Oikeustapauskokoelma

JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS
NIILO JÄÄSKINEN
7 päivänä marraskuuta 2013 [1]

Asia C-639/11

Euroopan komissio
vastaan
Puolan tasavalta
Asia C-61/12
Euroopan komissio
vastaan

Liettuan tasavalta

Jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättäminen — Direktiivin 70/311/ETY 2 a artikla — Direktiivin 2007/46/EY 4 artiklan 3 kohta — SEUT 34 ja SEUT 36 artikla — Tavaroiden vapaa liikkuvuus — Rajoitukset — Vaikutukseltaan vastaavat toimenpiteet — Oikeanpuoleista liikennettä noudattavan jäsenvaltion lainsäädäntö, jolla estetään vasemmanpuoleista liikennettä varten varustettujen joko uusien tai jossakin toisessa jäsenvaltiossa jo rekisteröityjen henkilöautojen rekisteröinti — Sellaisen vaatimuksen hyväksyttävyys, jonka mukaan ohjauslaitteen on oltava ajoneuvon vasemmalla puolella

I Johdanto

1. Sekä Puolassa että Liettuassa kielletään moottoriajoneuvojen, joiden ohjauslaite on oikealla puolella, rekisteröinti, tai rekisteröinnin ehdoksi on asetettu, että kyseinen ohjauslaite siirretään ajoneuvon vasemmalle puolelle riippumatta siitä, onko ajoneuvo uusi tai rekisteröity aiemmin muissa jäsenvaltioissa.

2. Tässä asiassa unionin tuomioistuimen käsiteltäväksi on saatettu kaksi jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevaa kannetta, joilla Euroopan komissio vaatii unionin tuomioistuinta toteamaan, että soveltaessaan tällaisia säännöksiä Puolan tasavalta ja Liettuan tasavalta ovat uusien henkilöautojen osalta jättäneet noudattamatta moottoriajoneuvojen ohjauslaitteista annetun direktiivin 70/311/ETY [2] 2 a artiklan, puitteiden luomisesta näiden ajoneuvojen hyväksymiselle annetun direktiivin 2007/46/EY [3] 4 artiklan 3 kohdan sekä jonkin toisen jäsenvaltion alueella jo rekisteröityjen henkilöautojen osalta SEUT 34 artiklan mukaisia velvoitteitaan.

1 — Alkuperäinen kieli: ranska.

2 — Moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen ohjauslaitteita koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 8.6.1970 annettu neuvoston direktiivi (EYVL L 133, s. 10), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna 26.1.1999 annetulla komission direktiivillä 1999/7/EY (EYVL L 40, s. 36).

3 — Puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle 5.9.2007 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EUVL L 263, s. 1; jäljempänä puitedirektiivi). Direktiivillä on kumottu ja korvattu 29.4.2009 lähtien moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen tyyppihyväksyntää koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 6.2.1970 annettu neuvoston direktiivi 70/156/ETY (EYVL L 42, s. 1).

3. Vastaajat kiistävät jyrkästi niitä vastaan esitetyt väitteet. Puolan tasavalta väittää, että riidanalaiset kansalliset toimenpiteet ovat puitedirektiivin ja direktiivin 70/311 mukaisia, kun taas Liettuan tasavalta väittää, etteivät kyseiset toimenpiteet edes kuulu mainittujen direktiivien aineelliseen soveltamisalaan. Ainoastaan Puolan tasavalta väittää, etteivät tällaiset toimenpiteet rajoita tavaroiden vapaata liikkuvuutta, mikä kielletään SEUT 34 artiklassa. Molemmat jäsenvaltiot katsovat, että nämä toimenpiteet olisi joka tapauksessa sallittava SEUT 36 artiklan nojalla, koska ne voidaan perustella liikenneturvallisuuteen liittyvillä yleisen edun mukaisilla pakottavilla vaatimuksilla. Komissio ei kiistä, etteikö kyseisellä tavoitteella voitaisi perustella tällaista rajoitusta, mutta katsoo, että kyseiset lainsäädännöt eivät sovellu tavoitteen saavuttamiseen ja ovat lisäksi suhteettomia siihen nähden.

4. Vaikka kahta käsiteltävää asiaa ei ole muodollisesti yhdistetty, yhden ratkaisuehdotuksen antaminen on perusteltavissa komission esittämien väitteiden samankaltaisuudella.

II Väitetty jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättäminen, riidanalaiset lainsäädännöt, oikeudenkäyntiä edeltävät menettelyt sekä asioiden käsittely unionin tuomioistuimessa

5. Asian C-639/11 oikeudenkäyntiasiakirjoista ilmenee, että Puolassa ajoneuvojen rekisteröinti suoritetaan 20.6.1997 annetun tieliikennelain [4] mukaan uusien ajoneuvojen osalta erityisesti ajoneuvon tyyppihyväksyntätodistusotteen perusteella tai tyyppihyväksynnästä vapauttamista koskevan päätöksen [5] jäljennöksen perusteella mainitun lain 72 §:n 1 momentin nojalla, ja ulkomailla jo ensimmäisen kerran rekisteröityjen ajoneuvojen osalta katsastuksen jälkeen saman lain 81 §:n 5 momentin nojalla.

6. Katsastuksessa tarkistetaan muun muassa, täyttääkö ajoneuvo Puolan tieliikennelaissa sekä ajoneuvoihin sovellettavista teknisistä edellytyksistä ja niiden välttämättömien laitteiden mittasuhteista 31.12.2002 annetussa infrastruktuuriministeriön asetuksessa määritellyt vaatimukset. [6] Mainitun asetuksen 9.2 momentin mukaan ”ajoneuvossa, jossa on enemmän kuin kolme pyörää ja joka rakenteensa puolesta voi saavuttaa yli 40 km/h nopeuden, ohjauspyörä ei saa sijaita sen oikealla puolella”.

7. Katsastuksen laajuus ja toteuttamistavat on vahvistettu saman ministeriön 16.12.2003 antamalla asetuksella. [7] Asetuksen liitteessä I olevan 5.1 kohdan mukaan ohjauspyörän oikeanpuoleinen sijainti on olennainen peruste, jolla voidaan osoittaa, ettei tällainen ajoneuvo täytä kansallisia teknisiä edellytyksiä. Sama säännös sisältyy edellä mainitun vuonna 2003 annetun asetuksen korvaamisesta 18.9.2009 annetun infrastruktuuriministeriön asetuksen [8] liitteessä I olevaan 6.1 kohtaan.

8. Asiassa C-61/12 annettujen tietojen perusteella Liettuan liikenneturvallisuuslain [9] 25 §:n 4 momentissa ”kielletään käyttämästä julkisilla teillä moottoriajoneuvoja, jotka on tarkoitettu vasemmanpuoleiseen tieliikenteeseen tai joiden ohjauspyörä sijaitsee oikealla puolella, paitsi jos ne on rekisteröity Liettuan tasavallassa ennen 1.5.1993 tai jos ne on suunnittelunsa ja laitteistonsa puolesta tarkoitettu erityisiin tehtäviin. Tätä kieltoa ei väliaikaisesti (90 päivään asti vuodessa) sovelleta ulkomaalaisiin, jotka ovat tulleet Liettuan tasavaltaan ulkomailla rekisteröidyssä ajoneuvossa ja joilla ei ole lupaa oleskella väliaikaisesti tai vakituisesti Liettuan tasavallassa, eikä myöskään Liettuan kansalaisiin, joiden vakinainen asuinpaikka on ulkomailla, eikä lainsäädännössä historiallisiksi ajoneuvoiksi luokiteltuihin ajoneuvoihin”.

4 — Dz. U. 2005, nro 108, järjestysnumero 908, sellaisena kuin se on muutettuna.

5 — Vapautus voi johtua mainitun lain 68 §:stä, jossa säädetään, että uusien moottoriajoneuvojen valmistajan tai maahantuojan on saatava liikenneministeriöltä kutakin uutta ajoneuvotyyppiä varten tyyppihyväksyntätodistus, paitsi jos valmistaja tai maahantuoja on saanut Euroopan unionin jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen yhteisön hyväksyntämenettelyn mukaisesti myöntämän tyyppihyväksyntätodistuksen.

6 — Dz. U. 2003, nro 32, järjestysnumero 262, sellaisena kuin se on muutettuna.

7 — Dz. U. 2003, nro 227, järjestysnumero 2250, sellaisena kuin se on muutettuna.

8 — Dz. U. 2009, nro 155, järjestysnumero 1232. Mainittu asetus, joka tuli voimaan 22.9.2009, kumottiin 8.10.2012 liikenneministeriön 26.6.2012 antamalla asetuksella (Dz. U. 2012, nro 0, järjestysnumero 996).

9 — Valstybės žinios nro 92-2883, 31.10.2000. Komissio täsmentää, että tämän lain uusi versio tuli voimaan 1.7.2008.

9. Saman lain 27 §:ssä säädetään, että Liettuan tieliikenteessä käytettävien moottoriajoneuvojen on lähtökohtaisesti oltava Liettuassa rekisteröityjä. Mainitun pykälän 1 momentin mukaan kyseistä rekisteröintivelvoitetta ei kuitenkaan sovelleta väliaikaisesti (90 päivään asti vuodessa) ulkomaalaisiin, jotka ovat tulleet Liettuaan ulkomailla rekisteröidyssä ajoneuvossa, joilla ei ole lupaa oleskella väliaikaisesti tai vakituisesti Liettuan tasavallassa tai joilla on EU-oleskelulupa, eikä myöskään ulkomailla vakituisesti asuviin Liettuan kansalaisiin. Mainitun pykälän 2 momentissa lisätään, että moottoriajoneuvoja, jotka on suunniteltu vasemmanpuoleiseen tieliikenteeseen tai joiden ohjauspyörä on oikealla puolella, ei rekisteröidä Liettuassa, paitsi jos on kyse historiallisiksi luokitelluista ajoneuvoista tai erityisiin tehtäviin tarkoitetuista ajoneuvoista.

10. Viestintäministeriön alaisen tieliikenteen tarkastusviraston johtajan 29.7.2008 antaman määräyksen nro 2B-290, jossa vahvistetaan muun muassa moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen tekniset vaatimukset, IV luvussa määrätään, että ”ajoneuvon ohjausjärjestelmää[10] ei saa asentaa matkustajatilan/ohjaamon oikealle puolelle, paitsi jos kyse on moottoriajoneuvoista, jotka on rekisteröity Liettuassa ennen 1.5.1993, tai moottoriajoneuvoista, joihin sovelletaan erityistä rekisteröintijärjestelmää”. Saman johtajan 23.12.2008 antaman määräyksen nro 2B-515 28 kohdassa täsmennetään menettelytavat, joita noudattaen sallitaan ajoneuvon ohjauslaitteen siirto oikealta vasemmalle.

11. Komissio on saanut joukon kanteluita Puolassa tai Liettuassa asuvilta henkilöiltä, jotka eivät ole voineet rekisteröidä jostakin toisesta jäsenvaltiosta, erityisesti Yhdistyneestä kuningaskunnasta tai Irlannista, peräisin olevaa henkilöautoa sen vuoksi, että niiden ohjauslaite sijaitsi oikealla puolella. Komissio on katsonut, että vaatimus, joka johtuu velvoitteesta siirtää ohjauslaite vasemmalle, tarkoittaa tällaisten ajoneuvojen rekisteröinnin kieltämistä näissä jäsenvaltioissa. Komission mukaan tämä merkitsee uusien ajoneuvojen osalta puitedirektiivin 4 artiklan 3 kohdan ja direktiivin 70/311 2 a artiklan rikkomista sekä aiemmin toisessa jäsenvaltiossa rekisteröityjen ajoneuvojen osalta SEUT 34 artiklan rikkomista.

12. Komissio kehotti 9.10.2009 Puolan tasavallalle ja 3.11.2009 Liettuan tasavallalle lähettämässään virallisessa huomautuksessa näitä lopettamaan jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämisen. Puolan tasavalta kiisti komission väitteet 8.12.2009 ja Liettuan tasavalta 5.1.2010. Komissio ei ollut vakuuttunut näiden jäsenvaltioiden puolustuksekseen esittämien argumenttien perusteltavuudesta, joten se osoitti niille perustellun lausunnon 1.10.2010 ja 25.11.2010. Komissio päätti nostaa nyt käsiteltävät jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevat kanteet tutkittuaan ensin Puolan tasavallan 30.11.2010 ja Liettuan tasavallan 19.1.2011 perusteltuun lausuntoon antamat vastaukset.

13. Komissio vaati 13.12.2011 jättämässään kanteessa unionin tuomioistuinta ”toteamaan, ettei Puolan tasavalta ole noudattanut direktiivin [70/311] 2 a artiklan, puitedirektiivin 4 artiklan 3 kohdan eikä [SEUT] 34 artiklan mukaisia velvoitteitaan, koska se on asettanut uusien tai aiemmin muissa jäsenvaltioissa rekisteröityjen henkilöautojen, joiden ohjauslaite on oikealla puolella, Puolassa tapahtuvan rekisteröinnin ehdoksi sen, että niiden ohjauspyörä siirretään vasemmalle puolelle”.

14. Puolan tasavalta vaatii kanteen hylkäämistä mainittujen säännösten ja määräysten toisenlaisen tulkinnan perusteella sekä komission velvoittamista korvaamaan oikeudenkäyntikulut. Liettuan tasavalta toimitti väliintulokirjelmän tukeakseen oikeudenkäynnissä Puolan tasavallan vaatimuksia. Asiassa ei ole järjestetty suullista käsittelyä.

