



Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (femte avdelningen)

den 20 mars 2014*

”Fördragsbrott — Registrering av motorfordon — Artiklarna 34 FEUF och 36 FEUF — Direktiv 70/311/EEG — Direktiv 2007/46/EG — Högertrafik i en medlemsstat — Skyldighet att flytta styrinrättningen i personbilar från höger till vänster sida för att dessa ska kunna registreras”

I mål C-61/12,

angående en talan om fördragsbrott enligt artikel 258 FEUF, som väckts den 6 februari 2012,

Europeiska kommissionen, företrädd av A Steiblyté, G. Wilms och G. Zavvos, samtliga i egenskap av ombud, med delgivningsadress i Luxemburg,

sökande,

mot

Republiken Litauen, företrädd av D. Kriauciūnas och R. Krasuckaitė, båda i egenskap av ombud,

svarande,

med stöd av

Republiken Estland, företrädd av M. Linntam, i egenskap av ombud,

Republiken Lettland, företrädd av I. Kalniņš och A. Nikolajeva, båda i egenskap av ombud,

Republiken Polen, företrädd av B. Majczyna och M. Szpunar, båda i egenskap av ombud,

intervenienter,

meddelar

DOMSTOLEN (femte avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden T. von Danwitz samt domarna E. Juhász (referent), A. Rosas, D. Šváby och C. Vajda,

generaladvokat: N. Jääskinen,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

* Rättegångsspråk: litauiska.

och efter att den 7 november 2013 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,
följande

Dom

- 1 Europeiska kommissionen har yrkat att domstolen ska fastställa att Republiken Litauen har underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt artikel 2a i rådets direktiv 70/311/EEG av den 8 juni 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om styrinrättningar för motorfordon och släpvagnar till dessa fordon (EGT L 133, s. 10; svensk specialutgåva, område 13, volym 1 s. 139), artikel 4.3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (Ramdirektiv) (EUT L 263, s. 1), och artikel 34 FEUF, genom att förbjuda registrering av personbilar vars ratt är monterad på höger sida och/eller kräva att en ratt som är monterad på höger sida av en ny personbil eller en personbil som tidigare varit registrerad i en annan medlemsstat ska flyttas till vänster sida för att personbilen ska kunna registreras i Litauen.

Tillämpliga bestämmelser

Unionsrätt

- 2 I skälen 2, 3 och 14 i direktiv 2007/46 anges följande:

”(2) För att gemenskapens inre marknad skall kunna upprättas och fungera väl bör medlemsstaternas godkännandesystem ersättas med ett förfarande för gemenskapsgodkännande som bygger på principen om fullständig harmonisering.

(3) De tekniska krav som gäller för system, komponenter, separata tekniska enheter och fordon bör harmoniseras och specificeras i rättsakter. Syftet med dessa rättsakter bör främst vara att säkerställa en hög nivå av trafiksäkerhet, hälsoskydd, miljöskydd, energieffektivitet och skydd mot obehörig användning.

...

(14) Det främsta målet med lagstiftningen om godkännande av fordon är att se till att nya fordon, komponenter och separata tekniska enheter som släpps ut på marknaden uppfyller höga krav i fråga om säkerhet och miljöskydd. Detta mål bör inte äventyras av att vissa delar eller viss utrustning monteras efter det att fordonen har släppts ut på marknaden eller tagits i bruk. Lämpliga åtgärder bör därför vidtas för att garantera att delar eller utrustning som kan monteras på fordon och som avsevärt kan försämra funktionen hos system som är nödvändiga när det gäller säkerhet eller miljöskydd, kontrolleras av en godkännande myndighet innan de saluförs. Dessa åtgärder bör bestå av tekniska föreskrifter om de krav som dessa delar eller utrustningar måste uppfylla.”

- 3 I artikel 1 i direktiv 2007/46, med rubriken ”Syfte”, föreskrivs följande:

”I detta direktiv fastställs en harmoniserad ram som innefattar de administrativa bestämmelserna och allmänna tekniska kraven för godkännande av alla nya fordon som omfattas av dess tillämpningsområde samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dessa fordon, i syfte att underlätta registrering, försäljning och ibruktagande av fordonen inom gemenskapen.

I detta direktiv fastställs även bestämmelser om försäljning och ibruktagande av delar och utrustning som är avsedda för fordon som godkänts i enlighet med direktivet.

Särskilda tekniska krav avseende fordons konstruktion och funktion skall i enlighet med detta direktiv fastställas i rättsakter över vilka det finns en uttömmande förteckning i bilaga IV.”

- 4 I artikel 4.3 i direktivet, vilken artikel har rubriken ”Medlemsstaternas skyldigheter” föreskrivs följande:

”Medlemsstaterna skall registrera eller tillåta försäljning eller ibruktagande av endast sådana fordon, komponenter och separata tekniska enheter som uppfyller kraven i detta direktiv.

