali oprema izpolnjevati.“
- 3 Člen 1 Direktive 2007/46, naslovljen „Predmet urejanja“, določa:

„Ta direktiva vzpostavlja usklajen okvir, ki vsebuje upravne predpise in splošne tehnične zahteve za odobritev vseh novih vozil iz njenega področja uporabe, ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za ta vozila, zato da bi olajšali njihovo registracijo, prodajo in začetek uporabe v Skupnosti.

Ta direktiva vzpostavlja tudi določbe za prodajo in začetek uporabe delov in opreme, namenjene za vozila, ki so odobrena v skladu s to direktivo.

Za uporabo te direktive se v regulativnih aktih iz popolnega seznama iz Priloge IV določijo posebne tehnične zahteve o izdelavi in delovanju vozil.“

4 Člen 4 te direktive, naslovljen „Obveznosti držav članic“, v odstavku 3 določa:

„Države članice registrirajo, dovolijo prodajo ali začetek uporabe le tistih vozil, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, ki izpolnjujejo zahteve iz te direktive.

Ne prepovejo, omejijo ali preprečijo registracije, prodaje, začetka uporabe ali vožnje po cestah vozil, sestavnih delov ali samostojnih tehničnih enot iz razlogov, povezanih z vidiki njihove izdelave in delovanja, zajetih v tej direktivi, če izpolnjujejo njene zahteve.“

5 Člen 9 iste direktive, naslovljen „Posebne določbe, ki zadevajo vozila“, v odstavku 1(a) določa:

„Države članice podelijo ES-homologacijo za:

(a) tip vozila, ki je skladen s podatki v opisni mapi in izpolnjuje tehnične zahteve, določene v ustreznih regulativnih aktih, navedenih v Prilogi IV“.

6 Priloga IV k navedeni direktivi v delu I vsebuje seznam direktiv, imenovanih „posamične direktive“, ki uvajajo tehnične zahteve, ki se uporabljajo posebej za ES-homologacijo vozil.

7 Člen 18 Direktive 2007/46, naslovljen „Certifikat o skladnosti“, v prvem pododstavku odstavka 1 določa:

„Proizvajalec kot imetnik ES-homologacije vozila dostavi certifikat o skladnosti, ki spremlja vsako vozilo, bodisi dokončano, nedodelano ali dodelano, izdelano skladno s homologiranim tipom vozila.“

8 Člen 26 te direktive, naslovljen „Registracija, prodaja in začetek uporabe vozila“, v prvem pododstavku odstavka 1 določa:

„Države članice brez poseganja v določbe členov 29 in 30 vozila registrirajo in dovolijo njihovo prodajo ali začetek uporabe le, če vsebujejo veljaven certifikat o skladnosti, izdan po členu 18.“

9 Priloga I k isti direktivi je naslovljena „Popoln seznam opisnih podatkov za ES-homologacijo vozil“. Točka 1 te priloge z naslovom „Splošni konstrukcijski podatki o vozilu“ določa:

„[...]“

1.8 Lega volana: levo/desno ⁽¹⁾,

1.8.1 Vozilo je opremljeno za vožnjo po desni/levi strani ⁽¹⁾.

[...]“

V pojasnilih k tej prilogi je navedeno:

„⁽¹⁾ Neustrezno črtati (so primeri, kjer ni treba ničesar črtati, če pride v poštev več kot ena navedba).“

10 Priloga III k tej direktivi je naslovljena „Opisni list za ES-homologacijo vozila“. Točka 1 te priloge, naslovljena „Splošni konstrukcijski podatki o vozilu“, določa:

„[...]“

1.8 Lega volana: levo/desno ⁽¹⁾

1.8.1 Vozilo je opremljeno za vožnjo po desni/levi strani ⁽¹⁾

[...]“.

Besedilo pojasnil, na katero napotujejo oznake opomb ⁽¹⁾ iz točke 1 Priloge III, je enako besedilu pojasnil, ki se nanašajo na točko 1 Priloge I, kakor je navedena v točki 9 te sodbe.

- 11 Priloga IX k Direktivi 2007/46, kakor je bila zaradi prilagoditve razvoju znanstvenega in tehničnega znanja nadomeščena z Uredbo Komisije (ES) št. 385/2009 z dne 7. maja 2009 (UL L 118, str. 13), je naslovljena „ES-certifikat o skladnosti“. Točka 0 te priloge z naslovom „Cilji“ določa:

„Certifikat o skladnosti je izjava, ki jo proizvajalec vozila izda kupcu in mu z njo zagotovi, da je vozilo, ki ga je kupil, skladno z zakonodajo, veljavno v Evropski uniji v času izdelave vozila.

