Сборник съдебна практика

ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ АДВОКАТ
Г-Н N. JÄÄSKINEN
представено на 7 ноември 2013 година[1]

Дело C-639/11

Европейска комисия
срещу
Република Полша
Дело C-61/12
Европейска комисия
срещу

Република Литва

„Неизпълнение на задължения от държава членка — Член 2а от Директива 70/311/ЕИО — Член 4, параграф 3 от Директива 2007/46/ЕО — Членове 34 ДФЕС и 36 ДФЕС — Свободно движение на стоки — Ограничения — Мерки с равностоен ефект — Правна уредба на държава членка, в която движението се извършва от дясната страна на пътя, забраняваща регистрацията на нови или вече регистрирани по-рано в друга държава членка леки автомобили, оборудвани за движение отляво — Допустимост на изискването, според което кормилната уредба трябва да се намира от лявата страна на превозното средство“

I – Въведение

1. Както в Полша, така и в Литва регистрацията на моторни превозни средства с дясна кормилна уредба е забранена и/или е подчинена на преместването на тази уредба от лявата страна на превозното средство, независимо дали тези превозни средства са нови, или по-рано са били регистрирани в други държави членки.

2. Съдът е сезиран с два иска за установяване на неизпълнение на задължение, с които Европейската комисия иска да се установи, че с прилагането на подобни разпоредби Република Полша и съответно Република Литва са нарушили задълженията си по член 2а от Директива 70/311/ЕИО относно кормилните уредби на моторните превозни средства[2] и по член 4, параграф 3 от Директива 2007/46/ЕО за създаване на рамка за одобрение на тези превозни средства[3], що се отнася до новите леки автомобили, както и по член 34 ДФЕС относно леките автомобили, регистрирани по-рано на територията на друга държава членка.

1 — Език на оригиналния текст: френски.

2 — Директива на Съвета от 8 юни 1970 година за сближаване на законодателствата на държавите членки в областта на кормилните уредби на моторните превозни средства и на техните ремаркета (ОВ L 133, стр. 10; Специално издание на български език, 2007 г. глава 13, том 1, стр. 76), последно изменена с Директива 1999/7/ЕО на Комисията от 26 януари 1999 година (ОВ L 40, стр. 36).

3 — Директива на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 година за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (Рамкова директива) (ОВ L 263, стр. 1, наричана по-нататък „Рамковата директива“). Тя отменя и заменя, считано от 29 април 2009 г., Директива 70/156/ЕИО на Съвета от 6 февруари 1970 година за сближаването на законодателствата на държавите членки по отношение на типовото одобрение на моторни превозни средства и техните ремаркета (ОВ L 42, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г. глава 13, том 1, стр. 41).

3. Ответниците категорично оспорват формулираните срещу тях твърдения за нарушение. Република Полша поддържа, че спорните национални мерки са в съответствие с Рамковата директива и Директива 70/311, докато Република Литва твърди, че те дори не влизат в материалното приложно поле на посочените директиви. Само Република Полша твърди, че подобни мерки не представляват ограничение на свободното движение на стоки, забранено от член 34 ДФЕС. И двете държави считат, че при всички случаи тези мерки трябва да бъдат допуснати на основание член 36 ДФЕС като оправдани от императивните изисквания от обществен интерес, свързани с безопасността на движението по пътищата. Комисията не оспорва, че тази цел може да оправдае подобно ограничение, но счита, че разглежданите норми нито са в състояние да постигнат тази цел, нито са пропорционални на нея.

4. Въпреки че настоящите две дела не са формално съединени, общият характер на твърденията за нарушение на Комисията оправдава представянето на едно заключение.

II – Твърдените неизпълнения на задължения, разглежданите правни уредби, досъдебните производства и производствата пред Съда

5. От материалите по дело C-639/11 е видно, че в съответствие със Закона за движението по пътищата от 20 юни 1997 г.[4] регистрацията в Полша на новите пътнически автомобили се извършва по-специално въз основа на извлечение от сертификата за типово одобрение относно превозното средство или на копие от решението за освобождаване от типово одобрение[5], на основание член 72, параграф 1 от този закон, а вече регистрираните за първи път в чужбина превозни средства — след проверка на техническата изправност, на основание член 81, параграф 5 от същия закон.

6. Проверката на техническата изправност се състои в това да се провери дали даден пътнически автомобил, наред с другите неща, съответства на изискванията, определени в посочения закон, както и в Наредбата на министъра на инфраструктурата от 31 декември 2002 г. относно техническите условия, приложими за пътническите автомобили и обхвата на тяхното основно оборудване[6]. Съгласно параграф 9.2 от тази наредба „[в]оланът на превозно средство с повече от три колела, което позволява достигане на скорост над 40 км/ч, не трябва да се намира от дясната страна на превозното средство“.

7. Обхватът и условията за изпълнение на проверката на техническата изправност са определени в наредба на същия министър от 16 декември 2003 г.[7]. Съгласно точка 5.1 от приложение I към тази наредба положението на волана от дясната страна е основен критерий, който позволява да се установи, че подобно превозно средство не отговаря на националните технически изисквания. Същата разпоредба се съдържа в точка 6.1 от приложение I към наредбата, приета на 18 септември 2009 г. от същия министър[8], за да замени горепосочената наредба от 2003 г.

4 — Dz. U. от 2005 г., № 108, позиция 908, изменена.

5 — Освобождаването може да възникне на основание член 68 от този закон, който предвижда, че производителят или вносителят на ново моторно превозно средство е длъжен да получи за всеки нов тип автомобил сертификат за типово одобрение на превозното средство, издаден от министъра на транспорта, освен ако производителят или вносителят е получил сертификат за типово одобрение на превозното средство, издаден в съответствие с общностната процедура за одобрение от компетентния орган на държава — членка на Европейския съюз.

6 — Dz. U. от 2003 г., № 32, позиция 262, изменена.

7 — Dz. U. от 2003 г., № 227, позиция 2250, изменена.

8 — Dz. U. от 2009 г., № 155, позиция 1232. Посочената наредба, влязла в сила на 22 септември 2009 г., е отменена, считано от 8 октомври 2012 г., с Наредба на министъра на транспорта от 26 юни 2012 г. (Dz. U. от 2012 г., № 0, позиция 996).

8. От информацията, предоставена по дело C-61/12, член 25, параграф 4 от литовския Закон за безопасността на движението по пътищата[9], гласи, че „[е] забранено движението по публичните пътища на моторни превозни средства, създадени за движение от лявата страна на пътя и/или чийто волан е разположен от дясната страна, освен ако са били регистрирани в Република Литва преди 1 май 1993 г. или ако са предназначени, поради проектирането и оборудването им, за специални функции. Тази забрана не се прилага временно (до 90 дни годишно) за чужденците, пристигнали в Република Литва с превозни средства, регистрирани в чужбина и които не разполагат с разрешение за временно или постоянно пребиваване в Република Литва, както и за литовските граждани, които пребиват постоянно в чужбина, както и за превозни средства от категорията на превозните средства с историческа стойност в съответствие със законодателството“.

9. Член 27 от същия закон предвижда, че моторните превозни средства в движение в Литва по принцип трябва да бъдат регистрирани там. Според параграф 1 от посочения член обаче това задължение временно не се прилага (до 90 дни годишно) за чужденци, които са пристигнали в държавата с превозно средство, регистрирано в чужбина, и не разполагат с разрешение за временно или постоянно пребиваване в Литва или разполагат с разрешение за дългосрочно пребиваване в ЕС, както и за литовските граждани, които пребиват постоянно в чужбина. Параграф 2 от същия член допълва, че моторните превозни средства, създадени за движение от лявата страна на пътя и/или оборудвани с десен волан, не се регистрират в Литва, освен ако става дума за превозни средства с историческа стойност и превозни средства, предназначени за специални функции.

10. Глава IV от Заповед №°2B-290 от 29 юли 2008 г. на директора на Националната инспекция по автомобилен транспорт към Министерството на комуникациите, което по-специално определя техническите изисквания относно моторните превозни средства и техните ремаркета, предвижда, че „кормилната уредба на превозно средство[10] не може да се инсталира от дясната страна на купето/кабината освен за пътнически превозни средства, регистрирани в Литва преди 1 май 1993 г., или за пътнически превозни средства, предмет на специален режим на регистрация. В точка 28 от Заповед № 2B-515 от 23 декември 2008 г. на същия директор се определя при какви условия се разрешава преместването на системата за управление на превозното средство от дясната на лявата страна.

11. Комисията получава редица жалби от лица, пребиваващи в Полша или Литва, изправени пред невъзможността да регистрират леки автомобили от други държави членки, по-специално от Обединеното кралство или Ирландия, поради това че кормилната им уредба се намира от дясната страна. Тя счита, че ограничението, свързано със задължението да се прехвърли посочената уредба от лявата страна, е равносилно на забрана за регистрация на подобни превозни средства във всяка от тези държави членки. Според нея, що се отнася до новите превозни средства, това представлява неизпълнение по член 4, параграф 3 от Рамковата директива, както и на член 2а от Директива 70/311, а по отношение на превозни средства, регистрирани по-рано в друга държава членка — неизпълнение по член 34 ДФЕС.

12. На 9 октомври 2009 г. и съответно на 3 ноември 2009 г. Комисията официално уведомява Република Полша и Република Литва да сложат край на тези неизпълнения. На 8 декември 2009 г. Република Полша и на 5 януари 2010 г. Република Литва оспорват твърденията за нарушение на Комисията. Тъй като не е убедена в основателността на доводите, представени в защита от тези държави членки, Комисията отправя до тях мотивирано становище съответно на

9 — Valstybės žinios, № 92-2883 от 31 октомври 2000 г. Комисията уточнява, че считано от 1 юли 2008 г., е в сила нова редакция на този закон.

10 — Тази уредба е дефинирана в точка 4.18 от Заповед № 2B-152 от 9 май 2006 г. на директора на Националната инспекция по автомобилен транспорт към Министерството на комуникациите, с която се установяват правилата за типово одобрение на кормилното оборудване на моторните превозни средства като „уредба, която променя посоката на движение на превозното средство и която включва кормило, кормилно задвижващо устройство, задвижващи колела и захранване при необходимост“.