10 — Ohjausjärjestelmä määritellään moottoriajoneuvojen hyväksyntää koskevista ohjauslaitetyyppikohtaisista säännöistä viestintäministeriön alaisen tieliikenteen tarkastuviraston johtajan 9.5.2006 antaman määräyksen 2B-152 4.18 kohdassa ”laitteeksi, jonka tarkoituksena on muuttaa ajoneuvon liikkumissuuntaa ja joka käsittää ohjauksen hallintalaitteet, ohjauksen voimansiirron, ohjattavat pyörät sekä mahdollisen energiajärjestelmän”.

15. Komissio vaati 6.2.2012 jättämässään kanteessa unionin tuomioistuinta ”toteamaan, ettei Liettuan tasavalta ole noudattanut direktiivin [70/311], puitedirektiivin eikä [SEUT] 34 artiklan mukaisia velvoitteitaan, koska se on estänyt rekisteröimästä henkilöautoja, joiden ohjauspyörä on asennettu oikealle puolelle, tai asettanut uusien tai aiemmin jossakin toisessa jäsenvaltiossa rekisteröityjen oikealta puolelta ohjattavien henkilöautojen rekisteröinnin edellytykseksi sen, että niiden ohjauspyörä siirretään vasemmalle puolelle”.

16. Liettuan tasavalta vaatii kanteen hylkäämistä kiistäen komission tulkinnan mainituista säännöksistä ja määräyksistä sekä komission velvoittamista korvaamaan oikeudenkäyntikulut. Viron tasavalta ja Puolan tasavalta tukivat väliintulokirjelmissään Liettuan tasavallan vaatimuksia. Asiassa ei ole järjestetty suullista käsittelyä.

III Jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevien kahden kanteen arviointi

A *Alustavat huomautukset*

17. Käsiteltävistä asioista ilmenee, että Liettuassa ja Puolassa sovellettavat lainsäädännöt ovat esteenä sellaisten ajoneuvojen rekisteröinnille, joiden ohjauslaite sijaitsee oikealla puolella. Liettuan tasavallassa näet kielletään käyttämästä julkisilla teillä moottoriajoneuvoja, jotka on suunniteltu vasemmanpuoleiseen tieliikenteeseen tai joiden ohjauspyörä on oikealla puolella, sekä rekisteröimästä tällaisia ajoneuvoja, lukuun ottamatta Liettuan liikenneturvallisuuslaissa tyhjentävästi lueteltuja poikkeuksia,[11] ja Liettuassa myös vaaditaan, että näiden ajoneuvojen ohjauslaite on ennen rekisteröintiä siirrettävä vasemmalle puolelle.[12] Puolan tasavalta puolestaan asettaa kaikkien, uusien tai ulkomailla jo ensimmäisen kerran rekisteröityjen moottoriajoneuvojen, rekisteröinnin ehdoksi katsastustodistuksen esittämisen, ja Puolan infrastruktuuriministeriön useiden asetusten[13] nojalla katsastuksessa ei hyväksytä sellaisia ajoneuvoja, joiden ohjauslaite on oikealla puolella, koska niitä ei pidetä kansallisten teknisten vaatimusten mukaisina.

18. Aluksi on syytä muistuttaa, että silloin, kun Euroopan yhteisössä alettiin yhdenmukaistaa moottoriajoneuvojen teknisiä ominaisuuksia koskevia kansallisia lainsäädäntöjä, siihen kuului vain oikeanpuoleista liikennettä noudattavia jäsenvaltioita. Vasemmanpuoleista liikennettä[14] noudattavien Irlannin sekä Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistyneen kuningaskunnan liityttyä Euroopan yhteisöön jäsenvaltioiden kesken kehittyi yhtenäinen käytäntö, jonka mukaan ne eivät kiellä sellaisten ajoneuvojen rekisteröintiä, joiden ohjauslaite sijaitsee liikenteen suunnan puolella.[15] Jotkin uudet jäsenvaltiot, kuten Liettuan tasavalta ja Puolan tasavalta, kyseenalaistivat tämän yhdenmukaisen käytännön vasta unionin vuonna 2004 tapahtuneen laajentumisen jälkeen vedoten pääsääntöisesti siihen, että sellaisten moottoriajoneuvojen käyttö liikenteessä, joiden ohjauslaitteen sijaintia ei ole mukautettu liikenteen suunnan mukaisesti, on vaaraksi liikenneturvallisuudelle.[16]

11 — Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 8 ja 9 kohta.

12 — Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 10 kohta.

13 — Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 6 ja 7 kohta.

14 — Vasemmanpuoleista liikennettä noudattaviin jäsenvaltioihin kuuluvat nykyisin myös Kyproksen tasavalta ja Maltan tasavalta.

15 — Suomen tasavalta on käsittääkseni kyseisistä jäsenvaltioista viimeisenä hyväksynyt tällaisen käytännön, sillä sääntö, jonka mukaan ohjauslaitteen on joitakin poikkeuksia lukuun ottamatta sijaittava vasemmalla puolella, kumottiin vasta 1.1.2003.

16 — Muista jäsenvaltioista peräisin olevien ajoneuvojen rekisteröintiin liittyvät ongelmat sisältyvät sisämarkkinoiden 20 tärkeimmän tämän hetken huolenaiheen joukkoon [ks. toisessa jäsenvaltiossa rekisteröityjen moottoriajoneuvojen siirtämisen yksinkertaistamisesta sisämarkkinoilla 4.4.2012 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusehdotuksen, COM(2012) 164 lopullinen, s. 2, perusteluosa, sekä tilastotiedot internetosoitteessa http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-12-242_en.htm].

19. On myös aiheellista korostaa, että käsiteltävien kanteiden kohteena olevat laiminlyönnit eivät johdu sellaisten ajoneuvojen vapaan markkinoinnin rajoittamisesta, joiden ohjauslaite sijaitsee oikealla puolella, vaan niiden rekisteröintimahdollisuuksien rajoittamisesta sekä Liettuassa että Puolassa. Näissä jäsenvaltioissa ei nimittäin kielletä tällaisten ajoneuvojen myyntiä eikä maahantuontia. Ainoastaan tällaiseen luokkaan kuuluvien ajoneuvojen rekisteröinti on kielletty riippumatta siitä, onko ne valmistettu kotimaassa vai tuotu ulkomailta, ellei niiden ohjauslaitetta ole siirretty vasemmalle puolelle.

20. Lisäksi kanteet rajoittuvat sekä uusiin että käytettyihin ”henkilöautoihin”, mikä sulkee pois tietyt moottoriajoneuvoluokat, kuten erityisesti hyötyajoneuvot, jotka kuuluvat kuitenkin komission tarkoittamien säännösten soveltamisalaan.[17] Korostettakoon, että ”henkilöautoiksi” luokittelua ei sisälly puitedirektiiviin[18] eikä direktiiviin 70/311,[19] vaan luokittelu vastaa luokkaan M_1 kuuluvien ajoneuvojen käsitettä, eli kyse on ”henkilöiden kuljetukseen käytetyistä, kuljettajan istuimen lisäksi enintään kahdeksanpaikkaisista ajoneuvoista”.[20]

21. Liettuan tasavalta vetoaa asiakysymyksessä tähän rajaamiseen.[21] Komissio sitä vastoin katsoo, ettei sen ehdoton valinta kyseenalaista mitenkään sen tarkoittamien määräysten ja säännösten kattamaa alaa, vaan valinta selittyy sillä, että kyseiset kanteet on nostettu niiden kanteluiden johdosta, joita on saatettu sen käsiteltäväksi ja joissa on kyse nimenomaan henkilöautoista,[22] ja sillä seikalla, että jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevan menettelyn yhtenä tavoitteena on auttaa unionin kansalaisia ratkaisemaan jäsenvaltioissa kohtaamiaan konkreettisia ongelmia. Oikeuskäytännöstä ilmenee mielestäni, että komissiolla on harkintavaltaa paitsi jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevan menettelyn aloittamisessa[23] myös kanteensa kohteen rajaamisessa.[24] Tästä toteamuksesta seuraa ainoastaan se, että tulevan tuomion ulottuvuus rajoittuu luokkaan M_1 kuuluviin moottoriajoneuvoihin, sanotun kuitenkaan rajoittamatta sitä, mitä myöhemmin mahdollisesti päätetään toisentyyppisten ajoneuvojen osalta.

22. Henkilöautoissa, joiden ohjauslaite sijaitsee oikealla puolella, komissio erottaa toisistaan yhtäältä uudet henkilöautot, joihin kohdistuvat Liettuan ja Puolan lainsäädännön aiheuttamat rekisteröinnin esteet ovat vastoin puitedirektiiviä ja direktiiviä 70/311, jotka molemmat koskevat uusien moottoriajoneuvojen EY-tyyppihyväksyntää, ja toisaalta sellaiset henkilöautot, jotka on jo rekisteröity jossakin toisessa jäsenvaltiossa ja joihin kohdistuvat mainitut esteet rikkovat SEUT 34 artiklassa tarkoitettua tavaroiden vapaata liikkuvuutta. Liettuan tasavalta kiistää tämän erottelun ja on sitä mieltä, että ensiksi mainitun ajoneuvoluokan olisi kuuluttava myös SEUT 34 ja SEUT 36 artiklan

17 — Direktiivin 70/311 1 artiklassa määritellään sen säännösten kattamat ajoneuvot viittaamalla direktiivissä 70/156 annettuun määritelmään. Puitedirektiivin johdanto-osan neljännessä perustelukappaleessa ja sitä seuraavissa perustelukappaleissa puolestaan esitetään syyt, joiden vuoksi sen aineellista soveltamisalaa on laajennettu aiempiin säännöksiin verrattuna, ja sen 1 ja 2 artiklassa sekä 3 artiklan 11 kohdassa ja sitä seuraavissa kohdissa määritetään, mihin uusiin ajoneuvoihin direktiiviä sovelletaan. SEUT 34 artiklan määräykset sitä vastoin voivat kattaa kaikentyyppiset ajoneuvot.

18 — Yhteisöjen tuomioistuin on todennut samoin asiassa C-83/05, Voigt, 13.7.2006 antamassaan tuomiossa (Kok., s. I-6799, 15 kohta), ettei direktiivi 70/156 sisällä ainoatakaan säännöstä, joka koskisi moottoriajoneuvojen luokittelua ”henkilöautojen” luokkaan.

19 — Toisin kuin esimerkiksi perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdan soveltamisesta vertikaalisten sopimusten ja yhdenmukaistettujen menettelytapojen ryhmiin moottoriajoneuvoalalla 31.7.2002 annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 1400/2002 (EYVL L 203, s. 30), jossa ”henkilöautolla” tarkoitetaan ”matkustajien kuljetukseen tarkoitettua moottoriajoneuvoa, jossa kuljettajan istuimen lisäksi on enintään kahdeksan istuinta”.

20 — Sellaisena kuin kyseinen luokka määritellään erityisesti direktiivin 70/156 liitteessä I olevien huomautusten b kohdan 1 alakohdassa.

21 — Se väittää, että komissio tunnustaa implisiittisesti, että ajaminen ajoneuvoilla, joiden ohjauslaite on oikealla puolella, on vaaraksi liikenteelle, jos kyse on raskaista hyötyajoneuvoista, mikä mahdollistaisi ainakin viimeksi mainittujen ajoneuvojen rekisteröinnin rajoittamisen liikenneturvallisuuteen liittyvistä syistä ilman, että tämä olisi unionin oikeuden vastaista.

22 — Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 11 kohta.

23 — Ks. mm. asia C-383/00, komissio v. Saksa, tuomio 14.5.2002 (Kok., s. I-4219, 19 kohta) ja asia C-327/08, komissio v. Ranska, tuomio 11.6.2009 (Kok., s. I-102*, 26 kohta).

24 — Oikeuskäytännössä on toistuvasti todettu, että toteuttaessaan sille SEUT 258 artiklassa annettua tehtävää komissio voi vapaasti määrittää oikeusriidan kohteen (ks. mm. asia C-221/04, komissio v. Espanja, tuomio 18.5.2006, Kok., s. I-4515, 33 kohta ja sitä seuraavat kohdat ja asia C-531/06, komissio v. Italia, tuomio 19.5.2009 (Kok., s. I-4103, 23 kohta).

piiriin, eikä mainittujen direktiivien soveltamisalaan. Unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan [25] on joka tapauksessa niin, että jos puitedirektiivissä ja direktiivissä 70/311 tarkoitettu yhdenmukaistaminen on luonteeltaan kattavaa, riidanalaisia lainsäädäntöjä on ensiksi tarkasteltava näiden direktiivien säännösten, eikä EUT-sopimuksen määräysten kannalta.

