NIILO JÄÄSKINEN
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2013. november 7.[1]

C-639/11. sz. ügy

Európai Bizottság
kontra
Lengyel Köztársaság
C-61/12. sz. ügy
Európai Bizottság
kontra

Litván Köztársaság

„Tagállami kötelezettségszegés — A 70/311/EGK irányelv 2a. cikke — A 2007/46/EK irányelv 4. cikkének (3) bekezdése — EUMSZ 34. cikk és EUMSZ 36. cikk — Áruk szabad mozgása — Korlátozások — Azonos hatású intézkedések — Egy jobb oldali közlekedésű tagállam olyan szabályozása, amely megtiltja az új, vagy más tagállamban már nyilvántartásba vett, bal oldali közlekedéshez felszerelt személygépjárművek nyilvántartásba vételét — Azon előírás elfogadhatósága, amely szerint a kormányberendezést a jármű bal oldalán kell elhelyezni”

I – Bevezetés

1. Mind Lengyelországban, mind Litvániában tilos az olyan gépjárművek nyilvántartásba vétele, amelyek kormányberendezése a jobb oldalon található, vagy pedig a nyilvántartásba vétel feltétele, hogy a kormányberendezést helyezzék át a gépjármű bal oldalára, függetlenül attól, hogy ezek a járművek újak, vagy azokat más tagállamban már nyilvántartásba vették.

2. A Bírósághoz két kötelezettségszegés megállapítása iránti keresetet nyújtottak be, amelyekkel az Európai Bizottság annak megállapítását kéri tőle, hogy az ilyen rendelkezések alkalmazásával a Lengyel Köztársaság és a Litván Köztársaság nem teljesítette az új személygépjárművek tekintetében a gépjárművek kormányberendezésére vonatkozó 70/311/EGK irányelv 2a. cikkéből[2], illetve az ilyen járművek jóváhagyásáról szóló 2007/46/EK keretirányelv 4. cikkének (3) bekezdéséből[3], a más tagállam területén már nyilvántartásba vett személygépjárművek tekintetében pedig az EUMSZ 34. cikkből eredő kötelezettségeit.

1 — Eredeti nyelv: francia.

2 — A legutóbb az 1999. január 26-i 1999/7/EK bizottsági irányelvvel (HL L 40., 36. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 4. kötet, 259. o.) módosított, a gépjárművek és pótkocsijuk kormányberendezésére vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 1970. június 8-i tanácsi irányelv (HL L 133., 10. o.; magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 1. kötet, 90. o.).

3 — A gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i európai parlamenti és tanácsi irányelv (keretirányelv) (HL L 263., 1. o., a továbbiakban: keretirányelv). Az irányelv 2009. április 29-i hatállyal hatályon kívül helyezte és felváltotta a gépjárművek és pótkocsijaik típusjóváhagyására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1970. február 6-i 70/156/EGK tanácsi irányelvet (HL L 42., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 1. kötet, 44. o.).

3. Az alperesek határozottan vitatják a velük szemben megfogalmazott kifogásokat. A Lengyel Köztársaság előadja, hogy a megtámadott nemzeti intézkedések megfelelnek a keretirányelvnek és a 70/311 irányelvnek, míg a Litván Köztársaság azt állítja, hogy azok nem is tartoznak az említett irányelvek tárgyi hatálya alá. Csak a Lengyel Köztársaság állítja azt, hogy az ilyen intézkedések nem jelentik az áruk szabad mozgásának az EUMSZ 34. cikk által tiltott korlátozását. Mindkettő úgy véli ugyanakkor, hogy ezeket az intézkedéseket mindenképpen olyanokként kell elfogadni az EUMSZ 36. cikk alapján, mint amelyeket a közúti biztonsághoz kapcsolódó közérdeken alapuló, feltétlenül érvényesítendő követelmények igazolnak. A Bizottság nem cáfolja, hogy ez a cél alkalmas az ilyen korlátozás igazolására, úgy véli azonban, hogy a szóban forgó szabályozások nem alkalmasak e cél elérésére, és ahhoz viszonyítva nem is arányosak.

4. Noha a két jelen ügyet hivatalosan nem egyesítették, a Bizottság által előterjesztett kifogások közös jellege egységes indítvány ismertetését indokolja.

II – Az állítólagos kötelezettségszegések, a szóban forgó szabályozások, a pert megelőző eljárások és a Bíróság előtti eljárások

5. A C-639/11. sz. ügy irataiból kitűnik, hogy Lengyelországban a közúti közlekedésről szóló, 1997. június 20-i törvénynek [4] megfelelően a járművek nyilvántartásba vételét új járművek esetében a törvény 72. cikkének (1) bekezdése szerint a típusbizonyítvány kivonata, vagy pedig a jóváhagyás alóli felmentésről szóló határozat másolata [5] alapján, míg az egyszer külföldön már nyilvántartásba vett járművek esetében a törvény 81. cikkének (5) bekezdése szerint műszaki vizsgát követően végzik.

6. E műszaki vizsga többek között annak megvizsgálásából áll, hogy a jármű megfelel-e többek között az említett törvényben, valamint az infrastruktúráért felelős miniszter járművekre vonatkozó műszaki feltételekről, valamint azok nélkülözhetetlen felszereléseiről szóló, 2002. december 31-i rendeletében [6] meghatározott követelményeknek. Az említett rendelet 9.2 pontja szerint „a háromnál több kerékkel rendelkező olyan jármű kormánykereke, amelynek felépítése lehetővé teszi a 40 km/h-t meghaladó sebesség elérését, nem lehet a jármű jobb oldalán”.

7. A műszaki vizsga terjedelmét és végrehajtásának feltételeit ugyanezen miniszter 2003. december 16-i rendelete [7] rögzítette. E rendelet I. mellékletének 5.1 pontja szerint a kormánykerék jobb oldali elhelyezése olyan lényeges feltételt jelent, amely alapján megállapítható, hogy az ilyen jármű nem felel meg a nemzeti műszaki feltételeknek. Ugyanez a rendelkezés szerepel az említett miniszter által a fent hivatkozott 2003. évi rendelet felváltása érdekében 2009. szeptember 18-án elfogadott rendelet [8] I. mellékletének 6.1 pontjában.

8. A C-61/12. sz. ügyben szolgáltatott adatokra figyelemmel a közúti biztonságról szóló litván törvény [9] 25. cikkének (4) bekezdése azt mondja ki, hogy „[a] közúton tilos olyan gépjárművel közlekedni, amelyet az úttest bal oldalán történő közlekedésre terveztek, és/vagy amelynek kormánykereke a jobb oldalon található, kivéve ha azt a Litván Köztársaságban 1993. május 1-je előtt vették nyilvántartásba, vagy pedig kialakítása és felszerelése alapján különleges funkciókat szolgál. E tilalom ideiglenesen (évente 90 napig) nem vonatkozik a Litván Köztársaságba külföldön nyilvántartásba vett járművel

4 — A Dz. U. 2005. évi 108. száma, 908. poz., módosított változatában.

5 — A felmentés e törvény 68. cikkéből következhet, amely azt írja elő, hogy az új gépjármű gyártója vagy importőre minden új járműtípusra köteles beszerezni a közlekedésért felelős miniszter által kiállított típusbizonyítványt, kivéve ha a gyártó vagy importőr a közösségi jóváhagyási eljárásnak megfelelően beszerezte az Európai Unió valamely tagállama illetékes hatósága által kiállított típusbizonyítványt.

6 — A Dz. U. 2003. évi 32. száma, 262. poz., módosított változatában.

7 — A Dz. U. 2003. évi 227. száma, 2250. poz., módosított változatában.

8 — A Dz. U. 2009. évi 155. száma, 1232. poz. Az említett rendeletet, amely 2009. szeptember 22-én lépett hatályba, a közlekedésért felelős miniszter 2012. június 26-i rendelete (a Dz. U. 2012. évi 0. száma, 996. poz.) 2012. október 8-án helyezte hatályon kívül.

9 — Valstybės žinios, 2000. október 31., 92-2883. szám. A Bizottság kiemeli, hogy e törvény új változata 2008. július 1-jétől hatályos.

érkező olyan külföldiekre, akik nem rendelkeznek a Litván Köztársaságban való ideiglenes vagy állandó tartózkodásra jogosító engedéllyel, valamint a külföldön állandó lakóhellyel rendelkező litván állampolgárokra, továbbá a jogszabályok szerint a történelmi járművek kategóriájába tartozó járművekre".

9. Ugyanezen törvény 27. cikke azt írja elő, hogy a Litvániában közlekedő gépjárműveket főszabály szerint ott kell nyilvántartásba venni. Ugyanakkor az említett cikk (1) bekezdése szerint e nyilvántartásba vételi kötelezettség ideiglenesen (évente 90 napig) nem vonatkozik a Litvániába külföldön nyilvántartásba vett járművel érkező olyan külföldiekre, akik nem rendelkeznek a Litvániában való ideiglenes vagy állandó tartózkodásra jogosító engedéllyel, vagy uniós tartózkodási engedéllyel rendelkeznek, valamint a külföldön állandó lakóhellyel rendelkező litván állampolgárokra. E cikk (2) bekezdése hozzáteszi, hogy az olyan gépjárművet, amelyet az úttest bal oldalán történő közlekedésre terveztek, és/vagy amelynek kormánykereke a jobb oldalon található, Litvániában nem veszik nyilvántartásba, kivéve ha történelmi járműről vagy különleges funkciókat szolgáló járműről van szó.

10. A távközlési minisztérium mellett működő közúti közlekedési felügyelet igazgatójának 2008. július 29-i 2B-290. sz. rendelete, amely többek között a gépjárművekre és pótkocsijukra vonatkozó műszaki követelményeket határozza meg, IV. fejezetében azt írja elő, hogy „a jármű kormányrendszere[10] nem helyezhető el az utastér/vezetőfülke jobb oldalán, kivéve a Litvániában 1993. május 1-je előtt nyilvántartásba vett gépjárműveket, illetve a különleges nyilvántartási szabályozás alá eső gépjárműveket". Ugyanezen igazgató 2008. december 23-i 2B-515. sz. rendeletének 28. pontja határozza meg, hogy mely feltételek mellett engedélyezett a jármű kormányberendezésének áthelyezése a jobb oldalról a bal oldalra.

11. A Bizottsághoz több, Lengyelországban vagy Litvániában lakóhellyel rendelkező olyan személy nyújtott be panaszt, akik azzal szembesültek, hogy nem lehet nyilvántartásba vetetni egy másik tagállamból, többek között az Egyesült Királyságból vagy Írországból származó személygépjárművet, mivel annak kormányberendezése jobb oldalon helyezkedik el. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy az említett berendezés bal oldalra való áthelyezésére irányuló kötelezettség egyenértékű az ilyen gépjárművek nyilvántartásba vételének tilalmával ezekben a tagállamokban. Álláspontja szerint ez az új járművek esetében a keretirányelv 4. cikkének (3) bekezdéséből, valamint a 70/311 irányelv 2a. cikkéből, a más tagállamban már nyilvántartásba vett járművek esetében pedig az EUMSZ 34. cikkből eredő kötelezettségek nem teljesítését jelenti.

12. 2009. október 9-én és 2009. november 3-án a Bizottság felszólította a Lengyel Köztársaságot, illetve a Litván Köztársaságot, hogy vessenek véget e kötelezettségszegéseknek. 2009. december 8-án a Lengyel Köztársaság, 2010. január 5-én pedig a Litván Köztársaság vitatta a Bizottság kifogásait. Mivel az e tagállamok által védekezésként előterjesztett érvek megalapozottságáról nem volt meggyőződve, a Bizottság 2010. október 1-jén, illetve 2010. november 25-én indokolással ellátott véleményt küldött számukra. Az indokolással ellátott véleményre a Lengyel Köztársaság által 2010. november 30-án, míg a Litván Köztársaság által 2011. január 19-én adott válasz vizsgálata után a Bizottság úgy döntött, hogy benyújtja a kötelezettségszegés megállapítása iránti jelen keresetet.

10 — Ezt a rendszert a távközlési minisztérium mellett működő közúti közlekedési felügyelet igazgatójának a gépjárművek kormányberendezései típusonkénti jóváhagyási szabályainak megállapításáról szóló, 2006. május 9-i 2B-152. sz. rendeletének 4.18 pontja határozza meg, amely szerint az „az a berendezés, amely módosítja a jármű haladási irányát, és amely tartalmazza a kormánykereket, a kormányrudazatot, a kormányzott kerekeket és adott esetben az energiaellátást".