De får inte förbjuda, begränsa eller hindra registrering, försäljning, ibruktagande eller användning i trafik på väg av fordon, komponenter eller separata tekniska enheter av skäl som hänför sig till sådana aspekter av deras konstruktion eller funktion som omfattas av detta direktiv, om dessa fordon, komponenter eller separata tekniska enheter uppfyller kraven i detta direktiv.”

- 5 I artikel 9.1 a i direktivet, vilken artikel har rubriken ”Särskilda bestämmelser för fordon” föreskrivs följande:

1. Medlemsstaterna skall bevilja EG-typgodkännande för

- a) fordonstyper som motsvarar uppgifterna i underlaget och som uppfyller de tekniska kraven i de tillämpliga rättsakter som förtecknas i bilaga IV”.

- 6 I nämnda bilaga IV till direktivet återfinns i del I en förteckning över dessa direktiv, kallade särdirektiv, i vilka kraven i samband med EG-typgodkännande av fordon fastställs.

- 7 I artikel 18.1 första stycket i direktiv 2007/46, vilken artikel har rubriken ”Intyg om överensstämmelse”, föreskrivs följande:

”En tillverkare som innehar ett EG-typgodkännande av fordon, skall utfärda ett intyg om överensstämmelse som skall åtfölja varje fordon – vare sig det är färdigbyggt, icke färdigbyggt eller etappvis färdigbyggt – som tillverkas i överensstämmelse med den godkända fordonstypen.”

- 8 I artikel 26.1 första stycket i direktivet, vilken artikel har rubriken ”Registrering, försäljning och ibruktagande av fordon”, föreskrivs följande:

”Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i artiklarna 29 och 30 skall medlemsstaterna registrera fordon och tillåta att de säljs eller tas i bruk endast om de åtföljs av ett giltigt intyg om överensstämmelse som utfärdats i enlighet med artikel 18.”

- 9 I punkt 1 i bilaga 1, med rubriken ”Allmänna uppgifter om fordonets konstruktion”, föreskrivs följande:

”1.8 Styrning (höger eller vänster) ⁽¹⁾

1.8.1 Fordonet är utrustat för körning i höger/vänstertrafik ⁽¹⁾”

I förklaringarna till bilaga I anges följande:

”⁽¹⁾ Stryk det som ej är tillämpligt (i vissa fall behöver ingenting strykas när mer än en post är tillämplig).”

- 10 Bilaga III till direktivet har rubriken ”Information för användning vid EG-typgodkännande av fordon”. Punkt 1 i nämnda bilaga, med rubriken ”Allmänna uppgifter om fordonets konstruktion”, har följande lydelse:

”1.8 Styrning (höger eller vänster) ⁽¹⁾

1.8.1 Fordonet är utrustat för körning i höger/vänstertrafik ⁽¹⁾”

Texten till förklaringarna avseende fotnot ⁽¹⁾ i punkt 1 i bilaga III är densamma till förklaringarna avseende punkt 1 i bilaga 1, såsom anges i punkt 9 i förevarande dom.

- 11 Bilaga IX till direktiv 2007/46, i dess lydelse enligt kommissionens förordning (EG) nr 385/2009 av den 7 maj 2009 (EUT L 118, s. 13), i syfte att anpassa dem till utvecklingen av den vetenskapliga och tekniska kunskapen, har rubriken ”EG-intyg om överensstämmelse”. Punkt 0 i bilagan, med rubriken ”Mål”, har följande lydelse:

”Intyget om överensstämmelse är en försäkran som av fordonstillverkaren avges till köparen för att försäkra denne om att det fordon som förvärvats överensstämmer med den lagstiftning som gällde i Europeiska unionen vid tillverkningstillfället.

Intyget om överensstämmelse syftar också till att möjliggöra för behöriga myndigheter i medlemsstaterna att registrera fordon utan att behöva kräva att den sökande inkommer med ytterligare teknisk dokumentation.

...”

- 12 På sidan 1 i intyget anges följande:

”Undertecknad ... intygar härmed att fordonet:

...

i alla avseenden överensstämmer med den typ som beskrivs i det ... och

att det varaktigt kan registreras i de medlemsstater med höger-/vänstertrafik ...”

- 13 I de förklarande noterna till bilaga IX till direktiv 2007/46 föreskrivs under b och d följande:

”(b) Ange om fordonet är avsett för användning i antingen höger- eller vänstertrafik eller i både höger- och vänstertrafik.

...

(d) Detta yttrande får inte inskränka medlemsstaternas rätt att kräva tekniska anpassningar som gör det möjligt att registrera ett fordon i en annan medlemsstat än den för vilken det var avsett då körriktningen är på motsatta sidan av vägen.”

- 14 Direktiv 70/311 är ett av de särdirektiv som anges i bilaga IV till direktiv 2007/46. I artikel 2a i direktiv 70/311, vilken tillagts direktivet genom handlingarna om Konungariket Danmarks, Irlands och Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands anslutning till Europeiska gemenskaperna – Akt om anslutningsvillkoren och anpassningarna av fördragen (EGT L 73, s. 14), föreskrivs följande:

”Ingen medlemsstat får vägra att registrera ett fordon eller förbjuda att det saluförs, tas i bruk eller används, av skäl som hänför sig till dess styrinrättning, om dessa uppfyller de krav som anges i bilagan till detta direktiv.”

