Teismo praktikos rinkinys

GENERALINIO ADVOKATO
NIILO JÄÄSKINEN IŠVADA,
pateikta 2013 m. lapkričio 7 d.[1]

**Byla C-639/11**

**Europos Komisija**
**prieš**
**Lenkijos Respubliką**
**Byla C-61/12**
**Europos Komisija**
**prieš**

**Lietuvos Respubliką**

„Valstybės įsipareigojimų neįvykdymas — Direktyvos 70/311/EEB 2a straipsnis — Direktyvos 2007/46/EB 4 straipsnio 3 dalis — SESV 34 ir 36 straipsniai — Laisvas prekių judėjimas — Apribojimai — Lygiaverčio poveikio priemonės — Valstybės narės, kurios keliuose eismas vyksta dešiniąja puse, teisės aktai, pagal kuriuos draudžiama registruoti naujus arba kitoje valstybėje narėje anksčiau registruotus lengvuosius automobilius, pritaikytus važiuoti kairiąja kelio puse — Reikalavimo, kad vairavimo mechanizmas būtų kairėje transporto priemonės pusėje, priimtinumas“

## I – Įžanga

1. Ir Lenkijoje, ir Lietuvoje motorinių transporto priemonių, kurių vairavimo mechanizmas yra dešinėje pusėje, registravimas draudžiamas ir (arba) reikalaujama perkelti šį mechanizmą į kairę transporto priemonės pusę, neatsižvelgiant į tai, ar šios transporto priemonės yra naujos, ar buvo anksčiau registruotos kitose valstybėse narėse.

2. Teisingumo Teisme pareikšti du ieškiniai dėl įsipareigojimų neįvykdymo, kuriais Europos Komisija Teisingumo Teismo prašo pripažinti, kad taikydamos tokias nuostatas Lenkijos Respublika ir Lietuvos Respublika atitinkamai neįvykdė įsipareigojimų, tenkančių joms pagal Direktyvos 70/311/EEB dėl motorinių transporto priemonių vairavimo mechanizmų[2] 2a straipsnį ir Direktyvos 2007/46/EB, nustatančios šių transporto priemonių patvirtinimo pagrindus[3], 4 straipsnio 3 dalį (kiek tai susiję su naujais lengvaisiais automobiliais), bei pagal SESV 34 straipsnį (kiek tai susiję su kitoje valstybėje narėje jau registruotais lengvaisiais automobiliais).

1 — Originalo kalba: prancūzų.

2 — 1970 m. birželio 8 d. Tarybos direktyva dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių ir jų priekabų vairavimo mechanizmu, suderinimo (OL L 133, p. 10; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 13 sk., 1 t., p. 90), paskutinį kartą iš dalies pakeista 1999 m. sausio 26 d. Komisijos direktyva 1999/7/EB (OL L 40, p. 36; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 4 t., p. 259).

3 — 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlemento ir Tarybos direktyva, nustatanti motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus (Pagrindų direktyva) (OL L 263, p. 1, toliau – Pagrindų direktyva). Nuo 2009 m. balandžio 29 d. šia direktyva buvo panaikinta ir pakeista 1970 m. vasario 6 d. Tarybos direktyva 70/156/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių ir jų priekabų tipo patvirtinimą, suderinimo (OL L 42, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 13 sk., 1 t., p. 11).

3. Atsakovės atkakliai neigia joms pateiktus kaltinimus. Lenkijos Respublika tvirtina, kad ginčijamos nacionalinės priemonės atitinka Pagrindų direktyvą ir direktyvą 70/311, o Lietuvos Respublika teigia, kad šios priemonės net nepatenka į materialinę minėtų direktyvų taikymo sritį. Tik Lenkijos Respublika teigia, kad tokios priemonės nėra kliūtis laisvam prekių judėjimui, draudžiama pagal SESV 34 straipsnį. Abi valstybės mano, kad bet kuriuo atveju šias priemones turi būti leidžiama taikyti pagal SESV 36 straipsnį, kaip pateisinamas privalomaisiais bendrojo intereso pagrindais, susijusiais su kelių eismo sauga. Komisija neginčija, kad minėtu tikslu gali būti pateisinama tokia kliūtis, tačiau mano, kad nagrinėjami teisės aktai nėra nei tinkami šiam tikslui pasiekti, nei jam proporcingi.

4. Nors šios dvi bylos oficialiai nebuvo sujungtos, atsižvelgiant į Komisijos pateiktų kaltinimų vienodą pobūdį teiktina bendra išvada abiejose bylose.