1 октомври 2010 г. и на 25 ноември 2010 г. След разглеждане на отговорите на мотивираното становище, представени на 30 ноември 2010 г. от Република Полша и на 19 януари 2011 г. от Република Литва, Комисията решава да предяви настоящите искове за установяване на неизпълнение на задължения.

13. С жалба, подадена на 13 декември 2011 г., Комисията иска от Съда „да установи, че като предвижда, че за да бъдат регистрирани в Полша новите леки автомобили или по-рано регистрираните в други държави членки леки автомобили с кормилни уредби отдясно, е необходимо воланът на тези автомобили да бъде преместен отляво, Република Полша нарушава задълженията си по член 2а от Директива [70/311], по член 4, параграф 3 от Рамкова[та] директива, както и по член 34 [ДФЕС]“.

14. Като се позовава на различно тълкуване на посочените разпоредби, Република Полша моли искът да се отхвърли като неоснователен, както и Комисията да бъде осъдена да заплати съдебните разноски. Република Литва представя писмено становище при встъпване в подкрепа на исканията на Република Полша. Съдебно заседание не е проведено.

15. С жалба, подадена на 6 февруари 2012 г. Комисията иска от Съда да „признае, че със забраната за регистрация на леки автомобили, чийто волан е разположен от дясната страна и/или с изискването, че за да се регистрират леки автомобили с кормилна уредба отдясно, които са нови или регистрирани по-рано в друга държава членка, воланът трябва да се премести отляво, Република Литва не е изпълнила задълженията си по Директива [70/311], по [Рамковата]директива и по член 34 [ДФЕС]“.

16. Република Литва моли предявеният иск да бъде отхвърлен, като оспорва възприетото от Комисията тълкуване на посочените разпоредби, както и Комисията да бъде осъдена да заплати съдебните разноски. В писмените си становища при встъпване Република Естония и Република Полша подкрепят исканията на Република Литва. Съдебно заседание не е проведено.

III – Анализ на двата иска за установяване на неизпълнение на задължение

A – *Предварителни бележки*

17. От настоящите дела е видно, че правилата, които са в сила в Литва и Полша, създават пречка за регистрирането на превозни средства, чиято кормилна уредба е разположена отдясно. Всъщност Република Литва забранява движението по публичните пътища, както и регистрацията на превозни средства, създадени за движение от лявата страна на пътя и/или с десен волан, освен изключенията, изчерпателно изброени в литовския закон за безопасността на движението по пътищата[11], и налага кормилната уредба на тези превозни средства предварително да бъде преместена отляво[12]. От своя страна Република Полша обвързва регистрацията на всички моторни превозни средства, нови или регистрирани по-рано за първи път в чужбина, с издаването на удостоверение за технически преглед, като по силата на няколко наредби на полския министър на инфраструктурата[13] резултатът от този преглед не може да бъде положителен за превозни средства с кормилна уредба отдясно, тъй като се приема, че не отговарят на националните технически изисквания.

11 — Вж. точки 8 и 9 от настоящото заключение.

12 — Вж. точка 10 от настоящото заключение.

13 — Вж. точки 6 и 7 от настоящото заключение.

18. Най-напред следва да се напомни, че когато започва хармонизацията на общностно равнище на националните правни уредби относно техническите характеристики на моторните превозни средства, Европейската общност се състои само от държави членки, в които движението се извършва от дясната страна на пътя. След присъединяването на Ирландия и Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия, където движението по пътищата се извършва отляво [14], се разработва еднообразна практика между държавите членки, която се състои в това те да не отказват регистрацията на превозни средства, чиято кормилна уредба е разположена от страната на посоката на движение [15]. Едва след разширяването на Съюза през 2004 г. това уеднаквяване е оспорено от някои от новите държави членки, сред които Република Литва и Република Полша, които по същество изтъкват заплахата за безопасността на движението по пътищата, която създавало движението на моторни превозни средства, чиято кормилна уредба не е пригодена към посоката на движение [16].

19. Трябва също така да се подчертае, че предметът на настоящите искове е неизпълнения на задължения, произтичащи не от накърняване на свободата на предлагане на пазара на превозни средства, чиято кормилна уредба се намира отдясно, а от ограничаването на възможността за регистрация на такива превозни средства съответно в Литва и Полша. Всъщност нито продажбата, нито вносът им са забранени в тези държави членки. Единствено регистрацията на тази категория превозни средства, независимо от това дали са произведени на място, или са внос, е забранена, докато посочената уредба не бъде преместена отляво.

20. Освен това, тези искове се ограничават до „леките автомобили“, нови и втора употреба, което изключва определени категории моторни превозни средства, по-специално товарните превозни средства, които обаче са включени в посочените от Комисията разпоредби [17]. Подчертавам, че определението „лек автомобил“ не се включва нито в Рамковата директива [18], нито в Директива 70/311 [19], но съответства на понятието за превозни средства от категория M_1, а именно „превозни средства, които се използват за превоз на пътници и имат не повече от осем места, освен мястото на водача“ [20].

14 — Днес към категорията на държавите членки, в които движението се осъществява от тази страна, спадат също Република Кипър и Република Малта.

15 — Струва ми се, че Република Финландия бе последната от заинтересованите държави членки, които се присъединиха към тази практика, защото едва на 1 януари 2003 г. бе отменено правилото, според което, с някои изключения, се изисква кормилната уредба да бъде отляво.

16 — Проблемите, свързани с регистрацията на превозни средства от други държави членки, са сред двадесетте основни проблема на настоящото състояние на единния пазар (вж. изложение на мотивите на предложението за Регламент на Европейския парламент и на Съвета за опростяване на прехвърлянето на моторни превозни средства в друга държава членка в рамките на единния пазар от 4 април 2012 г., COM(2012) 164 окончателен, стр. 2 и статистическите данни, представени на http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-12-242_en.htm).

17 — Член 1 от Директива 70/311 идентифицира превозните средства, обхванати от разпоредбите на тази директива, като препраща към определението, предоставено в Директива 70/156. Що се отнася до Рамковата директива, съображение 4 и сл. посочват причините, поради които материалният ѝ обхват е разширен по отношение на предишните разпоредби, докато член 1, член 2, член 3, точка 11 и сл. от нея определят кои са новите превозни средства, към които тя се прилага. Колкото до член 34 ДФЕС, разпоредбите му могат да обхващат всички типове превозни средства.

18 — По същия начин в Решение от 13 юли 2006 г. по дело Voigt (C-83/05, Recueil, стр. I-6799, точка 15) Съдът отбелязва, че Директива 70/156 не съдържа нито една разпоредба, включваща класификацията на моторните превозни средства от категорията на „леките автомобили“.

19 — Противно например на Регламент (ЕО) № 1400/2002 на Комисията от 31 юли 2002 година относно прилагането на член 81, параграф 3 от Договора по отношение на категории вертикални споразумения и съгласувани практики в сектора на моторните превозни средства (ОВ L 203, стр. 30; Специално издание на български език, глава 8, том 1, стр. 112), според който „пътнически автомобил“ означава „моторно превозно средство, предназначено за превоз на пътници и състоящо се от не повече от осем места, освен това на шофьора“.

20 — Както е определено по-специално в приложение I, бележка б), точка 1 към Директива 70/156.

21. Република Литва извежда довода си от това ограничение по същество [21]. За сметка на това според Комисията формалният ѝ избор изобщо не поставя под въпрос областта, обхванати от посочените разпоредби, а се обяснява с факта, че настоящите искове са следствие от жалби, с които е сезирана относно именно леките автомобили [22], и със съображението, че една от целите на производството за нарушение е да се помогне на гражданите на Съюза да разрешат реалните проблеми, с които се сблъскват в държавите членки. Според мен от съдебната практика е видно, че Комисията разполага с оперативна самостоятелност не само да образува производство за неизпълнение на задължения [23], а също така да ограничи предмета на своя иск [24]. Единствената последица от направената тук констатация е, че обхватът на бъдещото решение следва да се ограничава до моторните превозни средства от категория M_1, без да се засяга решението, което може да се постанови по-късно по отношение на превозни средства от друг тип.

22. Комисията разграничава леките автомобили с кормилна уредба отдясно, като прави разлика между, от една страна, новите, за които пречките за регистрация, породени от литовската и полската правна уредба, противоречат на Рамковата директива и на Директива 70/311 — и двете отнасящи се до типовото одобрение на ЕО на нови моторни превозни средства, — и от друга страна, тези, които вече са регистрирани в друга държава членка и за които тези пречки представляват нарушение на предвиденото в член 34 ДФЕС свободно движение на стоки. Това разграничение се оспорва от Република Литва, която смята, че първата категория превозни средства също трябва да бъде в обхвата на членове 34 ДФЕС и 36 ДФЕС, а не в приложното поле на посочените директиви. При всички случаи съгласно практиката на Съда [25], доколкото хармонизацията, предвидена в Рамковата директива и в Директива 70/311, има изчерпателен характер, спорните правни уредби трябва да се разгледат първо от гледна точка на разпоредбите на тези директиви, а не с оглед на разпоредбите на ДФЕС.

Б – *Относно твърдението за нарушение, свързано с новите леки автомобили*

1. Предварителни бележки относно хармонизацията на техническите изисквания за леките автомобили и процедурата на ЕО за типово одобрение

23. Още през 60-те години на миналия век, с цел въвеждането на свободно движение на стоки в автомобилния сектор, Европейската икономическа общност започна амбициозен процес за хармонизиране на националните разпоредби относно техническите изисквания и типовото одобрение на моторните превозни средства, тъй като съществуващите в тази област различия между държавите членки са възпрепятствали достъпа до вътрешния пазар и свободното движение в рамките на този пазар [26]. За да постигне тази цел, законодателят тогава избира методология, която, противно на „новия подход“ [27], се е състояла в това всички технически

21 — Според нея Комисията мълчаливо е признала, че движението на превозни средства с кормилна уредба отдясно представлява опасност, доколкото става дума за тежки превозни средства, което позволявало да се ограничи поне тяхната регистрация поради съображения за сигурност, без това да противоречи на правото на Съюза.