- 15 Bilaga 1 till direktivet har rubriken ”Räckvidd, definitioner, ansökan om EG-typgodkännande, beviljande av EG-typgodkännande, konstruktionsbestämmelser, provningsbestämmelser, ändringar av typ och ändringar av godkännanden, produktionsöverensstämmelse”.

- 16 Punkt 1.3. i bilagan har följande lydelse:

”I detta direktiv används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

Styrinrättning: all utrustning som har till uppgift att bestämma fordonets rörelseriktning.

Styrutrustningen består av:

- styranordning,
- styrtransmission,
- de styrda hjulen,
- eventuell energiförsörjning.”

- 17 I punkt 4.1.1 i nämnda bilaga föreskrivs följande:

”Utrustningen för styrinrättningen skall säkerställa en enkel och säker manövrering av fordonet upp till den tekniskt avsedda högsta hastigheten ...”

Tillägg 1 till bilaga 1 till direktiv 70/311 har rubriken ”Informationsdokument ... enligt bilaga I till rådets direktiv 70/156/EEG om EG-typgodkännande av ett fordon avseende styrinrättning ...”.

- 18 Punkt 1 i detta tillägg, med rubriken ”Allmänna uppgifter om fordonets konstruktion”, har följande lydelse:

”1.8 Styrning (höger eller vänster) ...”.

Litauisk rätt

- 19 Tillämplig trafiksäkerhetslagstiftning i Litauen utgörs av trafiksäkerhetslagen (žin 2000, n° 92-2883). En ny version av nämnda lag trädde ikraft den 1 juli 2008.

- 20 I artikel 25.4 i denna lag föreskrivs följande:

”Det är förbjudet att på allmän väg framföra motorfordon som är avsedda att köras på vänster sida av körbanan och/eller i vilka ratten är placerad på höger sida, såvida de inte har registrerats i Republiken Litauen före den 1 maj 1993 eller genom sin konstruktion och utrustning är avsedda för särskild användning. Förbudet gäller inte under kortare perioder (upp till 90 dagar) för utländska medborgare

som anlänt till Republiken Litauen i ett fordon som registrerats i utlandet och som inte innehar ett tillfälligt eller permanent uppehållstillstånd i Republiken Litauen. Förbudet gäller inte heller litauiska medborgare vilkas permanenta bostad är belägen i utlandet samt de fordon som enligt lag tillhör kategorin veteranfordon.”

21 I artikel 27.1 och 27.2 i lagen föreskrivs följande:

”1. Motorfordon och släpvagnar som registrerats enligt lag får framföras på allmän väg i Litauen. Denna registreringskyldighet gäller emellertid inte under kortare perioder (upp till 90 dagar) för de utlänningar som anlänt dit i ett fordon som registrerats i utlandet, vilka inte innehar ett tillfälligt eller permanent uppehållstillstånd i Litauen eller innehar ett EU-uppehållstillstånd. Förbudet gäller inte heller litauiska medborgare som är permanent bosatta i utlandet.

2. ... motorfordon som är konstruerade för vänstertrafik och/eller har sin ratt till höger inte får registreras i Republiken Litauen, såvida det inte rör sig om veteranfordon eller fordon avsedda för särskild användning.”

22 I förordning nr 2B-290, som utfärdats den 29 juli 2008 av direktören för den nationella vägtrafikinspektionen vid kommunikationsministeriet, föreskrivs i kapital IV med avseende på allmänna villkor för montering av styrinrättning, följande:

”Styrsystemet i ett fordon får inte installeras på höger sida av förarutrymmet/förrarhytten, utom i motorfordon som registrerats i Litauen före den 1 maj 1993, och i fordon som är föremål för en särskild registrering”.

23 I förordning nr 2B-515, som utfärdats den 23 december 2008 av direktören för den nationella vägtrafikinspektionen vid kommunikationsministeriet, om tillverkning och ombyggnad av motorfordon och släpvagnar och godkännande av krav och förfaranden för reparation och teknisk kontroll av motorfordon och släpvagnar som inte får framföras på allmän väg, föreskrivs i punkt 28 och vad gäller kravet att styranordningen ska flyttas från höger sida till vänster sida, följande:

”Ett fordons styranordning får flyttas från dess vänstra till dess högra sida i följande fall:

Ombyggnaden av fordonet sker på en verkstad som godkänts av tillverkaren,

...”

24 Av denna lagstiftning framgår att för att ett fordon ska kunna registreras i Litauen måste dess styranordning vara placerad på fordonets vänstra sida eller, om den är placerad på dess högra sida, flyttas till vänster sida.