13. 2011. december 13-án benyújtott keresetével a Bizottság annak megállapítását kérte a Bíróságtól, hogy „a Lengyel Köztársaság – mivel új vagy más tagállamban már nyilvántartásba vett olyan személygépjárművek esetén, amelyeknek a kormányberendezése a jobb oldalon található, a nyilvántartásba vételt attól teszi függővé, hogy a kormánykereket helyezzék át a bal oldalra – nem teljesítette a […] [70/311] irányelv […] 2a. cikkéből, […] a keretirányelv […] 4. cikkének (3) bekezdéséből, valamint az [EUMSZ 34. cikkből] eredő kötelezettségeit”.

14. A Lengyel Köztársaság a kereset elutasítását kérte, a szóban forgó rendelkezések eltérő értelmezése alapján, valamint a Bizottság kötelezését a költségek viselésére. A Litván Köztársaság a Lengyel Köztársaság állításainak támogatása érdekében beavatkozási beadványt nyújtott be. Az ügyben nem tartottak tárgyalást.

15. 2012. február 6-án benyújtott keresetével a Bizottság annak elismerését kérte a Bíróságtól, hogy „a Litván Köztársaság, mivel megtiltotta a jobbkormányos személygépjárművek nyilvántartásba vételét, és/vagy előírta, hogy a nyilvántartásba vételt megelőzően az új vagy más tagállamban már nyilvántartásba vett személygépjármű jobb oldalra szerelt kormányát helyezzék át a bal oldalra, nem teljesítette a [70/311] irányelvből […], a [keret]irányelvből […] és az [EUMSZ 34. cikkből] eredő kötelezettségeit”.

16. A Litván Köztársaság a kereset elutasítását kérte, vitatva a szóban forgó rendelkezések Bizottság általi értelmezését, valamint kérte a Bizottság kötelezését a költségek viselésére. Az Észt Köztársaság és a Lengyel Köztársaság beavatkozási beadványaiban támogatta a Litván Köztársaság kérelmeit. Az ügyben nem tartottak tárgyalást.

III – A kötelezettségszegés megállapítása iránti két kereset elemzése

A – *Előzetes észrevételek*

17. A jelen ügyekből kitűnik, hogy a Litvániában és Lengyelországban alkalmazott szabályozások akadályozzák az olyan járművek nyilvántartásba vételét, amelyek kormányberendezése a jobb oldalon található. A Litván Köztársaság ugyanis – a közúti biztonságról szóló litván törvényben kimerítő jelleggel felsorolt kivételektől eltekintve [11] – tiltja az olyan járművek közúti közlekedését, valamint nyilvántartásba vételét, amelyeket az úttest bal oldalán történő közlekedésre terveztek, és/vagy amelyeknek kormánykereke a jobb oldalon található, és azt írja elő, hogy e járművek kormányberendezését előzetesen helyezzék át a jobb oldalra. [12] A Lengyel Köztársaság minden új vagy egyszer külföldön már nyilvántartásba vett gépjármű nyilvántartásba vételét műszaki vizsgáról szóló tanúsítvány benyújtásához köti, és több, az infrastruktúráért felelős lengyel miniszter által kiadott rendelet alapján [13] e vizsga eredménye nem lehet pozitív a jobb oldalon található kormányberendezéssel rendelkező járművek esetében, mivel ezeket úgy tekintik, hogy nem felelnek meg a nemzeti műszaki követelményeknek.

18. Mindenekelőtt emlékeztetni kell arra, hogy abban az időszakban, amikor a gépjárművek műszaki jellemzőire vonatkozó nemzeti szabályozások közösségi harmonizációja megkezdődött, az Európai Közösséget csak olyan tagállamok alkották, amelyekben a forgalom az út jobb oldalán zajlott. Írország, valamint Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága csatlakozása után – ahol a közúti közlekedés a bal oldalon folyik [14] – olyan egységes gyakorlat alakult ki a tagállamok között, amely szerint nem tagadják meg az olyan járművek nyilvántartásba vételét, amelynek kormányberendezése

11 — Lásd a jelen indítvány 8. és 9. pontját.

12 — Lásd a jelen indítvány 10. pontját.

13 — Lásd a jelen indítvány 6. és 7. pontját.

14 — Jelenleg a Ciprusi Köztársaság és a Máltai Köztársaság is azon tagállamok csoportjába tartozik, ahol a forgalom ezen az oldalon zajlik.

ugyanazon az oldalon található, mint amelyen a forgalom zajlik.[15] Ezt az egységességet csak az Unió 2004. évi bővítését követően kérdőjelezte meg néhány új tagállam, köztük a Litván Köztársaság és a Lengyel Köztársaság, lényegileg az olyan járművek közlekedése által a közúti biztonságra jelentett veszélyre hivatkozva, amelyek kormányberendezésének elhelyezése nem alkalmazkodik a forgalom irányához[16].

19. Azt is hangsúlyozni kell, hogy a jelen keresetek tárgyát olyan kötelezettségszegések jelentik, amelyek nem a jobb oldalon található kormányberendezéssel rendelkező járművek forgalmazása szabadságának megsértéséből erednek, hanem az ilyen járművek litvániai, illetve lengyelországi nyilvántartásba vételi lehetőségeinek korlátozásából. E járműveknek sem az értékesítése, sem az importja nem tiltott ugyanis e tagállamokban. Csak az e kategóriához tartozó járművek nyilvántartásba vétele tiltott, amennyiben a berendezést nem helyezik át a bal oldalra, függetlenül attól, hogy helyben gyártott vagy importált járműről van szó.

20. Ezenkívül e keresetek az akár új, akár használt „személygépjárművekre” korlátozódnak, ami kizár bizonyos gépjármű-kategóriákat, többek között a haszongépjárműveket, amelyek azonban a Bizottság által hivatkozott rendelkezések hatálya alá esnek.[17] Hangsúlyozom, hogy a „személygépjármű” minősítés nem szerepel sem a keretirányelvben[18], sem a 70/311 irányelvben[19], ugyanakkor megfelel az M1 kategóriában tartozó járművek fogalmának, amelynek jelentése „személyszállításra használt járművek, amelyek a vezetőülésen kívül legfeljebb nyolc ülőhellyel rendelkeznek”[20].

21. A Litván Köztársaság e korlátozásra érdemi érvet alapít.[21] A Bizottság szerint azonban a formális döntése semmilyen módon sem kérdőjelezi meg a hivatkozott rendelkezések hatálya alá eső területet, hanem azt pusztán az indokolja, hogy a jelen kereseteket a hozzá éppen személygépjárművek kapcsán benyújtott panaszok alapján terjesztette elő,[22] valamint az, hogy a jogsértési eljárás egyik célja az uniós polgárok segítése azon valós problémák megoldásában, amelyekkel a tagállamokban szembesülnek. Álláspontom szerint az ítélkezési gyakorlatból az tűnik ki, hogy a Bizottság nem csak a kötelezettségszegés megállapítása iránti eljárás megindítása,[23] hanem keresete tárgyának korlátozása[24] kapcsán is mérlegelési jogkörrel rendelkezik. Az itt tett megállapítás egyetlen következménye az, hogy a jövőbeli ítélet hatálya az M1 kategóriába tartozó gépjárművekre korlátozódik, az egyéb típusú járművek kapcsán adott esetben később hozandó döntés sérelme nélkül.

15 — Úgy vélem, hogy a Finn Köztársaság volt az az érintett tagállam, amely utoljára csatlakozott ehhez a gyakorlathoz, mivel csak 2003. január 1-jei hatállyal törölte el azt a szabályt, amely bizonyos kivételekkel azt írta elő, hogy a kormányberendezés a bal oldalon helyezkedjen el.

16 — A más tagállamokból származó gépjárművek nyilvántartásba vételével kapcsolatos gondokat az egységes piac jelenlegi helyzetének 20 fő problémája közé sorolják (lásd a más tagállamban nyilvántartásba vett gépjárművek belső piacon belüli átvitelének egyszerűsítéséről szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre vonatkozó javaslat indokolását, 2012. április 4., COM(2012) 164 végleges, 2. o., és az alábbi linken található statisztikákat: http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-12-242_en.htm).

17 — A 70/311 irányelv 1. cikke úgy határozza meg az irányelv rendelkezéseinek hatálya alá tartozó járműveket, hogy hivatkozik a 70/156 irányelvben található meghatározásra. A keretirányelv (4) és azt követő preambulumbekezdései fejtik ki azokat az okokat, amelyek miatt tárgyi hatálya a korábbi rendelkezésekhez képest bővebb, míg az 1. és 2. cikk, valamint a 3. cikk 11. és azt követő pontjai határozzák meg, hogy mely új járművekre alkalmazandó. Ami az EUMSZ 34. cikket illeti, ennek rendelkezései mindenfajta járműre kiterjedhetnek.

18 — Ehhez hasonlóan a C-83/05. sz. Voigt-ügyben 2006. július 13-án hozott ítélet (EBHT 2006., I-6799. o.) 15. pontjában a Bíróság rámutatott, hogy a 70/156 irányelv nem tartalmaz a gépjárműveknek a „személygépkocsi” kategóriába történő besorolására vonatkozó rendelkezéseket.

19 — Ellentétben például a Szerződés 81. cikke (3) bekezdésének a gépjármű–ágazatbeli vertikális megállapodások és összehangolt magatartások egyes csoportjaira történő alkalmazásáról szóló, 2002. július 31-i 1400/2002/EK bizottsági rendelettel (HL L 203., 30. o.; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet, 2. kötet, 158. o.), amely szerint a „személygépkocsi” meghatározása „személyek szállítására szánt, a vezetőülésen kívül legfeljebb nyolc üléssel rendelkező gépjármű”.

20 — Ahogy azt többek között a 70/156 irányelv I. melléklete b) jegyzetének 1. pontja meghatározza.

21 — Előadja, hogy a Bizottság hallgatólagosan elismeri, hogy a jobb oldalon található kormányberendezéssel rendelkező járművek közlekedése veszélyt jelent a nehéz haszongépjárművek tekintetében, ami lehetővé teszi legalábbis az utóbbi járművek nyilvántartásba vételének biztonsági okokból történő korlátozását, anélkül hogy ez ellentétes lenne az uniós joggal.

22 — Lásd a jelen indítvány 11. pontját.

23 — Lásd többek között a C-383/00. sz., Bizottság kontra Németország ügyben 2002. május 14-én hozott ítélet (EBHT 2002., I-4219. o.) 19. pontját és a C-327/08. sz., Bizottság kontra Franciaország ügyben 2009. június 11-én hozott ítélet 26. pontját.

24 — A Bíróság több ízben úgy döntött, hogy az EUMSZ 258. cikk értelmében rá háruló feladat keretében a Bizottság szabadon határozza meg a jogvita tárgyát (lásd többek között a C-221/04. sz., Bizottság kontra Spanyolország ügyben 2006. május 18-án hozott ítélet [EBHT 2006., I-4515. o.] 33. és azt követő pontjait, valamint a C-531/06. sz., Bizottság kontra Olaszország ügyben 2009. május 19-én hozott ítélet [EBHT 2009., I-4103. o.] 23. pontját).

22. Azon személygépjárművek körében, amelyeknek a kormányberendezése jobb oldalon található, a Bizottság különbséget tesz az új személygépjárművek – amelyek tekintetében a litván és a lengyel szabályozás által a nyilvántartásba vétel kapcsán állított akadályok ellentétesek az új gépjárművek EK–típusjóváhagyási eljárásairól szóló keretirányelvvel és a 70/311 irányelvvel –, és a más tagállamban már nyilvántartásba vett személygépjárművek között, amelyek esetében ezek az akadályok az áruk EUMSZ 34. cikkben előírt szabad mozgásának megsértését jelentik. E különbségtételt a Litván Köztársaság vitatja, mivel úgy véli, hogy a szóban forgó járművek első kategóriájának is az EUMSZ 34. cikk és az EUMSZ 36. cikk hatálya alá kell tartoznia, nem pedig az említett irányelvek alkalmazási körébe. Mindenesetre a Bíróság ítélkezési gyakorlatának [25] megfelelően, mivel a keretirányelv és a 70/311 irányelv által előírt harmonizáció kimerítő jellegű, a megtámadott szabályozásokat először ezen irányelvek rendelkezései alapján kell megvizsgálni, nem pedig az EUMSZ rendelkezéseinek fényében.