B *Uusia henkilöautoja koskeva kanneperuste*

1. Henkilöautoihin sovellettavien teknisten vaatimusten yhdenmukaistamista sekä EY-tyyppihyväksyntämenettelyä koskevat alustavat huomautukset

23. Euroopan talousyhteisössä käynnistettiin jo 1960-luvulla tavaroiden vapaan liikkuvuuden toteuttamiseksi autoalalla kunnianhimoinen prosessi, jonka tavoitteena oli yhdenmukaistaa moottoriajoneuvojen teknisiä vaatimuksia ja tyyppihyväksyntää koskevat kansalliset vaatimukset, sillä jäsenvaltioiden väliset erot tällä alalla haittasivat sisämarkkinoille pääsyä ja vapaata liikkuvuutta näillä markkinoilla. [26] Lainsäätäjä valitsi tuolloin tässä tarkoituksessa metodologian, jonka mukaan, toisin kuin ”uudessa lähestymistavassa”, [27] kaikki tekniset standardit on sisällytettävä suoraan asiaa koskeviin unionin oikeuden säädöksiin, tässä tapauksessa ajoneuvojen eurooppalaisesta tyyppihyväksynnästä – niin sanottu EY-tyyppihyväksyntä – annettuun puitedirektiiviin, jota täydennettiin erityisdirektiiveillä, [28] joihin puitedirektiivissä viitataan.

24. Tämän prosessin eteneminen johti puitedirektiivin antamiseen; sen johdanto-osan toisessa perustelukappaleessa korostetaan, että ”yhteisön sisämarkkinoiden luomisen ja niiden toiminnan vuoksi on syytä korvata jäsenvaltioiden hyväksyntäjärjestelmät yhteisön hyväksyntämenettelyllä, joka perustuu *täydellisen yhdenmukaistamisen* [29] periaatteeseen”.

25. Puitedirektiivin tavoitteena, sellaisena kuin se määritellään sen 1 artiklassa, on luoda yhdenmukaistetut puitteet, joihin kuuluvat hallinnolliset säännökset ja yleiset tekniset vaatimukset, jotka koskevat erityisesti kaikkien direktiivin soveltamisalaan kuuluvien uusien ajoneuvojen hyväksyntää, jolloin tavoitteena on helpottaa niiden rekisteröintiä, myyntiä ja käyttöönottoa yhteisössä.

26. Niin kansallisten teknisten vaatimusten kuin ajoneuvon kansallista tyyppihyväksyntää koskevan velvollisuudenkin vaikuttimena on halu turvata liikenneturvallisuus. Tästä syystä unionin oikeudessa määritellyn EY-tyyppihyväksynnän ja yhdenmukaisten teknisten vaatimusten tavoitteena on myös taata liikenneturvallisuuden korkea taso, kuten puitedirektiivin johdanto-osan 3 ja 14 perustelukappaleesta ilmenee. [30]

27. Asiaa koskevien unionin oikeuden sääntöjen tavoitteena on siten mahdollistaa tavaroiden vapaan liikkuvuuden toteutuminen ja moitteeton toiminta autoalalla niin, että samalla säilytetään sellaiset pakottavat edellytykset. jotka mahdollistavat liikenneturvallisuuden korkean tason.

25 — Kaikkia kansallisia toimenpiteitä alalla, joka on ollut kattavan yhdenmukaistamisen kohteena yhteisössä, on näet tarkasteltava ensiksi tämän yhdenmukaistamistoimenpiteen määräysten kannalta ennen niiden tarkastelua primaarioikeuden määräysten kannalta (ks. mm. asia C-170/07, komissio v. Puola, tuomio 5.6.2008, Kok., s. I-87*, 35 kohta; asia C-205/07, Gysbrechts ja Santurel Inter, tuomio 16.12.2008, Kok., s. I-9947, 33 kohta ja asia C-150/11, komissio v. Belgia, tuomio 6.9.2012, 47 kohta).

26 — Ks. direktiivin 70/156 johdanto-osa.

27 — Ks. mm. teknistä yhdenmukaistamista ja teknisiä standardeja koskevasta uudesta lähestymistavasta 7.5.1985 annettu neuvoston päätöslauselma (EYVL C 136, s. 1).

28 — Erityisdirektiivien tavoitteena on direktiivin 70/156 johdanto-osan neljännen perustelukappaleen mukaan määritellä yhdenmukaistetut tekniset vaatimukset, joita sovelletaan ajoneuvon eri osiin ja ominaisuuksiin.

29 — Kursivointi tässä.

30 — Tämän kolmannen perustelukappaleen mukaan teknisillä vaatimuksilla ”olisi ensisijaisesti pyrittävä varmistamaan liikenneturvallisuuden korkea taso”, ja 14 perustelukappaleen mukaan ”ajoneuvojen hyväksyntää koskevan lainsäädännön päätarkoituksena on varmistaa, että markkinoille saatetut uudet ajoneuvot, osat ja erilliset tekniset yksiköt ovat turvallisuuden sekä ympäristönsuojelun kannalta korkeatasoisia”.

28. Kuten komission tulkitsevasta tiedonannosta [31] ilmenee, moottoriajoneuvon rekisteröinti jäsenvaltiossa edellyttää enintään kolmen vaiheen noudattamista: ensimmäisessä vaiheessa hyväksytään moottoriajoneuvon tekniset ominaisuudet, minkä perusteella puitedirektiivssä tarkoitettu eurooppalainen tyyppihyväksyntämenettely toteutetaan; toinen vaihe koostuu mahdollisesta katsastuksesta, jolla voidaan varmistaa, että käytetty ajoneuvo soveltuu tieliikenteeseen; kolmas vaihe on itse rekisteröinti, jossa viranomainen antaa luvan, joka oikeuttaa ottamaan ajoneuvon käyttöön liikenteessä, josta ajoneuvo tunnistetaan ja jossa sille annetaan rekisteröintinumero.

29. Kansalliset hyväksyntäjärjestelmät on juuri jäsenvaltioissa tapahtuvan rekisteröinnin selkeyttämiseksi korvattu yhdenmukaisella, kutakin moottoriajoneuvotyyppiä koskevalla hyväksyntämenettelyllä. Täydellisen yhdenmukaistamisen periaatteeseen [32] perustuvan hyväksyntämenettelyn ansiosta kaikkien EU:n markkinoille saatettujen ajoneuvojen on oltava niiden teknisiä ominaisuuksia koskevien yhteisten standardien mukaisia. Ajoneuvoja, jotka on hyväksytty jossain unionin jäsenvaltiossa näiden yhdenmukaistettujen sääntöjen mukaisesti, voidaan myöhemmin markkinoida laillisesti koko unionin alueella.

30. Tarkemmin sanoen puitedirektiivin 4 artiklan 3 kohdassa vahvistetaan jäsenvaltioita koskevat velvoitteet niin, että ne ”saavat rekisteröidä ainoastaan sellaiset ajoneuvot – –, jotka täyttävät tämän direktiivin vaatimukset, ja sallia ainoastaan näiden myynnin tai käyttöönoton”, ja niin, että ”ne eivät saa kieltää, rajoittaa tai estää ajoneuvojen – – rekisteröintiä, myyntiä, käyttöönottoa tai käyttöä tiellä perustein, jotka liittyvät tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluviin ajoneuvon rakennetta ja toimintaa koskeviin näkökohtiin, jos kyseiset ajoneuvot – – täyttävät tämän direktiivin vaatimukset”. Mainitun direktiivin 1 artiklan 3 kohdan mukaan ”ajoneuvojen rakentamista ja toimintaa koskevat erityiset tekniset vaatimukset hyväksytään tämän direktiivin mukaisesti säädöksissä, *joiden tyhjentävä luettelo* [33] on liitteessä IV”.

31. Direktiivi 70/311 on toinen johdetun oikeuden säädöksistä, joihin komissio on viitannut käsiteltävissä jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevissa kanteissa. Tämä moottoriajoneuvojen ohjauslaitteita ja perävaunuja koskeva direktiivi on yksi puitedirektiivin liitteessä IV mainituista erillissäädöksistä.

32. Direktiivin 70/311 2 a artikla lisättiin direktiiviin siinä yhteydessä, kun muun muassa Irlanti ja Yhdistynyt kuningaskunta liittyivät Euroopan yhteisöihin. [34] Siinä todetaan, että ”jäsenvaltiot eivät saa estää tai kieltää moottoriajoneuvojen myyntiä, rekisteröintiä, liikkeelle laskemista tai käyttöä niiden ohjauslaitteisiin liittyvistä syistä, jos nämä vastaavat liitteen vaatimuksia[[35]]”.

33. Yksi EY-tyyppihyväksyntämenettelyn kulmakivistä on, että kukin jäsenvaltio tunnustaa toisissa jäsenvaltioissa tehdyn katsastuksen. Menettelyn ansiosta kukin jäsenvaltio voi vahvistaa, että ajoneuvotyyppi on tarkastettu puitedirektiivin liitteessä IV tarkoitetuissa erityisdirektiiveissä säädettyjen ja tyyppihyväksyntätodistuksessa lueteltujen tarkastusten mukaisesti. Kun jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen, jolle on jätetty valmistajan hakemus, toteaa, että kyseinen ajoneuvotyyppi vastaa kaikkia sovellettavia unionin oikeuden vaatimuksia, viranomaisen ajoneuvotyypille myöntämä EY-tyyppihyväksyntä on pätevä kaikissa muissa jäsenvaltioissa. Valmistajan, joka on ajoneuvotyypin EY-tyyppihyväksynnän haltija, on puolestaan toimitettava vaatimustenmukaisuustodistus kaikista valmistamistaan ajoneuvoista osoittaakseen, että ajoneuvot vastaavat kyseistä ajoneuvotyyppiä. Jos ajoneuvo on varustettu vaatimustenmukaisuustodistuksella, kaikkien jäsenvaltioiden on katsottava

31 — Toisesta jäsenvaltiosta peräisin olevien moottoriajoneuvojen rekisteröintimenettelyistä annetun komission tulkitsevan tiedonannon 3.2. kohta (EUVL 2007, C 68, s. 15).

32 — Ks. puitedirektiivin johdanto-osan toinen perustelukappale.

33 — Kursivointi tässä.

34 — Asiakirja Tanskan kuningaskunnan, Irlannin, Norjan kuningaskunnan sekä Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistyneen kuningaskunnan liittymisestä Euroopan yhteisöihin (EYVL 1972, L 73, s. 14).

35 — On täsmennettävä, että mainitussa direktiivissä on nykyään yhden liitteen sijasta neljä liitettä. Ks. direktiivin 70/311/ETY mukauttamisesta tekniikan kehitykseen 26.1.1999 annetulla komission direktiivillä 1999/7/EY viimeksi tehdyt muutokset (EYVL L 40, s. 36).

ajoneuvon olevan niiden oman lainsäädännön mukainen.[36] Puitedirektiivin 26 artiklan 1 kohdan ensimmäisessä alakohdassa säädetäänkin, että jäsenvaltiot saavat rekisteröidä ajoneuvot ja sallia niiden myynnin ja käyttöönoton ainoastaan, jos ne on varustettu voimassa olevalla, mainitun direktiivin 18 artiklan mukaisesti annetulla vaatimustenmukaisuustodistuksella.

2. Puitedirektiivin ja direktiivin 70/311 sovellettavuus

34. Liettuan tasavalta väittää, etteivät riidanalaiset säännökset kuulu puitedirektiivin ja direktiivin 70/311[37] aineelliseen soveltamisalaan. Kansallisessa oikeudessa säädetty kielto rekisteröidä ajoneuvoja, jotka on varustettu oikealla puolella sijaitsevalla ohjauslaitteella, ei Liettuan mukaan liity teknisiin näkökohtiin, jotka koskevat tällaisten laitteiden moitteetonta toimintaa tai toimintavarmuutta, vaan liikenneturvallisuusnäkökohtiin, jotka liittyvät mahdollisuuteen ajaa turvallisesti näillä ajonevoilla teillä, joilla on käytössä oikeanpuoleinen liikenne. Puitedirektiivillä ja direktiivillä 70/311 säännellään tyhjentävästi etenkin edellä mainitussa asiassa Voigt annetun tuomion[38] perusteella kuitenkin vain ensimmäiseksi mainittua näkökohtaa.

35. Edelleen Liettuan tasavallan mukaan liikenneturvallisuuden varmistaminen kuuluu suurimmaksi osaksi jäsenvaltioiden toimivaltuuksiin ja vastuuseen niin, että ne määrittävät näiden direktiivien tekniset vaatimukset täyttävien ajoneuvojen käyttöedellytykset. Riidanalaisia kansallisia toimenpiteitä ei siten pidä arvioida mainittujen direktiivien näkökulmasta vaan yksinomaan SEUT 34 ja SEUT 36 artiklan perusteella, olipa kyse uusista tai jossakin toisessa jäsenvaltiossa jo rekisteröidyistä ajoneuvoista.

36. Yhdyn kuitenkin komission arviointiin, jonka mukaan puitedirektiivissä ja direktiivissä 70/311 sekä kaikissa puitedirektiivin liitteessä IV tarkoitetuissa erityisdirektiiveissä määritellään uusien moottoriajoneuvojen kaikki tekniset vaatimukset, myös ohjauslaitteita koskevat, eikä niissä jätetä minkäänlaista harkintavaltaa jäsenvaltioille tällä alalla. Näillä teknisillä vaatimuksilla varmistetaan unionin lainsäätäjän arvioinnin mukaisen liikenneturvallisuuden taso. Vaikka pitää paikkansa, ettei ohjauslaitteen sijainnin määrittämisestä sinänsä säädetä kyseisten direktiivien sitovissa säännöksissä, mainittu sijainti on kuitenkin yksi sellaisten ajoneuvojen rakenteen ominaisuuksista, jotka täyttävät toisaalta kaikkien mainittujen direktiivien tekniset vaatimukset. Edellä mainitussa asiassa Voigt annettu tuomio ei kyseenalaista tätä arviota.[39]

37. Siltä osin kuin Liettuan lainsäädännössä edellytetään ohjauslaitteen sijainnin muuttamista, sillä otetaan käyttöön ajoneuvon rakenteeseen vaikuttavan muutoksen aiheuttava tekninen vaatimus, jota säännellään puitedirektiivillä ja direktiivillä 70/311. Liettuan lainsäädäntö kuuluu siten näiden direktiivien soveltamisalaan, kuten myös asiaa koskeva Puolan lainsäädäntö.

