Kohtulahendite kogumik

KOHTUJURISTI ETTEPANEK
NIILO JÄÄSKINEN
esitatud 7. novembril 2013 [1]

Kohtuasi C-639/11

Euroopa Komisjon
versus
Poola Vabariik
Kohtuasi C-61/12
Euroopa Komisjon
versus

Leedu Vabariik

Liikmesriigi kohustuste rikkumine — Direktiivi 70/311/EMÜ artikkel 2a — Direktiivi 2007/46/EÜ artikli 4 lõige 3 — ELTL artiklid 34 ja 36 — Kaupade vaba liikumine — Piirangud — Samaväärse toimega meetmed — Parempoolse liiklusega liikmesriigi õigusnormid, mille kohaselt on keelatud teises liikmesriigis juba registreeritud vasakpoolseks liikluseks mõeldud uute sõiduautode registreerimine — Niisuguse nõude vastuvõetavus, mille kohaselt peab roolisüsteem asetsema sõidukis vasakul

I. **Sissejuhatus**

1. Nii Poolas kui ka Leedus on keelatud registreerida paremal asuva roolisüsteemiga mootorsõidukeid ja/või nõutakse nende registreerimiseks, et see süsteem tõstetaks ümber vasakule, sõltumata sellest, kas need sõidukid on uued või eelnevalt registreeritud teistes liikmesriikides.

2. Euroopa Kohtule on esitatud kaks liikmesriigi kohustuste rikkumise hagi, milles Euroopa Komisjon palub tal tuvastada, et kuna Poola Vabariik ja Leedu Vabariik on kohaldanud niisuguseid õigusnorme, on nad rikkunud kohustusi, mis tulenevad uute sõiduautode osas mootorsõidukite roolisüsteemi käsitleva direktiivi 70/311/EMÜ [2] artiklist 2a ja direktiivi 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite kinnituse kohta [3], artikli 4 lõikest 3 ning teise liikmesriigi territooriumil juba registreeritud sõiduautode osas ELTL artiklist 34.

1 — Algkeel: prantsuse.

2 — Nõukogu 8. juuni 1970. aasta direktiiv mootorsõidukite ja nende haagiste roolisüsteemi käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 133, lk 10; ELT eriväljaanne 13/01, lk 10), viimati muudetud komisjoni 26. jaanuari 1999. aasta direktiiviga 1999/7/EÜ (EÜT L 40, lk 36; ELT eriväljaanne 07/04, lk 259).

3 — Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiiv, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta (raamdirektiiv) (ELT L 263, lk 1; edaspidi „raamdirektiiv"). Sellega tunnistati kehtetuks ja asendati alates 29. aprillist 2009 nõukogu 6. veebruari 1970. aasta direktiiv 70/156/EMÜ liikmesriikide mootorsõidukite ja nende haagiste tüübikinnitusega seotud õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 42, lk 1; ELT eriväljaanne 13/01, lk 44).

3. Kostjad vaidlustavad kategooriliselt neile tehtud etteheited. Poola Vabariik väidab, et vaidlusalused siseriiklikud meetmed on raamdirektiivi ja direktiiviga 70/311 kooskõlas, ning Leedu Vabariik kinnitab, et need meetmed ei kuulu isegi nende direktiivide esemelisse kohaldamisalasse. Üksnes Poola Vabariik väidab, et niisugused meetmed ei kujuta endast kaupade vaba liikumise piirangut, mis on ELTL artikliga 34 keelatud. Mõlemad arvavad, et igal juhul tuleb neid meetmeid ELTL artikli 36 kohaselt lubada, sest need on õigustatud ülekaalukate üldiste huvidega, mis on seotud liiklusohutusega. Komisjon ei eita, et see eesmärk võib niisugust takistust õigustada, kuid leiab, et kõnesolevad õigusnormid ei võimalda seda saavutada ega ole ka sellega proportsionaalsed.

4. Kuigi kahte käesolevat kohtuasja ei ole formaalselt liidetud, on ühise ettepaneku esitamine mõlemas kohtuasjas põhjendatud, sest komisjon esitas samad etteheited.

II. **Väidetavad rikkumised, asjakohased õigusnormid, kohtueelsed menetlused ja menetlused Euroopa Kohtus**

5. Kohtuasja C-639/11 materjalidest ilmneb, et Poolas toimub sõidukite registreerimine vastavalt 20. juuni 1997. aasta liiklusseadusele [4] uute sõidukite puhul eelkõige sõiduki tüübikinnitustunnistuse väljavõtte või kinnitamisest vabastamise otsuse ärakirja [5] alusel, nagu on nähtud ette selle seaduse § 72 lõikes 1, ja kui tegemist on kord juba välisriigis registreeritud sõidukitega, siis tehnoülevaatuse järel, nagu on nähtud ette sama seaduse § 81 lõikes 5.

6. Selle tehnoülevaatuse käigus kontrollitakse, kas sõiduk vastab muu hulgas selles seaduses ja infrastruktuuriministri 31. detsembri 2002. aasta määruses, millega kehtestatakse sõidukite suhtes kohaldatavad tehnilised tingimused ja nende hädavajaliku varustuse ulatus [6], sätestatud nõuetele. Selle määruse § 9 lõike 2 kohaselt „ei tohi niisuguse sõiduki rool, millel on rohkem kui kolm ratast ja mille konstruktsioon võimaldab saavutada kiiruse üle 40 km/h, asuda sõidukis paremal".

7. Tehnoülevaatuse ulatus ja kord on kindlaks määratud sama ministri 16. detsembri 2003. aasta määrusega [7]. Selle määruse I lisa punkti 5.1 kohaselt on rooli asetsemine paremal peamine kriteerium, mis võimaldab tuvastada, et niisugune sõiduk ei vasta siseriiklikele tehnilistele tingimustele. Sama õigusnorm on toodud eespool viidatud 2003. aasta määruse asendamiseks sama ministri poolt 18. septembril 2009 vastu võetud määruse [8] I lisa punktis 6.1.

8. Kohtuasjas C-61/12 esitatud teabe kohaselt on Leedu liiklusohutuse seaduse [9] § 25 lõikes 4 sätestatud, et „avalikul teel on keelatud sõita mootorsõidukitega, mis on mõeldud sõitmiseks sõidutee vasakul poolel ja/või mille rool on paremal, v.a juhul, kui need on registreeritud Leedu Vabariigis enne 1. maid 1993 või kui need on kas konstruktsiooni või varustuse poolest mõeldud täitma eriotstarvet. Seda keeldu ei kohaldata ajutiselt (kuni 90 päeva aastas) välismaalaste suhtes, kes saabusid Leedu Vabariiki välisriigis registreeritud sõidukiga ja kellel ei ole Leedu Vabariigi tähtajalist või alalist elamisluba, samuti Leedu kodanike suhtes, kelle alaline elukoht on välisriigis, ega sõidukite suhtes, mis kuuluvad vastavalt õigusaktidele ajalooliste sõidukite kategooriasse".

4 — *Dziennik Ustaw, edaspidi „Dz. U."*, 2005, nr 108, punkt 908, muudatustega.

5 — Vabastus võib tuleneda selle seaduse §-st 68, milles on nähtud ette, et uue auto tootja või importija on kohustatud hankima igale uuele sõidukitüübile kinnitustunnistuse, mille annab välja minister, kelle haldusalasse kuulub transport, v.a juhul, kui tootja või importija on saanud kinnitustunnistuse, mille on ühenduse tüübikinnitusmenetluse kohaselt välja andnud Euroopa Liidu liikmesriigi pädev asutus.

6 — *Dz. U.*, 2003, nr 32, punkt 262, muudatustega.

7 — *Dz. U.*, 2003, nr 227, punkt 2250, muudatustega.

8 — *Dz. U.* 2009, nr 155, punkt 1232. See määrus, mis jõustus 22. septembril 2009, tunnistati kehtetuks 8. oktoobril 2012 transpordiministri 26. juuni 2012. aasta määrusega (*Dz. U.*, nr 0, punkt 996).

9 — *Valstybės žinios* nr 92-2883, 31.10.2000. Komisjon täpsustab, et selle seaduse uus redaktsioon jõustus 1. juulil 2008.

9. Sama seaduse §-s 27 on ette nähtud, et Leedus liiklevad mootorsõidukid peavad põhimõtteliselt olema seal registreeritud. Selle paragrahvi lõike 1 kohaselt ei kohaldata seda registreerimiskohustust siiski ajutiselt (kuni 90 päeva aastas) välismaalaste suhtes, kes saabusid Leedu Vabariiki välisriigis registreeritud sõidukiga ja kellel ei ole Leedu Vabariigi tähtajalist või alalist elamisluba või kellel on EL elamisluba, samuti Leedu Vabariigi kodanike suhtes, kes elavad alaliselt välisriigis. Selle paragrahvi lõikes 2 on lisatud, et mootorsõidukeid, mis on konstrueeritud sõitma sõidutee vasakul poolel ja/või mille rool on paremal, Leedus ei registreerita, v.a juhul, kui tegemist on ajalooliste sõidukite ja eriotstarbeliste sõidukitega.

10. Kommunikatsiooniministeeriumi juures asuva riikliku maanteetranspordi inspektsiooni direktori 29. juuli 2008. aasta määruses nr 2B-290 - milles on eelkõige kindlaks määratud tehnilised nõuded mootorsõidukitele ja nende haagistele - on IV peatükis nähtud ette, et „sõiduki roolisüsteem [10] ei tohi olla salongis/kabiinis paigaldatud paremale poole, v.a autodel, mis on registreeritud Leedus enne 1. maid 1993, või autodel, mille suhtes kehtib registreerimise erikord. Sama direktori 23. detsembri 2008. aasta määruse nr 2B-515 punktis 28 on sätestatud, millistel tingimustel on lubatud sõiduki roolisüsteemi paremalt vasakule ümber tõsta.

11. Komisjon on saanud terve hulga kaebusi Poolas või Leedus elavatelt isikutelt, kes ei ole saanud lasta registreerida oma teisest liikmesriigist, eelkõige Ühendkuningriigist või Iirimaalt pärit sõiduautosid ning seda eelkõige seetõttu, et nende roolisüsteem asus paremal. Ta leidis, et kohustus tõsta see seadis ümber vasakule on samaväärne keeluga registreerida niisuguseid sõidukeid nendes liikmesriikides. Tema arvates kujutab see endast uute sõidukite puhul raamdirektiivi artikli 4 lõike 3 ja direktiivi 70/311 artikli 2a rikkumist ning varem teises liikmesriigis registreeritud sõidukite puhul ELTL artikli 34 rikkumist.

12. Komisjon saatis vastavalt 9. oktoobril 2009 ja 3. novembril 2009 Poola ja Leedu Vabariigile märgukirja, milles palus need rikkumised lõpetada. Poola Vabariik vaidlustas komisjoni etteheited 8. detsembril 2009 ja Leedu Vabariik 5. jaanuaril 2010. Et komisjon leidis, et nende liikmesriikide vastuväited ei ole põhjendatud, saatis ta neile vastavalt 1. oktoobril 2010 ja 25. novembril 2010 põhjendatud arvamuse. Analüüsinud põhjendatud arvamusele antud vastuseid - mis Poola Vabariik esitas 30. novembril 2010 ja Leedu Vabariik 19. jaanuaril 2011 - otsustas komisjon esitada käesolevad liikmesriigi kohustuste rikkumise hagid.

13. Oma 13. detsembril 2011 esitatud hagiavalduses palus komisjon Euroopa Kohtul „tuvastada, et kuna Poola Vabariik on kehtestanud uute või varem juba teistes liikmesriikides registreeritud paremal asuva roolisüsteemiga sõiduautode registreerimise tingimuseks rooli ümbertõstmise vasakule, on ta rikkunud direktiivi [70/311] artiklist 2a, raamdirektiivi artikli 4 lõikest 3 ja [ELTL] artiklist 34 tulenevaid kohustusi”.