B – *Az új személygépjárművekre vonatkozó kifogásról*

1. A személygépjárművekre vonatkozó műszaki követelmények harmonizációjával és az EK-típusjóváhagyási eljárással kapcsolatos bevezetés

23. Annak érdekében, hogy megvalósítsa az áruk szabad mozgását a gépjárműiparban, az Európai Gazdasági Közösség az 1960-as évektől ambiciózus harmonizációs folyamatot indított be a gépjárművekre vonatkozó műszaki követelményeket és típus-jóváhagyási eljárásokat érintő nemzeti előírások terén, mivel az e területen a tagállamok között fennálló különbségek akadályozták a belső piacra jutást, valamint a piacon belül a szabad mozgást. [26] Ebben az időszakban a jogalkotó ennek érdekében olyan módszert fogadott, amely az „új szemléletmóddal” [27] ellentétben abban állt, hogy minden műszaki szabványt közvetlenül építsenek be a releváns uniós jogi aktusokba, a jelen esetben a gépjárművek közösségi típusjóváhagyásáról – úgynevezett EK-típusjóváhagyás – szóló keretirányelvbe, amelyet olyan külön irányelvek [28] egészítenek ki, amelyekre a keretirányelv hivatkozik.

24. E folyamat fejlődése a keretirányelv elfogadását eredményezte, amelynek (2) preambulumbekezdése azt hangsúlyozza, hogy „[a] Közösség belső piacának létrehozása és működése érdekében célszerű a tagállamok jóváhagyási eljárásait a *teljes harmonizáció* elvén alapuló közösségi jóváhagyási eljárással helyettesíteni” [29].

25. Az említett irányelv célja, ahogy azt 1. cikke meghatározza, olyan harmonizált keret létrehozása, amely többek között a hatálya alá tartozó valamennyi új jármű jóváhagyásához szükséges igazgatási rendelkezéseket és általános műszaki követelményeket tartalmazza a Közösségen belül történő nyilvántartásba vételük, értékesítésük és forgalomba helyezésük megkönnyítése érdekében.

25 — Minden olyan területen hozott nemzeti intézkedést ugyanis, amely közösségi szinten kimerítő harmonizáció tárgyát képezi, először a harmonizációs intézkedés rendelkezései alapján kell megvizsgálni, mielőtt az elsődleges jog rendelkezései alapján megvizsgálnák (lásd többek között a C-170/07. sz., Bizottság kontra Lengyelország ügyben 2008. június 5-én hozott ítélet 35. pontját, a C-205/07. sz., Gysbrechts és Santurel Inter ügyben 2008. december 16-án hozott ítélet [EBHT 2008., I-9947. o.] 33. pontját és a C-150/11. sz., Bizottság kontra Belgium ügyben 2012. szeptember 6-án hozott ítélet 47. pontját).

26 — Lásd a 70/156 irányelv preambulumát.

27 — Lásd többek között a műszaki harmonizációra és a műszaki szabványokra vonatkozó új szemléletmódról szóló [nem hivatalos fordítás], 1985. május 7-i tanácsi állásfoglalást (HL C 136., 1. o.).

28 — Ezek célja a 70/156 irányelv negyedik preambulumbekezdése szerint a jármű egyes alkatrészeire és jellemzőire alkalmazandó összehangolt műszaki követelmények meghatározása.

29 — Kiemelés tőlem.

26. A nemzeti műszaki követelményeket, valamint a nemzeti típus-jóváhagyási kötelezettséget a közúti biztonság fenntartásának szándéka indokolja. Ez az oka annak, hogy mind az EK-típusjóváhagyás, mind az uniós jogban meghatározott egységes műszaki követelmények jellemzően magas szintű közúti biztonságot is biztosítanak, ahogy az a keretirányelv (3) és (14) preambulumbekezdéséből [30] is kitűnik.

27. Ennek megfelelően az uniós jog e tárgyban alkalmazandó szabályainak célja az áruk szabad mozgásának megvalósítása és megfelelő működésének lehetővé tétele a gépjárműágazatban, fenntartva ugyanakkor a közúti biztonság magas szintjét biztosító kötelező feltételeket.

28. Ahogy a Bizottság értelmező közleményéből kitűnik, [31] valamely gépjármű valamely tagállamban való nyilvántartásba vétele érdekében legfeljebb három lépést kell megtenni: az első a gépjárművek műszaki jellemzőinek jóváhagyása, amely alapján kerül sor a keretirányelv által előírt közösségi típus-jóváhagyási eljárásra; a második az esetleges műszaki vizsgálat, amelynek révén meg lehet bizonyosodni arról, hogy a használt jármű alkalmas a közúti közlekedésre; a harmadik pedig maga a nyilvántartásba vétel, vagyis a közúti forgalomba lépést lehetővé tevő hatósági engedély kiadása, amelynek során azonosítják a gépjárművet, valamint a gépjármű számára rendszámot adnak.

29. Annak érdekében, hogy egyszerűsítsék többek között a tagállamokban a nyilvántartásba vételt, a nemzeti jóváhagyási eljárásokat felváltotta a valamennyi gépjárműtípusra érvényes egységes jóváhagyási eljárás. Ezen eljárásnak köszönhetően – amely a teljes harmonizáció elvén alapul [32] – valamennyi, az európai piacon forgalmazott járműnek közös, a műszaki jellemzőikre vonatkozó szabályoknak kell megfelelnie. A valamely tagállamban e harmonizált szabályokat betartva jóváhagyott járművek ezt követően jogszerűen forgalmazhatók az egész Unióban.

30. Pontosabban a keretirányelv 4. cikkének (3) bekezdése rögzíti a tagállamok kötelezettségeit, oly módon, hogy azok „csak azon járműveket […] veszik nyilvántartásba, illetve csak azok értékesítését vagy forgalomba helyezését engedélyezik, amelyek megfelelnek ezen irányelv követelményeinek”, és „nem tiltják meg, korlátozzák vagy akadályozzák a járművek […] nyilvántartásba vételét, értékesítését, forgalomba helyezését és közúti forgalomban való használatát az ezen irányelv által szabályozott szerkezeti vagy működési kérdésekkel kapcsolatos okokból, amennyiben azok megfelelnek az irányelv követelményeinek”. Az említett irányelv 1. cikkének harmadik bekezdése szerint „a járművek felépítésére és működésére vonatkozó konkrét műszaki követelményeket ezen irányelv alkalmazása során szabályozási aktusokban kell meghatározni, amelyek *teljes körű felsorolását* ezen irányelv IV. melléklete tartalmazza” [33].

31. A 70/311 irányelv a második másodlagos jogi aktus, amelyre a Bizottság a jelen kötelezettségszegés megállapítása iránti keresetekben hivatkozik. A gépjárművek és pótkocsijuk kormányberendezésére vonatkozó irányelv egyike azon egyedi szabályozó aktusoknak, amelyek a keretirányelv IV. mellékletében szerepelnek.

30 — E (3) preambulumbekezdés szerint az említett műszaki követelményeknek „elsősorban arra kell törekedniük, hogy biztosítsák a közúti közlekedés biztonságát”, a (14) preambulumbekezdés szerint pedig „a járművekre vonatkozó jóváhagyási jogszabályok fő célja annak biztosítása, hogy a forgalomba hozott új járművek, alkatrészek és önálló műszaki egységek a biztonság és környezetvédelem magas szintjét biztosítsák”.

31 — A másik tagállamból származó gépjárművek nyilvántartási eljárásáról szóló bizottsági értelmező közlemény (HL 2007. C 68., 15. o.) 3.2 pontja.

32 — Lásd a keretirányelv (2) preambulumbekezdését.

33 — Kiemelés tőlem.

32. A 70/311 irányelv 2a. cikkét többek között Írország és az Egyesült Királyság Európai Közösségekhez való csatlakozása során iktatták be.[34] Ebben az szerepel, hogy „[a] tagállamok nem tagadhatják meg és nem tilthatják egy jármű eladását, nyilvántartásba vételét, üzembe helyezését és használatát a kormányberendezésre vonatkozó indokokkal, ha e tekintetben a jármű megfelel a mellékletben megállapított előírásoknak[35]”.

33. Az EK-típusjóváhagyási eljárás egyik alapköve, hogy minden tagállam elismeri a más tagállamok által elvégzett vizsgálatot. Ez az eljárás lehetővé teszi, hogy mindegyik tagállam megállapíthassa, hogy a járműtípus átesett a keretirányelv IV. melléklete szerinti külön irányelvekben előírt ellenőrzéseken, típusbizonyítványuk pedig kiadásra került. Amikor a tagállam azon illetékes hatóságai, amelyekhez a gyártó a kérelmet benyújtotta, megállapítják, hogy az érintett járműtípus megfelel valamennyi alkalmazandó uniós jogi követelménynek, az általuk kiadott EK-típusbizonyítvány valamennyi tagállamban érvényes. Az adott járműtípusra EK-típusbizonyítvánnyal rendelkező gyártók kötelesek minden általuk gyártott járművet megfelelőségi nyilatkozattal ellátni, annak tanúsítása érdekében, hogy azok megfelelnek e típusnak. Az ilyen bizonyítvánnyal rendelkező járművet az összes tagállamnak úgy kell tekintenie, mint amely megfelel a saját jogszabályainak.[36] Ennek megfelelően a keretirányelv 26. cikke (1) bekezdésének első albekezdése azt írja elő, hogy a tagállamok kizárólag akkor vesznek nyilvántartásba egy járművet, és engedélyezik annak értékesítését vagy forgalomba helyezését, ha az az említett irányelv 18. cikkének megfelelően kibocsátott, érvényes megfelelőségi nyilatkozattal rendelkezik.

2. A keretirányelv és a 70/311 irányelv alkalmazhatóságáról

34. A Litván Köztársaság előadja, hogy a megtámadott szabályozások nem tartoznak a keretirányelv és a 70/311 irányelv tárgyi hatálya alá.[37] A jobb oldalon található kormányberendezéssel rendelkező járművek nyilvántartásba vételének a nemzeti jog által előírt tilalma nem az ilyen berendezések megfelelő működésére vagy megbízhatóságára vonatkozó műszaki szempontokhoz kapcsolódik, hanem a közúti biztonsággal kapcsolatos megfontolásokhoz, amelyek az ilyen járművek biztonságos vezetésének lehetőségeit érintik olyan utakon, ahol a közlekedés a jobb oldalon zajlik. Márpedig e körülmények közül a keretirányelv és a 70/311 irányelv csak az elsőt szabályozza kimerítő módon, figyelemmel többek között a fent hivatkozott Voigt-ügyben hozott ítéletre[38].

35. Ugyancsak a Litván Köztársaság szerint nagyrészt továbbra is a tagállamok hatáskörébe és felelősségi körébe tartozik a közúti biztonság biztosítása, az ezen irányelvekben szereplő műszaki követelményeknek megfelelő járművek használati feltételeinek meghatározása révén. Ennélfogva a megtámadott nemzeti intézkedéseket nem az említett irányelvek alapján kell értékelni, hanem kizárólag az EUMSZ 34. cikk és az EUMSZ 36. cikk alapján, függetlenül attól, hogy új járművekről van szó, vagy olyanokról, amelyeket más tagállamban már nyilvántartásba vettek.

34 — A Dán Királyságnak, Írországnak, a Norvég Királyságnak, valamint Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának az Európai Közösségekhez történő csatlakozásáról szóló okmány (HL 1972. L 73., 14. o.).

35 — Azzal, hogy az említett irányelv immár nem egy, hanem négy melléklettel rendelkezik. Lásd a legutóbb a 70/311 irányelvnek a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításáról szóló, 1999. január 26-i 1999/7/EK bizottság irányelvet (HL 1992. L 40., 36. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 4. kötet, 259. o.).

36 — Lásd a 70/156 irányelv ötödik és hatodik preambulumbekezdését.

37 — A Bizottság által a Lengyel Köztársaságnak és a Litván Köztársaságnak 2010. december 1-jén, illetve 2011. január 25-én küldött indokolással ellátott véleményben megjelölt két hónapos határidő lejártakor hatályos szövegek, mivel ezek az időpontok határozzák meg az egyes tagállamok esetében azt az időpontot, amely vonatkozásában az állítólagos kötelezettségszegést értékelni kell.

38 — A Litván Köztársaság hivatkozik e fent hivatkozott ítélet 18. pontjára, amelyben a Bíróság úgy döntött, hogy „a 70/156 irányelv a járműtípusokra vonatkozó műszaki követelményekre vonatkozik, és semmiféle más megfontolást nem tartalmaz a gépjárművek vezetői által betartandó közúti közlekedési szabályokkal kapcsolatban”, ami igaz a keretirányelvre is, amely 2009. április 29-től felváltotta az előbbi irányelvet.