Det administrativa förfarandet

25 Kommissionen har de senaste åren fått ta emot många klagomål från personer som köpt personbilar i Förenade kungariket eller Irland vilka varit avsedda att framföras på vänster sida av vägen och som endast kunnat registreras i Litauen under villkor att ratten flyttats till vänster sida. Kommissionen ansåg att dessa villkor stod i strid med artikel 4.3 i direktiv 2007/46 och artikel 2a i direktiv 70/311 och skickade den 3 november 2009 en formell underrättelse till Republiken Litauen. Enligt kommissionen framgår det av dessa bestämmelser att medlemsstaterna är skyldiga att registrera ett nytt fordon som överensstämmer med de tekniska kraven i dessa direktiv, bland annat vad gäller styrinrättning.

- 26 Genom skrivelse av den 5 januari 2010 svarade de litauiska myndigheterna på denna formella underrättelse och gjorde härvid gällande att villkoret i den litauiska lagstiftningen utgör den enda proportionerliga åtgärd som är ägnad att säkerställa trafiksäkerheten och att skydda liv och hälsa hos dem som använder vägnätet. Det är således fråga om tvingande skäl av allmänintresse, vilka motiverar det eventuella hindret i den fria rörligheten för varor. Medlemsstaterna är vidare, enligt direktiven 2007/46 och 70/311 inte skyldiga att registrera nya personbilar vars styrinrättning överensstämmer med kraven i dessa direktiv utan att ta hänsyn till på vilken sida av fordonet styrinrättningen är monterad.
- 27 Den 25 november 2010 skickade kommissionen ett motiverat yttrande till de litauiska myndigheterna. Kommissionen angav däri att det saknades tillräcklig motivering för hindren att registrera högerstyrda personbilar. Kommissionen upprepade sina argument, vilka innebär att om en personbil överensstämmer med de tekniska kraven i direktiven ifråga – vars bestämmelser är tillämpliga oberoende av på vilken sida av vägen fordonet framförs – kan inte en vägran att registrera fordonet motiveras av på vilken sida dess styrinrättning är monterad.
- 28 De litauiska myndigheterna besvarade det motiverade yttrandet den 19 januari 2011 och hävdade att den nationella lagstiftningen ifråga grundade sig på trafiksäkerhetsöverväganden och att den saknade samband med de tekniska kraven i direktiven 2007/46 och 70/311. Den aktuella lagstiftningen omfattas således inte av tillämpningsområdet för direktiven och den ska enbart prövas med avseende på artikel 34 FEUF eller artikel 36 FEUF. Lagstiftningen utgör emellertid inte ett hinder för den fria rörligheten för varor, eftersom import, export, försäljning och transit av personbilar med styrinrättningen på höger sida är tillåten i Litauen.
- 29 Den aktuella åtgärden är under alla omständigheter ägnad att nå målet att öka trafiksäkerheten, mot bakgrund av det litauiska vägnätets skick, antalet dödsolyckor samt antalet och åldern hos de fordon som trafikerar vägnätet. Åtgärden är även proportionerlig, eftersom det är tillåtet att använda högerstyrda fordon som registrerats före 1993, som befinner sig tillfälligt i Litauen, veteranfordon och fordon avsedda för särskilda funktioner.
- 30 Kommissionen beslutade, efter att ha prövat dessa argument, att väcka förevarande talan.
- 31 Genom beslut av domstolens ordförande den 20 juni 2012, tilläts Republiken Estland, Republiken Lettland och Republiken Polen att intervensera till stöd för Republiken Litauens yrkanden.

Prövning av talan

- 32 Det ska inledningsvis erinras om att kommissionen i sin ansökan skiljer mellan nya personbilar, med avseende på vilka den nationella åtgärden ska prövas mot bakgrund av direktiven 2007/46 och 70/311, och bilar som tidigare har registrerats i en annan medlemsstat. Vad gäller de sistnämnda ska prövningen ske på grundval av artikel 34 FEUF. Domstolen avser att följa samma uppdelning vid sin prövning.

Huruvida direktiven 2007/46 och 70/311 är tillämpliga på nya personbilar

Parternas argument

- 33 Kommissionen har hävdats att direktiven 70/311 och 2007/46 samt de särdirektiv som avses i bilaga IV till det sistnämnda direktivet utgör en uttömmande reglering av de tekniska krav som nya personbilar ska uppfylla och att medlemsstaterna inte har något utrymme för skönsmässig bedömning härvidlag. Dessa tekniska krav innefattar ett fordons styrinrättning, med följd att en i nationell lagstiftning

föreskriven skyldighet att ändra denna styrinrättnings placering utgör ett tekniskt krav som det inte är tillåtet för medlemsstaterna att ställa. Kommissionen har tillagt att de tekniska krav som föreskrivs i direktiven syftar till att säkerställa en hög nivå av trafiksäkerhet.