14. Poola Vabariik palus jätta hagi rahuldamata, tuginedes viidatud õigusnormide teistsugusele tõlgendusele, ning mõista kohtukulud välja komisjonilt. Leedu Vabariik esitas menetlusse astuja seisukohad, milles ta toetas Poola Vabariigi nõudeid. Kohtuistungit ei peetud.

15. Oma 6. veebruaril 2012 esitatud hagiavalduses palus komisjon Euroopa Kohtul „otsustada, et kuna Leedu Vabariik on keelanud registreerida paremal asuva rooliga sõidukeid ja/või nõudnud uute või varem juba teises liikmesriigis registreeritud paremal asuva rooliga sõiduautode registreerimiseks, et rool tõstetakse ümber vasakule, on ta rikkunud direktiivist [70/311], [raam]direktiivist ja [ELTL] artiklist 34 tulenevaid kohustusi”.

10 — Seda süsteemi on kommunikatsiooniministeeriumi juures asuva riikliku maanteetranspordi inspektsiooni direktori 9. mai 2006. aasta määruse nr 2B-152, millega kehtestatakse mootorsõidukite roolisüsteemidele tüübikinnituse andmise nõuded iga seadise tüübi puhul, punktis 4.18 määratletud kui „seadist, mis muudab sõiduki sõidusuunda ning koosneb roolirattast, roolihoovastikust, juhtratastest ja asjakohasel juhul energiatoitest”.

16. Leedu Vabariik palus jätta hagi rahuldamata, vaidlustades selle, kuidas komisjon viidatud õigusnorme tõlgendab, ning mõista kohtukulud välja komisjonilt. Eesti Vabariik ja Poola Vabariik toetasid oma menetlusse astuja seisukohtades Leedu Vabariigi nõuded. Kohtuistungit ei peetud.

III. **Liikmesriigi kohustuste rikkumise hagide analüüs**

A. *Sissejuhatavad märkused*

17. Käesolevatest kohtuasjadest ilmneb, et Leedus ja Poolas kohaldatavad õigusnormid ei võimalda registreerida sõidukeid, mille roolisüsteem asub paremal. Leedu Vabariik ei luba avalikul teel liigelda sõidukitel ega ka registreerida sõidukeid, mis on konstrueeritud sõitma sõidutee vasakul poolel ja/või mille rool on paremal, v.a erandid, mis on ammendavalt loetletud Leedu liiklusohutuse seaduses,[11] ning ta nõuab, et nende sõidukite roolisüsteem tõstetakse enne ümber vasakule[12]. Poola Vabariik nõuab kõikide uute või kord juba välisriigis registreeritud autode registreerimiseks, et esitataks tehnoülevaatuse tõend, ning Poola infrastruktuuri ministri mitme määruse kohaselt[13] ei saa selle ülevaatuse tulemus olla positiivne sõidukite puhul, mille roolisüsteem on paremal, sest neid peetakse siseriiklikele tehnilistele nõuetele mittevastavaks.

18. Kõigepealt tuleb meenutada, et ajal, mil mootorsõidukite tehnilisi omadusi käsitlevaid liikmesriikide õigusnorme hakati ühenduse tasandil ühtlustama, kuulusid Euroopa Ühendusse ainult parempoolse liiklusega liikmesriigid. Pärast seda, kui ühinesid nii Iirimaa kui ka Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriik, kus liiklus on vasakpoolne,[14] kujunes liikmesriikide vahel välja ühtne praktika mitte keelduda niisuguste sõidukite registreerimisest, millel on roolisüsteem sellel pool, kus toimub liiklus.[15] Alles pärast liidu laienemist 2004. aastal rikkusid seda ühtsust mõned uued liikmesriigid, nende hulgas Leedu Vabariik ja Poola Vabariik, kes viitasid seejuures sisuliselt ohule, mida kujutab liiklusohutusele endast see, kui teedel sõidavad autod, mille roolisüsteem ei ole kohandatud liikluse teepoolele.[16]

19. Tuleb ka rõhutada, et käesolevate hagide esemeks on rikkumised, mis tulenesid mitte paremal asuva roolisüsteemiga sõidukite turustamise vabaduse piiramisest, vaid nende sõidukite vastavalt Leedus ja Poolas registreerimise võimaluse piiramisest. Ei nende müük nendes liikmesriikides ega importimine sinna ei ole keelatud. Keelatud on üksnes sellesse kategooriasse kuuluvate sõidukite registreerimine - sõltumata sellest, kas need on toodetud kohapeal või imporditud - nii kaua, kui see seadis ei ole ümber tõstetud vasakule poole.

11 — Vt käesoleva ettepaneku punktid 8 ja 9.

12 — Vt käesoleva ettepaneku punkt 10.

13 — Vt käesoleva ettepaneku punktid 6 ja 7.

14 — Praegu on liikmesriikide hulgas, kus liiklus toimub sellel teepoolel, ka Küprose Vabariik ja Malta Vabariik.

15 — Mulle näib, et Soome Vabariik oli viimane asjaomane liikmesriik, mis selle praktikaga ühines, sest nõue, et roolisüsteem asuks vasakul – kusjuures sellel nõudel olid mõned erandid – kaotati alles 1. jaanuaril 2003.

16 — Teistest liikmesriikidest pärit sõidukite registreerimisega seonduvad probleemid kuuluvad 20 peamise mureküsimuse hulka, mis on seotud ühtse turuga selle praegusel kujul (vt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse, millega lihtsustatakse ühes liikmesriigis registreeritud mootorsõidukite teise liikmesriiki viimist ühtsel turul, 4. aprilli 2012. aasta ettepaneku põhjendus, COM(2012) 164 (final), lk 2, ja statistika veebilehel http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-12-242_en.htm).

20. Lisaks puudutavad need hagid ainult uusi või kasutatud „sõiduautosid", mis jätab välja mõned mootorsõidukite kategooriad, eelkõige tarbesõidukid, mida komisjoni viidatud sätted siiski hõlmavad.[17] Rõhutan, et kvalifikatsiooni „sõiduautod" ei ole raamdirektiivis[18] ega direktiivis 70/311[19], kuid see vastab mõistele „M_1 kategooria sõidukid", st „reisijateveoks ettenähtud mootorsõidukid, millel on lisaks juhiistmele kõige rohkem kaheksa istekohta".[20]

21. Leedu Vabariik rajab oma argumendi sellele sisulisele piirangule.[21] Seevastu komisjoni arvates ei sea tema vormiline valik kuidagi kahtluse alla viidatud õigusnormidega hõlmatud valdkonda, vaid on seletatav asjaoluga, et käesolevad hagid on esitatud kaebuste tulemusena ja need kaebused esitati talle just sõiduautode kohta,[22] ning kaalutlusega, et rikkumismenetluse üks eesmärke on aidata liidu kodanikel lahendada tegelikud probleemid, mis neil liikmesriikides tekivad. Minu arvates ilmneb kohtupraktikast, et komisjonil on kaalutlusõigus mitte üksnes rikkumismenetluse algatamise osas,[23] vaid ka oma hagi eseme piiramise osas.[24] Sellest saab teha ainult järelduse, et tehtava kohtuotsuse ulatus on piiratud M_1 kategooriasse kuuluvate autodega, ilma et see piiraks võimalust teha hiljem otsus teist tüüpi sõidukite kohta.

22. Paremal asuva roolisüsteemiga sõiduautode hulgas eristab komisjon esiteks uusi sõidukeid, mille puhul on Leedu ja Poola õigusnormidest tulenevad registreerimistakistused vastuolus raamdirektiiviga ja direktiiviga 70/311 - mis mõlemad käsitlevad uute mootorsõidukite EÜ tüübikinnitust -, ning teiseks teises liikmesriigis juba registreeritud sõidukeid, mille puhul kujutavad need takistused endast ELTL artiklis 34 ette nähtud kaupade vaba liikumise piirangut. Leedu Vabariik vaidlustab selle vahetegemise, leides, et esimene osundatud sõidukikategooria peaks samuti kuuluma ELTL artiklite 34 ja 36, mitte nende direktiivide kohaldamisalasse. Igal juhul tuleb vaidlusaluseid õigusnorme vastavalt Euroopa Kohtu praktikale[25] seetõttu, et raamdirektiiviga ja direktiiviga 70/311 ette nähtud ühtlustamine on ammendav, analüüsida kõigepealt lähtudes nendest direktiividest, mitte ELTL sätetest.

17 — Direktiivi 70/311 artiklis 1 on sõidukid, mida need sätted hõlmavad, kindlaks määratud viitega direktiivis 70/156 toodud määratlusele. Mis puudutab raamdirektiivi, siis põhjenduses 4 jj on näidatud ära põhjused, miks selle direktiivi esemelist kohaldamisala laiendati võrreldes varasemate õigusnormidega, samas kui selle artiklites 1 ja 2 ning artikli 3 punktis 11 jj on määratud kindlaks, missuguste uute sõidukite suhtes seda kohaldatakse. ELTL artikkel 34 võib aga hõlmata igat liiki sõidukeid.

18 — Lisaks märkis Euroopa Kohus 13. juuli 2006. aasta otsuses kohtuasjas C-83/05: Voigt (EKL 2006, lk I-6799, punkt 15), et direktiivis 70/156 ei ole ühtegi sätet mootorsõidukite klassifitseerimise kohta „sõiduautode" kategooriasse.

19 — Erinevalt näiteks komisjoni 31. juuli 2002. aasta määrusest (EÜ) nr 1400/2002 asutamislepingu artikli 81 lõike 3 kohaldamise kohta teatavat liiki vertikaalsete kokkulepete ja kooskõlastatud tegevuse suhtes mootorsõidukisektoris (EÜT L 203, lk 30; ELT eriväljaanne 08/02, lk 158), milles on „sõiduautot" määratletud nii, et see on „reisijateveoks ettenähtud mootorsõiduk, millel on lisaks juhiistmele kõige rohkem kaheksa istekohta".

20 — Nagu on määratletud eelkõige direktiivi 70/156 I lisa punkti b alapunktis 1.

21 — Ta väidab, et komisjon tunnustab kaudselt, et paremal asuva roolisüsteemiga sõidukite liiklemine kujutab endast ohtu, kui tegemist on raskeveokitega, mis võimaldab piirata vähemalt nende viimaste sõidukite registreerimist ohutusega seotud põhjustel, ilma et see oleks vastuolus liidu õigusega.

22 — Vt käesoleva ettepaneku punkt 11.

23 — Vt eelkõige 14. mai 2002. aasta otsus kohtuasjas C-383/00: komisjon *vs.* Saksamaa (EKL 2002, lk I-4219, punkt 19) ja 11. juuni 2009. aasta otsus kohtuasjas C-327/08: komisjon *vs.* Prantsusmaa (punkt 26).

24 — Euroopa Kohus on korduvalt leidnud, et komisjon võib talle ELTL artikliga 258 antud ülesande täitmisel vaidluse eseme vabalt kindlaks määrata (vt eelkõige 18. mai 2006. aasta otsus kohtuasjas C-221/04: komisjon *vs.* Hispaania, EKL 2006, lk I-4515, punkt 33 jj, ja 19. mai 2009. aasta otsus kohtuasjas C-531/06: komisjon *vs.* Itaalia, EKL 2009, lk I-4103, punkt 23).

25 — Iga siseriiklikku meedet, mis võetakse ühenduse tasandil ammendavalt ühtlustatud valdkonnas, tuleb kõigepealt analüüsida selle ühtlustamismeetme sätetest ja seejärel esmasest ühenduse õigusest lähtudes (vt eelkõige 5. juuni 2008. aasta otsus kohtuasjas C-170/07: komisjon *vs.* Poola, punkt 35; 16. detsembri 2008. aasta otsus kohtuasjas C-205/07: Gysbrechts ja Santurel Inter, EKL 2008, lk I-9947, punkt 33, ja 6. septembri 2012. aasta otsus kohtuasjas C-150/11: komisjon *vs.* Belgia, punkt 47).