## II – Nurodyti neįvykdyti įsipareigojimai, nagrinėjami teisės aktai, ikiteisminės procedūros ir procesai Teisingumo Teisme

5. Iš bylos C-639/11 medžiagos matyti, kad vadovaujantis 1997 m. birželio 20 d. Kelių eismo įstatymu [4] Lenkijoje naujos transporto priemonės registruojamos pagal minėto įstatymo 72 straipsnio 1 dalį, remiantis, be kita ko, išrašu iš transporto priemonės tipo patvirtinimo liudijimo arba sprendimo, pagal kurį tokio patvirtinimo nereikia [5], kopija, o užsienyje pirmą kartą jau registruotos transporto priemonės – pagal minėto įstatymo 81 straipsnio 5 dalį, atlikus techninę apžiūrą.

6. Atliekant šią techninę apžiūrą patikrinama, ar transporto priemonė atitinka, be kita ko, reikalavimus, nustatytus minėtame įstatyme, taip pat 2002 m. gruodžio 31 d. infrastruktūros ministro Įsakyme dėl techninių reikalavimų, taikomų transporto priemonėms, ir jų būtinos įrangos apimties [6]. Pagal šio įsakymo 9.2 punktą „transporto priemonės su daugiau kaip trimis ratais, kurios konstrukcija leidžia pasiekti didesnį kaip 40 km/h greitį, vairas neturi būti dešinėje“.

7. Techninės apžiūros apimtis ir atlikimo tvarka nustatytos infrastruktūros ministro 2003 m. gruodžio 16 d. įsakyme [7]. Pagal šio įsakymo I priedo 5.1 punktą dešinėje pusėje įrengtas vairas – tai pagrindinis kriterijus, leidžiantis nustatyti, kad tokia transporto priemonė neatitinka nacionalinės teisės aktuose apibrėžtų techninių reikalavimų. Tokia pati nuostata įtvirtinta 2009 m. rugsėjo 18 d. infrastruktūros ministro įsakymo [8], priimto siekiant pakeisti minėtą 2003 m. įsakymą, I priedo 6.1 punkte.

8. Pagal bylos C-61/12 medžiagoje pateiktą informaciją Lietuvos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo [9] 25 straipsnio 4 dalyje nustatyta, kad „draudžiama dalyvauti viešajame eisme motorinėms transporto priemonėms, kurios pritaikytos eismui kairiąja kelio puse ir (ar) turi vairą dešinėje pusėje, išskyrus tas, kurios buvo įregistruotos Lietuvos Respublikoje iki 1993 m. gegužės 1 d. arba kurios pagal konstrukciją ir įrangą yra skirtos specialioms darbo funkcijoms atlikti. Šis draudimas netaikomas laikinai (iki 90 dienų per metus) į Lietuvos Respubliką su užsienio valstybėje įregistruotomis transporto priemonėmis atvykusiems užsieniečiams, kurie neturi leidimo laikinai apsigyventi arba leidimo nuolat gyventi Lietuvos Respublikoje, taip pat Lietuvos Respublikos piliečiams, kurių nuolatinė gyvenamoji vieta yra užsienio valstybėje, taip pat transporto priemonėms, kurios teisės aktų nustatyta tvarka priskirtos istorinių motorinių transporto priemonių kategorijai“.

4 — *Dz. U.*, 2005, Nr. 108, 908 pozicija, su vėlesniais pakeitimais.

5 — Tipo patvirtinimo gali nereikėti pagal minėto įstatymo 68 straipsnį, kuriame nustatyta, kad naujo lengvojo automobilio gamintojas ar importuotojas dėl kiekvieno naujo transporto priemonės tipo turi gauti jo patvirtinimo liudijimą, kurį išduoda transporto ministras, nebent gamintojas ar importuotojas yra gavęs patvirtinimo liudijimą, išduotą Europos Sąjungos valstybės narės kompetentingos valdžios institucijos pagal Bendrijos tipo patvirtinimo procedūrą.

6 — *Dz. U.*, 2003, Nr. 32, 262 pozicija, su vėlesniais pakeitimais.

7 — *Dz. U.*, 2003, Nr. 227, 2250 pozicija, su vėlesniais pakeitimais.

8 — *Dz. U.*, 2009, Nr. 155, 1232 pozicija. Minėtas įsakymas, įsigaliojęs 2009 m. rugsėjo 22 d., 2012 m. spalio 8 d. buvo panaikintas 2012 m. birželio 26 d. transporto ministro įsakymu (*Dz. U.*, 2012, Nr. 0, 996 pozicija).

9 — *Valstybės žinios*, 2000 10 31, Nr. 92-2883. Komisija patikslina, kad nuo 2008 m. liepos 1 d. įsigaliojo nauja šio įstatymo redakcija.