22 — Вж. точка 11 от настоящото заключение.

23 — Вж. по-специално Решение от 14 май 2002 г. по дело Комисия/Германия (C-383/00, Recueil, стр. I-4219, точка 19) и Решение от 11 юни 2009 г. по дело Комисия/Франция (C-327/08, точка 26).

24 — Съдът многократно е посочвал, че при изпълнението на възложената ѝ от член 258 ДФЕС задача Комисията може свободно да определя предмета на спора (вж. по-специално Решение от 18 май 2006 г., по дело Комисия/Испания, C-221/04, Recueil, стр. I-4515, точка 33 и сл., както и Решение от 19 май 2009 г. по дело Комисия/Италия, C-531/06, Сборник, стр. I-4103, точка 23).

25 — Всъщност всяка приета национална мярка в област, която е предмет на пълно хармонизиране на общностно равнище, трябва да бъде оценявана във връзка с разпоредбите за хармонизация на тази мярка, а не с оглед на тези от първичното право (вж. по-специално Решение от 5 юни 2008 г. по дело Комисия/Полша, C-170/07, точка 35, Решение от 16 декември 2008 г. по дело Gysbrechts и Santurel Inter, C-205/07, Сборник, стр. I-9947, точка 33 и Решение от 6 септември 2012 г. по дело Комисия/Белгия, C-150/11, точка 47).

26 — Вж. преамбюла на Директива 70/156.

27 — Вж. по-специално Резолюция на Съвета от 7 май 1985 г. относно нов подход за техническа хармонизация и стандарти (ОВ C 136, стр. 1).

стандарти директно да се включват в съответните актове на правото на Съюза и в случая — в рамкова директива относно общностната процедура на типово одобрение на превозни средства, наречена „одобрение на ЕО“, допълнена със специални директиви [28], на които се позовава Рамковата директива.

24. Развитието на този процес довежда до приемането на Рамковата директива, в съображение 2 от която се подчертава, че „[з]а целите на създаването и функционирането на вътрешния пазар на Общността уместно е системите за одобряване на [държавите членки] да бъдат заменени от процедура за одобрение на Общността, основаваща се на принципа на *пълна хармонизация*“ [29].

25. Предметът на посочената директива, както е определен в член 1 от нея, е да се създаде хармонизирана рамка, съдържаща административните разпоредби и общите технически изисквания за одобрение, по-специално на всички нови превозни средства в рамките на приложното ѝ поле, с оглед улесняване на тяхната регистрация, продажба и пускане в действие в Общността.

26. Националните технически изисквания, както и задължението за национално типово одобрение са продиктувани от загрижеността за гарантиране на безопасността на движение по пътищата. Това е причината, поради която както одобрението на ЕО, така и еднообразните технически изисквания, определени в правото на Съюза, също целят да се осигури високо ниво на безопасност на движение по пътищата, както се посочва в съображения 3 и 14 от Рамковата директива [30].

27. Така целта на правните норми на Съюза, приложими в дадената област, е да се позволи постигането и доброто функциониране на свободното движение на стоки в автомобилния сектор, като се запазват задължителните условия, предоставящи висока степен на безопасност на движение по пътищата.

28. Както се посочва в едно от тълкувателните съобщения на Комисията [31], за регистриране на моторно превозно средство в дадена държава членка трябва да се извършат най-много три стъпки: първо — одобрение на техническите характеристики на моторното превозно средство, във връзка с което се осъществява типовото одобрение на ЕО на превозни средства, предвидено в Рамковата директива; второ — евентуално изпитване на техническата изправност, което позволява да се гарантира, че дадено употребявано превозно средство е годно за движение по пътищата; трето — действителна регистрация, която се състои в административно разрешение за превозното средство да участва в пътното движение, включващо идентификацията на превозното средство и издаването на регистрационен номер за него.

29. С цел опростяване по-специално на регистрацията в държавите членки националните системи за одобрение са заменени с еднообразна процедура за одобрение, валидна за всеки тип моторно превозно средство. Благодарение на тази процедура, която почива на принципа за пълна хармонизация [32], всички превозни средства, предлагани за продажба на европейския

28 — Според четвъртото съображение на Директива 70/156 предметът им е да се определят хармонизирани технически изисквания по отношение на отделните части и характеристики на превозните средства.

29 — Курсивът е мой.

30 — Според съображение 3 посочените технически изисквания „целят предимно обезпечаването на висока степен на безопасност по пътищата“, а според съображение 14 „главната цел на законодателството относно одобряване на превозните средства е да обезпечи предоставянето на висока степен на безопасност и опазване на околната среда от страна на появяващите се на пазара нови превозни средства, компоненти и отделни технически възли“.

31 — Точка 3.2 от Тълкувателно съобщение на Комисията относно процедурите за регистрация на моторни превозни средства с произход от друга държава членка (ОВ C 68, 2007 г., стр. 15).

32 — Вж. съображение 2 от Рамковата директива.

пазар, трябва да отговарят на общи стандарти относно техническите характеристики. Превозните средства, одобрени в една от държавите членки при спазване на тези хармонизирани правила, след това могат да бъдат предлагани на пазара законно в рамките на целия Съюз.

30. По-точно член 4, параграф 3 от Рамковата директива определя „задължения на държавите членки“, съгласно които те „регистрират или позволяват продажбата или пускането в действие само на такива превозни средства […], които отговарят на изискванията на настоящата директива“ и „не забраняват, ограничават или препятстват регистрацията, продажбата или пускането в действие или в движение на пътни превозни средства […] по причини, свързани с аспекти на конструкцията или функционирането им, предвидени в настоящата директива, ако те отговарят на нейните изисквания“. Съгласно член 1, параграф 3 от посочената директива „в изпълнение на настоящата директива специфичните технически изисквания относно производството и функционирането на превозните средства се регламентират от регулаторни актове, *изчерпателният списък на които* се съдържа в приложение IV“ [33].

31. Директива 70/311 е вторият от актовете на вторичното право, посочени от Комисията в настоящите искове за установяване на неизпълнение на задължения. Тя се отнася до кормилните уредби на моторните превозни средства и на техните ремаркета и е един от специалните нормативни актове, посочени в приложение IV към Рамковата директива.

32. Член 2а от Директива 70/311 е добавен към нея в рамките по-специално на присъединяването на Ирландия и Обединеното кралство към Европейските общности [34]. Там се посочва, че „никоя държава членка не може да откаже или да забрани продажбата, регистрацията или пускането в движение на моторно превозно средство по причини, свързани с кормилните уредби, ако те отговарят на предписанията, изброени в приложението[[35]]“.

33. Един от основните стълбове на процедурата за одобрение на ЕО е, че всяка държава членка признава проверката, извършена от другите държави членки. Тази процедура позволява на всяка държава членка да констатира, че даден тип превозно средство е преминало предвидените проверки от посочените в приложение IV към Рамковата директива специални директиви и че те са вписани в сертификата за одобрение. Когато компетентните органи на държавата членка, сезирани с искане от страна на конструктор, установят, че засегнатият тип превозно средство отговаря на всички приложими изисквания на правото на Съюза, одобрението на ЕО, което те му предоставят, има действие и във всички други държави членки. От своя страна конструкторите, притежаващи одобрение на ЕО за даден тип превозно средство, са длъжни да издадат сертификат за съответствие за всички превозни средства, които произвеждат, за да удостоверят, че последните отговарят на този тип. Ако дадено превозно средство се придружава от такъв сертификат, то трябва да се приема от всички държави членки като отговарящо на изискванията на техните собствени закони [36]. Така член 26, параграф 1, първа алинея от Рамковата директива предвижда, че държавите членки регистрират превозни средства и позволяват продажбата или използването им само ако тези превозни средства се придружават от валиден сертификат за съответствие, издаден съгласно член 18 от посочената директива.

33 — Курсивът е мой.

34 — Акт относно присъединяването към Европейските общности на Кралство Дания, Ирландия, Кралство Норвегия и Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия (ОВ L 73, 1972 г., стр. 14).

35 — С уточнението, че посочената директива вече съдържа не едно, а четири приложения. Вж. измененията, последно въведени с Директива 1999/7/ЕО на Комисията от 26 януари 1999 година за привеждане в съответствие с техническия прогрес на Директива 70/311/ЕИО (ОВ L 40, стр. 36).

36 — Вж. пето и шесто съображение от Директива 70/156.

2. По приложимостта на Рамковата директива и на Директива 70/311

34. Република Литва твърди, че спорните наредби не влизат в материалното приложно поле на Рамковата директива и на Директива 70/311[37]. Забраната, предвидена в националното законодателство, за регистрация на превозни средства с кормилна уредба, разположена отдясно, била свързана не с технически съображения, свързани с правилното функциониране или сигурността на такава уредба, а със съображения относно безопасността на движение по пътищата, свързани с възможността такива превозни средства да се управляват по сигурен начин по пътища, по които движението се извършва отдясно. Така че само първият от тези елементи бил уреден, при това по изчерпателен начин, в Рамковата директива и в Директива 70/311, особено предвид Решение по дело Voigt, посочено по-горе[38].

35. Също според Република Литва в голяма степен остава в правомощията и в отговорността на държавите членки да обезпечат безопасността на движение по пътищата, като определят условията за използване на превозните средства, които отговарят на техническите предписания на тези директиви. Следователно спорните национални мерки трябвало да бъдат разглеждани не от гледна точка на посочените директиви, а единствено в светлината на членове 34 ДФЕС и 36 ДФЕС, независимо дали става дума за нови превозни средства, или вече регистрирани в друга държава членка.

36. Аз обаче споделям анализа на Комисията, според който Рамковата директива и Директива 70/311, както и всички специални директиви, посочени в приложение IV към първата спомената директива, определят съвкупността на техническите предписания относно новите моторни превозни средства, включително тези за кормилната уредба, и не оставят никаква свобода на преценка на държавите членки в тази област. Тези технически изисквания обезпечават степента на безопасност на движение по пътищата в съответствие с преценката на законодателя на Съюза. Макар да е вярно, че определянето на положението на кормилната уредба само по себе си не е предмет на задължителни разпоредби на тези директиви, посоченото положение представлява една от характеристиките на конструкцията на дадено превозно средство, което освен това отговаря на всички технически предписания, съдържащи се във всички посочени директиви. Решение по дело Voigt, посочено по-горе, не оспорва този анализ[39].