Namen certifikata o skladnosti je tudi omogočiti pristojnim organom držav članic, da registrirajo vozila, ne da bi morali za to od vlagatelja zahtevati predložitev dodatne tehnične dokumentacije.

[...]“

- 12 Stran 1 tega certifikata vsebuje naslednjo navedbo:

„Spodaj podpisani [...] potrjujem, da vozilo:

[...]

ustreza v vseh pogledih tipu, opisanemu v homologaciji [...] in

se lahko stalno registrira v državah članicah z vožnjo na desni/levi strani [...]“.

- 13 V točkah (b) in (d) pojasnil v zvezi s Prilogo IX k Direktivi 2007/46 je navedeno:

„(b) Navesti, ali vozilo ustreza za vožnjo samo po desni ali samo po levi strani ali po obeh straneh.

[...]

(d) Ta izjava ne omejuje pravice držav članic, da za registracijo vozila v državi članici, ki ni država, kateri je bilo vozilo namenjeno, zahtevajo tehnične prilagoditve, kadar vožnja v zadevni državi članici poteka po nasprotni strani cestišča.“

- 14 Direktiva 70/311 je ena od posamičnih direktiv, ki so navedene v Prilogi IV k Direktivi 2007/46. Člen 2a Direktive 70/311, ki je bil v to direktivo vstavljen z Aktom o pogojih pristopa Kraljevine Danske, Irske in Združenega kraljestva Velika Britanija in Severna Irska k Evropskim skupnostim in o prilagoditvi pogodb (UL 1972, L 73, str. 14), določa:

„Nobena država članica ne sme zavrniti ali prepovedati prodaje ali registracije, zagona ali uporabe vozila zaradi razlogov, povezanih z njegovo krmilno opremo, če slednja izpolnjuje zahteve, opredeljene v Prilogi.

- 15 Priloga I k tej direktivi je naslovljena „Področje uporabe, pomen izrazov, vloga za ES-homologacijo, podelitev ES-homologacije, določbe o izdelavi, določbe o preskusih, spremembe tipa in razširitve homologacij, skladnost proizvodnje“.

16 V točki 1.3. te priloge je navedeno:

„V tej direktivi uporabljeni izrazi pomenijo:

[...]

„*krmilje*“ označuje vso opremo, katere namen je določanje smeri gibanja vozila.

Krmilje vključuje:

- napravo za upravljanje krmilja,
- prenos upravljanja krmilja,
- krmiljena kolesa,
- napravo za oskrbo z energijo, če je potrebno“.

17 Točka 4.1.1 te priloge določa:

„Krmilje mora zagotoviti preprosto in zanesljivo upravljanje vozila vse do njegove največje konstrukcijsko določene hitrosti [...]“

18 Dodatek 1 k Prilogi I k Direktivi 70/311 je naslovljen „Opisni list [...] v skladu s Prilogo I k Direktivi Sveta 70/156/EGS glede ES-homologacije vozila v zvezi s krmiljem [...]“. V točki 1 tega dodatka, naslovljeni „Splošni konstrukcijski podatki o vozilu“, je navedeno:

„[...]“

1.8 Lega volana: levo/desno [...]

[...]“

Poljsko pravo

19 V skladu s členom 68 zakona z dne 22. junija 1997 o cestnem prometu (Dz. U. 2005, št. 108, pozicija 908), kakor je bil spremenjen, mora proizvajalec ali uvoznik novega motornega vozila za vsak nov tip vozila pridobiti certifikat o homologaciji, ki ga je izdal minister, pristojen za promet, ta obveznost pa se ne uporablja, če je proizvajalec ali uvoznik pridobil certifikat o homologaciji, ki ga je v skladu s postopkom Skupnosti za podelitev homologacije izdal pristojni organ države članice Evropske unije.

20 S tehničnim pregledom, ki se opravi za registracijo in začetek uporabe v prometu, se preveri, ali vozilo izpolnjuje tehnične zahteve, opredeljene v tem zakonu in uredbi ministra za infrastrukturo z dne 31. decembra 2002 o tehničnih zahtevah za vozila in obsegu obvezne opreme, kakor je bila spremenjena (Dz. U. 2003, št. 32, pozicija 262).