9. Minėto įstatymo 27 straipsnyje nurodyta, kad Lietuvoje kelių eisme dalyvaujančios motorinės transporto priemonės paprastai turi būti joje įregistruotos. Tačiau pagal šio straipsnio 1 dalį reikalavimas įregistruoti netaikomas laikinai (iki 90 dienų per metus) su užsienio valstybėje įregistruota motorine transporto priemone į Lietuvą atvykusiems užsieniečiams, kurie neturi leidimo laikinai gyventi ar leidimo nuolat gyventi Lietuvoje arba kurie turi ES valstybės narės piliečio leidimą gyventi šalyje, taip pat Lietuvos piliečiams, kurių nuolatinė gyvenamoji vieta yra užsienio valstybėje. Minėto įstatymo 27 straipsnio 2 dalyje taip pat nustatyta, kad motorinės transporto priemonės, pritaikytos eismui kairiąja kelio puse ir (ar) turinčios vairą dešinėje pusėje, išskyrus istorines motorines transporto priemones ir specialioms darbo funkcijoms atlikti skirtas motorines transporto priemones, Lietuvoje neregistruojamos.

10. 2008 m. liepos 29 d. Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos viršininko įsakymo Nr. 2B-290, kuriame nustatyti, be kita ko, motorinėms transporto priemonėms ir jų priekaboms taikomi techniniai reikalavimai, IV skyriuje nurodyta, kad „automobilio valdymo sistema[10] negali būti įrengta dešinėje kėbulo / kabinos pusėje, išskyrus automobilius, kurie buvo įregistruoti Lietuvoje iki 1993 m. gegužės 1 d., arba specialius automobilius, įregistruotus nustatyta tvarka“. 2008 m. gruodžio 23 d. minėto viršininko įsakymo Nr. 2B-515 28 punkte nustatytos sąlygos, kurių laikantis galima transporto priemonės vairavimo mechanizmą perkelti iš dešinės į kairę.

11. Komisija gavo daug skundų, kuriuos pateikė Lenkijoje arba Lietuvoje gyvenantys asmenys, negalėję įregistruoti lengvųjų automobilių, atgabentų iš kitos valstybės narės, pirmiausia Jungtinės Karalystės ar Airijos, dėl to, kad šių automobilių vairavimo mechanizmas buvo dešinėje pusėje. Komisija manė, kad ribojimas, susijęs su įpareigojimu perkelti minėtą mechanizmą į kairę pusę, tolygus draudimui registruoti tokius automobilius kiekvienoje šių valstybių narių. Komisijos nuomone, kalbant apie naujas transporto priemones, tai reiškia Pagrindų direktyvos 4 straipsnio 3 dalies ir Direktyvos 70/311 2a straipsnio pažeidimą, o kalbant apie kitoje valstybėje narėje anksčiau registruotas transporto priemones – SESV 34 straipsnio pažeidimą.

12. 2009 m. spalio 9 d. ir lapkričio 3 d. Komisija atitinkamai Lenkijos Respublikai ir Lietuvos Respublikai nurodė nutraukti šiuos pažeidimus. Lenkijos Respublika 2009 m. gruodžio 8 d., o Lietuvos Respublika 2010 m. sausio 5 d. užginčijo Komisijos pateiktus kaltinimus. Šių valstybių narių gynybos argumentai Komisijos neįtikino ir ji atitinkamai 2010 m. spalio 1 d. ir 2010 m. lapkričio 25 d. nusiuntė joms pagrįstas nuomones. Išnagrinėjusi Lenkijos Respublikos 2010 m. lapkričio 30 d. ir Lietuvos Respublikos 2011 m. sausio 19 d. pateiktus atsakymus į pagrįstąją nuomonę Komisija nusprendė pareikšti nagrinėjamus ieškinius dėl įsipareigojimų neįvykdymo.

13. 2011 m. gruodžio 13 d. pareikštu ieškiniu Komisija paprašė Teisingumo Teismo „pripažinti, kad naujų ar kitoje valstybėje narėje anksčiau įregistruotų lengvųjų automobilių, kurių vairavimo mechanizmas įrengtas dešinėje pusėje, registravimui Lenkijoje taikydama vairaračio perkėlimo į kairę pusę sąlygą, Lenkijos Respublika neįvykdė įsipareigojimų, jai tenkančių pagal Direktyvos [70/311] 2a straipsnį, Pagrindų direktyvos 4 straipsnio 3 dalį ir [SESV] 34 straipsnį“.

14. Remdamasi kitokiu minėtų nuostatų aiškinimu Lenkijos Respublika prašė atmesti ieškinį ir priteisti iš Komisijos bylinėjimosi išlaidas. Lietuvos Respublika pateikė įstojimo į bylą paaiškinimą; ji palaikė Lenkijos Respublikos reikalavimus. Teismo posėdis nebuvo surengtas.