37. Литовската правна уредба, доколкото налага промяна на мястото на тези норми, въвежда изискване от техническо естество, което води до изменение, засягащо конструкцията на превозното средство, което изискване е уредено в Рамковата директива и в Директива 70/311. Следователно тя попада в приложното поле на тези директиви, което се отнася и до спорната полска правна уредба.

37 — Текстове, изменени при изтичането на двумесечния срок, посочен в мотивираните становища, изпратени от Комисията, от една страна, на Република Полша и от друга страна, на Република Литва съответно на 1 декември 2010 г. и на 25 януари 2011 г., определящи за всяка от тези държави членки момента, към който трябва да се счита, че е налице неизпълнение на задължение.

38 — Република Литва се позовава на точка 18 от това решение, в което Съдът приема, че „Директива 70/156 засяга […] техническите характеристики на тип превозно средство и не съдържа никакви съображения относно правилата за движение по пътищата, които трябва да спазват водачите на моторни превозни средства“, което било валидно и за заменилата я от 29 април 2009 г. рамкова директива

39 — Всъщност от посоченото решение е видно (по-специално от точки 14, 17 и 20), че в това дело Съдът се е произнесъл единствено по въпроса дали законодателят на Общността е смятал да обвърже въведеното с Директива 70/156 типово одобрение на превозни средства на общностно равнище с последствията, свързани с прилагането на национални правила за движение по пътищата, определящи скоростта на различните категории моторни превозни средства.

3. По относимите разпоредби на Рамковата директива

38. Напомням, че Рамковата директива установява „пълна хармонизация“ в областите, обхванати от нея, като същевременно предвижда предпазни клаузи за обезпечаване на безопасността на движението по пътищата, ако се окаже, че даден тип превозно средство, въпреки че спазва приложимите изисквания в областта на одобрението на ЕО, представлява опасност според дадена държава членка [40]. При все това държавата членка тогава трябва да следва специална процедура за предупреждаване, която включва другите държави членки и Комисията, без което полезното действие на еднообразната система за одобрение би била застрашена [41].

39. Настоящите искове за установяване на неизпълнение на задължение са основават в частност на член 4, параграф 3 от Рамковата директива. Както изтъква Комисията, съгласно тази разпоредба във връзка с член 9, буква а) от посочената директива [42] компетентните органи на държавата членка са длъжни да регистрират нов лек автомобил, ако той отговаря на техническите изисквания, предвидени в тази директива и в специалните директиви, изброени в приложение IV към нея.

40. Тази разпоредба е по-ясно разбираема с оглед на контекста и на мотивите за нейното приемане. Всъщност от подготвителната работа [43] е видно, че „*клауза за свободно движение* е въведена в трети параграф на член 4“, [44] „за да се следи разпоредбите относно одобрението на моторните превозни средства, установени с тази директива и с отделните нормативни актове, да не бъдат застрашени от националните разпоредби относно конструкцията и функционирането на тези превозни средства, наложени след продажбата, регистрацията и/или въвеждането им в експлоатация“.

41. Що се отнася до член 18 [45] и член 26 от Рамковата директива, както и до точка 0 от приложение IX [46] към нея, Република Литва твърди, че автомобилните конструктори трябвало да уточнят на стр. 1 от сертификата за съответствие на ЕО [47] каква е посоката на движение, за което съответното превозно средство е изключително подходящо, от което следвало, че за законодателя на Съюза дадени превозни средства можело да не бъдат подходящи за използване

40 — Вж. член 8, параграф 3 и член 29 от Рамковата директива.

41 — Вж. по повод член 7, параграф 1 от Директива 70/156, който съответства на член 4, параграф 3 от Рамковата директива, Решение от 29 май 1997 г. по дело VAG Sverige (C-329/95, Recueil. стр. I-2675, точки 18 и 19), както и по аналогия Решение от 17 април 2007 г. по дело AGM-COS.MET (C-470/03, Сборник, стр. I-2749, точка 70).

42 — Тази разпоредба предвижда в „Специални разпоредби относно превозните средства“, че „[д]ържавите членки] издават одобрение на ЕО по отношение на[…] тип превозно средство, съответстващо на подробните изисквания на информационното досие и отговарящо на техническите изисквания, посочени в съответните регулаторни актове, изброени в приложение IV“.

43 — Вж. стр. 10, точка 5 от предложението за преразглеждане на директивата от 29 октомври 2004 г. (COM (2004) 738 окончателен).

44 — Курсивът е мой.

45 — По смисъла на член 18, параграф 1, първа алинея от посочената директива, отнасящ се до „Сертификат за съответствие“, „[п]роизводителят, в качеството си на притежател на типово одобрение на ЕО за превозно средство, издава сертификат за съответствие на всяко превозно средство, независимо дали то е комплектовано, некомплектовано или напълно комплектовано, ако то е произведено в съответствие с одобрения тип превозно средство“.

46 — Посоченото приложение IX, изменено с Регламент (ЕО) № 385/2009 на Комисията от 7 май 2009 година за замяна на приложение IX на Директива 2007/46 (ОВ L 118, стр. 13), се отнася до „Сертификат за съответствие на ЕО“. Точка 0 от посоченото приложение определя двойната цел на този сертификат, като уточнява, от една страна, че той „е декларация, издадена от производителя на превозното средство на купувача в уверение на това, че придобитото от него превозно средство съответства на законодателството в Европейския съюз, което е в сила към момента на производството на превозното средство“, и от друга страна, „служи и за да позволи на компетентните органи на държавите членки да регистрират превозни средства, без да трябва да изискват заявителят да представя допълнителна техническа документация“.

47 — Съгласно посоченото приложение IX, стр. 1 от сертификата за съответствие на ЕО съдържа бележка, според която „превозното средство […] може да получи постоянна регистрация в държавите членки с дясно/ляво движение ([б]) […] ([г])“. В това отношение обяснителна бележка б) относно посоченото приложение уточнява следното: „да се посочи дали превозното средство е подходящо за употреба при дясно или ляво движение или и при двата вида движение“.

от определена страна на пътя, лява или дясна, в зависимост от случая. От своя страна, Република Естония посочва, че производителите трябва да установяват дали превозното средство може да бъде постоянно регистрирано без друго одобрение на ЕО в държавите членки, в които движението се извършва съответно отляво или отдясно.

42. Според мен, сертификатът за съответствие на ЕО удостоверява валидността на производството на превозно средство, посочено в такъв сертификат, в зависимост от типа на превозното средство, към който то спада. От описанието на техническите характеристики на превозното средство, посочено в този сертификат, следва по същество, че не е необходимо да се предоставят други технически документи, за да се извърши постоянна регистрация в дадена държава членка, каквато и да е посоката на движение в нея.

43. Що се отнася до позиция 1.8 и подточка 1.8.1 от приложения I и III към Рамковата директива[48], Република Полша посочва, че законодателят на Съюза е предвидил специална рубрика за подточка 1.8.1, за да укаже дали превозното средство е подходящо за движение отдясно или отляво. Освен това позиция 1.8 от тези приложения посочвала, че за да бъде разрешено да се движи в определена посока, превозното средство трябвало да бъде подходящо за движение в дадената посока на движение. Следователно посочената позиция засягала указанието за положението на волана върху сертификата за одобрение. Също така Република Естония смята, че видно от тези разпоредби, конструкторите трябва да споменават в списъка с необходима информация за типовото одобрение на превозни средства дали съответното превозно средство е предвидено за използване в рамките на движение отляво или отдясно.

44. Аз обаче споделям позицията на Комисията, според която посочените позиции означават само, че съответното превозно средство отговаря на предписанията, позволяващи то да бъде управлявано напълно безопасно от страната на пътя, която е посочена — отдясно или отляво, каквито са тези относно инсталирането на уредба за осветяване и за непряко виждане, както и елементите на кормилната уредба, определени в Директива 70/311. Струва ми се, че законодателят на Съюза е искал да разграничи, а не да смесва въпроса за положението на кормилната уредба и този за адаптирането на превозното средство към една от страните на движение.

45. В това отношение напомням, че посочената по-горе обяснителна бележка г) относно приложение IX към Рамковата директива гласи, че „декларацията[, според която превозното средство е адаптирано за движение отдясно или отляво,] не ограничава правото на държавите членки да изискват *технически адаптации* […] когато движението се извършва от противоположната страна на пътя“, без обаче да определя какво трябва да се разбира под израза, сложен от мен в курсив.

46. Според Република Литва, Република Полша и Република Естония тази забележка позволявала на дадена държава членка, в която движението се извършва отдясно, да изиска превозно средства, създадено за движение отляво, да бъде предмет на адаптация към движението отдясно преди регистрацията му, по-специално чрез преместване на кормилната уредба отляво.

48 — Приложение I към Рамковата директива съдържа „Пълен списък с данни за целите на типовото одобряване на ЕО на превозни средства“. Точка 1 от това приложение, озаглавено „Общи конструктивни характеристики на превозното средство“, изисква в позиция 1.8 да бъде споменато „Място за управление: ляво/дясно“, а в подточка 1.8.1 — да се посочи страната на „управление при дясно/ляво движение“, за която „превозното средство е оборудвано“. Идентични разпоредби фигурират в приложение III относно „Информационен документ за целите на типовото одобряване на ЕО на превозни средства“, част I, точка 1, позиция 1.8 и подточка 1.8.1.

47. Разбира се, посочената обяснителна бележка предвижда, че ако дадено превозно средства е оборудвано за движение отляво на пътя, могат да бъдат наложени изменения за целите на регистрацията му в държава членка, в която движението се извършва отдясно. В светлината на другите разпоредби обаче, както на Рамковата директива, така и на Директива 70/311, смятам, че за да не се загуби полезното действие на тези разпоредби, преместването на кормилната уредба не представлява една от „техническите адаптации“, които са разрешени от посочената бележка.