21 Odstavek 9, drugi pododstavek, te uredbe določa:

„Volan vozila, ki ima več kot tri kolesa in je izdelano tako, da lahko preseže hitrost 40 km/h, ne sme biti na desni strani vozila.“

- 22 Obseg in podrobna pravila za izvajanje tehničnih pregledov so bili določeni z uredbo ministra za infrastrukturo z dne 16. decembra 2003, kakor je bila spremenjena (Dz. U. 2003, št. 227, pozicija 2250). V skladu s točko 5.1 priloge I k tej uredbi je lega volana na desni strani bistveno merilo za ugotovitev, da je vozilo, ki ima več kot tri kolesa in lahko preseže hitrost 40 km/h, s tehničnega vidika pomanjkljivo in ne izpolnjuje tehničnih zahtev. Enaka določba je v točki 6.1 priloge I k uredbi ministra za infrastrukturo z dne 18. septembra 2009 (Dz. U. 2009, št. 155, pozicija 1232), s katero je bila z učinkom od 22. septembra 2009 nadomeščena in razveljavljena navedena uredba z dne 16. decembra 2003.

Predhodni postopek

- 23 Komisija je leta 2008 prejela več pritožb oseb, ki so želele na Poljskem registrirati osebna vozila s poreklom iz Združenega kraljestva in Irske. Šlo je za osebe poljskega izvora, ki so v teh državah članicah opravljale poklicno dejavnost in so tam kupile osebno vozilo, ki so ga želele registrirati po vrnitvi na Poljsko. Pri tem so bile na podlagi poljskih predpisov prisiljene premestiti volan vozila na levo stran, kar naj bi bila zelo draga predelava.
- 24 Komisija je štela, da je ta zahteva enakovredna prepovedi registracije vozil z volanom na desni na Poljskem. Komisija meni, da če vozilo izpolnjuje tehnične zahteve, ki so opredeljene v posamičnih direktivah, navedenih v Prilogi IV k Direktivi 2007/46, država članica, na ozemlju katere se promet odvija po desni, nima pravice zavrniti registracije tega vozila z razlogom, da je njegov volan na desni. Komisija meni, da je taka zavrnitev, kar zadeva nova vozila, neizpolnitev obveznosti iz člena 4(3) Direktive 2007/46 in člena 2a Direktive 70/311, ki naj bi nacionalne organe zavezoval, da morajo novo vozilo registrirati ne glede na mesto njegovega volana, če je to krmilje skladno z zahtevami iz zadnjenavedene direktive. Kar zadeva vozila, ki so bila že registrirana v drugi državi članici, naj bi bila taka zavrnitev prav tako neizpolnitev obveznosti iz člena 34 PDEU. Zato je Komisija 9. oktobra 2009 Republiki Poljski poslala uradni opomin, v katerem jo je pozvala, naj preneha s temi domnevnimi kršitvami.
- 25 Republika Poljska je 8. decembra 2009 ugovarjala, da očitki, ki jih je izrazila Komisija, niso utemeljeni, pri čemer je med drugim navedla, da ima država članica, ker se v točkah 1.8. in 1.8.1. prilog I in III k Direktivi 2007/46 razlikuje med stranmi vožnje, možnost, da dovoli registracijo vozila na svojem ozemlju le, če je to vozilo prilagojeno strani vožnje, ki je v veljavi v tej državi. Nikakor naj zavrnitev registracije vozil, ki ne izpolnjujejo tega pogoja, ne bi pomenila nezakonitega omejevanja prostega pretoka blaga, ker naj bi bila utemeljena z nujnimi razlogi v splošnem interesu, da se zagotovi varnost v prometu ter varuje zdravje in življenje oseb.
- 26 Ker Komisija ni bila prepričana o utemeljenosti tega odgovora, je poljski vladi 1. oktobra 2010 poslala obrazloženo mnenje, na katerega je ta vlada odgovorila 30. novembra 2010. Ker Komisija s tem odgovorom ni bila zadovoljna, se je odločila vložiti to tožbo.
- 27 S sklepom predsednika Sodišča z dne 8. junija 2012 je bila Republiki Litvi dovoljena intervencija v podporo predlogom Republike Poljske.