B. *Uusi sõiduautosid puudutav etteheide*

1. Sissejuhatavad märkused sõiduautode suhtes kohaldatavate tehniliste nõuete ja EÜ tüübikinnituse menetluse ühtlustamise kohta

23. Kaupade vaba liikumise elluviimiseks autosektoris käivitas Euroopa Majandusühendus juba 1960. aastatel mootorsõidukite tehnilisi nõudeid ja tüübikinnitust käsitlevate siseriiklike nõuete ühtlustamise ambitsioonika protsessi, sest liikmesriikide vahel selles valdkonnas eksisteerivad erinevused takistasid pääsu siseturule ja kaupade vaba liikumist sellel turul.[26] Tookord valis seadusandja selleks meetodi, mis seisnes vastupidi „uuele lähenemisele"[27] selles, et kõik tehnilised normid tuuakse otse ära asjakohastes liidu õigusaktides, käesoleval juhul raamdirektiivis, mis käsitleb sõidukite ühenduse tüübikinnitust, nn EÜ tüübikinnitust, ja mida täiendavad eridirektiivid,[28] millele on raamdirektiivis viidatud.

24. Selle protsessi arengu tulemusena võetigi vastu raamdirektiiv, mille põhjenduses 2 on rõhutatud, et „[ü]henduse siseturu loomise ja toimimise eesmärgil on asjakohane asendada liikmesriikide tüübikinnituse süsteemid ühenduse tüübikinnitusmenetlusega, mis põhineb *täieliku ühtlustamise* põhimõttel".[29]

25. Kõnealuse direktiivi ese – nagu see on määratletud selle artiklis 1 – on kehtestada ühtlustatud raamistik, mis sisaldab haldusnorme ja üldisi tehnilisi nõudeid tüübikinnituse andmiseks kõigile selle reguleerimisalasse kuuluvatele uutele sõidukitele eesmärgiga hõlbustada nende registreerimist, müüki ja kasutuselevõtmist ühenduse piires.

26. Siseriiklikke tehnilisi nõudeid ja sõiduki siseriikliku tüübikinnituse kohustust on põhjendatud sooviga säilitada liiklusohutus. Seepärast on nii EÜ tüübikinnitus kui ka liidu õiguses kindlaks määratud ühtsed tehnilised nõuded suunatud liiklusohutuse kõrge taseme saavutamisele, nagu näitavad raamdirektiivi põhjendused 3 ja 14.[30]

27. Seega on selles valdkonnas kohaldatavate liidu õigusnormide eesmärk teha võimalikuks kaupade vaba liikumise elluviimine ja toimimine autosektoris, säilitades samas kohustuslikud tingimused, mis tagavad liiklusohutuse kõrge taseme.

28. Nagu näitab komisjoni tõlgendusteatis,[31] tuleb mootorsõiduki registreerimiseks liikmesriigis läbida maksimaalselt kolm etappi: esiteks sõiduki tehniliste omaduste heakskiitmine, mille raames tuleb läbi teha raamdirektiivis ette nähtud sõiduki ühenduse tüübikinnituse protsess; teiseks võimalik tehniline kontroll, mis võimaldab veenduda, et kasutatud sõiduk sobib liiklemiseks; kolmandaks registreerimine ise, mille raames antakse liiklusse lubamise haldusluba ning selleks sõiduk tuvastatakse ja antakse talle registreerimisnumber.

26 — Vt direktiivi 70/156 preambul.

27 — Vt eelkõige nõukogu 7. mai 1985. aasta resolutsioon uue lähenemisviisi kohta tehnilisele ühtlustamisele ja standarditele (EÜT C 136, lk 1).

28 — Nendes on vastavalt direktiivi 70/156 põhjendusele 4 sätestatud ühtlustatud tehnilised nõuded, mida kohaldatakse sõiduki iga erineva detaili või omaduse suhtes.

29 — Kohtujuristi kursiiv.

30 — Selle põhjenduse 3 kohaselt tuleks nende tehniliste nõuetega „eelkõige püüda tagada liiklusohutuse kõrge tase" ja põhjenduse 14 järgi „[s]õidukite tüübikinnitust käsitlevate õigusaktide peamine eesmärk on tagada, et turule viidavad uued sõidukid, osad ja eraldi seadmestikud tagaksid kõrge ohutuse ja keskkonnakaitse taseme".

31 — Komisjoni tõlgendusteatise teisest liikmesriigist pärit mootorsõidukite registreerimise korra kohta punkt 3.2 (ELT 2007, C 68, lk 15).

29. Eelkõige liikmesriikides registreerimise lihtsustamiseks asendati siseriiklikud kinnitamissüsteemid igat liiki mootorsõidukite puhul ühtse kinnitamismenetlusega. Tänu sellele menetlusele, mis rajaneb täieliku ühtlustamise põhimõttel,[32] peavad kõik Euroopa turul müüki pandud sõidukid vastama oma tehniliste omaduste poolest ühistele standarditele. Sõidukeid, mis kinnitati ühes liikmesriigis neid ühtlustatud nõudeid järgides, võib seejärel seaduslikult turustada kogu liidus.

30. Täpsemalt on raamdirektiivi artikli 4 lõikes 3 kehtestatud „liikmesriikide kohustused", st liikmesriigid „registreerivad, lubavad müüa või kasutusele võtta vaid selliseid sõidukeid [...], mis vastavad käesoleva direktiivi nõuetele", ja nad „ei keela, piira ega takista sõidukite [...] registreerimist, müüki, kasutuselevõtmist või teel liiklemist põhjustel, mis on seotud nende konstruktsiooni ja töötamise käesoleva direktiiviga hõlmatud aspektidega, kui need vastavad direktiivi nõuetele". Selle direktiivi artikli 1 kolmanda lõigu kohaselt sätestatakse „[s]õidukite ehitust ja töötamist käsitlevad tehnilised erinõuded [...] käesoleva direktiivi rakendamist reguleerivates aktides, mille täielik loetelu on esitatud IV lisas".[33]

31. Teine teisene õigusakt, millele komisjon käesolevates liikmesriigi kohustuste rikkumise hagides viitab, on direktiiv 70/311. See direktiiv, mis käsitleb mootorsõidukite ja nende haagiste roolisüsteeme, on üks raamdirektiivi IV lisas nimetatud eriõigusakte.

32. Direktiivi 70/311 artikkel 2a lisati sellesse siis, kui Euroopa ühendustega ühinesid eelkõige Iirimaa ja Ühendkuningriik.[34] Selles on märgitud, et „[ü]kski liikmesriik ei või keelata sõiduki müüki, registreerimist, kasutuselevõttu ega kasutamist põhjendusel, mis on seotud selle roolisüsteemiga, kui see süsteem vastab lisas sätestatud nõuetele [[35]]".

33. EÜ tüübikinnituse menetluse üks nurgakivisid on see, et iga liikmesriik tunnustab teiste liikmesriikide kontrolli. Selle menetluse eesmärk on võimaldada liikmesriikidel kindlaks teha, et iga sõidukitüüp on läbinud raamdirektiivi IV lisas nimetatud eridirektiivides sätestatud ja tüübikinnitustunnistuses ära näidatud kontrollid. Kui liikmesriigi pädevad ametiasutused, kellele on esitatud autotootja taotlus, tuvastavad, et asjaomane sõidukitüüp vastab kõikidele kohaldatavatele liidu õiguse nõuetele, kehtib EÜ tüübikinnitus, mille nad sellele annavad, kõikides teisteski liikmesriikides. Autotootjad, kellel on teatava sõidukitüübi puhul EÜ tüübikinnitus, on aga omalt poolt kohustatud välja andma kõikidele toodetavatele sõidukitele vastavustunnistuse, mis kinnitab, et need sõidukid vastavad sellele tüübile. Kõik liikmesriigid peavad sellise tunnistusega sõidukit pidama oma riigi seadustega vastavuses olevaks.[36] Näiteks on raamdirektiivi artikli 26 lõike 1 esimeses lõigus nähtud ette, et liikmesriigid registreerivad ning lubavad müüa ja kasutusele võtta vaid sõidukeid, millel on kaasas vastavalt selle direktiivi artiklile 18 väljastatud kehtiv vastavustunnistus.

32 — Vt raamdirektiivi põhjendus 2.

33 — Kohtujuristi kursiiv.

34 — Akt Taani Kuningriigi, Iirimaa, Norra Kuningriigi ning Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi Euroopa ühendustega ühinemise kohta (EÜT 1972, L 73, lk 14).

35 — Tuleb täpsustada, et sellel direktiivil ei ole enam mitte ainult üks lisa, vaid nüüd on neid neli. Vt muudatused, mis tehti viimati komisjoni 26. jaanuari 1999. aasta direktiiviga 1999/7/EÜ, millega kohandatakse mootorsõidukite ja nende haagiste juhtimisseadmestikku käsitlevat nõukogu direktiivi 70/311/EMÜ tehnika arenguga (EÜT L 40, lk 36; ELT eriväljaanne 07/04, lk 259).

36 — Vt juba direktiivi 70/156 põhjendused 5 ja 6.

2. Raamdirektiivi ja direktiivi 70/311 kohaldatavus

34. Leedu Vabariik väidab, et vaidlusalused õigusnormid ei kuulu raamdirektiivi ja direktiivi 70/311 esemelisse kohaldamisalasse.[37] Siseriiklikus õiguses ette nähtud keeld registreerida sõidukeid, mille roolisüsteem on paremal, ei ole tingitud mitte tehnilistest kaalutlustest, mis on seotud niisuguste seadiste töökorra ja usaldusväärsusega, vaid liiklusohutuse kaalutlustest, mis on seotud võimalusega juhtida niisuguseid sõidukeid ohutult teedel, kus on parempoolne liiklus. Reguleeritud on nendest aga ainult esimest elementi ja seda ammendavalt raamdirektiivi ja direktiiviga 70/311, eelkõige võttes arvesse eespool viidatud kohtuotsust Voigt[38].

35. Leedu Vabariik arvab ka, et liiklusohutuse tagamine jääb suuresti liikmesriikide pädevusse ja vastutusalasse, nad peavad määrama kindlaks sõidukite kasutamise tingimused, mis vastavad nendes direktiivides ette nähtud tehnilistele nõuetele. Vaidlusaluseid siseriiklikke meetmeid hinnates peaks lähtuma mitte nendest direktiividest, vaid ainult ELTL artiklitest 34 ja 36, olenemata sellest, kas tegemist on uute või teises liikmesriigis juba registreeritud sõidukitega.

36. Ma nõustun siiski komisjoni analüüsiga, et raamdirektiivis ja direktiivis 70/311, samuti esimese direktiivi IV lisas osundatud kõikides eridirektiivides on määratud kindlaks kõik uutele mootorsõidukitele esitatavad tehnilised nõuded, sh nõuded roolisüsteemidele, ning liikmesriikidele ei ole selles valdkonnas jäetud mingit kaalutlusruumi. Need tehnilised nõuded tagavad liiklusohutuse taseme, mis vastab liidu seadusandja hinnangule. Kuigi roolisüsteemi asukoha kindlaksmääramise osas ei ole nende direktiividega iseenesest kehtestatud kohustuslikke sätteid, on see asukoht sellegipoolest üks sõiduki konstruktsiooni omadusi, mis lisaks vastab kõikidele kõikides nendes direktiivides sätestatud tehnilistele nõuetele. Eespool viidatud kohtuotsus Voigt ei sea seda analüüsi kahtluse alla.[39]

37. Leedu õigusnormidega, millega kohustatakse selle seadise asukohta muutma, on kehtestatud tehnilist laadi nõue, mis toob kaasa sõiduki konstruktsiooni mõjutava muudatuse – nõue, mida reguleerivad raamdirektiiv ja direktiiv 70/311. Need õigusnormid kuuluvad nende direktiivide kohaldamisalasse, nagu ka kõnesolevad Poola õigusnormid.