- 34 Enligt kommissionen framgår det av lydelsen av artikel 2a i direktiv 70/311 och artikel 4.3 i direktiv 2007/46 att den sida på vilken ratten är monterad inte utgör ett tekniskt krav i den mening som avses i direktiven om godkännande av nya fordon, som är kopplat till fordonets anpassning till körning på vänster eller höger sida. Hänvisningen i flera bestämmelser i direktiven 2007/46 och 70/311 till "styrning (höger eller vänster)" innebär endast att fordonets konstruktion, med avseende på styrinrättningen, uppfyller de i direktiven föreskrivna tekniska kraven vad gäller höger eller vänsterstyrning och innebär inte att styrinrättningen måste finnas på vänster sida för att fordonet ska framföras i högertrafik.
- 35 Den litauiska regeringen har med stöd av de estniska, lettiska och polska regeringarna gjort gällande att förbudet att registrera högerstyrda fordon inte har med överväganden vad gäller funktion eller att styrinrättningen ska överensstämma med de tekniska kraven i direktiven 2007/46 och 70/311 att göra utan med möjligheten för föraren att på ett säkert sätt framföra sådana fordon på vägar med högertrafik. Dessa direktiv innehåller endast regler om tillverkning, montering och godkännande av fordon men inte om styrinrättningens placering, vilket inte har med tekniska krav avseende fordonet att göra utan med trafiksäkerhet som till stor del omfattas av medlemsstaternas befogenhet.
- 36 De tekniska föreskrifterna har visserligen också till syfte att förbättra trafiksäkerheten men de utgör inte de enda åtgärderna för att garantera trafiksäkerheten. Den nationella bestämmelsen ifråga omfattas således inte av dessa direktivs tillämpningsområde utan ska prövas mot bakgrund av artiklarna 34 FEUF och 36 FEUF, oavsett om det gäller nya eller begagnade fordon. För det fall denna åtgärd skulle utgöra ett hinder för den fria rörligheten för varor är den likväl motiverad av tvingande skäl av allmänintresse vad gäller trafiksäkerhet.
- 37 Enligt den litauiska regeringen görs det i punkterna 1.8 och 1.8.1 i bilagorna I och III till direktiv 2007/46 och tillägg 1, punkt 1.8 i bilaga I till direktiv 70/311 skillnad mellan fordon beroende på om dessa ska köras i högertrafik eller i vänstertrafik. Ingen av dessa bestämmelser innebär att det är möjligt att påstå att en medlemsstat är skyldig att registrera ett fordon utan att kunna beakta om denna medlemsstat har höger- eller vänstertrafik. Vidare är det enligt förklarande not d till bilaga IX till direktiv 2007/46 tillåtet för en medlemsstat som tillämpar högertrafik att kräva att styrinrättningen ska flyttas till vänster sida innan ett fordon registreras.

Domstolens bedömning

- 38 Vid en sammantagen bedömning av dessa argument framgår det att den grundläggande tvistefrågan mellan parterna är huruvida rattens placering ingår i den harmoniserade ram som inrättats genom direktiven 2007/46 och 70/311 eller ej. I det sistnämnda fallet är det tillåtet för medlemsstaterna att av trafiksäkerhetsskäl kräva att ratten ska flyttas till den motsatta sidan i förhållande till körriktningen, för att ett nytt fordon ska kunna registreras i den medlemsstaten.
- 39 Såsom framgår av artikel 1, jämförd med skälen 2, 3 och 14 i direktiv 2007/46, det så kallade ramdirektivet, inrättades härigenom ett enhetligt godkännandeförfarande för nya fordon, vilket grundar sig på principen om en fullständig harmonisering vad gäller fordons egenskaper. De tekniska kraven avseende konstruktion och funktion fastställs i de särdirektiv som anges i bilaga IV till direktivet.