36. Ugyanakkor osztom a Bizottság elemzését, amely szerint a keretirányelv és a 70/311 irányelv, valamint valamennyi, az előbbi IV. mellékletében szereplő külön irányelv meghatározza az összes, új gépjárműre vonatkozó műszaki előírást, beleértve a kormányberendezésre vonatkozó műszaki előírásokat is, és nem hagy semmilyen mérlegelési mozgásteret a tagállamoknak ezen a területen. E műszaki követelmények biztosítják a közúti biztonság azon szintjét, amely megfelel az uniós jogalkotó értékelésének. Noha igaz, hogy a kormányberendezés helyének meghatározása, mint olyan, nem képezi ezen irányelvek feltétlenül alkalmazandó rendelkezéseinek tárgyát, mindazonáltal ez az elhelyezés ettől még az egyébként az említett irányelvek összességében szereplő valamennyi műszaki előírásnak megfelelő jármű egyik szerkezeti jellemzője. A fent hivatkozott Voigt-ügyben hozott ítélet nem kérdőjelezi meg ezt az elemzést.[39]

37. A litván szabályozás, mivel előírja e berendezés helyének módosítását, olyan műszaki jellegű követelményt vezet be, amely a jármű szerkezetét érinti, és amely így a keretirányelv és a 70/311 irányelv által szabályozott követelményt jelent. Ezáltal ezen irányelvek hatálya alá tartozik, ahogy a szóban forgó lengyel szabályozás is.

3. A keretirányelv releváns rendelkezéseiről

38. Emlékeztetek arra, hogy a keretirányelv „teljes harmonizációt” ír elő az általa átfogott területeken, a közúti biztonság biztosítása céljából védzáradékokat írva elő arra az esetre, ha bebizonyosodik, hogy egy járműtípus, noha megfelel az EK-típusjóváhagyás kapcsán alkalmazandó követelményeknek, valamely tagállam szerint veszélyt jelent.[40] A tagállamnak ugyanakkor ilyen esetben egy különleges értesítési eljárást kell követnie, amely kiterjed a többi tagállamra és a Bizottságra, mivel enélkül veszélybe kerülne az egységes jóváhagyási szabályozás hatékony érvényesülése.[41]

39. A jelen kötelezettségszegés megállapítása iránti keresetek különösen a keretirányelv 4. cikkének (3) bekezdésén alapulnak. Ahogy a Bizottság előadja, ezen, az említett irányelv 9. cikke (1) bekezdésének a) pontjával[42] összefüggésben értelmezett rendelkezés alapján valamely tagállam illetékes hatóságai kötelesek nyilvántartásba venni egy új személygépjárművet, amennyiben az megfelel az irányelv, illetve az irányelv mellékletében felsorolt külön irányelvek által meghatározott műszaki követelményeknek.

40. E rendelkezés szövegezése jobban megérthető elfogadásának összefüggése és indokai alapján. Az előkészítő anyagokból[43] ugyanis kitűnik, hogy „a 4. cikk harmadik bekezdése [helyesen: (3) bekezdése] a *szabad forgalomba bocsátásra* [helyesen: mozgásra] *vonatkozó záradékkal* egészült ki”[44] „[a]nnak biztosítása érdekében, hogy az ezen irányelvben és a külön szabályozási jogi aktusokban a gépjárművek jóváhagyására vonatkozóan megállapított rendelkezéseket a járművek értékesítését, nyilvántartásba vételét/üzembe helyezését követően ne ássák alá a járművek szerkezetére és működésére vonatkozó nemzeti előírások”.

39 — Az említett ítéletből ugyanis az tűnik ki (különösen a 14., 17. és 20. pontból), hogy az érintett ügyben a Bíróság kizárólag azzal kapcsolatban döntött, hogy a közösségi jogalkotó a 70/156 irányelvvel bevezetett közösségi típusjóváhagyáshoz kívánt-e a közúti forgalomra vonatkozó, a különböző gépjármű-kategóriák sebességét szabályozó nemzeti szabályok alkalmazására vonatkozó következményt fűzni.

40 — Lásd a keretirányelv 8. cikkének (3) bekezdését és 29. cikkét.

41 — A 70/156 irányelv 7. cikke (1) bekezdésének tárgyában – amely megfelel a keretirányelv 4. cikke (3) bekezdésének – lásd a C-329/95. sz. *VAG Sverige* ügyben 1997. május 29-én hozott ítélet (EBHT 1997., I-2675. o.) 18. és 19. pontját, valamint analógia útján a C-470/03. sz., *AGM-COS.MET* ügyben 2007. április 17-én hozott ítélet (EBHT 2007., I-2749. o.) 70. pontját.

42 — E rendelkezés „A járművekre vonatkozó különleges rendelkezések” cím alatt azt írja elő, hogy „[a] tagállamok EK-jóváhagyást adnak ki az alábbiak vonatkozásában: […] olyan járműtípus, amely az adatközlő mappában szereplő jellemzőkkel rendelkezik, és a IV. mellékletben felsorolt vonatkozó szabályozási aktusokban meghatározott műszaki követelményeknek megfelel”.

43 — Lásd a 2004. október 29-i módosított irányelvjavaslat 10. oldalán található 5. pontot [COM (2004) 738 végleges].

44 — Kiemelés tőlem.

41. Ami a keretirányelv 18.[45] és 26. cikkét, valamint IX. melléklete[46] 0. pontját illeti, a Litván Köztársaság előadja, hogy a gépjárműgyártóknak az EK-megfelelőségi nyilatkozat 1. oldalán[47] meg kell jelölniük, hogy az érintett gépjárművet kizárólagos jelleggel melyik oldali közlekedéshez alakították ki, amiből az következik, hogy az uniós jogalkotó álláspontja szerint a járművek alkalmatlanok lehetnek arra, hogy az úttest adott, az esettől függően jobb vagy bal oldalán használják azokat. Az Észt Köztársaság a maga részéről arra hivatkozik, hogy a gyártóknak meg kell állapítaniuk, hogy a jármű másik EK-jóváhagyás hiányában állandó jelleggel azokban a tagállamokban vehető nyilvántartásba, amelyekben a közlekedés a jobb, illetve a bal oldalon történik.

42. Véleményem szerint az EK-megfelelőségi nyilatkozat az ilyen nyilatkozat által érintett jármű gyártásának érvényességét tanúsítja, attól függően, hogy milyen járműkategóriába tartozik a jármű. A jármű műszaki jellemzőinek az e nyilatkozatban szereplő leírásából lényegileg az következik, hogy nem szükséges, hogy más műszaki dokumentumokat is benyújtsanak ahhoz, hogy állandó nyilvántartásba vegyék valamely tagállamban, függetlenül attól, hogy milyen irányban zajlik a közlekedés annak területén.

43. Ami a keretirányelv I. és III. mellékletének 1.8 pontját és 1.8.1 alpontját illeti[48], a Lengyel Köztársaság arra hivatkozik, hogy az uniós jogalkotó az említett 1.8.1 alpontban egy külön rubrikát írt elő annak feltüntetése céljából, hogy a jármű a jobb vagy bal oldali közlekedésre alkalmas-e. Ezenkívül e mellékletek 1.8 pontja kiemeli, hogy ahhoz, hogy engedélyezni lehessen egy adott irányú közlekedését, a járműnek alkalmasnak kell lennie az adott irányban zajló közlekedésre. Az említett pont tehát a kormány helyének a típusbizonyítványokon való feltüntetésére vonatkozik. Ehhez hasonlóan az Észt Köztársaság úgy véli, hogy e rendelkezésekből az tűnik ki, hogy a gyártóknak a jármű típusjóváhagyásához szükséges információk jegyzékében fel kell tüntetniük, hogy az érintett járművet a jobb vagy a bal oldalon történő vezetés mellett lehet használni.

44. Ugyanakkor csatlakozom a Bizottság azon álláspontjához, amely szerint az említett rendelkezések csak azt jelentik, hogy a szóban forgó jármű megfelel azon előírásoknak, amelyek lehetővé teszik a jármű biztonságos vezetését az úttest megjelölt – jobb vagy bal – oldalán, hasonlóan a világítóberendezések és a közvetett látást biztosító eszközök elhelyezésére, valamint a kormányberendezés 70/311 irányelvben meghatározott elemeire vonatkozó előírásokhoz. Úgy vélem, hogy az uniós jogalkotó meg kívánta különböztetni a kormányberendezés elhelyezésének kérdését a jármű vezetési oldalaknak megfelelő alakítása kérdésétől, nem pedig összekeverni e két kérdést.

45. E tekintetben emlékeztetek arra, hogy a keretirányelv IX. mellékletére vonatkozó, fent hivatkozott magyarázó megjegyzés d) pontja kimondja, hogy „ez a nyilatkozat [amely szerint a jármű a jobb vagy a bal oldali vezetésre alkalmas] nem korlátozza a tagállamok azon jogát, hogy *műszaki kiigazításokat* írjanak elő […], ha a forgalom iránya az út ellenkező oldalán halad”, anélkül azonban, hogy meghatározná, hogy mit kell érteni az általam kiemelt kifejezés alatt.

45 — Az említett irányelv „Megfelelőségi nyilatkozatról” szóló 18. cikke (1) bekezdésének első albekezdése szerint „[a] gyártó mint a járműre vonatkozó EK-típusjóváhagyás tulajdonosa minden, a jóváhagyott típussal megegyezően gyártott teljes, nem teljes vagy befejezett járműhöz megfelelőségi nyilatkozatot mellékel”.

46 — A 2007/46 irányelv IX. mellékletének felváltásáról szóló, 2009. május 7-i 385/2009/EK bizottsági rendelettel (HL L 118., 13. o.) módosított, említett IX. melléklet az „EK-megfelelőségi nyilatkozatról” szól. E melléklet 0. pontja határozza meg a nyilatkozat kettős célját, kiemelve egyrészt, hogy az „a jármű gyártója által a vásárlónak annak biztosítása érdekében tett nyilatkozatot jelent, hogy az általa vásárolt jármű a gyártása időpontjában megfelel az Európai Unió hatályos jogszabályainak”, másrészt pedig „azt a célt is szolgálja, hogy lehetővé tegye a tagállami illetékes hatóságok számára a járművek nyilvántartásba vételét anélkül, hogy a kérelmező számára kiegészítő műszaki dokumentáció benyújtását kellene előírniuk”.

47 — Az említett IX. melléklet szerint az EK-megfelelőségi nyilatkozat 1. oldalán szerepel az a megjegyzés, hogy „a jármű […] állandó nyilvántartásba vehető a jobb oldali / bal oldali ([b]) közlekedési rendű […] ([d]) […] tagállamokban”. E tekintetben az említett mellékletre vonatkozó magyarázó megjegyzés b) pontja szerint „meg kell adni, hogy a jármű jobb vagy bal oldali közlekedésre alkalmas-e, vagy jobb és bal oldali közlekedésre egyaránt alkalmas”.

48 — A keretirányelv I. melléklete tartalmazza „A járművek EK-típusjóváhagyására vonatkozó adatok teljes jegyzéke”. E melléklet „A jármű általános műszaki jellemzői” című 1. pontja, 1.8 pontjában azt írja elő, hogy kerüljön feltüntetésre a „Vezető helye: bal/jobb” szövegrész, az 1.8.1 alpontban pedig, hogy tüntessék fel, hogy: „A jármű a jobb oldali/bal oldali közlekedésre van kialakítva”. Ugyanezen rendelkezések szerepelnek az „Adatközlő lap a járművek EK-típusjóváhagyásához” című III. melléklet I. része 1. pontja 1.8 pontjában és 1.8.1 alpontjában.

46. A Litván Köztársaság, a Lengyel Köztársaság és az Észt Köztársaság szerint ez a hivatkozás lehetővé teszi azon tagállam számára, amelyben a forgalom a jobb oldalon zajlik, hogy előírja egy bal oldali közlekedésre tervezett jármű esetében, hogy azt a nyilvántartásba vétele előtt alakítsák át jobb oldali közlekedésre, különösen a kormányberendezés bal oldalra való áthelyezése révén.

47. Vitathatatlan, hogy az említett magyarázó megjegyzés azt tartalmazza, hogy amennyiben egy jármű az út bal oldalán történő közlekedésre alkalmas, akkor módosítások írhatók elő egy olyan tagállamban való nyilvántartásba vétele érdekében, ahol a közlekedés a jobb oldalon zajlik. Mindazonáltal mind a keretirányelv, mind a 70/311 irányelv egyéb rendelkezéseinek fényében, valamint annak elkerülése érdekében, hogy ezen intézkedéseket megfosszák hatékony érvényesülésüktől úgy vélem, hogy a kormányberendezés áthelyezése nem képezi a magyarázó megjegyzés által lehetővé tett „műszaki kiigazítások” részét.

48. A Bizottsághoz hasonlóan úgy vélem, hogy az ilyen kiigazítások csak a minimális hatással járó beavatkozásokra vonatkozhatnak, mint a fényszórók beállítása, vagy egy további visszapillantó tükör felszerelése, nem pedig azokra a műszaki szempontokra, amelyek jelentős mértékben módosítják a jármű szerkezetét. Márpedig a megtámadott szabályozásokban az utóbbi típusú módosítások szerepelnek, mivel az általuk előírt áthelyezés nem csak a kormányberendezés áthelyezését igényli, hanem az egész műszerfalét is, valamint a jármű pedáljainak, és az azok által vezérelt rendszereknek az áthelyezését.