Tožba

- 28 Najprej je treba ugotoviti, da Komisija v tožbi razlikuje med novimi osebnimi vozili, glede katerih bi bilo treba sporni nacionalni ukrep presojati z vidika direktiv 2007/46 in 70/311, in vozili, ki so bila prej registrirana v drugi državi članici, glede katerih bi bilo treba presojo izvesti na podlagi člena 34 PDEU. Sodišče bo pri preizkusu sledilo temu razlikovanju.

Uporaba direktiv 2007/46 in 70/311 za nova osebna vozila

Trditve strank

- 29 Komisija v bistvu trdi, da direktivi 70/311 in 2007/46 ter posamične direktive iz Priloge IV k zadnjenavedeni direktivi izčrpno urejajo tehnične zahteve, ki jih morajo izpolnjevati nova osebna vozila, in državam članicam na tem področju ne puščajo nobenega polja proste presoje. Krmilje vozil naj bi bilo zajeto s temi tehničnimi zahtevami, tako da naj bi bila obveznost premestitve tega krmilja, ki je določena v nacionalnih predpisih, tehnična zahteva, ki je države članice ne smejo naložiti. Komisija dodaja, da se želi s tehničnimi zahtevami, ki so določene v teh direktivah, zagotoviti visoka raven prometne varnosti.
- 30 Po mnenju Komisije iz besedila člena 2a Direktive 70/311 in člena 4(3) Direktive 2007/46 izhaja, da stran, na kateri je vozniški prostor vozila, ni tehnična zahteva v smislu direktiv o odobritvi novih vozil, ki bi bila povezana s prilagoditvijo vozila za vožnjo po levi ali po desni. Navedba „lega volana [...] levo/desno“ v več določbah direktiv 2007/46 in 70/311 naj bi pomenila samo, da konstrukcija vozila v zvezi s krmiljem izpolnjuje tehnične zahteve iz teh direktiv, ki se nanašajo na stran vožnje, in naj ne bi pomenila, da mora biti za vožnjo po desni krmilje na levi.
- 31 Poljska vlada, ki jo podpira litovska vlada, navaja, da prepoved registracije vozil, opremljenih s krmiljem na desni, ni povezana z razlogi, ki bi se nanašali na delovanje ali skladnost krmilja teh vozil s tehničnimi zahtevami iz direktiv 2007/46 in 70/311, temveč s sposobnostjo voznikov za varno vožnjo teh vozil na cestah, kjer se promet odvija po desni. Ti direktivi naj bi predpisovali le izdelavo, sestavo in odobritev vozil in naj se ne bi nanašali na mesto volana, ker naj to ne bi bilo povezano s tehničnimi zahtevami, ki se nanašajo na vozilo, ampak s prometno varnostjo. Cilj tehničnih zahtev naj bi bilo prav tako zagotavljanje prometne varnosti, vendar naj te zahteve ne bi bile edini ukrepi, s katerimi je mogoče zagotoviti to varnost. Zato naj zadevni nacionalni ukrep ne bi spadal na področje uporabe teh direktiv in bi se moral presojati z vidika členov 34 PDEU in 36 PDEU, ne glede na to, ali gre za nova ali rabljena vozila.
- 32 Po mnenju poljske vlade točki 1.8 in 1.8.1 prilog I in III k Direktivi 2007/46 ter točka 1.8 Dodatka 1 k Prilogi I k Direktivi 70/311 uvajajo razlikovanje med vozili glede na to, ali so namenjena za vožnjo po desni ali po levi. Na podlagi nobene določbe iz teh direktiv naj ne bi bilo mogoče trditi, da je država članica dolžna registrirati vozilo, ne da bi lahko upoštevala stran vožnje, ki je določena v tej državi članici. Poleg tega naj bi točka (d) pojasnil k Prilogi IX k Direktivi 2007/46 državi članici, v kateri je obvezna vožnja po desni, omogočala, da pred registracijo vozila zahteva premestitev volana na levo stran.

Presoja Sodišča

- 33 Iz primerjave teh trditev izhaja, da je glavna razlika med strankama stališče glede tega, ali je mesto vozniškega prostora vozila zajeto z usklajenim okvirom, vzpostavljenim z direktivama 2007/46 in 70/311, ali pa za to mesto uskladitev ne velja, tako da lahko države članice pri registraciji novega vozila na svojem ozemlju iz varnostnih razlogov zahtevajo premestitev vozniškega prostora v tem vozilu na stran, ki je nasprotna strani vožnje.
- 34 V zvezi s tem je treba ugotoviti, da je Direktiva 2007/46, imenovana „okvirna direktiva“, kot izhaja iz člena 1 te direktive v povezavi z njenimi uvodnimi izjavami 2, 3 in 14, vzpostavila enotni postopek odobritve novih vozil, ki glede njihovih tehničnih lastnosti temelji na načelu popolne uskladitve, pri čemer so tehnične zahteve o izdelavi in delovanju vozil določene v posamičnih direktivah iz Priloge IV k tej direktivi.