- 40 Det framgår av ovannämnda bestämmelser att syftet med denna harmoniserade ram är att den inre marknaden ska kunna upprättas och fungera väl, samtidigt som en hög nivå av trafiksäkerhet säkerställs genom en fullständig harmonisering av de tekniska kraven vad gäller, bland annat, fordonens konstruktion.
- 41 I artikel 4.3 i direktiv 2007/46 föreskrivs således att medlemsstaterna inte på något sätt får hindra bland annat, registrering av fordon, av skäl som hänför sig till bland annat sådana aspekter av deras konstruktion som omfattas av detta direktiv, om de uppfyller kraven i detta direktiv.
- 42 Styrinrättningen, och rattens placering, som ingår i denna bestämmelse, utgör grundläggande beståndsdelar i ett fordons konstruktion.
- 43 I direktiven 2007/46 och 70/311 fastställs visserligen inte var ratten ska vara placerad genom att det till exempel föreskrivs att den alltid ska placeras på motsatta sidan i förhållande till körriktningen, men det framgår likväl att dess placering omfattas av direktivens tillämpningsområde. Unionslagstiftaren har således gett biltillverkarna en frihet härvidlag som inte kan avskaffas eller inskränkas genom nationell lagstiftning.
- 44 Direktiv 70/311 avser särskilt fordons styrinrättningar och i artikel 2a i direktivet stadgas att medlemsstaterna inte får förbjuda, bland annat registrering av fordon av skäl som hänför sig till dess styrinrättning, om dessa uppfyller kraven i direktivet.
- 45 Förbudet mot att vägra registrering i artikel 2a i direktivet är kategoriskt och allmänt, och uttrycket ”av skäl som hänför sig till dess styrinrättning” är tydligt till sitt innehåll. Begreppet styrinrättning innefattar även styranordning, det vill säga var ratten, som är en integrerad del av styrinrättningen, ska placeras i fordonet.
- 46 Artikel 2a lades till i direktiv 70/311 genom akten om anslutningsvillkoren för bland andra Irlands och Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands anslutning till Europeiska gemenskaperna. Dessa medlemsstater var vid nämnda tillfälle de enda som hade vänstertrafik och likväl skedde ingen komplettering av katalogen av föreskrifter i bilaga I till direktivet.
- 47 Det kan i sammanhanget inte rimligen anses att unionslagstiftaren inte var medveten om att anslutningen av medlemsstater med vänstertrafik, av vilka det i en tillverkades bilar som huvudsakligen hade ratten på höger sida, i ett system med en inre marknad som innebär rätt till fri rörlighet, kunde leda till att körvanor påverkades eller till och med en risk vad gäller trafiksäkerheten. Det måste tvärtom antas att lagstiftaren beaktade denna eventuella risk och valde att anta artikel 2a i direktiv 70/311.
- 48 Det följer av dessa överväganden att hänvisningen i vissa bestämmelser i direktiven 2007/46 och 70/311 till ”Styrning (höger eller vänster)”, vilken ska anges i informationsdokumentet för godkännande av ett fordon samt den angivelse som ska göras på intyget om överensstämmelse och som innebär att ”fordonet är avsett för användning i antingen höger- eller vänstertrafik”, inte kan avse grundläggande delar av fordonets konstruktion såsom rattens placering, utan endast andra delar såsom fordonens belysningsanordningar och vindrutetorkare eller anordningar för indirekt sikt.
- 49 Samma slutsats kan dras vad gäller förklarande not d till bilaga IX till direktiv 2007/46. Enligt den förklarande noten innebär inte intyget om överensstämmelse, när köparen valt ett sådant fordon, att medlemsstaternas rätt att kräva tekniska anpassningar för att registrering ska kunna ske får inskränkas.

- 50 I likhet med vad generaladvokaten har anfört i punkt 48 i sitt förslag till avgörande kan de anpassningar som kan krävas inte avse att styranordningen flyttas, något som på ett påtagligt sätt skulle ändra fordonets själva konstruktion, vilket strider mot syftet med och lydelsen av direktiv 70/311. De kan endast kräva mindre åtgärder av det slag som anges i punkt 48 i förevarande dom.
- 51 Vidare kan argumentet att förbudet att vägra registrering i artikel 2a i direktiv 79/311 enbart avser skäl som har samband med krav av teknisk natur och inte skäl avseende trafiksäkerhet, inte godtas. I likhet med vad kommissionen har angett syftar de tekniska föreskrifterna i direktiven om godkännande av nya fordon till att säkerställa en hög nivå av trafiksäkerhet, vilket innebär att räckvidden av förbudet i artikel 2a i direktiv 70/311 inte kan begränsas av andra skäl än trafiksäkerhetsskäl. Den tolkning som den litauiska och den polska regeringen förordar skulle dessutom beröva artikel 2a dess ändamålsenliga verkan, då det skulle vara möjligt att av trafiksäkerhetsskäl hindra registrering av nya fordon som uppfyller de tekniska kraven, trots att de tekniska kraven just har till syfte att garantera trafiksäkerheten.
- 52 Styrinordningens placering ingår följaktligen i den harmoniserade ram som inrättats genom direktiven 2007/46 och 70/311. Detta medför att medlemsstaterna inte av säkerhetsskäl får kräva att styranordningen ska flyttas till motstående sida i förhållande till körriktningen, för att ett nytt fordon ska kunna registreras i den medlemsstaten.

Huruvida artikel 34 FEUF är tillämplig på personbilar som tidigare registrerats i en annan medlemsstat