3. Raamdirektiivi asjakohased sätted

38. Meenutan, et raamdirektiiviga on sellega reguleeritavates valdkondades läbi viidud „täielik ühtlustamine", nähes samas ette kaitseklauslid, et tagada liiklusohutus, kui ilmneb, et teatavat tüüpi sõiduk, mis vastab küll EÜ tüübikinnituse vallas kohaldatavatele nõuetele, kujutab endast mõne liikmesriigi arvates ohtu.[40] Liikmesriik peab siis siiski järgima spetsiaalset häiremenetlust, millega kaasatakse nii teised liikmesriigid kui ka komisjon ning ilma milleta satuks ühtlustatud kinnitamismenetluse kasulik mõju ohtu.[41]

37 — Sellel ajal kehtinud redaktsioonis, mil möödus see kahekuuline tähtaeg, mis on näidatud ära põhjendatud arvamuses, mille komisjon saatis Poola Vabariigile ja Leedu Vabariigile vastavalt 1. detsembril 2010 ja 25. jaanuaril 2011 – kuupäevad, mis määravad kummagi liikmesriigi puhul ära hetke, millest alates tuleb hakata hindama väidetava rikkumise olemasolu.

38 — Leedu Vabariik tugineb viidatud kohtuotsuse punktile 18, milles Euroopa Kohus leidis, et „direktiiv 70/156 puudutab sõidukitüübi tehnilisi omadusi ega puuduta ühtegi muud liiklusega seotud tingimust, mida mootorsõidukite juhid peavad järgima", mis käib ka raamdirektiivi kohta, millega see esimene direktiiv alates 29. aprillist 2009 asendati.

39 — Sellest kohtuotsusest (eriti selle punktidest 14, 17 ja 20) ilmneb nimelt, et selles kohtuasjas tegi Euroopa Kohus otsuse ainult küsimuses, kas ühenduse seadusandja soovis sõidukite ühenduse tüübikinnitust, mis loodi direktiiviga 70/156, siduda niisuguste tagajärgedega nende siseriiklike liiklusohutust käsitlevate õigusnormide kohaldamise osas, mis reguleerivad erinevatesse kategooriatesse kuuluvate mootorsõidukite kiirust.

40 — Vt raamdirektiivi artikli 8 lõige 3 ja artikkel 29.

41 — Vt direktiivi 70/156 artikli 7 lõike 1 kohta, mis on samaväärne raamdirektiivi artikli 4 lõikega 3, 29. mai 1997. aasta otsus kohtuasjas C-329/95: VAG Sverige (EKL 1997, lk I-2675, punktid 18 ja 19) ning analoogia alusel 17. aprilli 2007. aasta otsus kohtuasjas C-470/03: AGM-COS.MET (EKL 2007, lk I-2749, punkt 70).

39. Käesolevad liikmesriigi kohustuste rikkumise hagid põhinevad eelkõige raamdirektiivi artikli 4 lõikel 3. Nagu väidab komisjon, on liikmesriigi pädevad asutused selle lõike kohaselt – koostoimes selle direktiivi artikli 9 lõike 1 punktiga a[42] – kohustatud uue sõiduauto registreerima, kui see vastab selles direktiivis ja selle IV lisas loetletud eridirektiivides ette nähtud tehnilistele nõuetele.

40. Kõnealuse õigusnormi sõnastust on võimalik paremini mõista selle vastuvõtmise konteksti ja põhjuste põhjal. Ettevalmistavatest materjalidest[43] ilmneb, et „artikli 4 lõikesse 3 [on lisatud] *vaba liikumise säte*",[44] „[t]agamaks, et siseriiklike konstruktsiooni ja töötamise nõuete kehtestamisega sõidukitele pärast nende müümist, registreerimist ja/või kasutuselevõttu ei kahjustata käesoleva direktiivi ja üksikute regulatiivaktidega ettenähtud sätteid, mis käsitlevad mootorsõidukite tüübikinnitust".

41. Raamdirektiivi artiklite 18[45] ja 26 ning selle IX lisa punkti 0[46] osas väidab Leedu Vabariik, et autotootjad peaksid täpsustama EÜ vastavustunnistuse leheküljel 1[47], missuguse teepoole jaoks on asjaomane sõiduk eranditult kohandatud, millest järeldub, et liidu seadusandja silmis võivad sõidukid olla sobimatud kasutamiseks teataval teepoolel, st sõltuvalt juhtumist paremal või vasakul teepoolel. Eesti Vabariik omalt poolt väidab, et tootjad peavad ära märkima, et sõiduki võib püsivalt registreerida ilma mingi muu EÜ kinnituseta liikmesriikides, kus liiklus on vastavalt parem- või vasakpoolne.

42. Minu meelest kinnitab EÜ vastavustunnistus, et sõiduk, mida tunnistus puudutab, on toodetud nõuetekohaselt, võttes arvesse vastavat sõidukitüüpi. Selles tunnistuses toodud sõiduki tehniliste omaduste kirjeldusest ilmneb sisuliselt, et sõiduki liikmesriigis püsivalt registreerimiseks ei ole vaja, et esitataks muid tehnilisi dokumente, ükskõik kummal teepoolel liiklus selle territooriumil toimub.

43. Raamdirektiivi I ja III lisa rubriigi 1.8 ja alamrubriigi 1.8.1 kohta[48] märgib Poola Vabariik, et liidu seadusandja nägi selles alamrubriigis 1.8.1 ette erirubriigi, milles tuleb näidata, kas sõiduk on sobiv parem- või vasakpoolseks liikluseks. Lisaks on nende lisade rubriigis 1.8 tema sõnul märgitud, et selleks, et sõiduk võiks sõita teataval teepoolel, peab ta olema selleks sobiv. Seega käsitleb see rubriik rooli asukoha äranäitamist kinnitustunnistusel. Ka Eesti Vabariik arvab, et nendest õigusnormidest tuleneb, et tootjad peavad näitama sõiduki tüübikinnituse puhul nõutavate andmete loetelus ära, kas asjaomane sõiduk on mõeldud kasutamiseks parem- või vasakpoolse liikluse korral.

42 — Selles õigusnormis, mis paikneb jaotises „Sõidukeid käsitlevad erisätted", on ette nähtud, et „[l]iikmesriigid annavad EÜ tüübikinnituse [...] sõidukitüübile, mis vastab teatmikus esitatud andmetele ja IV lisas loetletud asjakohastes õigustloovates aktides täpsustatud tehnilistele nõuetele".

43 — Vt direktiivi 29. oktoobri 2004. aasta muudetud ettepaneku (KOM(2004)738 lõplik) lk 10 punkt 5.

44 — Kohtujuristi kursiiv.

45 — Selle direktiivi artikli 18 „Vastavustunnistus" lõike 1 esimese lõigu kohaselt annab „[t]ootja kui sõiduki EÜ tüübikinnituse omanik [...] välja vastavustunnistuse, mis on kaasas iga komplektse, mittekomplektse või komplekteeritud sõidukiga, mis on toodetud vastavuses kinnitatud sõidukitüübiga".

46 — See IX lisa, mida on muudetud komisjoni 7. mai 2009. aasta määrusega (EÜ) nr 385/2009, millega asendatakse direktiivi 2007/46 IX lisa (ELT L 118, lk 13), käsitleb „EÜ vastavustunnistust". Selle lisa punktis 0 on määratletud selle tunnistuse kaks eesmärki, täpsustades, et selle „väljaandmisega kinnitab sõidukitootja [esiteks] ostjale, et omandatud sõiduk vastab selle tootmise ajal Euroopa Liidus kehtivatele õigusaktidele", ning „[p]eale selle saavad liikmesriikide pädevad asutused vastavussertifikaadi abil registreerida sõiduki, ilma et nad peaksid nõudma registreerimise taotlejalt muid tehnilisi dokumente".

47 — Selle IX lisa kohaselt on EÜ vastavustunnistuse leheküljel 1 märge, et „sõiduki võib registreerida liikmesriikides, kus on parem-/vasakpoolne ([b]) liiklus [...] ([d])". Selles osas on viidatud lisa käsitlevas selgitavas märkuses b täpsustatud, et tuleb „[m]ärkida, kas sõiduk sobib kasutamiseks kas parem- või vasakpoolses liikluses või nii parem- kui ka vasakpoolses liikluses".

48 — Raamdirektiivi I lisa sisaldab „sõidukite EÜ tüübikinnituseks vajalike andmete täielikku loetelu". Selle lisa punktis 1 pealkirjaga „Sõiduki konstruktsiooni üldised karakteristikud" on alapunktis 1.8 nõutud, et oleks märgitud „Rooli asukoht: paremal/vasakul", ja alapunktis 1.8.1 on nõutud, et oleks märgitud, et „kasutamiseks parem-/vasakpoolse liikluse korral", milleks „[s]õiduk on mõeldud". Samasugused õigusnormid on toodud III lisa „Teatis sõiduki EÜ tüübikinnituse kohta" I osa punkti 1 alapunkti 1.8 alapunktis 1.8.1.

44. Ma nõustun siiski komisjoni seisukohaga, et need rubriigid näitavad ainult seda, et asjaomane sõiduk vastab nõuetele, mis peavad olema täidetud, et sõidukiga ohutult sõita näidatud teepoolel, vastavalt paremal või vasakul, need nõuded on näiteks valgustus- ja kaudse nähtavuse seadmete paigaldust ning direktiivis 70/311 kindlaksmääratud roolisüsteemi elemente käsitlevad nõuded. Mulle tundub, et liidu seadusandja soovis roolisüsteemi asukoha küsimust sõiduki ühel teataval teepoolel sõitmiseks sobivuse küsimusest eristada, mitte neid küsimusi ühitada.

45. Selles osas meenutan, et eespool viidatud raamdirektiivi IX lisa käsitlevas selgitavas märkuses d on märgitud, et „[see deklaratsioon, mille kohaselt sõiduk on mõeldud kasutamiseks parem-/vasakpoolse liikluse korral,] ei piira liikmesriikide õigust nõuda *tehnilisi muudatusi*, [...] kui liiklussüsteem on vastupidine”, määratlemata siiski, mida tuleb mõista väljendi all, mille ma panin kursiivi.

46. Leedu, Poola ja Eesti Vabariigi arvates võimaldab see märge liikmesriigil, kus on parempoolne liiklus, nõuda, et vasakpoolseks liikluseks konstrueeritud auto kohandataks enne registreerimist ümber parempoolsele liiklusele, eelkõige roolisüsteemi ümbertõstmisega vasakule.

47. Selles selgitavas märkuses on tõepoolest nähtud ette, et kui sõiduk on mõeldud kasutamiseks vasakpoolse liikluse korral, võib selle registreerimiseks liikmesriigis, kus on parempoolne liiklus, kehtestada muudatuste tegemise kohustuse. Lähtudes aga raamdirektiivi ja direktiivi 70/311 muudest sätetest ja püüdes vältida nende õigusnormide kasuliku mõju kaotsiminekut, leian ma, et roolisüsteemi ümbertõstmine ei kujuta endast „tehnilist muudatust”, mis on selle märkuse kohaselt lubatud.

48. Ma arvan nagu komisjongi, et niisugused kohandused võivad puudutada üksnes minimaalse mõjuga töid, näiteks kaugtulede reguleerimine või täiendava tahavaatepeegli paigaldamine, mitte tehnilisi aspekte, mis muudavad märkimisväärselt sõiduki konstruktsiooni ennast. Vaidlusalused õigusnormid puudutavad aga just viimast liiki muudatusi, sest nendes nõutav ümbertõstmine ei eelda mitte ainult roolisüsteemi üleviimist, vaid ka kogu armatuurlaua ümberkujundamist, samuti sõiduki pedaalide ja nende juhtsüsteemide üleviimist.