- 35 Iz zgoraj navedenih določb izhaja, da je namen usklajenega okvira vzpostavitve in delovanje notranjega trga, pri čemer se želi zagotoviti tudi visoka raven varnosti v cestnem prometu, s popolno uskladitvijo tehničnih zahtev, ki se nanašajo med drugim na izdelavo vozil.
- 36 Člen 4(3) Direktive 2007/46 tako določa, da države članice – med drugim – registracije vozil na noben način ne smejo ovirati iz razlogov, povezanih med drugim z vidiki njihove izdelave, zajetimi v tej direktivi, če ta vozila izpolnjujejo njene zahteve.
- 37 Krmilje in temu ustrezna namestitve voznškega prostora, ki je del tega krmilja, sta temeljna konstrukcijska elementa strukture vozila.
- 38 Čeprav direktivi 2007/46 in 70/311 ne določata mesta voznškega prostora, na primer tako, da bi določili, da mora vedno biti na strani, ki je nasprotna strani vožnje, pa iz tega ne izhaja, da ta element ne spada na njuno področje uporabe. Ugotoviti je treba, da je zakonodajalec Unije glede tega proizvajalcem avtomobilov podelil svobodo, ki se je ne da odvzeti ali ovirati z nacionalnimi predpisi.
- 39 Krmilje vozil je posebej predmet Direktive 70/311, katere člen 2a države članice zavezuje, da ne smejo prepovedati med drugim registracije vozila „zaradi razlogov, povezanih z njegovo krmilno opremo“, če ta izpolnjuje zahteve iz te direktive.
- 40 Prepoved zavrnitve registracije iz tega člena 2a je dokončna in splošna, besedilo „zaradi razlogov, povezanih z njegovo krmilno opremo“ pa je z vsebinskega vidika jasno, pri čemer „krmilna oprema“ vključuje tudi voznški prostor, to je mesto volana vozil, ki je sestavni del krmilja.
- 41 Člen 2a je bil v Direktivo 70/311 dodan z Aktom o pogojih pristopa – med drugim – Združenega kraljestva Velika Britanija in Severna Irska k Evropskim skupnostim, ki sta bili takrat edini državi članici, v katerih se je cestni promet odvijal po levi strani ceste, ne da bi bil seznam določb iz Priloge I k tej direktivi dopolnjen.
- 42 V okviru tega ni mogoče razumno šteti, da se zakonodajalec Unije ni zavedal dejstva, da pristop držav članic, na ozemlju katerih se promet z motornimi vozili odvija po levi in od katerih je bila ena proizvajalka motornih vozil, ki imajo načeloma voznški prostor na desni, v sistemu notranjega trga, katerega značilnost je pravica do prostega pretoka, lahko vpliva na navade pri vožnji ali da lahko povzroči določeno tveganje, povezano s prometom. Nasprotno, ugotoviti je treba, da se je zakonodajalec zavedal tega morebitnega tveganja in da se je odločil sprejeti člen 2a Direktive 70/311.
- 43 Iz tega izhaja, da se izjava iz nekaterih določb direktiv 2007/46 in 70/311 „lega volana [...] levo/desno“, ki mora biti navedena na opisnem listu za ES-homologacijo vozila, in izjava na certifikatu o skladnosti o tem, ali je vozilo „ustrezno“ za vožnjo po desni ali po levi, ne moreta nanašati na bistvene konstrukcijske elemente, kot je namestitev volana, temveč le na druge elemente, kot so svetila, brisalci ali naprave vozil za posredno gledanje.
- 44 Enak sklep velja za točko (d) pojasnil v zvezi s Prilogo IX k Direktivi 2007/46, v skladu s katero velja, da če je kupec izbral tako vozilo, izjava proizvajalca na certifikatu o skladnosti ne omejuje pravice držav članic, da za njegovo registracijo zahtevajo „tehnične prilagoditve“.
- 45 Kot je namreč generalni pravobranilec navedel v točki 48 sklepnih predlogov, dopustne prilagoditve ne morejo vključevati premestitve voznškega prostora, kar bi pomenilo bistven poseg v strukturo konstrukcije vozila, ki bi bil v nasprotju z besedilom in namenom Direktive 70/311, temveč le manjše posege, kakršni so navedeni v točki 43 te sodbe.
- 46 Poleg tega ni mogoče sprejeti trditve, da se prepoved zavrnitve registracije iz člena 2a Direktive 70/311 nanaša le na razloge, ki so povezani z zahtevami tehnične narave, ne pa tudi na razloge, s katerimi se želi zagotoviti varnost v prometu. Prvič, kot je pravilno navedla Komisija, se želi s tehničnimi predpisi,