48. Подобно на Комисията считам, че подобни адаптации могат да засягат единствено интервенции с минимално въздействие, като настройка на фаровете или инсталиране на допълнително огледало за обратно виждане, а не технически аспекти, които изменят чувствително самата конструкция на превозното средство. А именно последният посочен вид изменения се предвижда от спорните правни уредби, тъй като за преместването, което те изискват, е необходимо не само преместване на кормилната уредба, но също така преобразуване на цялото командно табло, както и преместване на педалите на превозното средство и на системите, които те управляват.

49. Подчертавам, че този подход съответства на практиката на много държави членки, в които регистрацията на леки превозни средства, чиято кормилна уредба се намира от страната на посоката на движение, е разрешена, щом се представи валиден сертификат за съответствие на ЕО[49] и/или с изискването за минимални технически адаптации, като тези относно късите светлини, външните огледала за обратно виждане или други изменения от същото естество[50].

50. Поради това считам, че нито една разпоредба от Рамковата директива не предвижда възможността да се откаже регистрация на нов лек автомобил поради страната, от която е инсталирана кормилната уредба. Подобно тълкуване, както буквално, така и контекстуално, на разпоредбите на тази директива, за които се отнасят исковете за установяване на неизпълнение на задължение, получава потвърждение в светлината на разпоредбите на Директива 70/311, която е сред специалните директиви, изброени в приложение IV към посочената рамкова директива.

4. По относимите разпоредби на Директива 70/311

51. Според Република Литва Директива 70/311 установява единствено изисквания относно конструкцията, инсталацията и управлението на кормилната уредба, без да определя от коя страна на превозното средство тя трябва да бъде инсталирана с оглед на безопасността на движение по пътищата.

52. Що се отнася по-специално до позиция 1.8 от допълнение 1 на приложение I към Директива 70/311[51], Република Полша изтъква, че тази разпоредба въвежда разграничение между превозните средства според това дали са предназначени за движение отдясно или отляво, и че законодателят на Съюза я е създал въз основа на хипотезата за пряка свързаност на положението на водача със страната на движение.

49 — Доколкото ми е известно, представянето на посочения сертификат е определящо по-специално в Белгия, Чешката република, Франция, Италия, Люксембург, Малта, Австрия и Швеция.

50 — Според информацията, с която разполагам, такъв е случаят по-специално в Белгия, Чешката република, Дания, Германия, Испания, Франция, Кипър, Люксембург, Унгария, Нидерландия, Румъния, Финландия, Швеция и Обединеното кралство.

51 — Допълнението съдържа модел на „Информационен документ, съответстващ [...] на приложение I към Директива 70/156 относно типовото одобрение на ЕО по отношение на кормилната уредба“. Точка 1 от този документ относно „Общи конструктивни характеристики на превозното средство“ съдържа позиция 1.8 „Място за управление: вляво/вдясно“.

53. Комисията основателно оспорва това с факта, че съгласно посочената разпоредба изискването за указване на положението на волана означава само, че конструкцията на превозното средство, и по-специално неговата кормилна уредба, отговаря на техническите предписания на Директива 70/311 относно страната на шофиране, без законодателят на Съюза да е счел за необходимо да установи формална връзка, съгласно която за движение отдясно кормилната уредба трябва да се намира отляво и обратно.

54. Освен това споделям становището на Комисията, когато изтъква, че член 2а от Директива 70/311 забранява на държавите членки да отказват или забраняват регистрацията на превозни средства по съображения, изведени *единствено* от положението на кормилните им уредби, в случай че те отговарят на предписанията, фигуриращи в приложенията към тази директива. След като в тях не се уточнява дали кормилната уредба трябва да се намира отляво, отдясно или в средата, националните органи са длъжни да регистрират лекото превозно средство независимо от това положение, ако кормилната уредба в останалата част отговаря на посочените предписания. Според мен тази разпоредба би била безпредметна с оглед на структурата на Директива 70/311, ако се приеме, че тя не следва да отстрани ограниченията, които са основани единствено на разположението на кормилната уредба на превозни средства, попадащи в нейното приложно поле.

55. Като се позовава на исторически обстоятелства, Република Литва изтъква, че тъй като Директива 70/311 е приета, когато Европейската общност не е включвала нито една държава членка, на чиято територията движението се извършва отляво, законодателят на Общността не е можел да разреши проблем, който не е съществувал тогава.

56. Това означава да не се признае, че съответната разпоредба, а именно член 2а, е била добавена към посочената директива чрез Акта относно присъединяването, наред с други, на Ирландия и Обединеното кралство, както вече споменах. В това отношение Комисията се позовава на доклад от 28 юни 1971 г. на специализираната група на Съвета, натоварена с разглеждане на докладите на Комисията относно техническите адаптации на правилата на Общността в рамките на преговорите с държавите членки, поискали присъединяването си към Общностите [52], доклад, които несъмнено е интересен [53], но според мен не е от значение, тъй като групата не е приела никакво становище в тази област. Струва ми се, че от много по-голяма важност е да се придържаме към съдържанието на посочения акт за присъединяване, доколкото той изменя директивите относно техническите изисквания за моторните превозни средства. Всъщност от прочита на този акт ясно е видно, че са приети специални разпоредби относно положението на огледалата за обратно виждане [54], като те се адаптират в зависимост от посоката на движение, отдясно или отляво, която е в сила във всяка държава членка, докато законодателят не е предвидил равностойни разпоредби относно положението на кормилната уредба, въпреки че Директива 70/311 също е била предмет на изменения [55].

57. Следователно формулировката и законодателната история на Директива 70/311 са показателни. Освен това телеологичният подход на разпоредбите на двете директиви, посочени в исковете за установяване на неизпълнение на задължение, позволява да се потвърди позицията, която предлагам да възприеме Съдът.

52 — Бележка I/117/71 на Съвета на Европейските общности от 28 юни 1971 г.

53 — В точка 3 от този доклад Комисията изтъква извода на посочената група, че положението на кормилната уредба от дясната или от лявата страна на превозното средство представлява проблем от икономическо естество, а не е техническо предписание.

54 — Изменения, включени в Директива 71/127/ЕИО на Съвета от 1 март 1971 година за сближаване на законодателства на държавите членки относно огледалата за обратно виждане на моторните превозни средства (ОВ L 68, стр. 1).

55 — Вж. в Акта относно условията за присъединяване и промени в договорите (ОВ L 73, 1972 г., по-специално стр. 114 и сл.) директивите, посочени в позиции 2—10 от точка X, озаглавена „Технически пречки“, от приложение I към посочения акт, и по-специално позиции 7 и 10.

5. Относно целите на Рамковата директива и на Директива 70/311

58. Що се отнася до телеологичното тълкуване на член 4, параграф 3 от Рамковата директива и на член 2а от Директива 70/311, Република Полша поддържа, че разглежданата правна уредба е напълно оправдана, поради факта че основната цел, преследвана от тези директиви, е да се гарантира високо равнище на безопасност на движението по пътищата. Това било потвърдено от съображение 3[56] от Рамковата директива и от подточка 4.1.1 от приложение I към Директива 70/311[57].

59. Комисията не оспорва, че техническите предписания, определени в директивите относно одобрението, целят гарантиране на високо равнище на безопасност на движението по пътищата. Тя обаче изтъква, според мен основателно, че пълната хармонизация на процедурите за одобрение на превозните средства, установена с Рамковата директива и с Директива 70/311, е решена, за да се осигури създаване и функциониране на вътрешния пазар, и че според законодателя на Съюза така определените технически предписания, когато са напълно хармонизирани, са достатъчни за гарантиране на безопасността на движение по пътищата. Всъщност това е видно от мотивите, посочени по-горе[58], които са били водещи при приемането на член 4, параграф 3 от Рамковата директива.

60. Комисията признава също така, че оборудването на дадено превозно средство с десен волан, когато движението се извършва отдясно, ограничава видимостта на водача при разминаване по двупосочни пътища с едно платно. От член 2а от Директива 70/311 и член 4, параграф 3 от Рамковата директива обаче е видно, че законодателят на Съюза не е сметнал тези трудности за толкова сериозни, че да оправдаят правни уредби като разглежданите в случая, за разлика от това, което изрично е било предвидено по отношение на положението на огледалата за обратно виждане при присъединяването на Ирландия и на Обединеното кралство.

61. Република Литва се учудва от факта, че Комисията приема изменения по-специално относно устройствата за осветяване, а се противопоставя по отношение на кормилната уредба.

62. Според мен обаче това е оправдано от факта, че минималните технически адаптации са приемливи и дори са разрешени съгласно горепосочената обяснителна бележка г) от приложение IX към Рамковата директива, за разлика от измененията на структурни елементи, които засягат конструкцията или функционирането на дадено превозно средство, когато то отговаря на всички необходими условия за получаване на одобрение на ЕО.

63. В заключение предлагам на Съда да приеме, от една страна, че по отношение на нови леки превозни средства Рамковата директива и Директива 70/311 са приложими спрямо спорните правни уредби и от друга страна, че на това основание е налице неизпълнение на задължение както от страна на Република Литва, така и от страна на Република Полша.

56 — Съображение 3, чието съдържание е припомнено в бележка 30 към настоящото заключение.

57 — Точка 4 от посоченото приложение определя „конструктивни задания“ и по-специално в своята подточка 4.1.1 предвижда, че „[к]ормилната уредба трябва да позволява лесно и сигурно управление на превозното средство до максималната конструктивна скорост“.

58 — Точка 40 от настоящото заключение.

64. В случай че посочените директиви бъдат обявени за неприложими от Съда, в съответствие с твърденията на Република Литва при всички случаи трябва да се приеме, че за всички превозни средства, засегнати от настоящите искове за установяване на неизпълнение на задължение [59], при упражняването на законодателните си правомощия държавите членки трябва да спазват задълженията, произтичащи от разпоредбите на ДФЕС относно свободното движение на стоки [60].