49. Hangsúlyozom, hogy e megközelítés megfelel számos tagállam gyakorlatának, amelyekben az olyan gépjárművek nyilvántartásba vételét, amelyek kormányberendezése a forgalom irányának megfelelő oldalon található, azonnal engedélyezik, amint bemutatják az érvényes EK-megfelelőségi nyilatkozatot,[49] illetve kismértékű műszaki átalakítások mellett, mint a tompított fényszórókra, a külső visszapillantó tükrökre vonatkozó átalakítások, vagy hasonló jellegű módosítások.[50]

50. Ennek megfelelően úgy vélem, hogy a keretirányelv egyetlen rendelkezése sem teszi lehetővé egy új személygépjármű nyilvántartásba vételének megtagadását a kormányberendezés elhelyezésének oldala miatt. Az irányelv kötelezettségszegés megállapítása iránti keresetek által érintett rendelkezéseinek ilyen, akár szó szerinti, akár rendszertani értelmezése megerősíthető a 70/311 irányelv rendelkezései alapján is, amely az említett keretirányelv IV. mellékletében felsorolt külön irányelvek közé tartozik.

4. A 70/311 irányelv vonatkozó rendelkezéseiről

51. A Litván Köztársaság szerint a 70/311 irányelv kizárólag a kormányberendezés szerkezetére, beszerelésére és ellenőrzésére vonatkozó előírásokat tartalmaz, anélkül, hogy meghatározná, hogy közúti biztonsági okokból a jármű melyik oldalára kell beszerelni a kormányberendezést.

52. Ami különösen a 70/311 irányelv I. melléklete 1. függelékének[51] 1.8 pontját illeti, a Lengyel Köztársaság előadja, hogy e rendelkezés különbséget tesz a járművek között attól függően, hogy azokat jobb oldali vagy bal oldali közlekedésre tervezték, valamint hogy az uniós jogalkotó azt abból a feltevésből kiindulva szövegezte meg, hogy a vezető elhelyezkedése közvetlenül kapcsolódik a forgalom oldalához.

49 — Tudomásom szerint az említett nyilatkozat benyújtása döntő többek között Belgiumban, a Cseh Köztársaságban, Franciaországban, Olaszországban, Luxemburgban, Máltán, Ausztriában és Svédországban.

50 — A rendelkezésemre álló információk szerint ez a helyzet többek között Belgiumban, a Cseh Köztársaságban, Dániában, Németországban, Spanyolországban, Franciaországban, Cipruson, Luxemburgban, Magyarországon, Hollandiában, Romániában, Finnországban, Svédországban és az Egyesült Királyságban.

51 — Az említett függelék tartalmaz egy „Adatközlő lap[ot] egy jármű kormányberendezése tekintetében, az EK-típusjóváhagyásra vonatkozó 70/156/EGK tanács irányelv I. melléklete alapján”. E lap 1. pontja, amely a „Jármű általános szerkezeti jellemzőire” vonatkozik, tartalmazza az 1.8 pontot, a következő szöveggel: „A kormánykerék elhelyezkedése: bal oldali/jobb oldali”.

53. A Bizottság megalapozottan hivatkozik ezzel szemben arra, hogy az, hogy az említett rendelkezés alapján meg kell jelölni a kormánykerék elhelyezkedését, pusztán azt jelenti, hogy a jármű szerkezete és többek között kormányberendezése megfelel-e a 70/311 irányelv műszaki követelményeinek, anélkül hogy az uniós jogalkotó célszerűnek tartotta volna, hogy formális kapcsolatot alakítson ki, amely szerint a jobb oldali közlekedéshez a kormányberendezésnek a bal oldalon kell elhelyezkednie, és fordítva.

54. Ezenkívül osztom a Bizottság véleményét, amennyiben kifejti, hogy a 70/311 irányelv 2a. cikke megtiltja a tagállamoknak, hogy megtagadják, vagy megtiltsák a járművek nyilvántartásba vételét, olyan indokokkal, amelyek *kizárólag* a kormányberendezés elhelyezkedésére vonatkoznak, amennyiben azok egyébként megfelelnek az ezen irányelv mellékleteiben található előírásoknak. Mivel ezek nem határozzák meg, hogy a kormányberendezésnek a bal oldalon, a jobb oldalon vagy középen kell-e elhelyezkednie, a nemzeti hatóságok kötelesek ezen elhelyezkedéstől függetlenül nyilvántartásba venni a gépjárművet, amennyiben a kormányberendezés egyebekben megfelel az említett előírásoknak. Álláspontom szerint e rendelkezés céltalan lenne a 70/311 irányelv szerkezetében, ha úgy tekintenénk, hogy nem irányul a kizárólag a hatálya alá tartozó járművek kormányberendezkedésének elhelyezkedésén alapuló korlátozások kizárására.

55. Történelmi körülményekre hivatkozva a Litván Köztársaság előadja, hogy a 70/311 irányelvet egy olyan időszakban fogadták el, amikor az Európai Közösségnek nem volt olyan tagállama, amelynek területén a közlekedés a bal oldalon zajlott, vagyis a közösségi jogalkotó nem oldhatott meg egy olyan problémát, amely akkor nem létezett.

56. Ez annak figyelmen kívül hagyását jelenti, hogy a releváns rendelkezést, a 2a. cikket, az említett irányelvbe a többek között Írország és az Egyesült Királyság csatlakozásáról szóló okmánnyal iktatták be, ahogy azt már említettem. E tekintetben a Bizottság egy 1971. június 28-án kelt jelentésre hivatkozik, amely a Tanács által a Közösségbe való felvételüket kérő államokkal folytatott tárgyalások keretben a közösségi szabályozások műszaki kiigazításairól szóló bizottsági jelentések megvizsgálására kijelölt „ad hoc” munkacsoporttól[52] származik, amely jelentés kétségtelenül érdekes,[53] azonban álláspontom szerint nem releváns, mivel e munkacsoport nem fogadott el semmilyen állásfoglalást a kérdéssel kapcsolatban. Véleményem szerint sokkal fontosabb az említett csatlakozási okmány tartalmára támaszkodni, mivel az módosította a gépjárművekre vonatkozó műszaki követelményekről szóló irányelveket. Ezen aktus olvasatából ugyanis egyértelműen kitűnik, hogy különös rendelkezéseket fogadtak el a visszapillantó tükrök elhelyezését illetően,[54] annak előírása érdekében, hogy annak alkalmazkodnia kell az egyes tagállamokban hatályos jobb vagy bal oldali közlekedéshez, míg a jogalkotó tartózkodott attól, hogy ezzel egyenértékű rendelkezéseket írjon elő a kormányberendezések elhelyezését illetően, noha a 70/311 irányelv is módosító rendelkezések tárgyát képezte.[55]

57. A 70/311 irányelv szövegezése és története tehát felvilágosítást nyújt. Ezenkívül a két irányelv kötelezettségszegés megállapítása iránti keresetekben hivatkozott rendelkezéseinek teleologikus megközelítése lehetővé teszi az általam a Bíróság részére elfogadni javasolt álláspont alátámasztását.

52 — Az Európai Közösségek Tanácsának 1971. június 28-i I/117/71. sz. feljegyzése.

53 — A Bizottság előadja, hogy e jelentés 3. pontjában az említett munkacsoport úgy ítélte meg, hogy a kormányberendezés jobb vagy bal oldali elhelyezése gazdasági jellegű problémát jelent, nem pedig műszaki előírást.

54 — A gépjárművek visszapillantó tükreire vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1971. március 1-jei 71/127/EGK tanácsi irányelv (HL L 68., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 1. kötet, 109. o.).

55 — Lásd a csatlakozás feltételeiről és a szerződések kiigazításáról szóló okmány (HL 1972. L 73., különösen 114. és azt követő oldalak) I. melléklete „Technikai akadályok” című X. pontjának 2–10. alpontjában, különösen a 7. és 10. alpontban szereplő irányelveket.

5. A keretirányelv és a 70/311 irányelv céljairól

58. Ami a keretirányelv 4. cikke (3) bekezdésének, valamint a 70/311 irányelv 2a. cikkének teleologikus értelmezését illeti, a Lengyel Köztársaság előadja, hogy a szóban forgó szabályozás teljes mértékben indokolt, figyelemmel arra, hogy az ezen irányelvek által követett elsődleges cél a közúti biztonság magas szintjének a biztosítása. Ezt megerősíti a keretirányelv (3) preambulumbekezdése, [56] valamint a 70/311 irányelv I. mellékletének 4.1.1 alpontja [57].

59. A Bizottság nem vitatja, hogy a jóváhagyásról szóló irányelvekben meghatározott műszaki előírások célja a közúti biztonság magas szintjének a biztosítása. Előadja ugyanakkor – véleményem szerint megalapozottan –, hogy a járművek jóváhagyási eljárásainak a keretirányelv és a 70/311 irányelv által elvégzett teljes harmonizációját a belső piac létrehozásának és működésének biztosítása érdekében határozták el, és hogy az uniós jogalkotó szerint az így rögzített, teljesen harmonizált műszaki előírások elegendőek a közúti biztonság biztosításához. Ez kitűnik ugyanis azokból a fent hivatkozott indokokból [58], amelyek megalapozták a keretirányelv 4. cikke (3) bekezdésének elfogadását.

60. A Bizottság azt is elismeri, hogy az a tény, hogy egy jármű kormánya a jobb oldalon található, miközben a közlekedés a jobb oldalon zajlik, korlátozza a vezető látási viszonyait kétirányú forgalmú osztatlan utakon található kereszteződések esetén. Mindazonáltal a 70/311 irányelv 2a. cikkéből és a keretirányelv 4. cikkének (3) bekezdéséből kitűnik, hogy az uniós jogalkotó nem tekintette e nehézségeket olyan súlyosnak, hogy azok igazolnák a szóban forgóhoz hasonló szabályozásokat, ellentétben a visszapillantó tükrök elhelyezése kapcsán Írország és az Egyesült Királyság csatlakozásánál kifejezetten előírtakkal.

61. A Litván Köztársaság meglepődését fejezi ki azzal kapcsolatban, hogy a Bizottság elfogadja a többek között a világítóberendezéseket érintő módosításokat, de kifogást emel a kormányberendezést érintően.

62. Ezt ugyanakkor álláspontom szerint az indokolja, hogy a minimális műszaki kiigazítások a keretirányelv IX. melléklete fent hivatkozott magyarázó megjegyzésének d) pontja szerint elfogadhatók, sőt engedélyezettek, ellentétben a szerkezeti elemek olyan módosításaival, amelyek a jármű szerkezetét vagy működését érintik, noha az megfelel minden, az EK-típusjóváhagyáshoz szükséges feltételnek.

63. Következésképpen annak megállapítását javaslom a Bíróságnak, hogy egyrészt a keretirányelv és a 70/311 irányelv alkalmazható a megtámadott szabályozásokra az új személygépjárművek tekintetében, másrészt pedig, hogy e tekintetben mind a Litván Köztársaság, mind a Lengyel Köztárság részéről kötelezettségszegés történt.

64. Amennyiben az említett irányelveket a Bíróság a Litván Köztársaság kérelmeinek megfelelően alkalmazhatatlannak nyilvánítaná, akkor is mindenképpen meg kell állapítani, hogy a tagállamoknak jogalkotási hatáskörük gyakorlása során a jelen kötelezettségszegés megállapítása iránti keresetek által érintett valamennyi jármű [59] tekintetében tiszteletben kell tartaniuk az EUM-Szerződés áruk szabad mozgására vonatkozó rendelkezéseiből eredő kötelezettségeket. [60]

56 — A (3) preambulumbekezdés, amelynek tartalmát a jelen indítvány 30. lábjegyzete idézi fel.

57 — Az említett melléklet 4. pontja rögzíti a „szerkezeti felépítésre vonatkozó rendelkezéseket”, 4.1.1 alpontjában pedig különösen azt, hogy „[a] kormányberendezésnek biztosítania kell a jármű könnyű és biztonságos irányítását, a jármű legnagyobb tervezési sebességéig”.

58 — A jelen indítvány 40. pontja.

59 — Ebben az esetben tehát a jobb oldali kormányberendezéssel felszerelt személygépjárművek, függetlenül attól, hogy újak, vagy azokat egy másik tagállamban korábban már nyilvántartásba vették.

60 — Lásd többek között a C-142/09. sz., Lahousse és Lavichy ügyben 2010. november 18-án hozott ítélet (EBHT 2010., I-11685. o.) 43. pontját.