ki so določeni v direktivah o odobritvi novih vozil, zagotoviti visoka raven varnosti v cestnem prometu, tako da obsega prepovedi iz člena 2a Direktive 70/311 ni mogoče omejiti na razloge, ki niso povezani s prometno varnostjo. Drugič, razlaga, ki jo zagovarjata poljska in litovska vlada, bi členu 2a odvzela polni učinek, ker bi omogočila, da se z razlogi, povezanimi z varnostjo v cestnem prometu, ovira registracija novih vozil, ki izpolnjujejo tehnične zahteve, pri čemer se varnost v cestnem prometu zagotavlja prav s temi tehničnimi zahtevami.

- 47 Zato je treba ugotoviti, da je bilo mesto vozniškega prostora, ki je sestavni del krmilja vozila, predmet uskladitve, ki je bila opravljena z direktivama 2007/46 in 70/311, tako da države članice ne morejo iz varnostnih razlogov zahtevati, da se za registracijo novega vozila na njihovem ozemlju vozniški prostor tega vozila premesti na stran, ki je nasprotna strani vožnje.

Uporaba člena 34 PDEU za osebna vozila, ki so bila prej registrirana v drugi državi članici

Trditve strank

- 48 Komisija navaja, da registracije vozil, ki so bila prej registrirana v drugi državi članici, ne ureja sekundarno pravo Unije, temveč pravila primarnega prava na področju prostega pretoka blaga. Meni, da so sporni nacionalni predpisi, čeprav se brez razlikovanja uporabljajo za vsa vozila, ukrep z enakim učinkom kot količinska omejitev pri uvozu, ker je njihov cilj ali učinek manj ugodna obravnava blaga iz drugih držav članic.
- 49 Komisija trdi, da glede na druge upoštevalne dejavnike, ki vplivajo na prometno varnost, zadevni predpisi niso primerni za doseganje zelenega cilja te varnosti. Po mnenju Komisije raven varnosti v prometu ni odvisna od strani vozila, na kateri je nameščeno krmilje, temveč od ravnanja in izkušenj voznikov ter od stanja cest in vozil. Vsekakor naj poljski vladi ne bi uspelo dokazati, tako kot bi morala, da možnost registracije vozil, ki imajo krmilje na desni, povečuje število prometnih nesreč in zmanjšuje varnost na poljskih cestah. Nazadnje, sporni ukrep naj bi bil nesorazmeren, saj bi bilo mogoče zeleni cilj doseči z drugimi ukrepi, kot sta namestitve dodatnih zunanjih vzvratnih ogledal ter prilagoditev svetil in brisalcev.
- 50 Poljska vlada meni, da sporni predpisi ne povzročajo manj ugodne obravnave in posredne diskriminacije vozil iz drugih držav članic, ker se vozila, ki imajo vozniški prostor na desni, proizvajajo tudi na Poljskem. Vsekakor naj bi bili ti predpisi utemeljeni z vidika varnosti v prometu, za katero se v sodni praksi Sodišča šteje, da je nujni razlog v splošnem interesu, ter z vidika varovanja življenja in zdravja uporabnikov cest.
- 51 Po mnenju poljske vlade so s tega vidika sporni predpisi primerni za doseg zelenega cilja, ob upoštevanju dejstva, da ima, če se vozi po desni strani, voznik vozila, ki je opremljeno z volanom na desni, bistveno manjše vidno polje kot voznik, čigar vozilo je opremljeno z volanom na levi, čemur Komisija ne oporeka. To naj bi ogrožalo varnost v cestnem prometu, pri čemer naj bi bile za določitev ravni varnosti v tem prometu pristojne države članice. Zadevni predpis naj bi bil poleg tega sorazmeren. Alternativni ukrepi, ki jih predlaga Komisija, naj bi bili namreč bodisi popolnoma nesorazmerni ali celo nevarni bodisi naj ne bi zagotavljali enake ravni varstva.