49. Rõhutan, et see lähenemine on kooskõlas nende paljude liikmesriikide praktikaga, kus on lubatud registreerida sõidukeid, mille roolisüsteem on samal pool, kummal teepoolel toimub liiklus, kui esitatakse kehtiv EÜ vastavustunnistus [49] ja/või tehakse ainult väikese ulatusega tehnilisi muudatusi, näiteks muudatusi lähitulede või väliste tahavaatepeeglite juures või muid sama laadi muudatusi. [50]

50. Seega olen seisukohal, et raamdirektiivi üheski sättes ei ole nähtud ette võimalust keelduda registreerimast uut sõiduautot poole tõttu, kuhu on paigaldatud roolisüsteem. Liikmesriigi kohustuste rikkumise hagis nimetatud direktiivi viidatud sätete niisugust sõna-sõnalist või kontekstuaalset tõlgendust kinnitavad raamdirektiivi IV lisas loetletud eridirektiivide hulgas nimetatud direktiivi 70/311 sätted.

4. Direktiivi 70/311 asjakohased sätted

51. Leedu Vabariigi arvates sätestatakse direktiivis 70/311 üksnes nõuded roolisüsteemi konstruktsioonile, paigaldusele ja kontrollile, määramata kindlaks, kummale sõiduki poolele peab roolisüsteem olema liiklusohutuse huvides paigaldatud.

49 — Minu teada on selle tunnistuse esitamine määrava tähtsusega eelkõige Belgias, Tšehhi Vabariigis, Prantsusmaal, Itaalias, Luksemburgis, Maltal, Austrias ja Soomes.

50 — Minu käsutuses oleva teabe kohaselt on see nii eelkõige Belgias, Tšehhi Vabariigis, Taanis, Saksamaal, Hispaanias, Prantsusmaal, Küprosel, Luksemburgis, Ungaris, Madalmaades, Rumeenias, Soomes, Rootsis ja Ühendkuningriigis.

52. Konkreetselt direktiivi 70/311 I lisa 1. liite rubriigi 1.8[51] osas väidab Poola Vabariik, et selles õigusnormis tehakse sõidukite vahel vahet selle põhjal, kas need on mõeldud kasutamiseks parem- või vasakpoolse liikluse korral, ning et liidu seadusandja sätestas selle vahetegemise, lähtudes eeldusest, et juhi asukoht sõidukis on otseselt seotud teepoolega, kus liiklus toimub.

53. Komisjon vaidleb õigustatult vastu, et asjaolu, et selle sätte kohaselt tuleb näidata ära rooli asukoht, tähendab lihtsalt seda, et sõiduki konstruktsioon ja eelkõige selle roolisüsteem vastab direktiivis 70/311 sätestatud tehnilistele nõuetele seoses teepoolega, kus liiklus toimub, ilma et liidu seadusandja oleks pidanud vajalikuks luua formaalset seost, mille kohaselt peaks roolisüsteem parempoolse liikluse korral asetsema vasakul ja vastupidi.

54. Lisaks nõustun komisjoniga selles, et direktiivi 70/311 artikli 2a kohaselt ei ole liikmesriikidel lubatud keelata registreerida sõidukeid põhjustel, mis on seotud *ainult* nende roolisüsteemi asukohaga, kui need vastavad muus osas selle direktiivi lisades sätestatud nõuetele. Et nendes nõuetes ei ole täpsustatud, kas roolisüsteem peab asetsema vasakul, paremal või keskel, on siseriiklikud ametiasutused seega kohustatud auto sõltumata sellest asukohast registreerima, kui muus osas vastab roolisüsteem nendele nõuetele. Minu arvates oleks see õigusnorm direktiivi 70/311 ülesehituses ülearune, kui asuda seisukohale, et sellega ei püüta välistada piiranguid, mis põhinevad ainuüksi selle kohaldamisalasse kuuluvate sõidukite roolisüsteemi asukohal.

55. Leedu Vabariik väidab ajaloolistele asjaoludele tuginedes, et kuna direktiiv 70/311 võeti vastu ajal, mil Euroopa Ühenduses ei olnud ühtegi liikmesriiki, mille territooriumil oleks olnud vasakpoolne liiklus, ei saanud ühenduse seadusandja seega lahendada probleemi, mida tookord veel ei olnudki.

56. Sellega eirataks asjaolu, et asjakohane õigusnorm, st artikkel 2a lisati sellesse direktiivi ühinemisaktiga, mis oli muu hulgas Iirimaa ja Ühendkuningriigi ühinemisakt, nagu ma juba mainisin. Selles osas viitab komisjon nõukogu selle *ad hoc* töörühma 28. juuni 1971. aasta aruandele, mille ülesanne oli uurida komisjoni aruandeid ühenduse õigusnormide tehniliste kohandamiste kohta läbirääkimiste raames riikidega, kes esitasid ühendustega ühinemise taotluse[52] - aruandele, mis on kahtlemata huvitav,[53] kuid tundub mulle asjakohatu, sest nimetatud töörühm ei võtnud selles küsimuses mingit seisukohta. Minu arvates on selle ühinemisakti sisu palju tähenduslikum, sest sellega muudeti mootorsõidukite tehnilisi nõudeid käsitlevaid direktiive. Selle akti lugemisel ilmneb selgelt, et võeti vastu tahavaatepeeglite asukohta käsitlevad erisätted,[54] et kohandada seda asukohta vastavalt sellele, kas liikmesriigis on parem- või vasakpoolne liiklus, samas kui seadusandja hoidus nägemast ette samalaadseid õigusnorme roolisüsteemi asukoha osas, kuigi ka direktiivi 70/311 muutmiseks võeti vastu muutmissätted.[55]

57. Direktiivi 70/311 sõnastus ja tekkelugu on seega üsnagi kõnekad. Lisaks kinnitab ka teleoloogiline lähenemine liikmesriigi kohustuste rikkumise hagides viidatud kahe direktiivi sätetele seisukohta, mille soovitan Euroopa Kohtul valida.

51 — Selles liites on toodud „Teatis [...] sõiduki juhtimisseadmestiku EÜ tüübikinnituse kohta nõukogu direktiivi 70/156 [...] I lisa kohaselt" Selle teatise punkt 1 „Sõiduki ehituse üldised karakteristikud" sisaldab alapunkti 1.8 „Rooli asukoht: vasakul/paremal".

52 — Euroopa Ühenduste Nõukogu 28. juuni 1971. aasta märgukiri I/117/71.

53 — Komisjon märgib, et selle aruande punktis 3 leidis kõnealune töörühm, et roolisüsteemi asetsemine sõidukis paremal või vasakul kujutab endast majanduslikku laadi probleemi, mitte tehnilist nõuet.

54 — Muudatused, mis tehti nõukogu 1. märtsi 1971. aasta direktiivis 71/127/EMÜ mootorsõidukite tahavaatepeegleid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 68, lk 1; ELT eriväljaanne 13/01, lk 109).

55 — Vt aktis ühinemistingimuste ja aluslepingutesse tehtavate muudatuste kohta (EÜT 1972, L 73, eriti lk 114 jj) direktiivid, millele on osundatud selle akti I lisa X punkti „tehnilised tõkked" rubriikides 2-10, eriti rubriikides 7 ja 10.

5. Raamdirektiivi ja direktiivi 70/311 eesmärgid

58. Raamdirektiivi artikli 4 lõike 3 ja direktiivi 70/311 artikli 2a teleoloogilise tõlgenduse osas väidab Poola Vabariik, et kõnesolevad õigusnormid on täielikult õigustatud, kui arvestada, et nende direktiivide põhieesmärk on tagada liiklusohutuse kõrge tase. Seda kinnitavad raamdirektiivi põhjendus 3 [56] ja direktiivi 70/311 I lisa alamrubriik 4.1.1 [57].

59. Komisjon ei vaidlusta väidet, et kinnitamist käsitlevates direktiivides sätestatud tehniliste nõuete eesmärk on tagada liiklusohutuse kõrge tase. Ta väidab aga – minu arvates õigustatult –, et raamdirektiivi ja direktiiviga 70/311 kehtestatud sõidukite kinnitamise menetlused otsustati täielikult ühtlustada selleks, et tagada siseturu loomine ja toimimine, ning et liidu seadusandja meelest on nõnda kehtestatud täielikult ühtlustatud tehnilised nõuded liiklusohutuse tagamiseks piisavad. See ilmneb nimelt eespool nimetatud põhjendustest, [58] mille alusel raamdirektiivi artikli 4 lõige 3 vastu võeti.

60. Komisjon tunnistab ka, et asjaolu, et sõidukil on rool paremal, kui liiklus on parempoolne, piirab juhi nähtavust, kui kahesuunalistel eraldusribata teedel tuleb talle vastu teisi sõidukeid. Direktiivi 70/311 artiklist 2a ja raamdirektiivi artikli 4 lõikest 3 ilmneb siiski, et liidu seadusandja ei leidnud, et need raskused oleksid nii tõsised, et õigustaksid niisuguseid õigusnorme nagu käesoleval juhul – vastupidi Iirimaa ja Ühendkuningriigi ühinemise puhul tahavaatepeeglite osas sõnaselgelt kehtestatule.

61. Leedu Vabariik on üllatunud, et komisjon aktsepteerib muudatusi eelkõige valgustusseadmete osas, kuid on roolisüsteemi muutmise vastu.

62. Seda õigustab minu meelest siiski asjaolu, et minimaalsed tehnilised kohandused on aktsepteeritavad ja raamdirektiivi eespool viidatud IX lisa punktis d toodud selgitava märkuse kohaselt isegi lubatud – vastupidi ülesehituse elementide muudatustele, mis mõjutavad sõiduki konstruktsiooni või töötamist, kui sõiduk vastab kõikidele EÜ tüübikinnituse saamise tingimustele.

63. Kokkuvõttes teen Euroopa Kohtule ettepaneku asuda esiteks seisukohale, et raamdirektiiv ja direktiiv 70/311 on vaidlusaluste õigusnormide suhtes uute sõiduautode puhul tõesti kohaldatavad, ning teiseks, et seepärast on Leedu Vabariik ja Poola Vabariik rikkunud oma kohustusi.

64. Juhuks, kui Euroopa Kohus leiab kooskõlas Leedu Vabariigi nõuetega, et need direktiivid ei ole kohaldatavad, tuleb ikkagi asuda seisukohale, et liikmesriigid peavad kõikide käesolevates liikmesriigi kohustuste rikkumise hagides vaadeldavate sõidukite puhul [59] oma õigusloomepädevuse kasutamisel järgima Euroopa Liidu toimimise lepingu kaupade vaba liikumist käsitlevatest sätetest tulenevaid kohustusi. [60]

56 — Põhjendus 3, mille sisu on meenutatud käesoleva ettepaneku 30. joonealuses märkuses.

57 — Selle lisa punktis 4 on kehtestatud „sätted konstruktsiooni kohta” ja selle alapunktis 4.1.1 on eelkõige ette nähtud, et „[j]uhtimisseadmestik peab tagama sõiduki hõlpsa ja turvalise juhtimise kuni ettenähtud maksimumkiiruseni”.

58 — Käesoleva ettepaneku punkt 40.

59 — St niisugusel juhul paremal asuva roolisüsteemiga sõiduautod, sõltumata sellest, kas need on uued või teises liikmesriigis eelnevalt juba registreeritud.

60 — Vt eelkõige 18. novembri 2010. aasta otsus kohtuasjas C-142/09: Lahousse ja Lavichy (EKL 2010, lk I-11685, punkt 43).

C. *Etteheide, mis puudutab teises liikmesriigis juba registreeritud sõiduautosid*

1. Poolte seisukohad

65. Komisjon heidab nii Leedu Vabariigile kui ka Poola Vabariigile ette, et kuna nad piirasid oma territooriumil paremal asuva roolisüsteemiga sõiduautode registreerimist, rikkusid nad kohustusi, mis on kõikidel liikmesriikidel kaupade vaba liikumist käsitlevate esmase õiguse sätete kohaselt. Ta leiab, et need piirangud kujutavad endast nende sõidukite teistest liikmesriikidest, kus need on juba eelnevalt registreeritud, importimise õiguse ebaproportsionaalset takistust.