C – *A más tagállamban már nyilvántartásba vett személygépjárművekre vonatkozó kifogásról*

1. A felek álláspontjáról

65. A Bizottság azt kifogásolja, hogy a Litván Köztársaság, illetve a Lengyel Köztársaság, mivel korlátozta a területén az olyan személygépjárművek nyilvántartásba vételét, amelyek kormányberendezése a jobb oldalon található, nem teljesítette azokat a kötelezettségeket, amelyek az elsődleges jog áruk szabad mozgására vonatkozó rendelkezései alapján minden tagállamot terhelnek. Álláspontja szerint e korlátozások az ilyen járművek más uniós tagállamokból – ahol már nyilvántartásba vették őket – történő behozatalához való jog aránytalan akadályozását jelentik.

66. Ezzel szemben a Lengyel Köztársaság úgy véli, hogy a szóban forgó nemzeti intézkedéseket nem lehet az EUMSZ 34. cikk által tiltott korlátozásnak tekinteni. A Litván Köztársaság ugyanakkor elfogadja, hogy a Litvániában alkalmazandó rendelkezések és követett gyakorlat az áruk EUMSZ 34. cikk értelmében vett szabad mozgásának korlátozását jelentik. Mindkét tagállam egybehangzóan azt állítja, hogy az ilyen jellegű korlátozást mindenképpen igazolják a közúti biztonság fenntartásához, valamint az emberi élet és egészség védelméhez fűződő célok. A Bizottság nem vitatja az ilyen célok által képviselt közérdeket, de cáfolja, hogy a két alperes állam által hozott intézkedések teljes mértékben szükségesek és alkalmasak e törekvések kielégítésére.

2. Az áruk EUMSZ 34. cikk értelmében vett szabad mozgása korlátozásának fennállásáról

67. A valamely tagállam által a területére korábban más tagállamban való nyilvántartásba vételét követően behozott járművek nyilvántartásba vételére vonatkozóan alkalmazandó nemzeti szabályok uniós jog általi harmonizációja hiányában a kifogásolt nemzeti intézkedéseket az EUM-Szerződés áruk szabad mozgására vonatkozó rendelkezései fényében kell megvizsgálni. E tekintetben emlékeztetek arra, hogy a keretirányelv 1. cikkének (1) bekezdéséből az következik, hogy az csak „a hatálya alá tartozó valamennyi *új* járműnek […] a jóváhagyásához szükséges igazgatási rendelkezéseket és általános műszaki követelményeket” harmonizálja. [61]

68. Kiindulásként rámutatok, hogy úgy vélem, hogy a behozatalra vonatkozó mennyiségi korlátozásokkal azonos hatású intézkedések tilalma, amely az EUMSZ 34. cikkben szerepel, alkalmazandó a jelen keresetek által érintett nemzeti rendelkezésekhez hasonló rendelkezésekre.

69. Az állandó ítélkezési gyakorlatból ugyanis az következik, hogy a tagállamok minden olyan szabályozását, amely közvetlenül vagy közvetve, ténylegesen vagy potenciálisan akadályozhatja az Unión belüli kereskedelmet, az ilyen korlátozásokkal azonos hatású intézkedésnek kell tekinteni. [62]

70. Márpedig a jelen ügyben a Bizottság megalapozottan hivatkozik arra, hogy a litván és a lengyel szabályozások eredményeként kedvezőtlenebb bánásmódot alkalmaznak a más tagállamokból származó árukkal, vagyis az olyan járművekkel szemben, amelyek kormányberendezése a jobb oldalon található, és amelyeket korábban az ország területén kívül vettek nyilvántartásba, mivel az ilyen járművek tulajdonosait visszatarthatják attól, hogy a litvániai vagy lengyelországi nyilvántartásba vétel érdekében importálják azokat, figyelemmel a berendezés bal oldalra történő áthelyezésére irányuló kötelezettségre, ami jelentős átalakítással jár. [63]

61 — Kiemelés tőlem.

62 — Lásd többek között a 8/74. sz. Dassonville-ügyben 1974. július 11-én hozott ítélet (EBHT 1974., 837. o.) 5. pontját, valamint a fent hivatkozott Bizottság kontra Belgium ügyben hozott ítélet 50. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot.

63 — A Bizottság előadja, hogy e művelet a kormány- és fékberendezés szinte teljes, valamint a műszerfal teljes cseréjét igényli.

71. A Litván Köztársaság nem vitatja a vele szemben benyújtott kötelezettségszegés megállapítása iránti kereset e vetületét, hasonlóan az Észt Köztársaság által az említett ügyben benyújtott beavatkozási beadványhoz.

72. Ezzel szemben a Lengyel Köztársaság előadja, hogy szabályozása nem akadályozza az áruk szabad mozgását, mivel egyrészt a nyilvántartásba vétel csak közigazgatási formalitás, nem pedig a jármű megszerzésének feltétele, másrészt pedig a megtámadott kötelezettség minden olyan járműre vonatkozik, amelynek kormányszerkezete a jobb oldalon helyezkedik el, származására tekintet nélkül, kiemelve, hogy ilyen járműveket Lengyelországban is gyártanak,[64] és azok ott is megvásárolhatók.

73. A Bíróság ugyanakkor több ízben kimondta, hogy még ha a szóban forgó intézkedések – mint a jelen ügyben is – különbségtétel nélkül alkalmazandók és így nem csupán a más tagállamból származó árukat érintik, e körülmény nem zárja ki, hogy úgy tekintsék, a megtámadott tilalom az EUMSZ 34. cikknek megfelelően a mennyiségi korlátozásokkal azonos hatással jár, amennyiben a más tagállamban jogszerűen gyártott és forgalmazott árut nem engedik korlátozó feltételek nélkül az alperes tagállam piacára.[65]

74. Márpedig úgy vélem, hogy a jelen kötelezettségszegés megállapítása iránti keresetek tárgyát képező szabályozások olyan jellegűek, hogy hátrányos helyzetbe hozzák konkrétan a más tagállamokból az ottani nyilvántartásba vételt követően behozott járműveket, noha azokra vonatkoznia kellene az áruk szabad mozgásának. A Litvániában és Lengyelországban lakóhellyel rendelkező esetleges vevők ugyanis, tudatában annak, hogy jelentős költségeket kellene viselniük egy jobb oldali kormánykerékkel ellátott jármű átalakítása kapcsán, gyakorlatilag elveszítik az ilyen járművek olyan más tagállamból való beszerzéséhez esetlegesen fűződő érdeküket, ahol azok értékesítése gyakori.[66]

75. E tekintetben emlékeztetek arra, hogy az áruk szabad mozgására vonatkozó rendelkezéseket a tagállamokból származó, továbbá a harmadik országokból érkező és a tagállamokban szabad forgalomban lévő termékekre kell alkalmazni.[67] Ezenkívül az állandó ítélkezési gyakorlat[68] szerint valamely termék akkor válik hazaivá, amikor behozzák, és forgalomba hozzák, amiből az következik, hogy az importált és helyszínen vásárolt használt gépjárművek hasonló vagy versengő termékek.

76. A Litván Köztársaság és a Lengyel Köztársaság által a jobb oldali kormánnyal felszerelt, más tagállamból származó járművek nyilvántartásba vételével kapcsolatban alkalmazott bánásmód tehát hátrányos a területükön található használt járművekhez viszonyítva, amelyek nagy többségükben bal oldali kormánnyal vannak felszerelve.

77. E megfontolások összességéből az következik, hogy a jelen ügyben szereplőhöz hasonló szabályozás hatása álláspontom szerint az áruk EUMSZ 34. cikk értelmében vett szabad mozgásának akadályozása.

64 — A General Motors társaság egy gyárában.

65 — A 120/78. sz. Rewe-Zentral-ügyben 1979. február 20-án hozott ítélet (EBHT 1979., 649. o.) 14. pontja, a C-443/10. sz. Bonnarde-ügyben 2011. október 6-án hozott ítélet (EBHT 2011., I-9327. o.) 27. pontja és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat, valamint a C-385/10. sz. Elenca-ügyben 2012. október 18-án hozott ítélet 22. és 23. pontja, és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

66 — Lásd analógia útján a C-265/06. sz., Bizottság kontra Portugália ügyben 2008. április 10-én hozott ítélet (EBHT 2008., I-2245. o.) 33. pontját, a C-286/07. sz., Bizottság kontra Luxemburg ügyben 2008. április 24-én hozott ítélet 32. és 34. pontját, valamint a fent hivatkozott Bonnarde-ügyben hozott ítélet 30. pontját.

67 — Az EUMSZ 28. cikk (2) bekezdésének megfelelően.

68 — Lásd többek között a C-47/88. sz., Bizottság kontra Dánia ügyben 1990. december 11-én hozott ítélet (EBHT 1990., I-4509. o.) 17. pontját.

3. Az EUMSZ 36. cikk szerinti igazolás fennállásáról

78. A Litván Köztársaság és a Lengyel Köztársaság azzal védekezik a velük szemben benyújtott keresetekkel szemben, hogy még ha a Bíróság úgy is döntene, hogy fennáll az akadály, őket elmarasztalni semmiképpen nem lehet, mivel a megtámadott intézkedések a közúti biztonság fenntartását, illetve az emberi élet és egészség védelmét célozzák. Ezzel szemben a Bizottság szerint a hivatkozott akadályok nem tartozhatnak ilyen jellegű igazolás hatálya alá.

a) A hivatkozott igazolás megengedhetőségéről

79. Az EUMSZ 36. cikk kifejezetten azt írja elő, hogy „az emberek […] egészségének és életének védelme" mint cél egyike az olyan indokoknak, amelyek alkalmasak lehetnek az áruk szabad mozgását akadályozó mennyiségi korlátozások vagy azonos hatású intézkedések igazolására. A Bíróság már kimondta, hogy az említett cél az első helyet foglalja el azon érdekek között, amelyeket ez az eltérést engedő rendelkezés oltalmaz.[69] Az is állandó ítélkezési gyakorlat, hogy az emberi élet és egészség védelmének biztosítására alkalmas harmonizációs szabályok hiányában a tagállamokra tartozik annak a szintnek a meghatározása, amelyen ezek védelmét biztosítani kívánják, ahogy azon módé is, ahogy e szint elérhető, azzal, hogy az így meghagyott mérlegelési mozgástérrel a Szerződés által meghatározott keretek között lehet élni.[70]

80. Másfelől a Bíróság a közúti biztonságot beemelte azon közérdeken alapuló, feltétlenül érvényesítendő követelmények közé, amelyek az érintett területen alkalmazandó közös és kimerítő szabályozás hiányában annak ellenére szintén alkalmasak az áruk Közösségen belüli szabad mozgására vonatkozó korlátozások igazolására, hogy nem szerepelnek az EUMSZ 36. cikkben.[71] Igaz – ahogy azt a Litván Köztársaság és a Lengyel Köztársaság előadja –, hogy uniós szintű teljes harmonizációt megvalósító rendelkezések hiányában a tagállamoknak kell meghatározniuk, hogy mely szinten kívánják biztosítani a területükön a közúti közlekedés biztonságát, ugyanakkor figyelembe kell venniük az áruk szabad mozgásának a követelményeit, ahogy arra a Bíróság már számos alkalommal emlékeztetett.[72]

81. A jelen ügyben a Bizottság nem vitatja azon kockázatok komolyságát, amelyekkel szemben a Litván Köztársaság és a Lengyel Köztársaság állítása szerint védekezni kíván, mivel elismeri, hogy az azok által hivatkozott célok önmagukban jogszerűek lehetnek. Megalapozottan adja ugyanakkor elő, hogy ez nem elegendő az uniós jogból eredő kötelezettségeknek való megfeleléshez.

82. Ahogy ugyanis a Bíróság már kimondta, valamely nemzeti szabályozás vitathatatlanul eltérhet az áruk szabad mozgásának alapvető elvétől az emberi élet és egészség védelme, vagy a közúti biztonság biztosítása címén, de csak azzal a feltétellel, hogy az elfogadott intézkedések egyrészt alkalmasak a hivatkozott jogszerű érdekek megóvására, másrészt pedig nem sértik jobban az említett elvet, mint ami e célból elengedhetetlen.[73] Ennélfogva azt kell megvizsgálni, hogy a jelen keresetek tárgyát képező intézkedések tekintetében teljesültek-e ezek a feltételek.

69 — Lásd többek között a C-170/04. sz., Rosengren és társai ügyben 2007. június 5-én hozott ítélet (EBHT 2007., I-4071. o.) 39. pontját.

70 — A C-141/07. sz., Bizottság kontra Németország ügyben 2008. szeptember 11-én hozott ítélet (EBHT 2008., I-6935. o.) 51. pontja, a C-484/10. sz., Ascafor és Asidac ügyben 2012. március 1-jén hozott ítélet 60. pontja, és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat, valamint a fent hivatkozott Elenca-ügyben hozott ítélet 28. pontja.