Presoja Sodišča

- 52 Glede na ustaljeno sodno prakso Sodišča so sporni predpisi ukrep z enakim učinkom, kot ga imajo količinske omejitve pri uvozu, ki so prepovedane s členom 34 PDEU, ker je njihov učinek oviranje dostopa vozil, ki so opremljena z vozniškim prostorom na desni ter so zakonito proizvedena in registrirana v državah članicah, ki niso Republika Poljska, do poljskega trga (v zvezi z izvorom te sodne prakse glej sodbi z dne 11. julija 1974 v zadevi Dassonville, 8/74, Recueil, str. 837, točka 5, in

z dne 20. februarja 1979 v zadevi Rewe-Zentral, imenovano „Cassis de Dijon“, 120/78, Recueil, str. 649, točka 14, ter novejšo sodbo z dne 10. februarja 2009 v zadevi Komisija proti Italiji, C-110/05, ZOdl., str. I-519, točka 58).

- 53 V skladu z isto sodno prakso je take predpise mogoče utemeljiti z nujnimi razlogi, če zagotavljajo uresničitev zelenega cilja in ne presegajo tega, kar je nujno za to, da se ta cilj doseže (zgoraj navedena sodba Komisija proti Italiji, točka 59 in navedena sodna praksa).
- 54 Poljska vlada v utemeljitev spornih predpisov navaja potrebo po zagotovitvi varnosti v cestnem prometu, ki je v skladu s sodno prakso nesporno nujni razlog v splošnem interesu, ki bi lahko upravičil oviro za prosti pretok blaga (zgoraj navedena sodba Komisija proti Italiji, točka 60 in navedena sodna praksa).
- 55 Spomniti je treba, da morajo v skladu s sodno prakso, ki je prav tako ustaljena – če ni določb o popolni uskladitvi na ravni Evropske unije, kot je v primeru registracije vozil, ki so že bila registrirana v državi članici, v drugi državi članici –države članice odločiti, do katere ravni nameravajo zagotoviti varnost v cestnem prometu na svojem ozemlju, pri čemer upoštevajo zahteve prostega pretoka blaga v Uniji. V zvezi s tem morajo pristojni nacionalni organi dokazati, da njihovi predpisi zagotavljajo uresničitev zelenega cilja in ne presegajo tega, kar je nujno za to, da se ta cilj doseže (glej v tem smislu zgoraj navedeno sodbo Komisija proti Italiji, točki 61 in 62 in navedena sodna praksa).
- 56 Na prvem mestu, v zvezi s primernostjo zadevnih predpisov poljska vlada navaja, da če je volan nameščen na tisti strani, po kateri se odvija promet, to vozniku zmanjšuje vidljivost ter bistveno otežuje prehitavanje in manevre, zlasti na dvosmernih cestah z enojnimi voznimi pasovi, ki predstavljajo večji del poljskega cestnega omrežja, zaradi česar je nevarnost nesreč večja.
- 57 V zvezi s tem je treba ugotoviti, da nacionalni predpisi, ki na ozemlju države članice prepovedujejo registracijo vozil, katerih krmilje je nameščeno na isti strani, kot je stran vožnje, lahko zmanjšajo število takih vozil v prometu v tej državi članici in s tem nevarnost, ki je povezana s tem prometom. V zvezi s to nevarnostjo že iz izkušenj izhaja, da ima položaj volana neposredno povezavo z vidnim poljem voznika, kar poleg tega potrjuje ustaljena praksa proizvajalcev in prodajalcev motornih vozil, ki načeloma v vsaki državi prodajajo vozila, katerih volan je nameščen na nasprotni strani od strani vožnje.
- 58 Na drugem mestu, v zvezi z vprašanjem, ali zadevni predpisi ne presegajo tega, kar je nujno za to, da se doseže zeleni cilj, poljska vlada trdi, da z vidika nevarnosti v prometu, ki so povezane z namestitvijo volana na desni, noben drug ukrep in nobeno drugo nadomestno tehnično sredstvo ne zagotavljata enake ravni varstva kot zadevni ukrep.
- 59 V zvezi s tem je treba najprej ugotoviti, da je nevarnost, ki jo povzroča vožnja z vozili, ki imajo volan na desni, po poljskem ozemlju, enaka, ne glede na to, ali so ta vozila nova ali že prej registrirana v drugi državi članici. V zvezi z novimi vozili pa je bilo v točki 42 te sodbe ugotovljeno, da je zakonodajalec pri sprejemanju člena 2a Direktive 70/311 to morebitno nevarnost upošteval.
- 60 Nato je treba spomniti, da zadevni predpisi določajo izjeme v zvezi z uporabo vozil, ki so opremljena z volanom na desni, za osebe, ki prebivajo v drugih državah članicah, na primer za turiste, ki Poljsko obiščejo za krajše obdobje, kar pomeni, da se s temi predpisi dopušča taka nevarnost v prometu. Nevarnost na področju varnosti v prometu pa je v tem primeru enaka, še toliko bolj ker je pritek teh obiskovalcev na ozemlje Poljske stalen in ker se za to nevarnost ne more šteti, da je manjša zato, ker bodo obiskovalci, ki s takim vozilom obiščejo Poljsko za krajše obdobje, pri vožnji bolj previdni kot tisti, katerih vozilo je registrirano v tej državi članici.