Parternas argument

- 53 Kommissionen har hävdats att registrering av fordon som tidigare registrerats i en annan medlemsstat inte omfattas av unionens sekundärrätt utan av de primärrättsliga reglerna om fri rörlighet för varor. Kommissionen anser att den omtvistade nationella lagstiftningen, vilken är tillämplig utan åtskillnad på samtliga fordon, utgör en åtgärd med motsvarande verkan som kvantitativa importrestriktioner. Den har nämligen till syfte eller resultat att behandla varor från en annan medlemsstat mindre förmånligt.
- 54 Kommissionen har hävdats att den aktuella lagstiftningen inte är ägnad att nå det eftersträvade trafiksäkerhetsmålet, mot bakgrund av övriga relevanta omständigheter som påverkar trafiksäkerheten. Enligt kommissionen är nivån på trafiksäkerheten inte beroende av på vilken sida av fordonet styrinrättningen är placerad utan den har ett samband med förarnas uppträdande och erfarenhet, liksom vägnas och fordonens skick. Bestämmelsen är under alla omständigheter oproportionerlig, eftersom det finns andra, mindre restriktiva åtgärder såsom att montera ytterligare yttre backspeglar och anpassning av belysningsanordningar och vindrutetorkare som kan bidra till att uppnå det målet.
- 55 Den litauiska regeringen anser att den omtvistade lagstiftningen är motiverad av trafiksäkerhetsskäl, vilka i domstolens praxis utgör ett tvingande skäl av allmänintresse för att skydda trafikanternas liv och hälsa.
- 56 Enligt den litauiska regeringen är den aktuella lagstiftningen i detta avseende ägnad att nå det eftersträvade målet, eftersom föraren av ett högerstyrt fordon vid högertrafik har ett betydligt mindre synfält än föraren av ett vänsterstyrt fordon, vilket kommissionen inte har bestritt. Detta förhållande utgör en fara för trafiksäkerheten och det ankommer på medlemsstaterna att avgöra vilken skyddsnivå de önskar. Den aktuella åtgärden är vidare proportionerlig. De alternativa åtgärder som föreslagits av kommissionen är nämligen helt oproportionerliga eller till och med farliga, alternativt ger de inte samma skyddsnivå.

Domstolens bedömning

- 57 Mot bakgrund av domstolens fasta praxis utgör den omtvistade lagstiftningen en åtgärd med verkan motsvarande kvantitativa restriktioner, vilken är förbjuden enligt artikel 34 FEUF, eftersom den utgör ett hinder för tillträde till den litauiska marknaden vad gäller högerstyrda fordon som lagenligen tillverkats och registrerats i en annan medlemsstat än Republiken Litauen (se, vad gäller ursprunget till denna rättspraxis, dom av den 11 juli 1974 i mål 8/74, *Dassonville*, REG 1974, s. 837, punkt 5, svensk specialutgåva, volym II, s. 343, av den 20 februari 1979 i mål 120/78, *Rewe-Zentral*, även kallat ”*Cassis de Dijon*”, REG 1979, s. 649, punkt 14, svensk specialutgåva, volym IV, s. 377, och senare, av den 10 februari 2009 i mål C-110/05, kommissionen mot Italien, REG 2009, s. I-519, punkt 58).
- 58 En sådan lagstiftning kan enligt nämnd rättspraxis vara motiverad av tvingande krav under förutsättning att den är ägnad att säkerställa att det eftersträvade målet uppnås och att den inte går utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål (domen i det ovannämnda målet kommissionen mot Italien, punkt 59, och där angiven rättspraxis).
- 59 Den litauiska regeringen har som motivering för den aktuella lagstiftningen åberopat nödvändigheten av att säkerställa trafiksäkerheten. Det är ostridigt att trafiksäkerheten enligt rättspraxis utgör ett tvingande skäl av allmänintresse som kan motivera en inskränkning i den fria rörligheten för varor (domen i det ovannämnda målet kommissionen mot Italien, punkt 60, och där angiven rättspraxis).
- 60 Enligt samma rättspraxis framgår att i avsaknad av bestämmelser om en fullständig harmonisering på unionsnivå, vilket är fallet vad gäller registrering i en medlemsstat av ett fordon som tidigare registrerats i en annan medlemsstat, ankommer det på medlemsstaterna att besluta om vilken nivå som ska gälla för trafiksäkerheten inom deras territorier, varvid de dock ska beakta de krav som den fria rörligheten för varor inom unionen ställer. Härvidlag ankommer det på att de behöriga nationella myndigheterna att visa att deras lagstiftning är ägnad att säkerställa att det eftersträvade målet uppnås och att den inte går utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål (se, för ett liknande resonemang, domen i det ovannämnda målet kommissionen mot Italien, punkterna 61 och 62, och där angiven rättspraxis).
- 61 Den litauiska regeringen har för det första, vad gäller frågan huruvida den aktuella lagstiftningen är lämplig, gjort gällande att om ratten i ett fordon är placerad på samma sida som körriktningen minskas förarens synfält och omkörningar och handhavande av fordonet försvåras avsevärt, särskilt på dubbelriktade vägar med en körbana, vilka utgör större delen av det litauiska vägnätet och risken för olyckor ökas således.
- 62 Det ska erinras om att en nationell lagstiftning som förbjuder att ett fordon vars styrinrättning är placerad på samma sida som körriktningen registreras i den medlemsstaten, kan leda till att antalet sådana fordon i trafik i den aktuella medlemsstaten minskar, och följaktligen att riskerna i samband med sådan trafik minskar. Det är allmänt känt att rattens placering har en direkt betydelse för förarens synfält vilket dessutom bekräftas av att biltillverkare och återförsäljare i varje land i princip endast erbjuder fordon som har ratten placerad på motsatta sidan körriktningen.
- 63 Den litauiska regeringen har för det andra, vad gäller frågan huruvida den aktuella lagstiftningen går utöver vad som är nödvändigt för att uppnå det eftersträvade målet, hävdatt att ingen annan åtgärd och ingen annan teknisk anpassningslösning kan säkerställa samma skyddsnivå som den aktuella åtgärden, vad avser riskerna för trafiken av att ratten är placerad på höger sida.
- 64 Det ska härvid först erinras om att den risk som följer av att högerstyrda fordon framförs i Litauen är densamma oavsett om fordonen är nya eller om de tidigare har registrerats i en annan medlemsstat. Vad gäller nya fordon har det i punkt 47 i förevarande dom konstaterats att lagstiftaren beaktade denna eventuella risk när artikel 2a i direktiv 70/311 antogs.