36 — Ks. em. direktiivin 70/156 johdanto-osan viides ja kuudes perustelukappale.

37 — Tekstit sellaisina kuin ne ovat muutettuina komission yhtäältä Puolan tasavallalle ja toisaalta Liettuan tasavallalle lähettämässään perustellussa lausunnossa ilmoittaman kahden kuukauden määräajan päättymisajankohtana, toisin sanoen 1.12.2010 ja 25.1.2011; nämä päivämäärät osoittavat ajankohdan, jolloin molempien jäsenvaltioiden on arvioitava väitettyä jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä.

38 — Liettuan tasavalta vetoaa edellä mainitun tuomion 18 kohtaan, jossa unionin tuomioistuin on todennut, että ”direktiivi 70/156 koskee – – ajoneuvotyyppien teknisiä ominaisuuksia ja se ei sisällä mitään sellaista tieliikennesääntöihin liittyvää, jota moottoriajoneuvojen kuljettajien pitäisi noudattaa”; tämä pätee myös direktiivin 70/156 29.4.2009 korvanneeseen puitedirektiiviin.

39 — Mainitusta tuomiosta (erityisesti sen 14, 17 ja 20 kohdasta) näet ilmenee, että yhteisöjen tuomioistuin on kyseisessä asiassa lausunut ainoastaan siitä, oliko yhteisön lainsäätäjän aikomuksena ollut liittää direktiivillä 70/156 käyttöön otettuun ajoneuvojen eurooppalaiseen tyyppihyväksyntään erilaisten moottoriajoneuvoluokkien nopeutta koskevien kansallisten tieliikennesääntöjen soveltamiseen liittyviä seurauksia.

3. Puitedirektiivin merkitykselliset säännökset

38. Muistutan, että puitedirektiivillä otetaan käyttöön ”täydellinen yhdenmukaistaminen” direktiivin tarkoittamilla aloilla, samalla kun siinä säädetään suojalausekkeista liikenneturvallisuuden varmistamiseksi, jos jokin ajoneuvotyyppi osoittautuu jäsenvaltion mukaan liikenteelle vaaralliseksi, vaikka se täyttääkin EY-tyyppihyväksynnän osalta sovellettavat vaatimukset.[40] Jäsenvaltion on tällöin kuitenkin noudatettava erityistä varoitusmenettelyä, jossa ovat mukana sekä muut jäsenvaltiot että komissio, sillä muutoin vaarannetaan yhdenmukaistetun hyväksyntäjärjestelmän tehokas vaikutus.[41]

39. Käsiteltävät jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevat kanteet perustuvat erityisesti puitedirektiivin 4 artiklan 3 kohtaan. Kuten komissio tähdentää, jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset ovat kyseisen säännöksen, luettuna yhdessä mainitun direktiivin 9 artiklan 1 kohdan a alakohdan[42] kanssa, nojalla velvollisia rekisteröimään uuden henkilöauton, jos tämä täyttää mainitussa direktiivissä ja sen liitteessä IV luetelluissa erityisdirektiiveissä säädetyt tekniset vaatimukset.

40. Kyseisen säännöksen sanamuoto on paremmin ymmärrettävissä sen antamisen asiayhteyden ja perustelujen valossa. Direktiivin valmisteluasiakirjoista[43] nimittäin ilmenee, että ”*vapaata liikkumista koskeva lauseke*[44] on lisätty 4 artiklan 3 kohtaan” ”sen varmistamiseksi, että ajoneuvojen myynnin, rekisteröinnin ja/tai käyttöönoton jälkeen asetetut ajoneuvojen valmistusta ja toimintaa koskevat kansalliset vaatimukset eivät ole etusijalla suhteessa tässä direktiivissä ja erillisissä säädöksissä vahvistettuihin moottoriajoneuvojen hyväksyntää koskeviin säännöksiin”.

41. Liettuan tasavalta väittää puitedirektiivin 18[45] ja 26 artiklan sekä sen liitteessä IX[46] olevan 0 kohdan osalta, että autonvalmistajien olisi täsmennettävä EY-vaatimustenmukaisuustodistuksen sivulla 1,[47] minkä suuntaiseen liikenteeseen kyseinen ajoneuvo yksinomaan soveltuu, mistä seuraa sen mukaan, että jotkin ajoneuvot voivat olla lainsäätäjän mukaan soveltumattomia käytettäviksi ajotien tietyllä puolella, vasemmalla tai oikealla tapauksen mukaan. Viron tasavalta puolestaan vetoaa siihen, että valmistajien on todettava, että ajoneuvo voidaan rekisteröidä pysyvästi ilman toista EY-tyyppihyväksyntää jäsenvaltioissa, joissa on käytössä joko oikean- tai vasemmanpuoleinen liikenne.

42. EY-vaatimustenmukaisuustodistus on mielestäni osoitus siitä, että ajoneuvo, jota todistus koskee, on valmistettu lainmukaisesti sen ajoneuvotyypin mukaisesti, johon kyseinen ajoneuvo kuuluu. Todistuksessa laaditusta ajoneuvon teknisten ominaisuuksien kuvauksesta seuraa pääasiassa, ettei jäsenvaltiossa tapahtuvaa pysyvää rekisteröintiä varten tarvitse toimittaa muita teknisiä asiakirjoja riippumatta siitä, minkä suuntaista liikennettä kyseisen jäsenvaltion alueella noudatetaan.

40 — Ks. puitedirektiivin 8 artiklan 3 kohta ja 29 artikla.

41 — Ks. direktiivin 70/156 7 artiklan 1 kohdan, joka vastaa puitedirektiivin 4 artiklan 3 kohtaa, osalta asia C-329/95, VAG Sverige, tuomio 29.5.1997 (Kok., s. I-2675, 18 ja 19 kohta) ja vastaavasti asia C-470/03, AGM-COS.MET, tuomio 17.4.2007 (Kok., s. I-2749, 70 kohta).

42 — Tässä säännöksessä säädetään ”ajoneuvoja koskevien erityissäännösten” nojalla, että ”jäsenvaltioiden on myönnettävä EY-hyväksyntä – – ajoneuvotyypille, joka on valmistusasiakirjan tietojen mukainen ja täyttää vastaavien, liitteessä IV lueteltujen sitä koskevien säädösten tekniset vaatimukset”.

43 — Ks. 29.10.2004 annetun muutetun direktiiviehdotuksen s. 10, 5 kohta (KOM(2004) 738 lopullinen).

44 — Kursivointi tässä.

45 — ”Vaatimustenmukaisuustodistusta” koskevan, mainitun direktiivin 18 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan mukaan ”ajoneuvon EY-tyyppihyväksynnän haltijana valmistajan on toimitettava vaatimustenmukaisuustodistus, joka seuraa jokaista valmista, keskeneräistä tai valmistunutta, hyväksytyn ajoneuvotyypin mukaisesti valmistettua ajoneuvoa”.

46 — Mainittu liite IX, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivin 2007/46 liitteen IX korvaamisesta 7.5.2009 annetulla komission asetuksella (EY) N:o 385/2009 (EUVL L 118, s. 13), koskee ”EY-vaatimustenmukaisuustodistusta”. Tämän liitteen 0 kohdassa määritellään kyseisen todistuksen kaksi tavoitetta ja täsmennetään yhtäältä, että todistus ”on valmistajan ostajalle antama todistus siitä, että hankittu ajoneuvo on sen valmistushetkellä voimassa olevan Euroopan unionin lainsäädännön mukainen”, ja toisaalta, että ”jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset voivat lisäksi vaatimustenmukaisuustodistuksen perusteella rekisteröidä ajoneuvoja tarvitsematta pyytää hakijaa toimittamaan täydentäviä teknisiä tietoja”.

47 — Liitteen IX mukaan EY-vaatimustenmukaisuustodistuksen sivulla 1 on maininta, jonka mukaan ajoneuvo ”voidaan rekisteröidä pysyvästi jäsenvaltioissa, joissa on oikeanpuoleinen/vasemmanpuoleinen liikenne([b]) – – ([d])”. Mainittuun liitteeseen liittyvissä b alakohdassa olevissa selittävissä huomautuksissa täsmennetään tässä yhteydessä, että on aiheellista ”ilmoittaa, soveltuuko ajoneuvo käytettäväksi oikean- vai vasemmanpuoleisessa liikenteessä vai sekä oikean- että vasemmanpuoleisessa liikenteessä”.

43. Puolan tasavalta toteaa puitedirektiivin liitteissä I ja III olevasta 1.8 ja 1.8.1 kohdasta,[48] että unionin lainsäätäjä on sisällyttänyt mainittuun 1.8.1 kohtaan erityisen nimikkeen sen ilmoittamiseksi, soveltuuko ajoneuvo oikeanpuoleiseen vai vasemmanpuoleiseen liikenteeseen. Näiden liitteiden 1.8 kohdassa mainitaan lisäksi, että voidakseen noudattaa tietyn suuntaista liikennettä, ajoneuvo on mukautettava kyseiseen liikenteen suuntaan. Mainittu kohta koskee siis ohjauspyörän sijainnin ilmoittamista hyväksyntätodistuksessa. Viron tasavalta katsoo niin ikään, että kyseisistä säännöksistä ilmenee, että valmistajien on mainittava ajoneuvon tyyppihyväksynnässä vaadittavassa ilmoitusluettelossa, onko kyseinen ajoneuvo tarkoitettu käytettäväksi vasemman- vai oikeanpuoleisessa liikenteessä.

44. Yhdyn kuitenkin komission kantaan, jonka mukaan mainitut kohdat merkitsevät ainoastaan sitä, että kyseessä oleva ajoneuvo täyttää vaatimukset mahdollistaen ajoneuvon turvallisen käytön sillä puolella ajotietä, joka on ilmoitettu, eli oikealla tai vasemmalla, kuten ne vaatimukset, jotka koskevat valaisimien ja epäsuoran näkemän tarjoavien laitteiden asennusta tai direktiivissä 70/311 määriteltyjä ohjauslaitteen osia. Unionin lainsäätäjä on halunnut nähdäkseni erottaa ohjauslaitteen sijaintia koskevan kysymyksen ajoneuvon mukauttamista jommankumman puoleiseen liikenteeseen koskevasta kysymyksestä, eikä sekoittaa niitä toisiinsa.

45. Muistutan tästä, että edellä mainittuun puitedirektiivin liitteeseen IX liittyvien selittävien huomautusten d alakohdassa todetaan, että ”lausunto [siitä, soveltuuko ajoneuvo käytettäväksi oikean- vai vasemmanpuoleisessa liikenteessä] ei rajoita jäsenvaltion oikeutta vaatia *teknisiä muutoksia*, – – kun liikenteen suunta on vastakkainen”, mutta siinä ei täsmennetä, miten tässä kursivoitu ilmaus on ymmärrettävä.

46. Liettuan tasavallan, Puolan tasavallan ja Viron tasavallan mukaan kyseinen maininta antaa oikeanpuoleista liikennettä noudattavalle jäsenvaltiolle mahdollisuuden vaatia, että vasemmanpuoleiseen tieliikenteeseen suunniteltu ajoneuvo on mukautettava oikeanpuoleiseen liikenteeseen ennen sen rekisteröintiä erityisesti siirtämällä ohjauslaite vasemmalle puolelle.

47. Mainituissa selittävissä huomautuksissa tosin määrätään, että jos ajoneuvo on varustettu vasemmanpuoleiseen tieliikenteeseen, muutoksia voidaan vaatia ajoneuvon rekisteröimiseksi jäsenvaltiossa, jossa on oikeanpuoleinen liikenne. Sekä puitedirektiivin että direktiivin 70/311 muiden säännösten perusteella ja jotta estetään näiden säännösten tehokkaan vaikutuksen häviäminen, katson kuitenkin, ettei ohjauslaitteen siirtämisessä ole kyse edellä mainituissa selittävissä huomautuksissa sallituista ”teknisistä muutoksista”.

48. Katson komission lailla, että tällaisia muutoksia voivat olla yksinomaan toimenpiteet, joilla on vähäinen vaikutus, kuten ajovalojen säätö tai ylimääräisen taustapeilin asennus, mutta ne eivät voi koskea teknisiä näkökohtia, joilla muutetaan merkittävästi itse ajoneuvon rakennetta. Riidanalaisissa lainsäädännöissä tarkoitetaan kuitenkin juuri tämäntyyppisiä muutoksia, sillä niissä vaadittu siirto edellyttää paitsi ohjausjärjestelmän siirtoa myös koko kojelaudan muuntamista sekä ajoneuvon polkimien ja niillä ohjattavien järjestelmien siirtoa.