71 — A C-55/93. sz. van Schaik-ügyben 1994. október 5-én hozott ítélet (EBHT 1994., I-4837. o.) 19. pontja, valamint a C-110/05. sz., Bizottság kontra Olaszország ügyben 2009. február 10-én hozott ítélet (EBHT 2009., I-519. o.) 60. pontja és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

72 — Lásd többek között a fent hivatkozott Bizottság kontra Belgium ügyben hozott ítélet 59. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot.

73 — A fent hivatkozott Gysbrechts és Santurel Inter ügyben hozott ítélet 51. pontja, valamint az Ascafor és Asidac ügyben hozott ítélet 58. pontja.

b) Az igénybe vett eszközök arányosságáról

83. A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlatából kitűnik, hogy az arányosság elvével összhangban az alperes tagállamokra hárul először annak bizonyítása, hogy a vitatott szabályozás alkalmas a kitűzött célok megvalósítására, másodszor pedig, hogy nem haladja meg az e célok eléréséhez szükséges mértéket.[74]

84. E feltételek közül az elsővel kapcsolatban az a kérdés merül fel, hogy a Litván Köztársaság és a Lengyel Köztársaság által hozott intézkedések, amelyekkel a jobb oldalon található kormányberendezéssel rendelkező járművek nyilvántartásba vételét a berendezés bal oldalra történő áthelyezéséhez kötötték, ténylegesen biztosíthatják-e a közúti biztonságot, és megóvhatják-e az emberek egészségét és életét.

85. Megjegyzem, hogy a Bizottság, bár először vitatta, de most már valójában nem kérdőjelezi meg azon veszélyek valóságosságát, amelyekkel szemben az alperes tagállamok állításuk szerint védekezni kívánnak az ilyen járművekkel kapcsolatban elírt különleges követelmények révén. Véleményem szerint tagadhatatlan, hogy e járművek vezetése olyan területen, ahol a forgalom a jobb oldalon zajlik, nehezebb, sőt veszélyesebb, mivel a vezető látótere szűkebb, mintha a jármű bal oldalán, az út középső tengelyéhez közelebb helyezkedne el. Ez főként előzéseknél jelent problémát, különösen kétirányú forgalmú osztatlan úttesten, ahogy azt a Litván Köztársaság és a Lengyel Köztársaság kifejti,[75] és ahogy azt láthatóan a Bizottság is elfogadja, annak ellenére, hogy hangsúlyozza, a kormányberendezés elhelyezkedése nem az egyetlen baleseti kockázati tényező.[76]

86. Hangsúlyozom, hogy nem osztom a Bizottság véleményét, amely szerint paradox, sőt következetlen, hogy a Litván Köztársaság és a Lengyel Köztársaság toleránsabb az ilyen típusú járművekkel szemben abban az esetben, ha időszakos jelleggel közlekednek a területükön.[77] E tolerancia kifejezetten következik a közúti biztonságról szóló litván törvényből.[78] Ami a Lengyel Köztársaságot illeti, ellenkérelméből kitűnik, hogy a megtámadott szabályozás nem érinti a turistákat.[79]

87. E tekintetben hangsúlyozom, hogy a szóban forgó eltérések nemzetközi jogi megállapodásokból erednek. A Bécsben 1968. november 8-án aláírt Közúti Közlekedési Egyezmény[80] 5. függelékének 1. pontjával összefüggésben értelmezett 39. cikkének (1) bekezdése szerint a nemzetközi forgalomban részt vevő minden gépjárműnek meg kell felelnie az említett egyezmény rendelkezéseinek, valamint az első forgalomba helyezése időpontjában a nyilvántartásba vétele szerinti országban hatályos műszaki előírásoknak. Ugyanakkor az említett egyezmény 1. függelékének[81] 8. pontja azt írja elő, hogy „[a]

74 — Lásd többek között a fent hivatkozott Bizottság kontra Lengyelország ügyben hozott ítélet 47. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot, a fent hivatkozott C-110/05. sz., Bizottság kontra Olaszország ügyben hozott ítélet 62. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot, valamint a fent hivatkozott Bizottság kontra Belgium ügyben hozott ítélet 54. és 60. pontját, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot.

75 — A Litván Köztársaság és a Lengyel Köztársaság hivatkozik olyan szaktanulmányokra, amelyek szerint az, hogy a kormánykerék nem a középső tengelyen található, jelentően növeli a balesetek kockázatát, az előzéshez szükséges látótér jelentős csökkenése miatt, mind a vezető előtt, az előtte ellentétes irányban közlekedő járművek észlelése tekintetében, mind pedig hátrafelé, a mögötte jövő, a holttérbe eső járművek tekintetében.

76 — A Bizottság megalapozottan emlékeztet arra, hogy a közúti biztonság hiánya különböző tényezők – mint a közúti infrastruktúra állapota, a vezetési szokások vagy a jármű általános műszaki állapota – kombinációjának eredménye.

77 — Kifejti, hogy az olyan személyek, mint a turisták, akik alkalmilag vezetnek olyan személygépjárművet, amelynek kormányberendezése a jobb oldalon található, és ezért nincsenek hozzászokva a jobb oldali közlekedés sajátos jellegéhez, jelentősebb veszélyt jelentenek a közúti biztonságra, mint azok a személyek, akik állandó jelleggel ilyen gépjárművet vezetnek az út jobb oldalán.

78 — Lásd a jelen indítvány 9. pontját.

79 — A Bizottság keresete szerint a nemzeti követelményektől való eltéréseket az infrastruktúráért felelős lengyel miniszter is engedélyezheti, de ezek nem érintik a kötelezettségszegés megállapítása iránti kereset tárgyát képező személygépjárműveket, mivel azokra a különleges járművekre korlátozódnak, amelyekben a kormánykerék jobb oldali elhelyezése elengedhetetlen azon különleges feladatok megfelelő ellátásához, amelyekre azokat szánták (például az úttakarító gépek), valamint a diplomáciai testület tagjainak járműveire.

80 — Az 1993. szeptember 3-án, illetve 2006. március 28-án hatályba lépett módosításokat is tartalmazó, egységes szerkezetbe foglalt változatot lásd *Recueil des Traités des Nations Unies*, 1042. kötet, 17. o., valamint http://treaties.un.org/doc/Publication/MTDSG/Volume%20I/Chapter%20XI/XI-B- 9.fr.pdf (kihirdette: az 1980. évi 3. tvr.).

81 — 1. függelék: Kivételek a gépjárművek és a pótkocsik nemzetközi forgalomba bocsátására vonatkozó kötelezettség alól.

Szerződő Felek megtehetik, hogy a területükön ne bocsássák nemzetközi forgalomba az aszimmetrikus fényű tompított fényszóróval felszerelt gépjárműveket abban az esetben, ha a fény beállítása nem felel meg a területükön érvényes forgalom irányának." Ezen egyezménynek a Litván Köztársaságra és a Lengyel Köztársaságra kötelező rendelkezései [82] alapján azok kötelesek lehetővé tenni a területükön az olyan, külföldön nyilvántartásba vett gépjárművek közlekedését, amelyek kormányberendezése a jobb oldalon található, noha előírhatják a világítóberendezések időszakos átalakítását, például fekete színű korrekciós matricák révén.

88. Mindenesetre elismerem, hogy az a tény, hogy a nyilvántartásba vételt a bal oldali közlekedésre tervezett járművek kormányberendezésének az áthelyezéséhez kötik, olyan intézkedés, amely radikális jellege miatt alkalmas arra, hogy hatékony védelmet biztosítson a közút használóinak olyan tagállamok területén, ahol – mint Litvániában és Lengyelországban – a forgalom a jobb oldalon zajlik, mivel az említett intézkedés csökkenti az ilyen járművek ilyen feltételek melletti közlekedésével járó kockázatokat.

89. Ugyanakkor az áruk szabad mozgásának az ilyen jellegű előírásból következő akadálya álláspontom szerint aránytalan, mivel ugyanezen célt kevésbé túlzó általános intézkedésekkel is el lehetett volna érni.

90. E tekintetben a Bizottság megalapozottan hangsúlyozza, hogy a szóban forgó intézkedéseket automatikusan és általános jelleggel alkalmazták, többek között figyelmen kívül hagyva azt a tényt, hogy az érintett járművet egy olyan tagállamban, ahol a közlekedés a bal oldalon zajlik, vagy egy olyan tagállamban, ahol az a jobb oldalon folyik, már jóváhagyták és nyilvántartásba vették. [83] A megtámadott szabályozások ténylegesen úgy írnak elő imperatív kötelezettségeket, hogy nem veszik figyelembe, hogy az azon tagállam által szintén a közúti biztonság biztosítása érdekében esetlegesen elfogadott intézkedések, ahol a járművet már nyilvántartásba vették, az import szerinti tagállam által előírtakkal egyenértékű hatékonysággal rendelkezhetnek, különösen akkor, ha a forgalom iránya az első tagállamban ugyanaz, mint Litvániában és Lengyelországban.

91. A Bizottság ezenkívül előadja, hogy léteznek kisebb beavatkozással járó intézkedések a Litván Köztársaság és a Lengyel Köztársaság által elfogadott intézkedéseknél, amelyek ugyanakkor alkalmasak arra, hogy segítsék a jobb oldalon található kormánykerékkel rendelkező járművek vezetőit abban, hogy kockázat nélkül közlekedjenek egy olyan forgalomban, amelynek iránya jobb oldali.

92. Különböző alternatív megoldásokat javasolva a Bizottság mindenekelőtt hivatkozik annak lehetőségére, hogy a törvény a kétirányú forgalmú osztatlan úttesten teljes mértékben megtiltsa az előzést ilyen típusú járművel, de rögtön jelzem, hogy e javaslat álláspontom szerint működésképtelen, sőt, veszélyes is. [84] A Bizottság annak előírását is javasolja, hogy e járműveket szereljék fel olyan berendezésekkel, amelyek korrigálják a vezető látóterét, annak érdekében, hogy megkönnyítsék számára az előzést. [85] Annak ellenére, hogy a Litván Köztársaság és a Lengyel Köztársaság vitatja e második megközelítést relevanciáját, hangsúlyozni kell, hogy a tagállamok többsége éppen ilyen jellegű intézkedéseket fogadott el.

82 — A Litván Köztársaság az említett egyezményhez 1991. november 20-án csatlakozott, a Lengyel Köztársaság pedig azt 1968. november 8-án írta alá, és 1984. augusztus 23-án ratifikálta azt.

83 — Lásd analógia útján a tagállam által a más tagállamban korábban már nyilvántartásba vett járművek tekintetében alkalmazott követelményeket illetően a C-54/05. sz., Bizottság kontra Finnország ügyben 2007. március 15-én hozott ítélet (EBHT 2007., I-2473. o.) 42. pontját, valamint a fent hivatkozott Bizottság kontra Lengyelország ügyben hozott ítélet 44. és azt követő pontjait.

84 — A Lengyel Köztársaság jelzi, hogy e tilalom veszélyes lehet, mivel az ilyen járműveknek bizonyos sürgős helyzetekben képesnek kell lenniük az előzésre, vagy amikor egy lassú jármű, mint egy mezőgazdasági gép, jelentősen lelassítja a forgalmat, és hosszú járműsor alakul ki.

85 — Mint a széles szögű visszapillantó tükrök, kamerák, monitorok, vagy más, a közvetett látást szolgáló rendszerek.

93. A rendelkezésemre álló összehasonlító jogi elemek szerint a két tagállamban hatályban lévő, a jelen kötelezettségszegés megállapítása iránti keresetek tárgyát képező normák valóban viszonylag elszigeteltek. A forgalom irányával azonos oldalon található kormányberendezéssel rendelkező személygépjárművek nyilvántartásba vétele, akár új járművekről, akár más tagállamban már nyilvántartásba vett járművekről van szó, ezen kívül csak Lettországban [86] és Szlovákiában [87], illetve kisebb mértékben Észtországban [88] tiltott.