66. Poola Vabariik esitab kaitseks argumendi, et kõnesolevaid siseriiklikke meetmeid ei saa pidada ELTL artikliga 34 keelatud piiranguks. Seevastu Leedu Vabariik möönab, et Leedus kohaldatavad õigusnormid ja kasutatav praktika kujutavad endast kaupade vaba liikumise piirangut ELTL artikli 34 tähenduses. Mõlemad on ühel meelel selles, et ikkagi on niisugust laadi piirang õigustatud eesmärkidega, milleks on liiklusohutuse ning inimeste elu ja tervise kaitse. Komisjon ei vaidlusta arvamust, et niisugused eesmärgid on avaliku huvi eesmärgid, kuid ei nõustu väitega, et kostjaks olevate liikmesriikide võetud meetmed on täielikult vajalikud ja sobivad nende probleemide lahendamiseks.

2. Kaupade vaba liikumise piirangu olemasolu ELTL artikli 34 tähenduses

67. Et siseriiklikke õigusakte, mis käsitlevad pärast eelnevat teises liikmesriigis registreerimist liikmesriigi territooriumile imporditud sõidukite registreerimist selle liikmesriigi poolt, ei ole liidu õigusega ühtlustatud, tuleb kõnesolevaid võetud siseriiklikke meetmeid analüüsides lähtuda Euroopa Liidu toimimise lepingu kaupade vaba liikumist käsitlevatest sätetest. Selles osas meenutan, et raamdirektiivi artikli 1 esimesest lõigust tuleneb, et selle direktiiviga ühtlustatakse ainult „haldusnorm[id] ja üldis[ed] tehnilis[ed] nõud[ed] tüübikinnituse andmiseks kõigile selle reguleerimisalasse kuuluvatele *uutele* sõidukitele”. [61]

68. Täpsustan kohe, et ma arvan, et niisuguste siseriiklike sätete suhtes, nagu vaadeldakse käesolevates hagides, kohaldatakse ELTL artiklis 34 sätestatud koguseliste impordipiirangutega samaväärse toimega meetmete keeldu.

69. Väljakujunenud kohtupraktikast ilmneb nimelt, et liikmesriikide õigusnorme, mis võivad takistada otseselt või kaudselt, tegelikult või potentsiaalselt kaubandust liidus, tuleb pidada niisuguste piirangutega samaväärse toimega meetmeteks. [62]

70. Käesoleval juhul väidab komisjon põhjendatult, et Leedu ja Poola õigusnormidega käsitatakse ebasoodsamalt teistest liikmesriikidest pärit kaupa, nimelt sõidukeid, mille roolisüsteem asub paremal ja mis on eelnevalt registreeritud väljaspool riigi territooriumi, sest niisuguste sõidukite omanikud võivad mitte soovida neid importida registreerimiseks Leedus või Poolas ning seda kohustuse tõttu tõsta see süsteem ümber vasakule, mis eeldab olulist ümberkujundamist. [63]

71. Leedu Vabariik ei vaidlusta tema vastu esitatud liikmesriigi kohustuste rikkumise hagi seda aspekti, samamoodi ei vaidlustanud seda ka Eesti Vabariik oma selles kohtuasjas esitatud menetlusse astuja seisukohtades.

61 — Kohtujuristi kursiiv.

62 — Vt eelkõige 11. juuli 1974. aasta otsus kohtuasjas 8/74: Dassonville (EKL 1974, lk 837, punkt 5) ja eespool viidatud kohtuotsus komisjon *vs.* Belgia (punkt 50 ja seal viidatud kohtupraktika).

63 — Komisjon väidab, et see toiming eeldab, et asendatakse peaaegu kogu rooli- ja pidurdussüsteem ning kogu armatuurlaud.

72. Seevastu Poola Vabariik väidab, et tema õigusnormid ei piira kaupade vaba liikumist ning seda esiteks seepärast, et registreerimine on ainult haldusformaalsus, mitte sõiduki omandamise tingimus, teiseks seetõttu, et vaidlusalust kohustust kohaldatakse kõikide sõidukite suhtes, mille roolisüsteem asub paremal, võtmata arvesse päritolu, kusjuures tuleb täpsustada, et niisuguseid sõidukeid toodetakse ka Poolas [64] ja neid saab sealt osta.

73. Euroopa Kohus on siiski korduvalt leidnud, et isegi kui asjaomaseid meetmeid kohaldatakse – nagu käesolevates kohtuasjades – vahet tegemata ning need ei ole seega suunatud ainult teistest liikmesriikidest pärit kaubale, ei takista see asjaolu asumast seisukohale, et vaidlusalune keeld on vastavalt ELTL artiklile 34 koguselise impordipiiranguga samaväärse toimega meede, kui teises liikmesriigis õiguspäraselt valmistatud ja turustatavat kaupa ei aktsepteerita kostjaks oleva liikmesriigi turul ilma piiravate tingimusteta. [65]

74. Mulle näib aga, et käesolevates liikmesriigi kohustuste rikkumise hagides vaadeldavad õigusnormid võivad asetada ebasoodsamasse olukorda konkreetselt sõidukid, mis on pärast teistes liikmesriikides registreerimist sealt imporditud, kuigi nende suhtes tuleks kohaldada kaupade vaba liikumist. Võimalikud Leedus ja Poolas elavad ostjad, kes teavad, et nad peavad tegema suuri kulutusi paremal asuva rooliga sõiduki ümberkujundamiseks, kaotavad praktiliselt kogu huvi osta niisuguseid sõidukeid teisest liikmesriigist, kus neid sageli müüakse. [66]

75. Selles osas meenutan, et kaupade vaba liikumist käsitlevad õigusnormid kehtivad liikmesriikidest pärit toodete ning kolmandatest riikidest toodud toodete suhtes, mis on liikmesriikides vabas ringluses. [67] Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt [68] muutub toode teatava riigi tooteks siis, kui see on imporditud ja turule viidud, millest järeldub, et imporditud kasutatud autod ja kohapeal ostetud autod kujutavad endast samalaadseid või konkureerivaid tooteid.

76. See, kuidas Leedu Vabariik ja Poola Vabariik käsitavad teistest liikmesriikidest pärit paremal asuva roolisüsteemiga sõidukite registreerimist, on seega ebasoodus võrreldes riigi territooriumil paiknevate kasutatud sõidukitega, mis on enamikus varustatud vasakul asuva roolisüsteemiga.

77. Kõikidest nendest kaalutlustest ilmneb, et niisugused õigusnormid nagu kõnesolevad toovad minu arvates kaasa kaupade vaba liikumise piiramise ELTL artikli 34 tähenduses.

3. Õigustuse olemasolu ELTL artikli 36 tähenduses

78. Leedu Vabariik ja Poola Vabariik kaitsevad ennast nende vastu esitatud hagide raames väitega, et isegi kui Euroopa Kohus peaks asuma seisukohale, et tegemist on takistusega, ei tuleks siiski tuvastada nende kohustuste rikkumist, sest vaidlusaluste meetmetega püütakse kaitsta nii liiklusohutust kui ka inimeste elu ja tervist. Komisjoni meelest ei saa aga täheldatud takistusi siin sellega õigustada.

64 — Äriühingu General Motors tehases.

65 — 20. veebruari 1979. aasta otsus kohtuasjas 120/78: Rewe-Zentral (EKL 1979, lk 649, punkt 14); 6. oktoobri 2011. aasta otsus kohtuasjas C-443/10: Bonnarde (EKL 2011, lk I-9327, punkt 27 ja seal viidatud kohtupraktika) ning 18. oktoobri 2012. aasta otsus kohtuasjas C-385/10: Elenca (punktid 22 ja 23 ning seal viidatud kohtupraktika).

66 — Vt analoogia alusel 10. aprilli 2008. aasta otsus kohtuasjas C-265/06: komisjon *vs.* Portugal (EKL 2008, lk I-2245, punkt 33); 24. aprilli 2008. aasta otsus kohtuasjas C-286/07: komisjon *vs.* Luksemburg (punktid 32 ja 34) ning eespool viidatud kohtuotsus Bonnarde (punkt 30).

67 — Vastavalt ELTL artikli 28 lõikele 2.

68 — Vt eelkõige 11. detsembri 1990. aasta otsus kohtuasjas C-47/88: komisjon *vs.* Taani (EKL 1990, lk I-4509, punkt 17).

a. Esitatud õigustuse vastuvõetavus

79. ELTL artiklis 36 on nähtud sõnaselgelt ette, et „elu ja tervise kaitsmise" eesmärk on üks põhjuseid, mis võib õigustada kaupade vaba liikumise takistusi, mis kujutavad endast koguselisi piiranguid või muid samaväärse toimega meetmeid. Euroopa Kohus on juba leidnud, et see eesmärk on huvide hulgas, mida selle erandi ette nägeva sättega kaitstakse, isegi esikohal.[69] Samuti on välja kujunenud kohtupraktika, et olukorras, kus puuduvad ühtlustamisnormid, mis võivad tagada isikute elu ja tervise kaitse, otsustavad seda, missugusel tasemel see kaitse tagada ja kuidas see tase saavutada, liikmesriigid, kusjuures tuleb täpsustada, et nii jäetud kaalutlusruumi tuleb kasutada siiski aluslepinguga kehtestatud piirides.[70]

80. Lisaks on Euroopa Kohus tunnustanud liiklusohutuse lisamist ülekaalukate üldiste huvide hulka, mida ei ole ELTL artiklis 36 küll mainitud, kuid mis võivad samuti õigustada kaupade ühenduse piires vaba liikumise piiranguid, kui puuduvad ammendavad ühised õigusnormid, mida asjaomases valdkonnas kohaldataks.[71] Kuigi liikmesriigid võivad tõesti – nagu väidavad Leedu ja Poola Vabariik – otsustada, missugusel tasemel soovivad nad tagada liiklusohutuse oma territooriumil, kui liidu tasandil puuduvad täielikult ühtlustavad õigusnormid, peavad nad siiski arvesse võtma kaupade vaba liikumisega seotud nõudeid, nagu Euroopa Kohus on mitu korda meenutanud.[72]

81. Käesoleval juhul ei vaidle komisjon vastu, et ohud, mille vastu Leedu ja Poola Vabariik väidavad end võitlevat, on tõsised, sest ta nõustub, et eesmärgid, millele nad viitavad, võivad iseenesest olla õiguspärased. Ta väidab siiski põhjendatult, et sellest ei piisa, et liidu õigusest tulenevad kohustused oleksid täidetud.

82. Nagu Euroopa Kohus on juba sedastanud, võivad siseriiklikud õigusnormid muidugi kaupade vaba liikumise aluspõhimõttest inimeste elu ja tervise kaitse ning liiklusohutuse tagamise huvides kõrvale kalduda, kuid ainult siis, kui võetud meetmed on esiteks sobivad kaitsma õiguspäraseid huve, millele tuginetakse, ning teiseks ei kahjusta seda põhimõtet rohkem, kui tingimata vajalik.[73] Seega tuleb kontrollida, kas käesolevates hagides vaadeldavate meetmete puhul on need tingimused täidetud.

b. Kasutatud vahendite proportsionaalsus

83. Euroopa Kohtu väljakujunenud praktikast ilmneb, et esiteks seda, et kahtluse alla pandud õigusnormid sobivad osundatud eesmärkide saavutamiseks, ja teiseks seda, et need ei lähe kaugemale sellest, mis on nende eesmärkide saavutamiseks vajalik, peavad vastavalt proportsionaalsuse põhimõttele tõendama kostjaks olevad liikmesriigid.[74]

84. Esimese tingimuse osas kerkib küsimus, kas meetmed, mille võtsid Leedu ja Poola Vabariik ning mis seisnevad selles, et paremal asuva roolisüsteemiga sõidukite registreerimiseks nõutakse, et see süsteem tõstetaks ümber vasakule, võivad tõesti tagada liiklusohutuse ning kaitsta inimeste elu ja tervist.