48 — Puitedirektiivin liitteessä I on ”Täydellinen ilmoitusluettelo ajoneuvon EY-tyyppihyväksyntää varten”. Tämän liitteen 1 kohdan, jonka otsikko on ”Ajoneuvon yleiset rakenneominaisuudet”, nimikkeessä 1.8 vaaditaan mainittavaksi ”Ohjauksen kätisyys: vasen/oikea”, ja sen alanimikkeessä 1.8.1 puolestaan vaaditaan ilmoittamaan, onko ”ajoneuvo varustettu” oikeanpuoleiseen vai vasemmanpuoleiseen liikenteeseen. Samankaltaisia säännöksiä sisältyy liitteen III, jonka otsikko on ”Ilmoituslomake ajoneuvon EY-tyyppihyväksyntää varten”, I osassa olevan 1 kohdan nimikkeeseen 1.8 ja alanimikkeeseen 1.8.1.

49. Korostan, että tämä lähestymistapa vastaa käytäntöä monissa jäsenvaltioissa, joissa moottoriajoneuvojen, joiden ohjauslaite sijaitsee liikenteen suunnan puolella, rekisteröinti sallitaan pätevän EY-vaatimustenmukaisuustodistuksen [49] esittämistä vastaan, tai joissa ainoana rajoituksena on, että tekniset muutokset ovat vaikutukseltaan vähäisiä, kuten esimerkiksi lähivaloihin ja ulkoisiin taustapeileihin liittyvät tai muut samankaltaiset muutokset. [50]

50. Näin ollen katson, ettei puitedirektiivin yhdessäkään säännöksessä säädetä mahdollisuudesta kieltäytyä rekisteröimästä uutta henkilöautoa sen perusteella, mille puolelle ohjauslaite on asennettu. Jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevissa kanteissa tarkoitettujen puitedirektiivin säännösten niin kirjaimellista kuin kontekstuaalistakin tulkintaa tukevat mainitun puitedirektiivin liitteessä IV lueteltujen erityisdirektiivien joukkoon kuuluvan direktiivin 70/311 säännökset.

4. Direktiivin 70/311 merkitykselliset säännökset

51. Liettuan tasavallan mukaan direktiivillä 70/311 säädetään yksinomaan ohjauslaitteiden rakennetta, asentamista ja ohjausta koskevista vaatimuksista määrittämättä, mille puolelle ajoneuvoa ohjauslaite olisi asennettava liikenneturvallisuuteen liittyvistä syistä.

52. Puolan tasavalta toteaa erityisesti direktiivin 70/311 liitteessä I olevan lisäyksen 1 [51] 1.8 kohdasta, että tässä säännöksessä tehdään ero sen mukaan, ohjataanko ajoneuvoa oikealta vai vasemmalta puolelta, ja että unionin lainsäätäjä on laatinut säännöksen lähtien oletuksesta, että kuljettajan sijainti on suoraan sidoksissa liikenteen suuntaan.

53. Komissio vastaa tähän oikeutetusti, että se, että mainitun kohdan nojalla on ilmoitettava ohjauspyörän sijainti, tarkoittaa ainoastaan, että ajoneuvon rakenne ja erityisesti sen ohjauslaite täyttävät ohjauksen kätisyyttä koskevat direktiivin 70/311 tekniset vaatimukset ilman, että unionin lainsäätäjä olisi pitänyt aiheellisena luoda virallista yhteyttä, jonka mukaan ohjauslaitteen pitäisi olla vasemmalla puolella oikeanpuoleisessa liikenteessä ja päinvastoin.

54. Yhdyn lisäksi komission näkemykseen sen huomauttaessa, että direktiivin 70/311 2 a artiklan mukaan jäsenvaltiot eivät saa estää tai kieltää ajoneuvojen rekisteröintiä *yksistään* niiden ohjauslaitteiden sijaintiin liittyvistä syistä, jos ohjauslaitteet muutoin täyttävät kyseisen direktiivin liitteissä vahvistetut vaatimukset. Koska mainituissa liitteissä ei täsmennetä, onko ohjauslaitteen oltava vasemmalla, oikealla vai keskellä, kansalliset viranomaiset ovat siten velvollisia rekisteröimään moottoriajoneuvon ohjauslaitteen sijainnista riippumatta, jos ohjauslaite muilta osin täyttää mainitut vaatimukset. Kyseinen säännös jäisi mielestäni vaille kohdetta direktiivin 70/311 systematiikan valossa, jos ajateltaisiin, ettei sen tarkoituksena ole poistaa sen soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen pelkkään ohjauslaitteen sijaintiin perustuvia rajoituksia.

55. Liettuan tasavalta vetoaa historiallisiin näkökohtiin ja väittää, että koska direktiivi 70/311 on annettu ajankohtana, jolloin Euroopan yhteisöön ei kuulunut yhtään vasemmanpuoleista liikennettä noudattavaa jäsenvaltiota, yhteisön lainsäätäjä ei täten ole voinut ratkaista ongelmaa, jota ei tuolloin ollut edes olemassa.

49 — Mainitun todistuksen esittäminen on tietojeni mukaan määräävä tekijä muun muassa Belgiassa, Tšekissä, Ranskassa, Italiassa, Luxemburgissa, Maltalla, Itävallassa sekä Ruotsissa.

50 — Käytettävissäni olevien tietojen mukaan näin on muun muassa Belgiassa, Tšekissä, Tanskassa, Saksassa, Espanjassa, Ranskassa, Kyproksessa, Luxemburgissa, Unkarissa, Alankomaissa, Romaniassa, Suomessa, Ruotsissa sekä Yhdistyneessä kuningaskunnassa.

51 — Lisäyksessä on ilmoituslomakkeen malli ”Ilmoituslomake – – direktiivin 70/156 liitteen I mukainen ilmoituslomake ajoneuvon EY-tyyppihyväksynnästä ohjauslaitteen osalta”. Tämän lomakkeen 1 kohdassa, joka koskee ”Ajoneuvon yleisiä rakenneominaisuuksia”, on nimike 1.8, jonka otsikko on: ”Hallintalaitteet: vasemmalla/oikealla”.

56. Näin väittäessään Liettuan tasavalta ei ota huomioon, että merkityksellinen säännös eli 2 a artikla on lisätty mainittuun direktiiviin muun muassa Irlannin ja Yhdistyneen kuningaskunnan liittymistä koskevalla asiakirjalla, kuten olen edellä jo maininnut. Tässä yhteydessä komissio viittaa 28.6.1971 päivättyyn neuvoston ad hoc -työryhmältä peräisin olevaan raporttiin; työryhmän tehtävänä oli tarkastaa yhteisöjen jäsenyyttä hakeneiden valtioiden kanssa käytävien neuvottelujen yhteydessä tehtyjä yhteisön säädösten teknisiä mukautuksia koskevat komission kertomukset;[52] raportti on kyllä mielenkiintoinen,[53] mutta se vaikuttaa minusta merkityksettömältä, sillä kyseinen työryhmä ei ole esittänyt asiassa yhtään kannanottoa. Minusta on paljon merkityksellisempää kiinnittää huomiota mainitun liittymisasiakirjan sisältöön siltä osin kuin sillä on muutettu moottoriajoneuvojen teknisistä vaatimuksista annettuja direktiivejä. Liittymisasiakirjasta käy näet selvästi ilmi, että taustapeilien sijainnista on annettu erityisiä säännöksiä[54] sijainnin mukauttamiseksi sen mukaan, onko jäsenvaltioissa voimassa oikean- vai vasemmanpuoleinen liikenne, mutta lainsäätäjä ei ole antanut vastaavia säännöksiä ohjauslaitteiden sijainnista, vaikka direktiivin 70/311 säännöksiin on niin ikään tehty muutoksia.[55]

57. Direktiivin 70/311 sanamuoto ja syntyhistoria paljastavat siten paljon. Jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevissa kanteissa tarkoitettujen kahden direktiivin säännösten teleologinen lähestymistapa vahvistaa niin ikään kantaa, jota ehdotan unionin tuomioistuimelle.

5. Puitedirektiivin ja direktiivin 70/311 tavoitteet

58. Puolan tasavalta väittää puitedirektiivin 4 artiklan 3 kohdan sekä direktiivin 70/311 2 a artiklan teleologisesta tulkinnasta, että riidanalainen lainsäädäntö on täysin perusteltavissa sillä, että näiden direktiivien pääasiallisena tavoitteena on varmistaa liikenneturvallisuuden korkea taso. Tätä tukevat sen mukaan puitedirektiivin johdanto-osan kolmas perustelukappale[56] ja direktiivin 70/311 liitteen I 4.1.1 kohta.[57]

59. Komissio ei kiistä, etteikö tyyppihyväksynnästä annetuissa direktiiveissä määritellyillä teknisillä vaatimuksilla pyrittäisi liikenneturvallisuuden korkean tason varmistamiseen. Sitä vastoin se tähdentää, minusta täysin perustellusti, että puitedirektiivillä ja direktiivillä 70/311 käyttöön otetulla ajoneuvojen tyyppihyväksyntämenettelyjen täydellisellä yhdenmukaistamisella on pyritty varmistamaan sisämarkkinoiden luominen ja toiminta, ja että näin vahvistetut täysin yhdenmukaistetut tekniset vaatimukset riittävät unionin lainsäätäjän mukaan liikenneturvallisuuden varmistamiseen. Tämä käykin ilmi edellä mainituista puitedirektiivin 4 artiklan 3 kohdan säätämisen perusteluista.[58]

60. Komissio myöntää myös, että se, että ajoneuvo on varustettu oikeanpuoleisella ohjauspyörällä oikeanpuoleisessa liikenteessä, rajoittaa kuljettajan näkökenttää kaksisuuntaisilla yksiajorataisilla teillä tapahtuvassa ohitustilanteessa. Direktiivin 70/311 2 a artiklasta ja puitedirektiivin 4 artiklan 3 kohdasta kuitenkin ilmenee, ettei unionin lainsäätäjä ole pitänyt näitä ongelmia niin vakavina, että ne oikeuttaisivat kyseessä olevien lainsäädäntöjen kaltaisen lainsäädännön, toisin kuin mitä on nimenomaisesti otettu käyttöön taustapeilien sijainnin osalta Irlannin ja Yhdistyneen kuningaskunnan liittyessä yhteisöön.

52 — Euroopan yhteisöjen neuvoston 28.6.1971 tekemät huomautukset I/117/71.

53 — Komissio huomauttaa, että työryhmä on todennut raportin 3 kohdassa, että ajoneuvon ohjauslaitteen oikean- tai vasemmanpuoleinen sijainti on taloudellinen ongelma, eikä tekninen määräys.

54 — Moottoriajoneuvojen taustapeilejä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 1.3.1971 annettuun neuvostoon direktiiviin 71/127/ETY (EYVL L 68, s. 1) tehdyt muutokset.

55 — Ks. liittymisehdoista ja perussopimusten mukautuksista tehdyn asiakirjan (EYVL 1972, L 73, erityisesti s. 114 ja sitä seuraavat sivut) liitteessä I olevan X kohdan, jonka otsikko ”Tekniset esteet”, 2–10 alakohdassa mainitut direktiivit, ertiyisesti 7 ja 10 alakohta.

56 — Kolmannen perustelukappaleen sisällöstä muistutetaan tämän ratkaisuehdotuksen alaviitteessä 30.

57 — Mainitun liitteen 4 kohdassa vahvistetaan ”rakennevaatimukset”, ja sen alanimikkeessä 4.1.1 todetaan erityisesti, että ”ohjauslaitteiden on varmistettava ajoneuvon helppo ja turvallinen käsittely aina sen suurimpaan rakenteelliseen nopeuteen saakka”.

58 — Tämän ratkaisuehdotuksen 40 kohta.

61. Liettuan tasavalta ihmettelee, että komissio sallii etenkin valaisimia koskevia muutoksia mutta vastustaa ohjauslaitteiden muutoksia.

62. Tämä on kuitenkin mielestäni perusteltavissa sillä, että toisin kuin ajoneuvon rakenteeseen tai toimintaan vaikuttavat rakenteelliset muutokset, vähäiset tekniset mukautukset ovat mahdollisia ja jopa luvallisia edellä mainittuun puitedirektiivin liitteeseen IX liittyvien d alakohdan selittävien huomautusten nojalla, kun ajoneuvo täyttää kaikki EY-tyyppihyväksynnän saamisen edellytykset.

63. Ehdotan näin ollen, että unionin tuomioistuin katsoisi yhtäältä, että puitedirektiiviä ja direktiiviä 70/311 todella sovelletaan riidanalaisiin lainsäädäntöihin uusien henkilöautojen osalta, ja toisaalta, että sekä Liettuan tasavalta että Puolan tasavalta ovat tällä perusteella syyllistyneet jäsenyysvelvoitteiden laiminlyöntiin.

64. Mikäli unionin tuomioistuin toteaa Liettuan tasavallan vaatimusten mukaisesti, ettei mainittuja direktiivejä voida soveltaa, on joka tapauksessa aiheellista todeta, että jäsenvaltioiden on lainsäädäntövaltaansa käyttäessään noudatettava kaikkien käsiteltävissä jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevissa kanteissa tarkoitettujen ajoneuvojen [59] osalta tavaroiden vapaata liikkuvuutta koskevista EUT-sopimuksen määräyksistä johtuvia velvoitteita. [60]

C *Toisessa jäsenvaltiossa jo rekisteröityjä henkilöautoja koskeva kanneperuste*

1. Asianosaisten näkemykset

65. Komissio moittii niin Liettuan tasavaltaa kuin Puolan tasavaltaakin siitä, että rajoittaessaan oikeanpuoleisella ohjauslaitteella varustettujen henkilöautojen rekisteröintiä alueellaan, nämä ovat laiminlyöneet tavaroiden vapaata liikkuvuutta koskevien primaarioikeuden määräysten mukaisia, kaikkia jäsenvaltioita koskevia velvoitteita. Komission mukaan nämä rajoitukset ovat suhteeton este oikeudelle tuoda maahan tällaisia ajoneuvoja unionin muista jäsenvaltioista, joissa ne on rekisteröity aiemmin.