B – *По твърдението за нарушение относно вече регистрирани в друга държава членка леки превозни средства*

1. По становищата на страните

65. Комисията упреква Република Литва и Република Полша, че с ограничаването на регистрацията на тяхна територия на леки превозни средства, чиято кормилна уредба се намира отдясно, те не са изпълнили задълженията, които обвързват всички държави членки съгласно разпоредбите на първичното право относно свободното движение на стоки. Тя счита, че тези ограничения представляват непропорционална пречка за правото на внос на такива превозни средства от други държави — членки на Съюза, където са били регистрирани по-рано.

66. В своя защита Република Полша посочва, че разглежданите национални мерки не може да се считат за ограничение, забранено от член 34 ДФЕС. От друга страна, Република Литва признава, че приложимите разпоредби и практиката в Литва представляват ограничение на свободното движение на стоки по смисъла на член 34 ДФЕС. И двете страни споделят становището, че при всички случаи ограничение от такова естество е оправдано с оглед на цели, свързани с обезпечаване на безопасността на движение по пътищата, както и на защитата на човешкия живот и здраве. Комисията не оспорва обществения интерес от подобни цели, но не е съгласна, че взетите от ответните две държави мерки са напълно необходими и подходящи за постигането на тези цели.

2. По наличието на ограничение на свободното движение на стоки по смисъла на член 34 ДФЕС

67. При липсата на хармонизация чрез правото на Съюза на националното законодателство, приложимо в областта на регистрацията от дадена държава членка на превозни средства, внесени на нейна територия, след като по-рано са били регистрирани в друга държава членка, спорните национални мерки трябва да бъдат разглеждани от гледна точка на разпоредбите на ДФЕС относно свободното движение на стоки. В това отношение напомням, че съгласно член 1, параграф 1 от Рамковата директива тя хармонизира само „административните разпоредби и общите технически изисквания за одобрение на всички *нови* превозни средства в рамките на приложното ѝ поле“ [61].

68. На първо място уточнявам, че според мен забраната на мерки с равностоен на количествено ограничение за вноса ефект, посочена в член 34 ДФЕС, се отнася за национални мерки, каквито са посочените в настоящите искове.

59 — А именно в такъв случай такива са леките превозни средства, оборудвани с кормилна уредба, разположена отдясно, независимо от това дали са нови, или са били регистрирани по-рано в друга държава членка.

60 — Вж. по-специално Решение от 18 ноември 2010 г. по дело Lahousse и Lavichy (C-142/09, Сборник, стр. I-11685, точка 43).

61 — Курсивът е мой.

69. Всъщност съгласно постоянната съдебна практика правила на държави членки, които могат пряко или непряко, действително или потенциално да възпрепятстват търговията в рамките на Съюза, трябва да се считат за мерки с равностоен на такива ограничения ефект [62].

70. Така че в случая Комисията основателно посочва, че ефектът от литовската и от полската правна уредба е неблагоприятното третиране на стоки от други държави членки, а именно превозни средства, чиято кормилна уредба се намира отдясно, които по-рано са били регистрирани извън националната територия, доколкото притежателите им могат да се откажат да ги внесат с оглед на регистрацията им в Литва или в Полша предвид задължението да се премести тази уредба отляво, което означава съществено преустройство [63].

71. Република Литва не оспорва този аспект на насочения срещу нея иск за установяване на неизпълнение на задължение, както не го оспорва и Република Естония в писменото си становище при встъпването по посоченото дело.

72. За сметка на това Република Полша поддържа, че правната ѝ уредба не създава пречки за свободното движение на стоки, с мотивите, от една страна, че регистрацията е само административна формалност, а не изискване при закупуване на превозно средство и от друга страна, че спорното задължение е в сила за всички превозни средства, чиято кормилна уредба е разположена отдясно без оглед на техния произход, като уточнява, че такива превозни средства се произвеждат в Полша [64] и могат да бъдат закупени там.

73. Съдът обаче многократно е постановявал, че както в настоящите дела, макар разглежданите мерки да се прилагат без разлика и следователно не засягат само стоки от други държави членки, това обстоятелство не пречи да се смята, че спорната забрана има равностоен на количествено ограничение ефект, съгласно член 34 ДФЕС, когато дадена стока, законно произведена и пусната на пазара в друга държава членка, не се приема без ограничителни условия на пазара на държавата членка ответник [65].

74. Така че ми се струва, че правилата, предмет на настоящите искове за установяване на неизпълнение на задължение, са от такова естество, че поставят в неблагоприятно положение по-точно превозни средства, внесени от други държави членки, след като са били регистрирани там, докато те трябва да се възползват от свободното движение на стоки. Всъщност евентуалните купувачи, пребиваващи в Литва или в Полша, като се има предвид, че те трябва да направят значителни разходи за преустройство на превозно средство, оборудвано с десен волан, на практика губят интерес за закупуване на такива превозни средства в друга държава членка, в която продажбата им е нещо нормално [66].

62 — Вж. по-специално Решение от 11 юли 1974 г. по дело Dassonville (8/74, Recueil, стр. 837, точка 5) и Решение по дело Комисия/Белгия, посочено по-горе (точка 50 и цитираната съдебна практика).

63 — Комисията изтъква, че това действие изисква замяната на почти цялата кормилна и спирачна уредба, както и на цялото командно табло.

64 — В завод на дружеството General Motors.

65 — Решение от 20 февруари 1979 г. по дело Rewe-Zentral (120/78, Recueil, стр. 649, точка 14), Решение от 6 октомври 2011 г. по дело Bonnarde (C-443/10, Сборник, стр. I-9327, точка 27 и цитираната съдебна практика) и Решение от 18 октомври 2012 г. по дело Elenca (C-385/10, точки 22 и 23 и цитираната съдебна практика).

66 — Вж. по аналогия Решение от 10 април 2008 г. по дело Комисия/Португалия (C-265/06, Сборник, стр. I-2245, точка 33), Решение от 24 април 2008 г. по дело Комисия/Люксембург (C-286/07, Сборник, стр. I-63*, точки 32 и 34) и Решение по дело Bonnarde, посочено по-горе (точка 30).

75. В това отношение напомням, че разпоредбите относно свободното движение на стоки се прилагат спрямо стоките с произход от държавите членки и стоките, идващи от трети страни, които се намират в свободно обращение в държавите членки[67]. Освен това съгласно постоянната съдебна практика[68] една стока става местна, щом е внесена и пусната на пазара, от където следва, че внесените употребявани автомобили и тези, които са закупени на място, представляват подобни или конкурентни стоки.

76. Следователно третирането от страна на Република Литва и Република Полша на регистрацията на оборудвани с десен волан превозни средства с произход от други държави членки е неблагоприятно спрямо употребяваните превозни средства, които се намират на националната им територия и в много голямата си част са оборудвани с леви волани.

77. От всички тези съображения според мен следва, че дадена наредба, като оспорваната, има за последица създаването на пречки за свободното движение на стоки по смисъла на член 34 ДФЕС.

3. По наличието на обоснованост съгласно член 36 ДФЕС

78. Република Литва и Република Полша оспорват предявените срещу тях искове с твърдението, че дори Съдът да приеме съществуването на пречка, все пак той не би следвало да ги осъжда, тъй като спорните мерки целят да запазят както безопасността на движение по пътищата, така и човешкото здраве и живот. Напротив, според Комисията пречки не биха могли да се оправдаят с обосновка от подобно естество.

а) По допустимостта на посочената обосновка

79. Член 36 ДФЕС изрично предвижда, че целта за „защитата на живота и здравето на хората“ е една от причините, които могат да обосноват пречките за свободното движение на стоки, представляващи количествени ограничения или мерки с равностоен ефект. Съдът вече е постановил, че посочената цел дори заема първо място сред интересите, които трябва да бъдат запазени с тази дерогационна разпоредба[69]. Също от постоянната съдебна практика следва, че при липсата на правила за хармонизация, които могат да гарантират закрилата на здравето и живота на хората, държавите членки трябва да решат какво да е равнището на тяхната закрила и по какъв начин то може да бъде постигнато, с уточнението, че така предоставената свобода на преценка трябва да се упражнява в границите, определени от Договора[70].

80. Освен това Съдът приема включването на безопасността на движението по пътищата към императивните изисквания от обществен интерес, които, въпреки че не се споменават в член 36 ДФЕС, могат също така да обосноват ограничения на свободното движение на стоки в рамките на Общността при липса на изчерпателни общи правила за прилагане в съответната област[71]. Макар да е вярно, както изтъкват Република Литва и Република Полша, че държавите членки

67 — Съгласно член 28, параграф 2 ДФЕС.

68 — Вж. по-специално Решение от 11 декември 1990 г. по дело Комисия/Дания (C-47/88, Recueil, стр. I-4509, точка 17).

69 — Вж. по-специално Решение от 5 юни 2007 г. по дело Rosengren и др. (C-170/04, Сборник, стр. I-4071, точка 39).

70 — Решение от 11 септември 2008 г. по дело Комисия/Германия (C-141/07, Сборник, стр. I-6935, точка 51), Решение от 1 март 2012 г. по дело Ascafor и Asidac (C-484/10, точка 60 и цитираната съдебна практика) и Решение по дело Elenca, посочено по-горе (точка 28).

71 — Решение от 5 октомври 1994 г. по дело van Schaik (C-55/93, Recueil, стр. I-4837, точка 19) и Решение от 10 февруари 2009 г. по дело Комисия/Италия (C-110/05, Сборник, стр. I-519, точка 60 и цитираната съдебна практика).

могат да решават какво да бъде равнището на безопасност на движението по пътищата, което те искат да постигнат на своя територия, при липса на разпоредби за пълна хармонизация на равнището на Съюза те все пак трябва да имат предвид изискванията, присъщи на свободното движение на стоки, както Съдът отбелязва многократно[72].

81. В случая Комисията не оспорва сериозността на рисковете, които Република Литва и Република Полша твърдят, че искат да предотвратят, тъй като приема, че целите, посочени от тях, сами по себе си биха могли да са легитимни. Тя обаче основателно поддържа, че това не е достатъчно, за да се спазят задълженията, произтичащи от правото на Съюза.