69 — Vt eelkõige 5. juuni 2007. aasta otsus kohtuasjas C-170/04: Rosengren jt (EKL 2007, lk I-4071, punkt 39).

70 — 11. septembri 2008. aasta otsus kohtuasjas C-141/07: komisjon *vs.* Saksamaa (EKL 2008, lk I-6935, punkt 51); 1. märtsi 2012. aasta otsus kohtuasjas C-484/10: Ascafor ja Asidac (punkt 60 ja seal viidatud kohtupraktika) ning eespool viidatud kohtuotsus Elenca (punkt 28).

71 — 5. oktoobri 1994. aasta otsus kohtuasjas C-55/93: van Schaik (EKL 1994, lk I-4837, punkt 19) ja 10. veebruari 2009. aasta otsus kohtuasjas C-110/05: komisjon *vs.* Itaalia (EKL 2009, lk I-519, punkt 60 ja seal viidatud kohtupraktika).

72 — Vt eelkõige eespool viidatud kohtuotsus komisjon *vs.* Belgia (punkt 59 ja seal viidatud kohtupraktika).

73 — Eespool viidatud kohtuotsused Gysbrechts ja Santurel Inter (punkt 51) ning Ascafor ja Asidac (punkt 58).

74 — Vt eelkõige eespool viidatud kohtuotsused komisjon *vs.* Poola (punkt 47 ja seal viidatud kohtupraktika), komisjon *vs.* Itaalia (punkt 62 ja seal viidatud kohtupraktika) ja komisjon *vs.* Belgia (punktid 54 ja 60 ning seal viidatud kohtupraktika).

85. Märgin, et kui esialgu näis komisjon kahtluse alla seadvat, kas ohud, mille vastu kostjaks olevad liikmesriigid väidavad end niisugustele sõidukitele nende erinõuete kehtestamisega võitlevat, on reaalsed, siis nüüd ta sellele enam õieti vastu ei vaidle. Minu arvates ei saa eitada, et nende sõidukitega on parempoolse liiklusega territooriumil raskem või isegi ohtlikum sõita, sest juhi vaateväli on piiratum kui siis, kui ta asetseb sõiduki vasakpoolses osas ja seega tee keskteljele lähemal. See tekitab probleeme eriti möödasõidumanöövrite ajal ja eelkõige teedel, mis koosnevad ühest kahesuunalisest sõiduteest, nagu märgivad Leedu ja Poola Vabariik[75] - väide, millega komisjon näib nõustuvat, kuigi ta rõhutab, et roolisüsteem ei ole ainus õnnetusteohtu tekitav tegur.[76]

86. Täpsustan, et ma ei nõustu komisjoni arvamusega, et Leedu Vabariik ja Poola Vabariik käituvad paradoksaalselt ja isegi vastuoluliselt, kui nad on sallivamad seda tüüpi sõidukite suhtes, mis sõidavad nende territooriumil ajutiselt.[77] See sallivus tuleneb sõnaselgelt Leedu liiklusohutuse seadusest.[78] Mis puudutab Poola Vabariiki, siis tema kostja vastusest ilmneb, et vaidlusalused õigusnormid ei kehti turistide suhtes.[79]

87. Selles osas rõhutan, et kõnesolevad erandid tulenevad kokkulepetest, mida reguleerib rahvusvaheline õigus. Vastavalt Viinis 8. novembril 1968 allkirjastatud teeliikluse konventsiooni[80] artikli 39 lõikele 1 koostoimes 5. lisa punktiga 1 peab iga rahvusvahelises liikluses auto vastama selle konventsiooni sätetele, samuti registreerimisriigis esmakordsel kasutuselevõtmisel kehtinud tehnilistele nõuetele. Selle konventsiooni 1. lisa[81] punktis 8 on nähtud siiski ette, et „lepinguosalised riigid võivad mitte lubada oma territooriumil rahvusvahelisse liiklusesse igat autot, mis on varustatud asümmeetrilise valgusvihuga lähituledega, kui vihkude reguleeritus ei ole kohandatud liikluse teepoolele nende territooriumil". Selle konventsiooni kohaselt, mis on Leedu Vabariigile ja Poola vabariigile siduv,[82] on viimased seega kohustatud lubama oma territooriumil liigelda paremal asetseva roolisüsteemiga sõidukitel, mis on registreeritud välisriigis, kuigi nad võivad nõuda nende valgustusseadme ajutist kohandamist näiteks musta värvi kleebiste abil.

88. Igal juhul nõustun, et see, kui registreerimiseks nõutakse vasakpoolseks liikluseks mõeldud sõidukite roolisüsteemi ümbertõstmist, on meede, mis sobib oma äärmuslikkusega tagama teekasutajate tõhusat kaitset niisuguste liikmesriikide territooriumil, kus – nagu Leedus ja Poolas – on parempoolne liiklus, sest see meede vähendab ohte, mis kaasnevad nende sõidukite liiklemisega niisugustel tingimustel.

89. Kaupade vaba liikumise takistus, mille seda laadi nõue tekitab, on minu arvates siiski ebaproportsionaalne, sest samade eesmärkide saavutamiseks oleks saanud võtta vähem äärmuslikke üldise õiguse meetmeid.

75 — Leedu ja Poola Vabariik viitavad spetsiaalsetele uuringutele, mille kohaselt kujutab see, et rool ei asetse keskteljepoolses küljes, endast olulist õnnetusteohtu suurendavat tegurit seetõttu, et möödasõidul on nähtavus palju väiksem nii juhi ees vastutulevate sõidukite osas kui ka taga, mis puudutab selle „surnud" nurga nägemist, kus asuvad tagasõitvad sõidukid.

76 — Komisjon meenutab õigesti, et vähene liiklusohutus on tingitud niisuguste erinevate tegurite kombinatsioonist nagu teeinfrastruktuuride seisukord, juhtimisharjumused või sõiduki üldine tehniline olukord.

77 — Ta väidab, et niisugused isikud nagu turistid, kes sõidavad riigis juhuslikult sõiduautoga, mille roolisüsteem asub paremal, ega ole seega harjunud parempoolse liikluse eripäraga, kujutavad endast suuremat ohtu liiklusohutusele kui isikud, kes sõidavad niisuguse autoga tee paremal pool kogu aeg.

78 — Vt käesoleva ettepaneku punkt 9.

79 — Komisjoni hagiavalduse kohaselt võib erandeid siseriiklikest nõuetest lubada ka Poola infrastruktuuri minister, kuid neid ei tehta sõiduautodele, mille kohta liikmesriigi kohustuste rikkumise hagi on esitatud, sest need on piiratud erisõidukitega, mille puhul peab rool tingimata asetsema paremal, et sooritada õigesti toimingud, milleks need sõidukid on mõeldud (näiteks teepühkimismasinad), ja diplomaatilise korpuse töötajate sõidukitega.

80 — Vt *Recueil des Traités des Nations Unies*, köide 1042, lk 17, ja http://treaties.un.org/doc/Publication/MTDSG/Volume%20I/Chapter%20XI/XI-B-19.fr.pdf, kust võib leida konsolideeritud redaktsiooni koos kõigi muudatustega, mis jõustusid vastavalt 3. septembril 1993 ja 28. märtsil 2006.

81 — Lisa, mis käsitleb „erandeid kohustusest lubada autosid ja haagiseid rahvusvahelisse liiklusesse".

82 — Leedu Vabariik ühines selle konventsiooniga 20. novembril 1991, samas kui Poola Vabariik allkirjastas selle 8. novembril 1968 ja ratifitseeris selle 23. augustil 1984.

90. Komisjon rõhutab selles osas õigesti, et kõnesolevaid meetmeid kohaldatakse automaatselt ja üldiselt ning eelkõige ei võeta arvesse seda, kas asjaomane sõiduk on juba kinnitatud ja registreeritud liikmesriigis, kus on vasakpoolne liiklus, või siis liikmesriigis, kus see on parempoolne.[83] Vaidlusaluste õigusnormidega kehtestatakse tõesti piiravad kohustused, võtmata arvesse, et meetmed, mis võidi võtta liikmesriigis, kus sõiduk on juba registreeritud – samuti selleks, et tagada liiklusohutus – võivad olla sama tõhusad kui meetmed, mille on näinud ette importiv liikmesriik, eriti juhul, kui esimeses liikmesriigis toimub liiklus samal teepoolel kui Leedus ja Poolas.

91. Komisjon väidab veel, et on olemas meetmeid, mis on vähem sekkuvad kui Leedu Vabariigi ja Poola Vabariigi võetud meetmed, kuid mis võivad siiski aidata paremal asuva rooliga sõidukite juhtidel ohutult liigelda parempoolses liikluses.

92. Ta pakub välja mitu alternatiivset võimalust, millest esimene seisneb selles, et niisugust tüüpi sõidukitel on möödasõit ühe sõiduteega kahesuunalistel teedel seadusega üldse keelatud, kuid mina märgin kohe, et see ettepanek näib mulle kasutu või isegi ohtlik.[84] Komisjon teeb ka ettepaneku näha ette, et need sõidukid peavad olema varustatud seadmetega, mis korrigeerivad juhi nägemisvälja möödasõidumanöövrite hõlbustamise eesmärgil.[85] Hoolimata sellest, et Leedu ja Poola Vabariik vaidlustavad selle teise lähenemise sobivuse, tuleb rõhutada, et enamik liikmesriike on valinud just seda laadi meetmed.

93. Minu käsutuses olevate võrdleva õiguse materjalide kohaselt on nendes kahes liikmesriigis, kelle vastu on esitatud käesolevad liikmesriigi kohustuste rikkumise hagid, kehtivad õigusnormid suhteliselt erandlikud. Niisuguste sõiduautode registreerimine, mille roolisüsteem asetseb samal pool teepoolega, kus toimub liiklus, ükskõik kas tegemist on uute sõidukite või teises liikmesriigis juba registreeritud sõidukitega, on keelatud veel vaid Lätis[86] ja Slovakkias,[87] samuti vähemal määral Eestis.[88]

94. Vastupidi, mis puudutab kõiki teisi liikmesriike, siis siseriiklikud õigusnormid ei sisalda kas mingit niisuguste sõidukite registreerimise keeldu või piirangut[89] või on see registreerimine nende kohaselt sõnaselgelt lubatud, kusjuures mõnikord on viidatud liidu õigusest tulenevatele nõuetele.[90]

95. Minu teada piirdub seda tüüpi sõiduki registreerimise kord kõikides liikmesriikides üldjuhul tehnilist laadi tingimuste ja kohandustega, mis on seotud eelkõige või isegi eranditult valgustusseadmetega ning mille eesmärk on vältida teiste teekasutajate pimestamist ja hõlbustada jalakäijate nägemist teepeenral, või tahavaatepeeglitega, mis peavad tagama juhi laiema nägemisvälja.[91]

83 — Vt analoogia alusel nõuete kohta, mis liikmesriik on kehtestanud varem teistes liikmesriikides registreeritud sõidukite suhtes, 15. märtsi 2007. aasta otsus kohtuasjas C-54/05: komisjon *vs.* Soome (EKL 2007, lk I-2473, punkt 42) ja eespool viidatud kohtuotsus komisjon *vs.* Poola (punkt 44 jj).

84 — Poola Vabariik märgib, et see keeld võib olla ohtlik, sest niisugused sõidukid peaksid saama mööda sõita kiireloomulistel juhtudel või kui mõni aeglane sõiduk, näiteks põllumajandussõiduk tekitab liikluse tunduva aeglustumise ja pika autorongi.

85 — Näiteks lainurk-tahavaatepeeglid, kaamerad, monitorid või muud kaudse nähtavuse süsteemid.