66. Puolan tasavalta katsoo puolustuksessaan, ettei kyseisiä kansallisia toimenpiteitä voida pitää SEUT 34 artiklassa kiellettynä rajoituksena. Liettuan tasavalta sitä vastoin myöntää, että sovellettavat säännökset ja Liettuassa noudatettava käytäntö rajoittavat SEUT 34 artiklassa tarkoitettua tavaroiden vapaata liikkuvuutta. Molemmat valtiot ovat yhtä mieltä siitä, että tämänkaltainen rajoitus on perusteltavissa liikenneturvallisuuden varmistamista sekä ihmisten elämän ja terveyden suojelua koskevilla tavoitteilla. Komissio ei kiistä kyseisten tavoitteiden yleishyödyllisyyttä, mutta se kiistää sen, että näiden kahden vastaajana olevan valtion toteuttamat toimenpiteet olisivat täysin välttämättömiä ja soveltuvia näihin huoliin vastaamiseksi.

59 — Tällaisessa tapauksessa kyse on toisin sanoen oikeanpuoleisella ohjauslaitteella varustetuista henkilöautoista riippumatta siitä, ovatko ne uusia tai rekisteröity aiemmin toisessa jäsenvaltiossa.

60 — Ks. mm. asia C-142/09, Lahousse ja Lavichy, tuomio 18.11.2010 (Kok., s. I-11685, 43 kohta).

2. SEUT 34 artiklassa tarkoitetun tavaroiden vapaan liikkuvuuden rajoittaminen

67. Koska unionin oikeudella ei ole yhdenmukaistettu kansallisia lainsäädäntöjä, joita sovelletaan jäsenvaltion rekisteröidessä sen alueelle tuotuja, aiemmin jossakin toisessa jäsenvaltiossa rekisteröityjä ajoneuvoja, riitautettuja kansallisia toimenpiteitä on tarkasteltava tavaroiden vapaata liikkuvuutta koskevien EUT-sopimuksen määräysten perusteella. Muistutan tästä, että puitedirektiivin 1 artiklan 1 kohdasta ilmenee, että direktiivillä yhdenmukaistetaan ainoastaan ”hallinnolliset säännökset ja yleiset tekniset vaatimukset, jotka koskevat kaikkien direktiivin soveltamisalaan kuuluvien *uusien*[61] ajoneuvojen hyväksyntää”.

68. Täsmennän heti alkuun katsovani, että määrällisiä tuontirajoituksia vaikutukseltaan vastaavia toimenpiteitä koskevaa kieltoa, josta on määrätty SEUT 34 artiklassa, sovelletaan jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevissa käsiteltävissä kanteissa tarkoitettujen kansallisten säännösten kaltaisiin säännöksiin.

69. Vakiintuneesta oikeuskäytännöstä nimittäin ilmenee, että jäsenvaltioiden lainsäädäntöjä, jotka voivat rajoittaa unionin sisäistä kauppaa suoraan tai välillisesti, tosiasiallisesti tai mahdollisesti, pidetään tällaisia rajoituksia vaikutukseltaan vastaavina toimenpiteinä.[62]

70. Komissio vetoaa tässä tapauksessa perustellusti siihen, että Liettuan ja Puolan lainsäädännöillä kohdellaan epäedullisemmin muista jäsenvaltioista tulevia tavaroita eli sellaisia ajoneuvoja, joiden ohjauslaite on oikealla puolella ja jotka on rekisteröity aiemmin kyseisen jäsenvaltion ulkopuolella, siltä osin kuin tällaisten ajoneuvojen haltijat voidaan saada luopumaan tuomasta ajoneuvoja Liettuaan tai Puolaan siellä tapahtuvaa rekisteröintiä varten, kun otetaan huomioon velvoite siirtää ohjauslaite vasemmalle puolelle, mikä edellyttää merkittävää muutosta.[63]

71. Liettuan tasavalta ei kiistä tätä näkökohtaa sitä vastaan nostetussa jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevassa kanteessa, kuten ei myöskään Viron tasavalta asiassa jättämänsä väliintulokirjelmän mukaan.

72. Puolan tasavalta sitä vastoin väittää, ettei sen lainsäädännöllä rajoiteta tavaroiden vapaata liikkuvuutta, ja tätä se perustelee yhtäältä sillä, että rekisteröinti on vain hallinnollinen muodollisuus eikä ajoneuvon hankkimisen edellytys, ja toisaalta sillä, että riidanalaista velvollisuutta sovelletaan kaikkiin ajoneuvoihin, joiden ohjauslaite sijaitsee oikealla puolella ajoneuvojen alkuperästä riippumatta, ja se täsmentää, että tällaisia ajoneuvoja valmistetaan myös Puolassa,[64] josta niitä voidaan ostaa.

73. Unionin tuomioistuin on kuitenkin toistuvasti todennut, että vaikka, kuten käsiteltävissä asioissa, asianomaisia kansallisia toimenpiteitä sovelletaan erotuksetta eivätkä ne siten koske ainoastaan muista jäsenvaltioista peräisin olevia tavaroita, tämä seikka ei estä katsomasta, että riidanalainen kielto vastaa vaikutukseltaan SEUT 34 artiklan mukaista määrällistä rajoitusta silloin, kun toisessa jäsenvaltiossa laillisesti valmistettua ja markkinoitua tavaraa ei hyväksytä ilman rajoittavia ehtoja vastaajana olevan jäsenvaltion markkinoille.[65]

61 — Kursivointi tässä.

62 — Ks. mm. asia 8/74, Dassonville, tuomio 11.7.1974 (Kok., s. 837, Kok. Ep. II, s. 349, 5 kohta) ja em. asia komissio v. Belgia, tuomion 50 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen.

63 — Komissio tähdentää, että tämä toimenpide edellyttää lähes kaikkien ohjaus- ja jarrulaitteiden sekä koko kojelaudan vaihtamista.

64 — General Motorsin tehtaassa.

65 — Asia 120/78, Rewe-Zentral, tuomio 20.2.1979 (Kok., s. 649, Kok. Ep. IV, s. 403, 14 kohta); asia C-443/10, Bonnarde, tuomio 6.10.2011 (Kok., s. I-9327, 27 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen) ja asia C-385/10, Elenca, tuomio 18.10.2012, 22 ja 23 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen.

74. Minusta näyttää kuitenkin siltä, että lainsäädännöt, joista on kyse käsiteltävissä jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevissa kanteissa, ovat omiaan asettamaan epäedulliseen asemaan erityisesti muista jäsenvaltioista maahantuotuja, niissä jo rekisteröityjä ajoneuvoja, vaikka niillä pitäisi olla oikeus tavaroiden vapaaseen liikkuvuuteen. On näet niin, että koska Liettuassa tai Puolassa asuvat mahdolliset ostajat tietävät joutuvansa maksamaan huomattavia kuluja oikeanpuoleisella ohjauspyörällä varustetun ajoneuvon muuntamiseksi, he menettävät käytännössä intressin, joka heillä saattaisi olla tällaisten ajoneuvojen hankkimiseen jostakin toisesta jäsenvaltiosta, jossa niiden myynti on yleistä. [66]

75. Muistutan tästä, että tavaroiden vapaata liikkuvuutta koskevia määräyksiä sovelletaan jäsenvaltioista peräisin oleviin tuotteisiin sekä sellaisiin kolmansista maista tuleviin tuotteisiin, jotka ovat jäsenvaltioissa vapaassa liikkeessä. [67] Lisäksi vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan [68] tuotteesta tulee kotimainen heti, kun se on tuotu maahan ja saatettu markkinoille, mistä seuraa, että käytettyinä maahan tuodut autot ja kotimaasta käytettyinä ostetut autot ovat samankaltaisia tai kilpailevia tuotteita.

76. Liettuan tasavallan ja Puolan tasavallan soveltama kohtelu oikeanpuoleisella ohjauslaitteella varustettujen toisista jäsenvaltioista tulevien ajoneuvojen rekisteröinnille on siten epäedullisempi kuin näiden valtioiden alueella olevien sellaisten käytettyjen ajoneuvojen kohtelu, joiden huomattava enemmistö on varustettu vasemmanpuoleisella ohjauslaitteella.

77. Kaikesta edellä esitetystä seuraa, että kyseessä olevien lainsäädäntöjen kaltaisella lainsäädännöllä rajoitetaan mielestäni SEUT 34 artiklassa tarkoitettua tavaroiden vapaata liikkuvuutta.

3. SEUT 36 artiklan mukainen oikeuttamisperuste

78. Liettuan tasavalta ja Puolan tasavalta puolustautuvat niitä vastaan nostetuilta kanteilta väittäen, että vaikka unionin tuomioistuin katsoisikin, että tavaroiden vapaata liikkuvuutta on rajoitettu, niille ei ole kuitenkaan aiheellista määrätä rangaistusta, koska riidanalaisilla toimenpiteillä pyritään sekä liikenneturvallisuuden että ihmisten terveyden ja elämän turvaamiseen. Komissio mukaan sitä vastoin esille tuodut rajoitukset eivät voi tässä tapauksessa saada tämänkaltaista oikeuttamisperustetta.

a) Esitetyn oikeuttamisperusteen hyväksyttävyys

79. SEUT 36 artiklassa määrätään nimenomaan, että ”ihmisten terveyden ja elämän suojelun” tavoite on yksi niistä syistä, joilla voidaan perustella tavaroiden vapaan liikkuvuuden esteitä, jotka ovat määrällisiä rajoituksia tai vaikutukseltaan vastaavia toimenpiteitä. Oikeuskäytännössä on jo aiemmin katsottu, että mainittu tavoite on kyseisellä poikkeusluonteisella määräyksellä suojelluista intresseistä jopa tärkein. [69] Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan on myös niin, että ihmisten terveyden ja elämän suojelun varmistamiseen soveltuvien yhdenmukaistettujen oikeussääntöjen puuttuessa jäsenvaltioiden tehtävänä on päättää, kuinka laajasti ne aikovat varmistaa tämän suojelun, ja siitä tavasta, jolla kyseinen suojan taso voidaan saavuttaa, ja on täsmennettävä, että jäsenvaltioille näin jätettyä harkintavaltaa on kuitenkin käytettävä perustamissopimuksen asettamissa rajoissa. [70]

66 — Ks. vastaavasti asia C-265/06, komissio v. Portugali, tuomio 10.4.2008 (Kok., s. I-2245, 33 kohta); asia C-286/07, komissio v. Luxemburg, tuomio 24.4.2008 (Kok., s. I-63*, 32 ja 34 kohta) ja em. asia Bonnarde, tuomion 30 kohta.

67 — EUT-sopimuksen 28 artiklan 2 kohdan mukaan.

68 — Ks. mm. asia C-47/88, komissio v. Tanska, tuomio 11.12.1990 (Kok., s. I-4509, 17 kohta).

69 — Ks. mm. asia C-170/04, Rosengren ym., tuomio 5.6.2007 (Kok., s. I-4071, 39 kohta).

70 — Asia C-141/07, komissio v. Saksa, tuomio 11.9.2008 (Kok., s. I-6935, 51 kohta); asia C-484/10, Ascafor ja Asidac, tuomio 1.3.2012, 60 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen) ja em. asia Elenca (tuomion 28 kohta).

80. Unionin tuomioistuin on toisaalta vahvistanut liikenneturvallisuuden kuuluvaksi yleistä etua koskeviin pakottaviin vaatimuksiin, joilla, vaikka niitä ei ole mainittu SEUT 36 artiklassa, voidaan niin ikään perustella tavaroiden vapaan liikkuvuuden rajoittaminen unionissa asianomaisella alalla sovellettavan tyhjentävän yhteisen säännöstön puuttuessa.[71] Vaikka pitää paikkansa, kuten Liettuan tasavalta ja Puolan tasavalta huomauttavat, että ellei unionissa ole annettu säännöksiä, joilla jäsenvaltioiden lainsäädäntö olisi yhdenmukaistettu täydellisesti, jäsenvaltioiden asiana on päättää, kuinka laajasti ne haluavat varmistaa liikenneturvallisuuden omalla alueellaan, mutta tällöin niiden on otettava huomioon tavaroiden vapaan liikkuvuuden vaatimukset, kuten unionin tuomioistuin on lukuisia kertoja muistuttanut.[72]

81. Tässä tapauksessa komissio ei kiistä niiden riskien vakavuutta, joiden varalta Liettuan tasavalta ja Puolan tasavalta sanovat haluavansa suojautua, koska se myöntää, että tavoitteet, joihin nämä valtiot vetoavat, voivat sinänsä olla oikeutettuja. Sitä vastoin komissio väittää perustellusti, ettei tämä riitä unionin oikeudesta johtuvien velvoitteiden täyttämiseen.