82. Всъщност, както Съдът приема, правна уредба може действително да дерогира основния принцип на свободно движение на стоки с цел закрила на живота и здравето на хората или безопасността на движението по пътищата, но само доколкото взетите мерки, от една страна, са в състояние да предпазят посочените легитимни интереси и от друга страна, не засягат указания принцип в по-голяма степен от необходимото за постигането на тази цел[73]. Следователно трябва да се провери дали тези условия са налице по отношение на мерките, предмет на настоящите искове.

б) По пропорционалността на използваните средства

83. От постоянната практика на Съда следва, че държавите членки ответници трябва да докажат съгласно принципа на пропорционалност, на първо място, че разглежданата наредба може да постигне посочените цели и на второ място, че тя не излиза извън необходимото за постигане на тези цели[74].

84. Въпросът, който възниква по отношение на първото от тези условия, е дали предприетите от Република Литва и от Република Полша мерки, състоящи се в обвързване на регистрацията на превозни средства с разположена отдясно кормилна уредба с преместването ѝ отляво, действително са от такова естество, че да гарантират безопасността на движението по пътищата и да предпазят здравето и живота на хората.

85. Отбелязвам, че след като на първо време, изглежда, е имала съмнения, Комисията всъщност не оспорва реалността на опасностите, които държавите членки ответници посочват, че искат да предотвратят с налагането на специалните изисквания по отношение на такива превозни средства. Според мен е безспорно, че управляването им на територия, на която движението се извършва отдясно, е по трудно и дори по-опасно, тъй като водачът разполага с по-малка видимост, отколкото ако се намира от лявата страна на превозното средство и по този начин — по-близо до средната ос на пътя. Това създава проблем най-вече при изпреварване, и по-специално на двупосочни пътища с едно платно, както изтъкват Република Литва и Република Полша[75] и което Комисията, изглежда, приема, макар да подчертава, че положението на кормилната уредба не е единственият рисков фактор за злополуки[76].

72 — Вж. по-специално Решение по дело Комисия/Белгия, C-150/11, посочено по-горе (точка 59 и цитираната съдебна практика).

73 — Решение по дело Gysbrechts и Santurel Inter (точка 51) и Решение по дело Ascafor и Asidac (точка 58), посочени по горе.

74 — Вж. по-специално Решение по дело Комисия/Полша, C-170/07 (точка 47 и цитираната съдебна практика), Решение по дело Комисия/Италия, C-110/05 (точка 62 и цитираната съдебна практика) и Решение по дело Комисия/Белгия, C-150/11 (точки 54 и 60 и цитираната съдебна практика), посочени по-горе.

75 — Република Литва и Република Полша се позовават на специални проучвания, според които фактът, че воланът не е разположен от страната на средната ос, представлява важен фактор за увеличаване на риска от злополуки поради значителна загуба на необходимата видимост при изпреварване както пред водача, когато става дума за забелязването на превозни средства, идващи отпред в насрещната посока, така и зад него, когато става дума за мъртвия ъгъл, в който попадат идващите отзад превозни средства.

76 — Комисията с основание напомня, че липсата на безопасност на движението по пътищата се дължи на комбинация от различни фактори, като състоянието на пътната инфраструктура, навиците на водачите или общото състояние на превозното средство.

86. Уточнявам, че не споделям становището на Комисията, според което изглежда парадоксално и дори непоследователно Република Литва и Република Полша да са по-търпими по отношение на превозни средства от този тип, които се движат временно на тяхна територия[77]. Тази търпимост е резултат от литовския закон за безопасност на движението по пътищата[78]. Що се отнася до Република Полша, от писмената ѝ защита е видно, че спорната правна уредба не засяга туристите[79].

87. Във връзка с това подчертавам, че разглежданите дерогации са резултат от международни правни споразумения. Всъщност съгласно член 39, алинея 1 във връзка с приложение 5, параграф 1 от Конвенцията за пътното движение, подписана във Виена на 8 ноември 1968 г.[80], всяко пътно превозно средство, участник в международно движение, трябва да отговаря на разпоредбите на посочената конвенция, както и на техническите условия, които са в сила в страната, която го е регистрирала по време на първото му пускане в движение. Параграф 8 от приложение 1[81] към Конвенцията обаче предвижда, че „договарящите страни могат да не допуснат до международно движение на [своя] територия всеки автомобил, снабден с фарове за къси светлини с асиметрични лъчи, когато регулирането на лъчите не съответства на посоката на движение на тяхната територия“. Следователно съгласно разпоредбите на тази конвенция, които обвързват Република Литва и Република Полша[82], те са длъжни да допуснат за движение на националната си територия леки превозни средства, чиято кормилна уредба се намира отдясно и които са регистрирани в чужбина, дори да могат да изискат временна адаптация на устройствата за осветяване например чрез използване на лепенки за корекция с черен цвят.

88. При всички случаи приемам, че обвързването на регистрацията с преместването на кормилната уредба на превозни средства, създадени за движение отляво, е мярка, която поради радикалното си естество може да осигури ефикасна защита на участниците в движението на територията на държави членки, където, както в Литва и Полша, движението се извършва отдясно, тъй като посочената мярка премахва рисковете, свързани с движението на тези превозни средства при подобни условия.

89. Все пак създадената с изискване от това естество пречка за свободното движение на стоки според мен е непропорционална, доколкото за постигането на същите цели биха могли да се предприемат по-малко обременителни общи правни мерки.

90. В това отношение Комисията основателно подчертава, че разглежданите мерки се прилагат автоматично и общо, по-специално без да се взема предвид фактът, че съответното превозно средство вече е признато и регистрирано в държава членка, в която движението се извършва отляво, или в държава членка, в която движението се извършва отдясно[83]. Действително спорните правни уредби въвеждат задължения, без да се взема предвид това, че евентуално

77 — Тя твърди, че лица, каквито са туристите, които спорадично управляват лек автомобил с дясна кормилна уредба и не са свикнали със спецификите на движението отдясно, представляват по-голяма заплаха за безопасността на движението по пътищата от лица, които непрекъснато управляват такъв автомобил от дясната страна на пътя.

78 — Вж. точка 9 от настоящото заключение.

79 — Според исковата молба на Комисията дерогации от националните изисквания могат да се правят и от полския министър на инфраструктурата, но без да се засягат леките автомобили, предмет на настоящите искове, тъй като те биха били ограничени до специалните превозни средства, на които положението на волана отдясно е необходимо за правилното изпълнение на функциите, за които са предназначени (напр. машините за улично метене), както и за превозните средства на персонала на дипломатическия корпус.

80 — Вж. Recueil des Traités des Nations Unies, Vol. 1042, стр. 17, както и http://treaties.un.org/doc/Publication/MTDSG/Volume%20I/Chapter%20XI/XI-B-19.fr.pdf относно консолидираната версия, включваща измененията, влезли в сила съответно на 3 септември 1993 г. и на 28 март 2006 г.

81 — Приложение относно „отклонения[та] от задължението да се допускат до международно движение автомобили и ремаркета“.

82 — Република Литва се присъединява към посочената конвенция на 20 ноември 1991 г., докато Република Полша я подписва на 8 ноември 1968 г. и я ратифицира на 23 август 1984 г.

83 — Вж. по аналогия относно изискванията, въведени от държава членка по отношение на по-рано регистрирани в друга държава членка превозни средства, Решение от 15 март 2007 г. по дело Комисия/Финландия (C-54/05, Сборник, стр. I-2473, точка 42) и Решение по дело Комисия/Полша, C-170/07, посочено по-горе (точка 44 и сл.).

приетите мерки в държавата членка, в която превозното средство вече е регистрирано, включително за да се гарантира безопасността на движението по пътищата, могат да бъдат равностойно ефикасни на мерките, предвидени в държавата членка, в която то е внесено, особено ако посоката на движение в първата държава членка е същата като в Литва и Полша.

91. Освен това Комисията твърди, че съществуват по-малко ограничителни мерки от приетите от Република Литва и Република Полша, но които все пак могат да помогнат на водачите на превозни средства с десен волан да се движат безопасно в трафик, чиято посока на движение е отдясно.

92. Като предлага различни варианти за замяна, тя посочва най-напред възможността изпреварването на двупосочен път с едно платно да бъде напълно забранено от закона по отношение на този тип превозни средства, но веднага отбелязвам, че това предложение ми се струва неотносимо и дори опасно [84]. Комисията предлага също така да се наложи тези превозни средства да бъдат оборудвани с устройства за коригиране на видимостта на водача с цел улесняване на маневрите при изпреварване [85]. Въпреки че Република Литва и Република Полша оспорват уместността на втория подход, трябва да се подчертае, че точно мерки от такова естество са приети в повечето държави членки.

93. Наистина според сравнителноправните елементи, с които разполагам, действащите норми в двете държави членки, които са предмет на настоящите искове за установяване на неизпълнение на задължение, са относително изолирани. Регистрацията на леките превозни средства, чиято кормилна уредба се намира от същата страна като посоката на движение, независимо дали става дума за нови превозни средства или превозни средства, които вече са регистрирани в друга държава членка, е забранена още само в Латвия [86] и в Словакия [87], както и в по-малка степен в Естония [88].

94. Напротив, във всички останали държави членки или националното законодателство не съдържа никакви забрани или ограничения за регистрацията на такива превозни средства [89], или изрично ги разрешава с позоваване понякога на изискванията, произтичащи от правото на Съюза [90].

84 — Република Полша посочва, че тази забрана може да бъде опасна, доколкото такива превозни средства трябва да могат да изпреварват в определени спешни случаи или ако бавно превозно средство като селскостопанска машина създава силно забавяне на трафика и дълга колона от превозни средства.

85 — Като широкоъгълни огледала, камери, екрани и други системи за непряко виждане.

86 — Вж. член 10, параграф 8, буква l) от Закона относно движението по пътищата (Ceļu satiksmes likums) от 1 октомври 1997 г. и Наредба № 1080 на правителството относно регистрацията на превозните средства от 30 ноември 2010 г. (Transportlīdzekļu reģistrācijas noteikumi).

87 — Вж. член 16c, параграф 2 и член 17 от Закон №°725/2004 относно условията за използване на превозните средства по пътищата (Zákon č. 725/2004 Z. z., o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov).