- 65 Det föreskrivs vidare i den omtvistade lagstiftningen undantag för användning av högerstyrda fordon av personer som är bosatta i andra medlemsstater, såsom turister, och som rest till Litauen för en begränsad tid, liksom som fordon som registrerats i Litauen före 1993, vilket visar att lagstiftningen accepterar de risker som följer av trafik med sådana fordon. Risken vad gäller trafiksäkerheten är emellertid samma i dessa fall, eftersom flödet av dessa besökare till Litauen är konstant. Riskerna kan inte anses vara mindre på grund av att besökare som med ett sådant fordon beger sig till Litauen för en begränsad tid anpassar sig till ett mer försiktigt körsätt än de vilkas fordon är registrerade i nämnda medlemsstat. Den omständigheten att de fordon som registrerades före 1993 är slitna bidrar inte heller till att risken minskas.
- 66 Enligt de uppgifter som är tillgängliga för domstolen innebär lagstiftningen i 22 medlemsstater, det vill säga den överväldigande delen av dem, antingen att registrering av fordon vars styranordning är placerad på samma sida som körriktningen uttryckligen medges, eller att registrering av sådana fordon är tolererad, trots att vissa medlemsstater har ett vägnät som är jämförbart med vägnätet i Republiken Litauen (se, analogt, dom av den 28 januari 2010 i mål C-333/08, kommissionen mot Frankrike, REU 2010, s. I-757, punkt 105).
- 67 Den statistik avseende antalet olyckor med dödlig utgång på det litauiska vägnätet som den litauiska regeringen har åberopat visar inte heller att det skulle finnas ett samband mellan antalet dödsolyckor och högerstyrda fordon. Den omständigheten att Republiken Litauen har ett mycket stort antal registrerade fordon per tusen invånare och att bilparken är en av de äldsta i unionen saknar dessutom betydelse.
- 68 Det ska betonas att det finns åtgärder som inskränker den fria rörligheten för varor i mindre utsträckning än den aktuella, och som samtidigt är ägnade att avsevärt minska den risk som kan följa av att fordon med ratten på samma sida som körriktningen framförs i trafiken. Det ska särskilt betonas att medlemsstaterna härvidlag har ett stort utrymme för skönsmässig bedömning vad gäller åtgärder, inbegripet sådana som föreslagits av kommissionen, som i förhållande till den tekniska utvecklingen är ägnade att säkerställa att föraren av ett fordon där ratten är placerad på samma sida som körriktningen har ett tillräckligt synfält, såväl framåt som bakåt.
- 69 Tvärtemot den situation som ledde fram till domen i det ovannämnda målet kommissionen mot Italien kan, mot bakgrund av vad som sagts ovan, den aktuella åtgärden inte anses nödvändig för att nå det eftersträvade målet. Härav följer att den aktuella åtgärden inte är förenlig med proportionalitetsprincipen.
- 70 Republiken Litauen har följaktligen åsidosatt sina skyldigheter på så sätt som kommissionen har angett i sin ansökan.

Rättegångskostnader

- 71 Enligt artikel 138.1 i domstolens rättegångsregler ska tappande part förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna, om detta har yrkats. Kommissionen har yrkat att Republiken Litauen ska förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna. Eftersom Republiken Litauen har tappat målet, ska kommissionens yrkande bifallas. Enligt artikel 140.1 i rättegångsreglerna ska medlemsstater som har intervenerat i ett mål bära sina rättegångskostnader. Republiken Estland, Republiken Lettland och Republiken Polen ska därför bära sina rättegångskostnader.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (femte avdelningen) följande:

- 1) **Republiken Litauen har underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt artikel 2a i rådets direktiv 70/311/EEG av den 8 juni 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om styrinrättningar för motorfordon och släpvagnar till dessa fordon, artikel 4.3 i**

Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (Ramdirektiv), och artikel 34 FEUF, genom att förbjuda registrering av personbilar vars ratt är monterad på höger sida och/eller kräva att en ratt som är monterad på höger sida av en ny personbil eller en personbil som tidigare varit registrerad i en annan medlemsstat flyttas till vänster sida för att personbilen ska kunna registreras i Litauen.

- 2) Republiken Litauen ska ersätta rättegångskostnaderna.**
- 3) Republiken Estland, Republiken Lettland och Republiken Polen ska bära sina rättegångskostnader.**

Underskrifter