82. On näet niin, kuten unionin tuomioistuin on todennut, että kansallinen lainsäädäntö voi kyllä poiketa tavaroiden vapaan liikkuvuuden perusperiaatteesta ihmisten elämän ja terveyden tai liikenneturvallisuuden varmistamisen perusteella, mutta vain, jos käytetyillä toimenpiteillä voidaan yhtäältä säilyttää oikeutetut intressit, joihin on vedottu, ja toisaalta, jos niillä ei loukata mainittua periaatetta enempää kuin on tarpeen tämän tavoitteen saavuttamiseksi.[73] Näin ollen on tutkittava, täyttyvätkö nämä edellytykset käsiteltävien kanteiden kohteena olevien toimenpiteiden osalta.

b) Käytettyjen keinojen oikeasuhteisuus

83. Unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan vastaajana olevien jäsenvaltioiden tehtävänä on osoittaa suhteellisuusperiaatteen mukaisesti ensinnäkin, että riitautettu lainsäädäntö soveltuu tavoiteltujen tavoitteiden toteuttamiseen, ja toiseksi, ettei sillä ylitetä sitä, mikä on näiden tavoitteiden saavuttamiseksi tarpeen.[74]

84. Ensiksi mainitun edellytyksen osalta on kyse siitä, ovatko Liettuan tasavallan ja Puolan tasavallan toteuttamat toimenpiteet, joissa oikeanpuoleisella ohjauslaitteella varustettujen ajoneuvojen rekisteröinnin ehdoksi on asetettu ohjauslaitteen siirtäminen vasemmalle puolelle, todella omiaan varmistamaan liikenneturvallisuuden sekä suojelemaan ihmisten terveyttä ja elämää.

85. Huomautan, että vaikka komissio aluksi nähdäkseni kyseenalaisti tämän, se ei enää varsinaisesti kiistä niiden riskien todellista olemassaoloa, joilta vastaajana olevat jäsenvaltiot ovat todenneet haluavansa suojautua asettamalla kyseisiä erityisvaatimuksia tällaisille ajoneuvoille. Minusta on kiistatonta, että tällaisilla ajoneuvoilla on vaikeampaa ja jopa vaarallisempaa ajaa oikeanpuoleista liikennettä noudattavalla alueella, koska kuljettajan näkökenttä on pienempi kuin jos hän olisi

71 — Asia C-55/93, van Schaik, tuomio 5.10.1994 (Kok., s. I-4837, 19 kohta) ja asia C-110/05, komissio v. Italia, tuomio 10.2.2009 (Kok., s. I-519, 60 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

72 — Ks. mm. em. asia komissio v. Belgia, tuomion 59 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen.

73 — Em. asia Gysbrechts ja Santurel Inter, tuomion 51 kohta ja asia Ascafor ja Asidac, tuomion 58 kohta.

74 — Ks. mm. em. asia komissio v. Puola, tuomion 47 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen; asia komissio v. Italia, 62 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen ja asia komissio v. Belgia, 54 ja 60 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen.

ajoneuvon vasemmalla puolella ja siten lähempänä ajotien keskilinjaa. Tämä on ongelmallista varsinkin ohitustilanteissa ja erityisesti kaksisuuntaisilla yksiajorataisilla teillä, kuten Liettuan tasavalta ja Puolan tasavalta huomauttavat [75] ja komissio näyttää myöntävän, vaikka se korostaakin, että ohjauslaitteen sijainti ei ole ainoa onnettomuuksien riskitekijä. [76]

86. Täsmennän, etten yhdy komission näkemykseen, jonka mukaan vaikuttaa ristiriitaiselta ja jopa epäjohdonmukaiselta, että Liettuan tasavalta ja Puolan tasavalta suhtautuvat sallivammin tämäntyyppisiin, niiden alueella väliaikaisesti ajaviin ajoneuvoihin. [77] Salliva asenne johtuu nimenomaan liikenneturvallisuutta koskevasta Liettuan lainsäädännöstä. [78] Puolan tasavallan vastineesta puolestaan käy ilmi, ettei riidanalainen lainsäädäntö koske matkailijoita. [79]

87. Tähän liittyen haluan tähdentää, että kyseessä olevat poikkeukset johtuvat kansainvälisoikeudellisista sopimuksista. Wienissä 8.11.1968 allekirjoitetun tieliikennettä koskevan yleissopimuksen [80] 39 artiklan 1 kohdan, luettuna yhdessä sen liitteessä 5 olevan 1 kohdan kanssa, mukaan on näet niin, että kaikkien kansainvälisessä liikenteessä käytettävien moottoriajoneuvojen on täytettävä mainitun yleissopimuksen määräykset sekä ajoneuvon rekisteröintimaassa ajoneuvon käyttöönottohetkellä voimassa olevat tekniset vaatimukset. Mainitun sopimuksen liitteessä 1 [81] olevassa 8 kohdassa kuitenkin määrätään, että ”sopimuspuolet voivat kieltäytyä hyväksymästä alueelleen kansainväliseen liikenteeseen moottoriajoneuvoja, joiden epäsymmetrisiä lähivaloja ei ole muutettu sen alueella voimassa olevan liikennesuunnan mukaisiksi”. Liettuan tasavaltaa ja Puolan tasavaltaa sitovien kyseisen yleissopimuksen määräysten [82] nojalla näiden on siten sallittava alueellaan sellaisten moottoriajoneuvojen käyttö liikenteessä, joiden ohjauslaite on oikealla puolella ja jotka on rekisteröity ulkomailla, mutta ne voivat vaatia ajoneuvojen valaisimien väliaikaista mukauttamista esimerkiksi mustilla korjaavilla tarroilla.

88. Myönnän joka tapauksessa, että se, että vasemmanpuoleiseen liikenteeseen suunniteltujen ajoneuvojen rekisteröinnin ehdoksi asetetaan niiden ohjauslaitteen siirtäminen, on toimenpide, jolla voidaan jo sen radikaalisuuden takia varmistaa tienkäyttäjien tehokas suojelu sellaisten jäsenvaltioiden alueella, joissa, kuten Liettuassa ja Puolassa, on käytössä oikeanpuoleinen liikenne, sillä toimenpiteellä torjutaan kyseisten ajoneuvojen käytöstä tällaisissa olosuhteissa aiheutuvia riskejä.

89. Tämänkaltaisella vaatimuksella aiheutettu tavaroiden vapaan liikkuvuuden rajoittaminen on kuitenkin mielestäni suhteeton siinä mielessä, että samoihin tavoitteisiin pääsemiseksi olisi voitu toteuttaa vähemmän jyrkkiä yleisen lainsäädännön alaisia toimenpiteitä.

75 — Liettuan tasavalta ja Puolan tasavalta viittaavat alan erikoistutkimuksiin, joiden mukaan se, ettei ohjauspyörä sijaitse keskilinjan puolella, on onnettomuusriskiä huomattavasti nostava tekijä, koska ohitustilanteissa vaadittava näkyvyys laskee huomattavasti sekä kuljettajan edessä häntä päinvastaisesta suunnasta vastaan tulevien autojen havaitsemisessa että kuljettajan takana havaittaessa taakse kuolleisiin kulmiin jääviä autoja.

76 — Komissio muistuttaa oikeutetusti, että liikenneturvallisuuteen vaikuttavat monet tekijät yhdessä, kuten tieinfrastruktuurin tila, ajotottumukset tai ajoneuvojen yleinen tekninen kunto.

77 — Komissio huomauttaa, että henkilöt, kuten matkailijat, jotka ajavat satunnaisesti oikeanpuoleisella ohjauslaitteella varustetulla henkilöautolla eivätkä ole siten tottuneet oikeanpuoleisen liikenteen erityisiin olosuhteisiin, aiheuttavat suuremman liikenneturvallisuusuhan kuin henkilöt, jotka ajavat jatkuvasti tällaisella autolla tien oikealla puolella.

78 — Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 9 kohta.

79 — Komission kannekirjelmän mukaan myös Puolan infrastruktuuriministeriö voi myöntää poikkeuksia kansallisiin vaatimuksiin, mutta ne eivät koske jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevan kanteen kohteena olevia henkilöautoja, koska ne rajataan erityisajoneuvoihin, joissa ohjauspyörän oikeanpuoleinen sijainti on välttämätön niiden tehtävien asianmukaisen toimeenpanon kannalta, joihin kyseiset ajoneuvot on tarkoitettu (esimerkiksi kadunlakaisukoneet), tai diplomaattikuntaan kuuluvien henkilöiden ajoneuvoihin.

80 — Ks. Yhdistyneiden Kansakuntien sopimuskokoelma, nide 1042, s. 17, sekä internetsivusto http://treaties.un.org/doc/Publication/MTDSG/Volume%20I/Chapter%20XI/XI-B-19.fr.pdf, jolta löytyy konsolidoitu versio, johon on sisällytetty 3.9.1993 ja 28.3.2006 voimaan tulleet muutokset.

81 — Liite ”poikkeuksista velvollisuuteen hyväksyä moottoriajoneuvot ja perävaunut kansainväliseen liikenteeseen”.

82 — Liettuan tasavalta liittyi yleissopimukseen 20.11.1991, ja Puolan tasavalta allekirjoitti sopimuksen 8.11.1968 ja ratifioi sen 23.8.1984.

90. Komissio korostaa tästä aivan oikeutetusti, että kyseessä olevia toimenpiteitä sovelletaan automaattisesti ja yleisesti ottamatta etenkään huomioon, että asianomainen ajoneuvo on jo hyväksytty ja rekisteröity vasemmanpuoleista liikennettä noudattavassa jäsenvaltiossa tai jäsenvaltiossa, jossa on oikeanpuoleinen liikenne.[83] Riidanalaisilla lainsäädännöillä asetetaan todellakin sitovia velvoitteita ottamatta huomioon, että toimenpiteet, joita on myös liikenneturvallisuuden varmistamiseksi mahdollisesti toteutettu ajoneuvon jo rekisteröineessä jäsenvaltiossa, voivat olla yhtä tehokkaita kuin tuojajäsenvaltion vaatimat toimenpiteet erityisesti siinä tapauksessa, että ensimmäisessä jäsenvaltiossa on samanpuoleinen liikenne kuin Liettuassa ja Puolassa.

91. Komissio tähdentää lisäksi, että on olemassa toimenpiteitä, jotka eivät ole yhtä ankaria kuin Liettuan tasavallan ja Puolan tasavallan toteuttamat mutta joilla voitaisiin kuitenkin auttaa oikeanpuoleisella ohjauspyörällä varustetun ajoneuvon kuljettajaa ajamaan turvallisesti oikeanpuoleisessa liikenteessä.

92. Ehdottaessaan erilaisia vaihtoehtoisia menetelmiä komissio mainitsee ensiksi mahdollisuuden, että lailla kielletään ehdottomasti tämäntyyppisillä ajoneuvoilla ohittaminen kaksisuuntaisilla yksiajorataisilla teillä, mutta sanon heti alkuun, että ehdotus tuntuu minusta tehottomalta ja jopa vaaralliselta.[84] Komissio ehdottaa myös, että nämä ajoneuvot olisi varustettava kuljettajan näkökenttää korjaavilla laitteilla[85] ohitusten helpottamiseksi. Vaikka Liettuan tasavalta ja Puolan tasavalta kiistävät tämän toisen lähestymistavan merkityksen, on syytä korostaa, että valtaosa jäsenvaltioista on valinnut juuri tämänkaltaisia toimenpiteitä.

93. Käytössäni olevien oikeusvertailuun perustuvien tietojen mukaan normit, jotka ovat voimassa jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevien käsiteltävien kanteiden kohteena olevissa kahdessa jäsenvaltiossa, ovat suhteellisen harvinaisia. Sellaisten henkilöautojen rekisteröinti, joiden ohjauslaite sijaitsee liikenteen suunnan puolella, olipa kyse uusista tai toisessa jäsenvaltiossa jo rekisteröidyistä ajoneuvoista, on kielletty lisäksi vain Latviassa[86] ja Slovakiassa[87] sekä vähemmässä määrin Virossa.[88]

94. Sen sijaan kaikissa muissa jäsenvaltioissa on joko niin, että kansalliseen lainsäädäntöön ei sisälly yhtään tällaisten ajoneuvojen rekisteröintiä koskevaa kieltoa tai rajoitusta,[89] tai ne sallitaan nimenomaisesti lainsäädännöllä, jossa viitataan toisinaan unionin oikeudesta johtuviin vaatimuksiin.[90]

83 — Ks. vastaavasti toisissa jäsenvaltioissa aiemmin rekisteröityjä ajoneuvoja koskevien jäsenvaltion asettamien vaatimusten osalta asia C-54/05, komissio v. Suomi, tuomio 15.3.2007 (Kok., s. I-2473, 42 kohta) ja em. asia komissio v. Puola, tuomion 44 kohta ja sitä seuraavat kohdat.

84 — Puolan tasavalta toteaa, että kyseinen kielto voi olla vaarallinen, jos tällaiset ajoneuvot joutuvat ohitustilanteisiin tietyissä hätätapauksissa, tai jos hidas ajoneuvo, kuten maatalouskone, aiheuttaa liikenteen huomattavan hidastumisen ja pitkän autojonon.

85 — Näitä ovat mm. laajakulmataustapeilit, kamerat, monitorit tai muut epäsuoran näkemän tarjoavat järjestelmät.

86 — Ks. 1.10.1997 annetun tieliikennelain (Ceļu satiksmes likums) 10 §:n 8 momentin 1 kohta sekä ajoneuvojen rekisteröinnistä 30.11.2010 annettu hallituksen asetus (Transportlīdzekļu reģistrācijas noteikumi).