- 61 Poleg tega po informacijah, ki jih ima Sodišče, predpisi 22 držav članic, to je velike večine držav članic, bodisi izrecno dovoljujejo registracijo vozil z vozniškim prostorom na isti strani, kot je stran vožnje, bodisi registracijo dopuščajo, čeprav je v nekaterih od teh držav članic stanje cestnega omrežja primerljivo s stanjem v Republiki Poljski (glej po analogiji sodbo z dne 28. januarja 2010 v zadevi Komisija proti Franciji, C-333/08, ZOdl., str. I-757, točka 105).
- 62 Poleg tega je treba ugotoviti, da iz statističnih podatkov, ki jih navaja poljska vlada, ni dovolj dobro razvidno razmerje med navajanim številom nesreč in vpletenostjo vozil z vozniškim prostorom na desni.
- 63 Nazadnje je treba poudariti, da obstajajo sredstva in ukrepi, ki manj posegajo v svobodo pretoka blaga kot zadevni ukrep in ki so hkrati primerni za znatno zmanjšanje tveganja, ki ga povzroča promet z vozili, ki imajo volan na isti strani, kot je stran vožnje. Posebej je treba poudariti, da imajo v zvezi s tem države članice polje proste presoje pri naložitvi ukrepov, vključno z ukrepi, ki jih predlaga Komisija, ki so glede na razvoj tehnike primerni za zagotovitev zadostne vidljivosti vozniku vozila, ki ima volan na isti strani kot je stran vožnje, in sicer vidljivosti tako naprej kot nazaj.
- 64 Zato v nasprotju s položajem, v katerem je bila sprejeta zgoraj navedena sodba Komisija proti Italiji, na podlagi zgoraj navedenega ni mogoče ugotoviti, da se lahko zadevni ukrep šteje za nujen za doseg želenega cilja. Glede na navedeno zadevni ukrep ni skladen z načelom sorazmernosti.
- 65 Zato je treba ugotoviti, da Republika Poljska, kot je navedeno v tožbi Komisije, ni izpolnila obveznosti.

Stroški

- 66 V skladu s členom 138(1) Poslovnika Sodišča se plačilo stroškov na predlog naloži neuspeli stranki. Ker je Komisija predlagala, naj se Republiki Poljski naloži plačilo stroškov, in ta s svojimi predlogi ni uspela, se ji naloži plačilo stroškov. Na podlagi člena 140(1) istega poslovnika, v skladu s katerim države članice, ki so intervenirale v postopku, nosijo svoje stroške, je treba odločiti, da Republika Litva nosi svoje stroške.

Iz teh razlogov je Sodišče (peti senat) razsodilo:

- 1. Republika Poljska s tem, da registracijo novih ali v drugih državah članicah že registriranih osebnih vozil, ki imajo krmilje na desni strani, pogojuje s premestitvijo volana na levo stran, ni izpolnila obveznosti iz člena 2a Direktive Sveta z dne 8. junija 1970 o približevanju zakonodaje držav članic o krmilju za motorna in priklopna vozila (70/311/EGS), člena 4(3) Direktive 2007/46/ES Evropskega Parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (Okvirna direktiva) in člena 34 PDEU.**
- 2. Republiki Poljski se naloži plačilo stroškov.**
- 3. Republika Litva nosi svoje stroške.**

Podpisi