88 — Вж. член 63, параграфи 3 и 6, член 73, параграф 11, член 80, параграф 3 и член 83, параграф 5 от Закона за движението по пътищата (liiklusseadus) от 17 юни 2010 г., както и код 301 от приложения 1 и 2 към Наредба №°42 за техническите изисквания за превозното средство и ремаркето и изискванията за оборудването (mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele) от 13 юни 2011 г.

89 — Въпросът не е уреден изрично с разпоредби на националното право относно движението по пътищата и безопасността на движение по пътищата или относно моторните превозни средства по-специално в България, Германия, Ирландия, Гърция, Хърватия, Италия, Малта, Австрия или Словения.

90 — В Чешката република през май 2008 г. е публикувано съобщение на Министерството на транспорта, с което се извършва дерогация на принципа за лява кормилна уредба, за да се спазят изискванията, свързани по-специално със свободното движение на стоки. По същия начин във Финландия след влизането в сила на Закона за превозните средства № 1090/2002 на 1 януари 2003 г. правилото, че кормилната уредба не може да бъде разположена отдясно, е в сила само за конкретно изброени случаи (напр. при пощенски автомобили), но превозното средство трябва да отговаря на техническите изисквания, произтичащи от директивите в тази област.

95. Доколкото съм запознат, във всички тези държави членки условията, предвидени за регистрациите от този вид, се ограничават по общо правило до условия или адаптации най-вече от техническо естество, преди всичко и дори изключително свързани с устройствата за осветяване, за да не бъдат заслепявани другите участници в движението и за да се виждат по-добре пешеходците до пътя, или с огледалата за обратно виждане — за да се осигури по-добра видимост за водача [91].

96. По-умереният подход, възприет в повечето държави членки, добре показва, че в областта, в която попадат двата иска, закрилата на безопасността на движението по пътищата може да бъде гарантирана в достатъчна степен с не толкова ограничителни средства, каквото е обвързването на регистрацията на превозно средство, оборудвано с дясна кормилна уредба, с преместването ѝ отляво. От гледна точка на европейските граждани, които искат да внесат такова превозно средство в Литва или в Полша, макар Република Литва да твърди, без да предоставя формални доказателства, че Комисията преувеличава произтичащото от това преместване финансово измерение, очевидно е по-малко ограничително и по-евтино да се извърши само настройка на късите светлини или да се инвестира в допълнително огледало за обратно виждане.

97. Разбира се, както изтъква посочва Република Полша, за да се прецени спазването на принципа на пропорционалност в областта на безопасността на движението по пътищата, трябва да се има предвид това, че всяка държава членка може да определи равнището и начина, по който смята да гарантира осигуряването ѝ. Тъй като това равнище може да се различава в различните държави членки, от признатото на държавите членки право на преценка следва, че сам по себе си фактът на налагане в друга държава на толкова по-малко стриктни правила от тези, приложими в държавата членка ответник, не означава непременно, че последните са непропорционални и следователно несъвместими с правилата относно свободното движение на стоки [92].

98. С оглед на практиката на Съда [93] обаче ми се струва, че изложените по-горе сравнителноправни елементи в случая могат да представляват сериозен признак на крайния характер на правните уредби, разглеждани с исковете за установяване на неизпълнение на задължение, тъй като тези елементи са показателни за това как други, не толкова ограничителни средства са използвани без особени трудности, и то в голяма част от държавите — членки на Съюза.

99. Считам, че е било възможно заместващи мерки, които в по-малка степен засягат свободното движение на стоки, да бъдат приети от двете държави членки ответници, като се има предвид, че те не доказват — докато доказателствената тежест е върху тях [94], — че рисковете, които могат да бъдат свързани със съответните превозни средства на тяхна територия, се различават по особен начин от тези, които съществуват на територията на другите държави членки.

91 — Такъв е случаят по-специално в Белгия, Чешката република, Дания, Испания, Франция, Кипър, Люксембург, Нидерландия, Румъния, Швеция и Обединеното кралство.

92 — Решение по дело Комисия/Италия, C-110/05, посочено по-горе (точка 65 и цитираната съдебна практика).

93 — Вж. по аналогия Решение от 28 януари 2010 г. по дело Комисия/Франция (C-333/08, Сборник, стр. I-757, точка 105) и Решение от 9 декември 2010 г. по дело Humanplasma (C-421/09, Сборник, стр. I-12869, точка 41), в които в областта на общественото здраве Съдът приема, че сравнителното съдържание на наредбите на няколко други държави членки, дори на всички или почти всички други държави членки, е обстоятелство, което може да бъде уместно при преценката на обективното обосноваване по отношение на наредбата на дадена държава членка, и по-специално по отношение на преценката на нейната пропорционалност.

94 — Освен съдебната практика относно принципа на пропорционалност, посочена по-горе, бележка 74 към настоящото заключение, вж. по-общата съдебна практика относно разпределянето на доказателствената тежест в областта на исковете за установяване на неизпълнение на задължение и по-специално Решение от 10 септември 2009 г. по дело Комисия/Гърция (C-416/07, Сборник, стр. I-7883, точки 32 и 33) и Решение от 18 октомври 2012 г. по дело Комисия/Обединеното кралство (C-301/10, точки 70—72 и цитираната съдебна практика).

100. Статистическите данни, изтъкнати от тези правителства, не са убедителни в това отношение, тъй като, доколкото могат да бъдат резултат от други фактори за липса на безопасност на движението по пътищата [95], те не позволяват да се установи, че процентът злополуки, причинени на тяхната национална територия от превозни средства, чиято кормилна уредба е разположена отдясно, е значително по-висок по отношение на злополуките от същия вид на територията на държави членки, в които законодателството не е толкова взискателно [96].

101. Поради същото съображение за непълнота при събирането на доказателства следва да се отхвърли доводът на Република Полша, според който тя е трябвало да се изправи срещу толкова масивен наплив от подобни превозни средства, че това създавало значително по-голяма опасност на нейната национална територия и правело необходимо приемането на по-строги изисквания с много по-скъпи и следователно възпиращи последствия, отколкото в повечето държави членки.

102. Разбира се, Съдът вече е приел, че трябва да се вземат предвид някои особености на засегнатата държава членка [97] с оглед преценката на пропорционалността на разглежданото ограничение. При все това в случая не се доказва, че приемането на спорните правни норми е породено от особеностите на двете държави ответници, дължащи се на факта, че голям брой от техните граждани, имигрирали в Ирландия и в Обединеното кралство, имат повишен интерес от внасянето на леки автомобили от тези държави при завръщането и настаняването си за постоянно в държавата си на произход.

103. При това положение изглежда, че използваните както от Република Литва, така и от Република Полша средства, състоящи се в обвързване на регистрацията на такива превозни средства с преместването на кормилната уредба, са непропорционални по отношение на посочените цели за опазване на безопасността на движението по пътищата и закрилата на човешкото здраве и живот, на които се позовават.

104. Предвид тези съображения и особено поради липсата на съвместимост на разглежданите национални мерки с изискването за пропорционалност, поставено от правото на Съюза, смятам, че тези две държави членки не са изпълнили задължението си по член 34 ДФЕС и член 36 ДФЕС и че посочените мерки не следва да бъдат запазени.

Г – *По съдебните разноски*

105. По силата на член 138, параграф 1 от Процедурния правилник загубилата делото страна се осъжда да заплати съдебните разноски, ако е направено такова искане. Тъй като Комисията е поискала съответно Република Литва и Република Полша да бъдат осъдени да заплатят съдебните разноски, тези искания трябва да се уважат, ако, както предлагам, настоящите искове за установяване на неизпълнение на задължение бъдат уважени и тези държави членки загубят делата.

95 — Комисията отбелязва, че по-високият процент на злополуките в Литва и Полша в сравнение с другите държави членки би могъл да се обясни с много причини, като състоянието на пътните инфраструктури или честотата на шофиране в нетрезво състояние в тези държави.

96 — Предоставените от Република Полша статистически данни засягат процента на злополуки на националната територия или се отнасят до броя на употребявани превозни средства, внесени от други държави членки, но не правят съществено разграничение по отношение на безопасността на движението по пътищата между превозните средства с десен волан и тези с ляв волан. Република Литва твърди, че според данните на Евростат броят на лицата, загинали по пътищата на Литва и Полша, е с 2 до 3 пъти по-висок от другите държави членки, но това не позволява да се заключи, че смъртоносните инциденти, причинени от превозни средства с дясно управление, са много повече в тези две държави.

97 — Например в областта на общественото здраве, хранителните навици на националното население (Решение от 5 февруари 1981 г. по дело Koninklijke Kaasfabriek Eyssen, 53/80, Recueil, стр. 409, точки 13 и 14).

106. Съгласно член 140, параграф 1 от Процедурния правилник държавите членки, поискали да им бъде разрешено да встъпят в настоящите спорове, понасят направените от тях съдебни разноски.

IV – Заключение

107. С оглед на изложените по-горе съображения предлагам на Съда да постанови следното:

1) Република Полша по дело C-639/11 и Република Литва по дело C-61/12 не са изпълнили задълженията си по член 2а от Директива 70/311/ЕИО на Съвета от 8 юни 1970 година за сближаване на законодателствата на държавите членки в областта на кормилните уредби на моторните превозни средства и на техните ремаркета, последно изменена с Директива 1999/7/ЕО на Комисията от 26 януари 1999 година, и по член 4, параграф 3 от Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 година за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (рамкова директива), както и по член 34 ДФЕС и 36 ДФЕС, като са запазили в сила национални разпоредби, в резултат от които регистрацията на националната им територия на леки автомобили с разположена отдясно кормилна уредба, независимо дали са нови, или регистрирани по-рано в друга държава членка, е обвързана с преместването отляво на кормилната уредба на тези автомобили.

2) Осъжда Република Полша да заплати съдебните разноски по дело C-639/11 и Република Литва — да заплати съдебните разноски по дело C-61/12.

3) Република Литва понася направените от нея съдебни разноски при встъпването ѝ по дело C-639/11, а Република Естония и Република Полша понасят направените от тях съдебни разноски, при встъпването им по дело C-61/12.