87 — Ks. ajoneuvojen käyttöedellytyksistä tieliikenteessä annetun lain nro 725/2004 (Zákon č. 725/2004 Z. z., o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov) 16c §:n 2 momentti ja 17 §.

88 — Ks. 17.6.2010 annetun tieliikennelain (liiklusseadus) 63 §:n 3 ja 6 momentti, 73 §:n 11 momentti, 80 §:n 3 momentti ja 83 §:n 5 momentti sekä ajoneuvojen ja niiden asuntovaunujen teknisistä vaatimuksista sekä laitteistojen teknisistä vaatimuksista 13.6.2011 annetun asetuksen (mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele) nro 42 liitteissä 1 ja 2 olevat numeromerkit 301.

89 — Kysymystä ei ole nimenomaisesti säännelty tieliikennettä ja tieliikenneturvallisuutta tai moottoriajoneuvoja koskevilla kansallisilla säännöksillä etenkään Bulgariassa, Saksassa, Irlannissa, Kreikassa, Kroatiassa, Italiassa, Maltalla, Itävallassa ja Sloveniassa.

90 — Liikenneministeriö julkisti Tšekissä toukokuussa 2008 tiedonannon, jonka mukaan vasemmanpuoleista ohjauslaitetta koskevasta periaatteesta poiketaan nimenomaan tavaroiden vapaaseen liikkuvuuteen liittyvien vaatimusten noudattamiseksi. Samoin Suomessa ei enää 1.1.2003 voimaan tulleen ajoneuvolain nro 1090/2002 jälkeen ole noudatettu sääntöä, jonka mukaan ohjauslaite voi olla oikealla puolella ainoastaan tiukasti rajatuissa tapauksissa (esimerkiksi postiautojen kohdalla), vaan sääntönä on se, että ajoneuvon on täytettävä asiaa koskevista direktiiveistä johtuvat tekniset vaatimukset.

95. Kaikissa näissä jäsenvaltioissa tämäntyyppistä rekisteröintiä koskevat menettelyt rajoittuvat tietääkseni yleensä lähinnä teknisiin edellytyksiin tai mukautuksiin, jotka koskevat ennen kaikkea tai jopa yksinomaan valaisimia, kun tavoitteena on estää muiden tienkäyttäjien sokaistuminen ja parantaa jalankulkijoiden näkyvyyttä tien reunuksilla, tai taustapeilejä kuljettajan näkökentän laajentamiseksi. [91]

96. Se, että suurin osa jäsenvaltioista on valinnut maltillisemman lähestymistavan, osoittaa selvästi, että liikenneturvallisuuden varmistaminen voidaan näiden kahden kanteen kattamalla alalla taata riittävästi menetelmillä, jotka ovat vähemmän rajoittavia kuin se, jossa oikeanpuoleisella ohjauslaitteella varustetun ajoneuvon rekisteröinnin ehdoksi asetetaan ohjauslaitteen siirtäminen vasemmalle. Niille Euroopan kansalaisille, jotka haluavat tuoda tällaisen ajoneuvon Liettuaan tai Puolaan, on luonnollisesti helpompaa ja edullisempaa joutua ainoastaan säätämään lähivalot tai hankkimaan lisäpeilin, vaikka Liettuan tasavalta väittääkin, että – esittämättä kuitenkaan varsinaisia todisteita – komissio on liioitellut ohjauslaitteen siirrosta aiheutuvia kustannuksia.

97. On toki niin, kuten Puolan tasavalta huomauttaa, että arvioitaessa suhteellisuusperiaatteen noudattamista tieliikennettä koskevissa asioissa on otettava huomioon, että kukin jäsenvaltio voi päättää, kuinka laajasti ja miten se aikoo varmistaa liikenneturvallisuuden. Koska suojelun taso saattaa vaihdella jäsenvaltioiden välillä, jäsenvaltioille näin jätetyn harkintavallan vuoksi pelkästään se seikka, että jossakin toisessa jäsenvaltiossa asetetaan vastaajana olevassa jäsenvaltiossa sovellettavia sääntöjä lievempiä sääntöjä, ei merkitse välttämättä sitä, että tiukemmat säännöt ovat suhteettomia ja siten yhteensoveltumattomia tavaroiden vapaata liikkuvuutta koskevien sääntöjen kanssa. [92]

98. Unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön [93] perusteella minusta vaikuttaa kuitenkin siltä, että edellä esitetyt oikeusvertailuun perustuvat tiedot voivat tässä tapauksessa olla varteenotettava osoitus jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevissa kanteissa tarkoitettujen lainsäädäntöjen kohtuuttomuudesta, koska tiedoista käy ilmi, että unionin jäsenvaltion suuri enemmistö on käyttänyt ilman erityisiä ongelmia muita, vähemmän rajoittavia keinoja.

99. Myös molemmat vastaajina olevat jäsenvaltiot olisivat mielestäni voineet toteuttaa tavaroiden vapaata liikkuvuutta vähemmän rajoittavia vaihtoehtoisia toimenpiteitä, kun otetaan huomioon, että vaikka näillä jäsenvaltioilla on todistustaakka, [94] ne eivät ole näyttäneet toteen, että riskit, jotka voidaan liittää niiden alueella käytettäviin kyseisiin ajoneuvoihin, eroaisivat merkittävästi muiden jäsenvaltioiden alueella esiintyvistä riskeistä.

91 — Näin on muun muassa Belgiassa, Tšekissä, Tanskassa, Espanjassa, Ranskassa, Kyproksessa, Luxemburgissa, Alankomaissa, Romaniassa, Ruotsissa ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa.

92 — Em. asia komissio v. Italia, tuomion 65 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen.

93 — Ks. vastaavasti asia C-333/08, komissio v. Ranska, tuomio 28.1.2010 (Kok., s. I-757, 105 kohta) ja asia C-421/09, Humanplasma, tuomio 9.12.2010 (Kok., s. I-12869, 41 kohta), joissa unionin tuomioistuin on hyväksynyt kansanterveyden osalta, että useiden muiden jäsenvaltioiden tai jopa kaikkien tai lähes kaikkien muiden jäsenvaltioiden lainsäädäntöjen sisällön vertailu voi olla merkityksellinen seikka arvioitaessa jäsenvaltion lainsäädännön osalta esitettyä objektiivista oikeuttamisperustetta ja erityisesti arvioitaessa sitä, onko se suhteellisuusperiaatteen mukainen.

94 — Ks. edellä tämän ratkaisuehdotuksen alaviitteessä 74 mainitun, suhteellisuusperiaatetta koskevan oikeuskäytännön ohella yleisempi oikeuskäytäntö, joka koskee todistustaakan jakautumista jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevissa kanteissa, ja erityisesti asia C-416/07, komissio v. Kreikka, tuomio 10.9.2009 (Kok., s. I-7883, 32 ja 33 kohta) ja asia C-301/10, komissio v. Yhdistynyt kuningaskunta, tuomio 18.10.2012, 70–72 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen.

100. Vastaajina olevien kahden jäsenvaltion esittämät tilastot eivät ole tältä osin luotettavia, koska siltä osin kuin tilastot voivat johtua muista liikenneturvallisuuteen vaikuttavista tekijöistä,[95] niillä ei voida näyttää toteen, että oikeanpuoleisella ohjauslaitteella varustettujen niiden alueella olevien ajoneuvojen aiheuttamia onnettomuuksia tapahtuisi huomattavasti enemmän kuin samantyyppisiä onnettomuuksia sellaisten jäsenvaltioiden alueella, joiden lainsäädäntö on lievempi.[96]

101. Samasta syystä eli todistelun puutteellisuuden vuoksi on hylättävä Puolan tasavallan argumentti, jonka mukaan kyseisten ajoneuvojen tulva on niin merkittävä, että se synnyttää sen alueella huomattavasti suuremman vaaran kuin valtaosassa muita jäsenvaltioita, ja tekee siten tarpeelliseksi ottaa käyttöön tiukempia vaatimuksia, joiden seuraukset ovat kalliimmat ja joiden varoittava vaikutus on siten myös suurempi.

102. Unionin tuomioistuin on kyllä jo hyväksynyt, että rajoitusten oikeasuhteisuuden arvioinnissa voidaan ottaa huomioon jäsenvaltioiden tiettyjä erikoispiirteitä.[97] Tässä tapauksessa ei ole kuitenkaan osoitettu, että riidanalaisten lainsäädäntöjen antaminen johtuisi kahden vastaajana olevan jäsenvaltion erikoispiirteistä, jotka liittyvät siihen, että monilla niiden kansalaisilla, jotka ovat muuttaneet Irlantiin ja Yhdistyneeseen kuningaskuntaan, on merkittävä intressi tuoda näistä viimeksi mainituista jäsenvaltioista peräisin olevia henkilöautoja, kun he muuttavat pysyvästi takaisin kotimaahansa.

103. Näin ollen näyttää siltä, että sekä Liettuan tasavallan että Puolan tasavallan käyttämät keinot, joissa on kyse siitä, että tällaisten ajoneuvojen rekisteröinnin ehdoksi asetetaan niiden ohjauslaitteen siirto, ovat suhteettomia liikenneturvallisuuden varmistamista sekä ihmisten elämän ja terveyden suojelua koskeviin tavoitteisiin nähden, joihin on vedottu.

104. Kun otetaan huomioon edellä esitetyt seikat ja erityisesti se, etteivät kyseiset kansalliset toimenpiteet ole yhteensoveltuvia unionin oikeuteen sisältyvän oikeasuhtaisuusvaatimuksen kanssa, katson, että nämä kaksi jäsenvaltiota ovat laiminlyöneet SEUT 34 ja SEUT 36 artiklasta johtuvia velvoitteitaan ja ettei näiden toimenpiteiden voimassaoloa voida jatkaa.

D *Oikeudenkäyntikulut*

105. Työjärjestyksen 138 artiklan 1 kohdan mukaan asianosainen, joka häviää asian, velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut. Koska komissio on vaatinut sekä Liettuan tasavallan että Puolan tasavallan velvoittamista korvaamaan oikeudenkäyntikulut, nämä vaatimukset on syytä hyväksyä, jos, kuten ehdotan, käsiteltävät jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevat kanteet hyväksytään ja mainitut jäsenvaltiot häviävät asian.

106. Työjärjestyksen 140 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltiot, jotka ovat pyytäneet saada osallistua oikeudenkäyntiin väliintulijoina, vastaavat omista oikeudenkäyntikuluistaan.

95 — Komissio huomauttaa, että Liettuan ja Puolan muita jäsenvaltioita suuremmille onnettomuusluvuille voi olla monia eri syitä, kuten tieinfrastruktuurin tila tai liikennejuopumuksen yleisyys näissä maissa.

96 — Puolan tasavallan toimittamat tilastot koskevat liikenneonnettomuuksien määrää Puolan alueella tai toisista jäsenvaltioista tuotujen käytettyjen ajoenuvojen määrää, mutta niissä ei tehdä merkittävää eroa liikenneturvallisuuden kannalta sen mukaan, sijaitseeko ajoneuvon ohjauslaite oikealla vai vasemmalla puolella. Liettuan tasavalta huomauttaa, että Eurostatin tilastotietojen mukaan Liettuassa ja Puolassa tapahtuvissa liikenneonnettomuuksissa kuolee kaksin- tai kolminkertaisesti enemmän ihmisiä kuin muissa jäsenvaltioissa, mutta tämän perusteella ei voida todeta, että oikealta puolelta tapahtuvaan ohjaukseen varustettujen ajoneuvojen aiheuttamia kuolonkolareja tapahtuisi näissä kahdessa valtiossa selvästi muita valtioita enemmän.

97 — Esimerkiksi kansalaisten ravintotottumukset kansanterveyden alalla (asia 53/80, Koninklijke Kaasfabriek Eyssen, tuomio 5.2.1981, Kok., s. 409, 13 ja 14 kohta).

IV Ratkaisuehdotus

107. Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että unionin tuomioistuin ratkaisee asian seuraavasti:

1) Puolan tasavalta on asiassa C-639/11 ja Liettuan tasavalta asiassa C-61/12 jättänyt noudattamatta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen ohjauslaitteita koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 8.6.1970 annetun neuvoston direktiivin 70/311/ETY, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna 26.1.1999 annetulla komission direktiivillä 1999/7/EY, 2 a artiklan, puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle 5.9.2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY (puitedirektiivi) 4 artiklan 3 kohdan sekä SEUT 34 ja SEUT 36 artiklan mukaisia velvoitteitaan, koska ne ovat pitäneet voimassa kansallisia säännöksiä, joista seuraa, että henkilöautojen, joiden ohjauslaite on oikealla puolella, rekisteröinti näiden jäsenvaltioiden alueella edellyttää, että niiden ohjauslaite siirretään vasemmalle puolelle riippumatta siitä, onko ajoneuvo uusi tai rekisteröity aiemmin toisessa jäsenvaltiossa.

2) Puolan tasavalta velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut asiassa C-639/11 ja Liettuan tasavalta asiassa C-61/12.

3) Liettuan tasavalta vastaa väiintulijana sille asiassa C-639/11 aiheutuneista oikeudenkäyntikuluista, ja Viron tasavalta ja Puolan tasavalta puolestaan vastaavat väiintulijoina niille asiassa C-61/12 aiheutuneista oikeudenkäyntikuluista.