94. Ezzel szemben az összes többi tagállamban vagy egyáltalán nem tartalmaz a nemzeti szabályozás az ilyen járművek nyilvántartásba vételére vonatkozó tilalmat vagy korlátozást, [89] vagy azt kifejezetten engedélyezi, néha az uniós jogból eredő követelményekre hivatkozva. [90]

95. Ismereteim szerint az ilyen jellegű nyilvántartásba vétellel kapcsolatban előírt feltételek általános szabályként valamennyi tagállamban lényegileg műszaki jellegű feltételekre vagy átalakításra korlátozódnak, amelyek főként, sőt kizárólag a világítóberendezésekre vonatkoznak, annak érdekében, hogy ne vakítsák el az út egyéb használóit, és jobban lássák a gyalogosokat az út szélén, illetve a visszapillantó tükrökre, annak érdekében, hogy nagyobb látóteret biztosítsanak a vezetőnek. [91]

96. A tagállamok többségében elfogadott mérsékeltebb megközelítés jól mutatja, hogy a két kereset által érintett területen a közúti biztonság kellő mértékben biztosítható kevésbé korlátozó eljárások révén, mint hogy a jobb oldalon található kormányberendezéssel rendelkező jármű nyilvántartásba vételét annak a bal oldalra történő áthelyezéséhez kötik. Az olyan európai polgárok szempontjából, akik ilyen járművet kívánnak behozni Litvániába vagy Lengyelországba – még ha a Litván Köztársaság azt is állítja, anélkül hogy arra formális bizonyítékot terjesztene elő, hogy a Bizottság eltúlozta az áthelyezés által jelentett pénzügyi terhet – egyértelműen kevésbé terhes és költséges, ha pusztán a tompított fényszórót kell átállítani vagy egy további visszapillantó tükröt kell vásárolni.

97. Vitathatatlan – ahogy a Lengyel Köztársaság kifejti –, hogy a közúti biztonság kapcsán az arányosság elve tiszteletben tartásának értékelése céljából figyelembe kell venni azt, hogy minden tagállam megválaszthatja azt a szintet, illetve módot, amelynek megfelelően a közúti biztonságot biztosítja. Mivel e szint egyik tagállamról a másikra eltérhet, a tagállamok ilyen módon elismert mérlegelési mozgásteréből az következik, hogy az a puszta tény, hogy az egyik tagállam enyhébb szabályokat alkalmaz az alperes tagállamban hatályban lévő szabályoknál, nem jelenti szükségképpen azt, hogy ez utóbbiak aránytalanok, és ezért összeegyeztethetetlenek az áruk szabad mozgására vonatkozó szabályokkal. [92]

86 — Lásd a közúti közlekedésről szóló, 1997. október 1-jei törvény (Ceļu satiksmes likums) 10. cikke (8) bekezdésének l) pontját, valamint a járművek nyilvántartásba vételéről szóló, 2010. november 30-i 1080. sz. kormányrendeletet (Transportlīdzekļu reģistrācijas noteikumi).

87 — Lásd a járművek közúti közlekedésben történő használatának feltételeiről szóló 725/2004. sz. törvény (Zákon č. 725/2004 Z. z., o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov) 16c. cikkének (2) bekezdését és 17. cikkét.

88 — Lásd a közúti közlekedésről szóló, 2010. június 17-i törvény (liiklusseadus) 63. cikkének (3) és (6) bekezdését, 73. cikkének (11) bekezdését, 80. cikkének (3) bekezdését és 83. cikkének (5) bekezdését, valamint a gépjárműre és lakókocsijára vonatkozó műszaki követelményekről, valamint a felszerelésre vonatkozó követelményekről szóló, 2011. június 13-i 42. sz. rendelet (mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele) 1. és 2. mellékletének 301. pontját.

89 — A kérdést nem rendezik egyértelműen a nemzeti jog közlekedésre és közúti biztonságra vagy gépjárművekre vonatkozó rendelkezései többek között Bulgáriában, Németországban, Írországban, Görögországban, Horvátországban, Olaszországban, Máltán, Ausztriában vagy Szlovéniában.

90 — A Cseh Köztársaságban 2008 májusában a közlekedési miniszter közleményt tett közzé, amely eltérést enged a bal oldalon található kormányberendezés elvétől, annak érdekében, hogy tiszteletben tartsák többek között az áruk szabad mozgásához kapcsolódó követelményeket. Ehhez hasonlóan Finnországban a járművekről szóló 1090/2002. sz. törvény 2003. január 1-jei hatálybalépése óta már nem az a szabály, hogy a kormányberendezés csak szigorúan meghatározott esetekben lehet a jobb oldalon (például postai gépkocsi esetében), hanem az, hogy a járműnek meg kell felelnie a területre vonatkozó irányelvekből következő műszaki követelményeknek.

91 — Ez a helyzet többek között Belgiumban, a Cseh Köztársaságban, Dániában, Spanyolországban, Franciaországban, Cipruson, Luxemburgban, Hollandiában, Romániában, Svédországban és az Egyesült Királyságban.

92 — A fent hivatkozott C-110/05. sz., Bizottság kontra Olaszország ügyben hozott ítélet 65. pontja és a hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

98. Mindazonáltal a Bíróság ítélkezési gyakorlatának [93] fényében úgy vélem, hogy a fent kifejtett összehasonlító jogi elemek a jelen esetben jól mutatják a kötelezettségszegés megállapítása iránti keresetek tárgyát képező szabályozások túlzó jellegét, mivel ezek az elemek arra világítanak rá, hogy az Unió tagállamainak nagy többségében más, kevésbé korlátozó eszközöket vesznek igénybe, különösebb nehézségek nélkül.

99. Úgy vélem, hogy az áruk szabad mozgását kevésbé sértő helyettesítő intézkedéseket az alperes államok is hozhattak volna, figyelemmel arra, hogy nem bizonyítják – noha a bizonyítás terhe rajtuk van [94] –, hogy az érintett járművekhez kapcsolódó kockázatok a területükön sajátos módon eltérnek a más tagállamok területén felmerülő kockázatoktól.

100. A két alperes állam által előterjesztett statisztikai adatok e tekintetben nem bizonyító erejűek, mivel amennyiben azok a közúti biztonság hiányát okozó egyéb tényezők eredményei is lehetnek, [95] nem teszik lehetővé annak alátámasztását, hogy a területükön olyan járművek által okozott balesetek aránya, amelyek kormányberendezése a jobb oldalon található, jelentősen magasabb, mint az azonos jellegű balesetek aránya azon tagállamok területén, amelyek szabályozása kevésbé szigorú. [96]

101. A hiányos bizonyításra vonatkozó ugyanezen indok miatt el kell utasítani a Lengyel Köztársaság azon érvét, amely szerint az ilyen járművek olyan jelentős beözönlésével kellene szembesülnie, amely lényegesen nagyobb veszélyt okozna a területén, és szigorúbb követelmények elfogadását tenné szükségessé, valamint sokkal költségesebb következményekkel járna, és ezért a visszatartó ereje is nagyobb lenne, mint a tagállamok többségében.

102. Vitathatatlan, hogy a Bíróság már elfogadta, hogy figyelembe lehessen venni az érintett tagállam bizonyos sajátosságait [97] a szóban forgó korlátozás arányosságának értékelésénél. A jelen esetben azonban nem bizonyított, hogy a megtámadott szabályozások elfogadását a két alperes tagállam azon sajátossága indokolta, hogy a jelentős számú, Írországba és az Egyesült Királyságba bevándorolt állampolgáruknak fokozott érdeke fűződik ahhoz, hogy az utóbbi tagállamokból származó személygépjárműveket importáljanak, amikor állandó jelleggel visszatelepülnek származási országukba.

103. Úgy tűnik tehát, hogy a Litván Köztársaság és a Lengyel Köztársaság által igénybe vett eszközök, vagyis az ilyen járművek nyilvántartásba vételének a kormányberendezés áthelyezéséhez kötése, aránytalanok a közúti biztonság biztosítása és az emberi élet és egészség védelme hivatkozott céljaihoz képest.

93 — Lásd analógia útján a C-333/08. sz., Bizottság kontra Franciaország ügyben 2010. január 28-án hozott ítélet (EBHT 2010., I-757. o.) 105. pontját, valamint a C-421/09. sz. Humanplasma-ügyben 2010. december 9-én hozott ítélet (EBHT 2010., I-12869. o.) 41. pontját, amelyekben a Bíróság a közegészség tárgyában elfogadta, hogy több, sőt minden más, vagy majdnem minden más tagállam szabályozásának összehasonlított tartalma olyan körülményt képez, amely releváns lehet a valamely tagállam szabályozása kapcsán előterjesztett objektív igazolás értékelése szempontjából, és többek között annak arányosságának a vizsgálatát illetően.

94 — Az arányosságra vonatkozó, a jelen indítvány 74. pontjában hivatkozott ítélkezési gyakorlat mellett lásd a kötelezettségszegés megállapítása iránti kereseteknél a bizonyítási teher megosztására vonatkozó általánosabb ítélkezési gyakorlatot, különösen a C-416/07. sz., Bizottság kontra Görögország ügyben 2009. szeptember 10-én hozott ítélet (EBHT 2009., I-7883. o.) 32. és 33. pontját, valamint a C-301/10. sz., Bizottság kontra Egyesült Királyság ügyben 2012. október 18-án hozott ítélet 70–72. pontját, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot.

95 — A Bizottság rámutat, hogy a balesetek más tagállamoknál magasabb aránya Litvániában és Lengyelországban számos okkal magyarázható, mint például a közúti infrastruktúra állapota, vagy az ittas vezetés gyakorisága ezen országokban.

96 — A Lengyel Köztársaság által szolgáltatott statisztikai adatok a területén a baleseti arányokra, vagy a más tagállamokból importált használt járművek számára vonatkoznak, de nem tesznek a közúti biztonság szempontjából jelentős különbséget az olyan járművek között, amelyek kormányberendezése a jobb oldalon található, és az olyan járművek között, amelyek esetében e berendezés a bal oldalon helyezkedik el. A Litván Köztársaság előadja, hogy az Eurostat adatai szerint a közutakon elhunytak száma Litvániában és Lengyelországban kétszer-háromszor magasabb, mint más tagállamokban, ebből azonban nem lehet arra következtetni, hogy a jobb oldali kormánnyal ellátott járművek által okozott halálos balesetek aránya egyértelműen több lenne e két államban.

97 — Például a közegészség területén a lakosság étkezési szokásai (az 53/80. sz. Koninklijke Kaasfabriek Eyssen ügyben 1981. február 5-én hozott ítélet [EBHT 1981., 409. o.] 13. és 14. pontja).

104. Figyelemmel e körülményekre, és különösen arra, hogy a szóban forgó nemzeti intézkedések összeegyeztethetetlenek az uniós jog által előírt arányosság követelményével, úgy vélem, hogy e két tagállam nem teljesítette az EUMSZ 34. cikkből és az EUMSZ 36. cikkből eredő kötelezettségeiket, valamint, hogy az említett intézkedéseket nem lehet fenntartani.

D – *A költségekről*

105. Az eljárási szabályzat 138. cikkének (1) bekezdése alapján a Bíróság a pervesztes felet kötelezi a költségek viselésére, ha a pernyertes fél ezt kérte. Mivel a Bizottság kérte a Litván Köztársaság és a Lengyel Köztársaság kötelezését a költségek viselésére, e kérelmeknek helyt kell adni, amennyiben javaslatomnak megfelelően a Bíróság helyt ad a jelen kötelezettségszegés megállapítása iránti kereseteknek, és az említett tagállamok pervesztesek lesznek.

106. Az eljárási szabályzat 140. cikkének (1) bekezdése értelmében a jelen eljárásba beavatkozó tagállamok maguk viselik saját költségeiket.

IV – Végkövetkeztetések

107. A fenti megfontolások alapján azt javaslom a Bíróságnak, hogy a következőképpen határozzon:

1) A Lengyel Köztársaság a C-639/11. sz. ügyben, a Litván Köztársaság pedig a C-61/12. sz. ügyben, mivel olyan nemzeti rendelkezéseket tartott hatályban, amelyek értelmében a területén az olyan – akár új, akár más tagállamban már nyilvántartásban vett – személygépjárművek nyilvántartásba vételének, amelyek kormányberendezése a jobb oldalon található, a feltétele, hogy a kormányberendezést helyezzék át e gépjárművek bal oldalára, nem teljesítette a legutóbb az 1999. január 26-i 1997/7/EK bizottsági irányelvvel módosított, a gépjárművek és pótkocsijuk kormányberendezésére vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1970. június 8-i 70/311/EGK tanácsi irányelv 2a. cikkéből, valamint a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (keretirányelv) 4. cikkének (3) bekezdéséből, továbbá az EUMSZ 34. cikkből és az EUMSZ 36. cikkből eredő kötelezettségeit.

2) A Bíróság a C-639/11. sz. ügyben a Lengyel Köztársaságot, a C-61/12. sz. ügyben pedig a Litván Köztársaságot kötelezi a költségek viselésére.

3) A Litván Köztársaság viseli a C-639/11. sz. ügyben való beavatkozása folytán felmerült költségeket, míg az Észt Köztársaság és a Lengyel Köztársaság viseli a C-61/12. sz. ügyben való beavatkozása folytán felmerült költségeket.