86 — Vt 1. oktoobri 1997. aasta liiklusseaduse (Ceļu satiksmes likums) § 10 lõike 8 punkt 1 ja valitsuse 30. novembri 2010. aasta määrus nr 1080 sõidukite registreerimise kohta (Transportlīdzekļu reģistrācijas noteikumi).

87 — Vt seaduse nr 725/2004 sõidukite kasutamise kohta liikluses (Zákon č. 725/2004 Z. z., o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov) § 16c lõige 2 ja § 17.

88 — Vt 17. juuni 2010. aasta liikluseseaduse § 63 lõiked 3 ja 6, § 73 lõige 11, § 80 lõige 3 ning § 83 lõige 5, samuti 13. juuni 2011. aasta määruse nr 42 „Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele" lisade 1 ja 2 kood 301.

89 — Seda küsimust ei ole sõnaselgelt siseriiklikes liiklust ja liiklusohutust ning mootorsõidukeid käsitlevates õigusnormides reguleeritud eelkõige Bulgaarias, Saksamaal, Iirimaal, Kreekas, Horvaatias, Itaalias, Maltal, Austrias ja Sloveenias.

90 — Tšehhi Vabariigis avaldas transpordiministeerium 2008. aasta mais pressiteate, mille kohaselt tehakse vasakul asuva roolisüsteemi põhimõttest erand, et järgida eelkõige kaupade vaba liikumisega seotud nõudeid. Ka Soomes ei ole alates sõidukite seaduse nr 1090/2002 jõustumisest 1. jaanuaril 2003 enam reegel niisugune, et roolisüsteem tohib asetseda paremal ainult konkreetselt loetletud juhtudel (näiteks postiauto), vaid selline, et sõiduk peab vastama seda valdkonda käsitlevatest direktiividest tulenevatele nõuetele.

91 — Nii on see eelkõige Belgias, Tšehhi Vabariigis, Taanis, Hispaanias, Prantsusmaal, Küprosel, Luksemburgis, Madalmaades, Rumeenias, Rootsis ja Ühendkuningriigis.

96. Mõõdukam lähenemine, mille on valinud enamik liikmesriike, näitab hästi, et nendes kahes hagis vaadeldavas valdkonnas saab piisava liiklusohutuse tagada vähem piiravate meetoditega kui see, et paremal asuva roolisüsteemiga sõiduki registreerimiseks nõutakse selle süsteemi ümbertõstmist vasakule. Nende Euroopa kodanike seisukohast, kes soovivad importida niisugust sõidukit Leetu või Poolasse, on vaatamata sellele, et Leedu Vabariik väidab – tõendamata seda formaalselt –, et komisjon pidas selle ümbertõstmistoiminguga kaasnevat rahalist koormust liiga suureks, ilmselgelt vähem piirav ja vähem kulukas reguleerida lihtsalt lähitulesid või investeerida täiendavasse tahavaatepeeglisse.

97. Nagu väidab Poola Vabariik, tuleb selle hindamisel, kas liiklusohutuse valdkonnas on järgitud proportsionaalsuse põhimõtet, arvesse võtta asjaolu, et iga liikmesriik võib ise otsustada, millisel tasemel ja kuidas ta soovib selle ohutuse kaitse tagada. Et see tase võib olla erinevates liikmesriikides erinev, tuleneb nii liikmesriikidele jäetud kaalutlusruumist, et ainuüksi asjaolu, et mõni liikmesriik kehtestab leebemad nõuded kui kostjaks olevas liikmesriigis kohaldatavad nõuded, ei tähenda tingimata, et need viimased on ebaproportsionaalsed ja seega vastuolus kaupade vaba liikumist käsitlevate õigusnormidega.[92]

98. Lähtudes Euroopa Kohtu praktikast[93], näib mulle siiski, et eespool esitatud võrdleva õiguse materjalid võivad käesoleval juhul kujutada endast tõsist märki selle kohta, et liikmesriigi kohustuste rikkumise hagides vaadeldavad õigusnormid on liiga karmid, sest need uuringutulemused näitavad, et on kasutatud teisi, vähem piiravaid vahendeid, ilma et see oleks tekitanud erilisi raskusid, ja seda on teinud valdav enamik liidu liikmesriike.

99. Ma arvan, et ka need kaks kostjaks olevat liikmesriiki oleksid saanud võtta alternatiivseid meetmeid, mis piiravad kaupade vaba liikumist vähem, sest nad ei tõenda – hoolimata sellest, et tõendamiskoormis lasub neil -,[94] et ohud, mis võivad kaasneda nende sõidukite liiklemisega nende territooriumil, erinevad märkimisväärselt ohtudest nende teiste liikmesriikide territooriumil.

100. Statistika, mille need kostjaks olevad riigid esitavad, ei ole selles osas tõendusliku väärtusega, sest kuna need andmed võivad olla tingitud muudest liiklusohtlikkuse teguritest,[95] ei võimalda need kindlalt väita, et nende riikide territooriumil on paremal asuva roolisüsteemiga sõidukite põhjustatud õnnetusi märgatavalt rohkem kui sama tüüpi õnnetusi nende liikmesriikide territooriumil, kus õigusnormidega on kehtestatud leebemad nõuded.[96]

101. Samal põhjusel, st seetõttu, et ei esitatud piisavalt tõendeid, tuleb tagasi lükata ka Poola Vabariigi argument, et Poola saabuks siis nii palju selliseid sõidukeid, et see tekitaks märgatavalt suurema ohu tema territooriumil ja oleks vaja kehtestada rangemad nõuded, ning sellel oleksid palju kulukamad ja seega heidutavamad tagajärjed kui enamikus liikmesriikides.

92 — Eespool viidatud kohtuotsus komisjon *vs.* Itaalia (punkt 65 ja seal viidatud kohtupraktika).

93 — Vt analoogia alusel 28. jaanuari 2010. aasta otsus kohtuasjas C-333/08: komisjon *vs.* Prantsusmaa (EKL 2010, lk I-757, punkt 105) ja 9. detsembri 2010. aasta otsus kohtuasjas C-421/09: Humanplasma (EKL 2010, lk I-12869, punkt 41), milles Euroopa Kohus nõustus rahvatervise valdkonnas, et mitme teise liikmesriigi või isegi kõikide või peaaegu kõikide teiste liikmesriikide õigusaktide võrdlev sisu on asjaolu, mis võib olla asjakohane, kui hinnatakse, kas liikmesriigi õigusnormide kohta esitatud õigustus on objektiivne ja kas see on eelkõige proportsionaalne.

94 — Peale proportsionaalsuse põhimõtet käsitleva, eespool käesoleva ettepaneku 74. joonealuses märkuses viidatud kohtupraktika vt üldisem kohtupraktika tõendamiskoormise jaotumise kohta liikmesriigi kohustuste rikkumise hagi raames ja eelkõige 10. septembri 2009. aasta otsus kohtuasjas C-416/07: komisjon *vs.* Kreeka (EKL 2009, lk I-7883, punktid 32 ja 33) ning 18. oktoobri 2012. aasta otsus kohtuasjas C-301/10: komisjon *vs.* Ühendkuningriik (punktid 70-72 ja seal viidatud kohtupraktika).

95 — Komisjon märgib, et sellel, et Leedus ja Poolas on õnnetuste protsent kõrgem kui teistes liikmesriikides, võib olla palju põhjuseid, näiteks teeinfrastruktuuri seisukord või sagedane joobes autojuhtimine nendes riikides.

96 — Poola Vabariigi esitatud statistika puudutab riigi territooriumil toimuvate õnnetuste määra või teistest liikmesriikidest imporditud kasutatud sõidukite arvu, kuid sellest ei ilmne märkimisväärset erinevust liiklusohutuses paremal ja vasakul asuva roolisüsteemiga sõidukite osas. Leedu Vabariik väidab, et Eurostati andmetel hukkub Leedu ja Poola teedel 2-3 korda rohkem inimesi kui teistes liikmesriikides, kuid ei ole teada, et paremal asuva roolisüsteemiga sõidukid põhjustaksid nendes kahes liikmesriigis märgatavalt rohkem surmaga lõppenud õnnetusi.

102. Euroopa Kohus on küll juba nõustunud, et asjaomase piirangu proportsionaalsuse hindamisel võib arvesse võtta asjaomase riigi teatavaid eripärasid.[97] Käesoleval juhul ei ole siiski tõendatud, et vaidlusalused õigusnormid võeti vastu kahe kostjaks oleva liikmesriigi eripära tõttu, mis seisneb selles, et paljud nende Iirimaale ja Ühendkuningriiki rännanud kodanikud on väga huvitatud nendest riikidest pärit sõiduautode importimisest, kui nad tulevad tagasi oma päritoluriiki, et jääda sinna alaliselt.

103. Seega näib, et nii Leedu Vabariigi kui ka Poola Vabariigi kasutatavad vahendid, mis seisnevad selles, et niisuguste sõidukite registreerimiseks nõutakse roolisüsteemi ümbertõstmist, on ebaproportsionaalsed taotletavate eesmärkidega, millele tuginetakse ning milleks on liiklusohutuse ning inimeste elu ja tervise kaitse.

104. Võttes arvesse eeltoodud kaalutlusi ja eelkõige asjaolu, et kõnesolevad siseriiklikud meetmed ei ole kooskõlas liidu õiguses sätestatud proportsionaalsuse nõudega, leian ma, et need kaks liikmesriiki on rikkunud neil ELTL artiklite 34 ja 36 kohaselt olevaid kohustusi, ning et neid meetmeid ei tohi säilitada.

D. *Kohtukulud*

105. Kodukorra artikli 138 lõike 1 alusel on kohtuvaidluse kaotanud pool kohustatud hüvitama kohtukulud, kui vastaspool on seda nõudnud. Et komisjon on nõudnud kohtukulude väljamõistmist vastavalt Leedu Vabariigilt ja Poola Vabariigilt, tuleb need nõuded rahuldada, kui käesolevad liikmesriigi kohustuste rikkumise hagid rahuldatakse – nagu ma soovitan – ja need liikmesriigid kaotavad kohtuvaidluse.

106. Kodukorra artikli 140 lõike 1 alusel kannavad liikmesriigid, kes palusid luba astuda menetlusse, ise oma kohtukulud.

IV. **Ettepanek**

107. Esitatud põhjendustest lähtudes teen Euroopa Kohtule ettepaneku teha järgmine otsus:

1. Poola Vabariik (kohtuasjas C-639/11) ja Leedu Vabariik (kohtuasjas C-61/12) on rikkunud nõukogu 8. juuni 1970. aasta direktiivi 70/311/EMÜ mootorsõidukite ja nende haagiste roolisüsteemi käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (viimati muudetud komisjoni 26. jaanuari 1999. aasta direktiiviga 1999/7/EÜ) artiklist 2a ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiivi 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta (raamdirektiiv), artikli 4 lõikest 3 ning ELTL artiklitest 34 ja 36 tulenevaid kohustusi, sest nad on säilitanud siseriiklikud õigusnormid, mille kohaselt tuleb paremal asuva roolisüsteemiga sõiduautode – olenemata sellest, kas need on uued või juba teises liikmesriigis registreeritud – registreerimiseks nende territooriumil tõsta nende roolisüsteem ümber vasakule.

2. Mõista kohtukulud kohtuasjas C-639/11 välja Poola Vabariigilt ja kohtuasjas C-61/12 Leedu Vabariigilt.

3. Jätta Leedu Vabariigi menetlusse astuja kohtukulud kohtuasjas C-639/11 ning Eesti Vabariigi ja Poola Vabariigi menetlusse astuja kohtukulud kohtuasjas C-61/12 nende enda kanda.

97 — Näiteks rahvatervise valdkonnas elanikkonna toitumisharjumused (5. veebruari 1981. aasta otsus kohtuasjas 53/80: Koninklijke Kaasfabriek Eyssen, EKL 1981, lk 409, punktid 13 ja 14).