10 — Ši sistema apibrėžta 2006 m. gegužės 9 d. Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos viršininko įsakymo Nr. 2B-152 dėl motorinių transporto priemonių vairavimo mechanizmų tipo patvirtinimo taisyklių 4.18 punkte kaip „įrengimas, kuriuo keičiama transporto priemonės važiavimo kryptis, sudarytas iš vairuotojo tiesiogiai valdomos vairavimo mechanizmo dalies, vairavimo mechanizmo pavaros, vairaračio ir energijos šaltinio (jeigu toks yra)“.

15. 2012 m. vasario 6 d. pareikštu ieškiniu Komisija paprašė Teisingumo Teismo „pripažinti, kad drausdama registruoti lengvuosius automobilius, kurių vairaratis įrengtas dešinėje pusėje, ir (arba) reikalaudama prieš įregistruojant naujo arba kitoje valstybėje narėje anksčiau įregistruoto lengvojo automobilio dešinėje pusėje įrengtą vairaratį perkelti į kairę pusę, Lietuvos Respublika neįvykdė įsipareigojimų, jai tenkančių pagal Direktyvą [70/311], Pagrindų direktyvą ir [SESV] 34 straipsnį."

16. Ginčydama Komisijos pateiktą minėtų nuostatų aiškinimą Lietuvos Respublika prašė atmesti ieškinį ir priteisti iš Komisijos bylinėjimosi išlaidas. Estijos Respublika ir Lenkijos Respublika pateikė įstojimo į bylą paaiškinimus; jos palaikė Lietuvos Respublikos reikalavimus. Teismo posėdis nebuvo surengtas.

## III – Abiejų ieškinių dėl įsipareigojimų neįvykdymo vertinimas

### A – *Pirminės pastabos*

17. Iš šių bylų medžiagos matyti, kad Lietuvoje ir Lenkijoje taikomais teisės aktais kliudoma registruoti transporto priemones, kurių vairavimo mechanizmas yra dešinėje pusėje. Iš tikrųjų Lietuvos Respublikoje draudžiamas viešasis eismas transporto priemonėmis, kurios pritaikytos eismui kairiąja kelio puse ir (arba) turi vairą dešinėje pusėje, taip pat draudžiama tokias transporto priemones registruoti, išskyrus išsamiai išvardytas išimtis, nurodytas Lietuvos saugaus eismo automobilių keliais įstatyme[11], ir reikalaujama prieš įregistruojant šių transporto priemonių vairavimo mechanizmą perkelti į kairę pusę[12]. O Lenkijos Respublikoje kiekvieno naujo ar pirmą kartą užsienyje jau įregistruoto lengvojo automobilio registravimui taikomas reikalavimas gauti techninės apžiūros liudijimą ir, remiantis keliais Lenkijos infrastruktūros ministro įsakymais[13], transporto priemonių su vairavimo mechanizmu dešinėje pusėje apžiūros rezultatai negali būti teigiami, nes šios priemonės laikomos neatitinkančiomis nacionalinės teisės aktuose nustatytų techninių reikalavimų.

18. Visų pirma primintina, kad tuo metu, kai Bendrijoje buvo pradėta derinti valstybių narių nacionalinės teisės aktus, susijusius su motorinių transporto priemonių techninėmis charakteristikomis, Europos bendriją sudarė tik valstybės narės, kuriose eismas vyko dešiniąja kelio puse. Įstojus Airijai bei Jungtinei Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystei, kuriose kelių eismas vyksta kairiąja puse[14], valstybėse narėse nusistovėjo vienoda praktika, pagal kurią nedraudžiama registruoti transporto priemonių su vairavimo mechanizmu, esančiu eismo krypties pusėje[15]. Tik po Sąjungos plėtros 2004 m. kai kurios naujos valstybės narės, tarp jų Lietuvos Respublika ir Lenkijos Respublika, nepripažino šios vienodos praktikos, iš esmės remdamosi grėsme kelių eismo saugai, kurią, anot jų, kelia lengvieji automobiliai su eismo krypčiai nepritaikytu vairavimo mechanizmu[16].

11 — Žr. šios išvados 8 ir 9 punktus.

12 — Žr. šios išvados 10 punktą.

13 — Žr. šios išvados 6 ir 7 punktus.

14 — Šiuo metu tarp valstybių narių, kuriose eismas vyksta šia puse, taip pat yra Kipro Respublika ir Maltos Respublika.

15 — Man atrodo, kad Suomijos Respublika buvo paskutinė iš šių valstybių narių, nusprendusi taip pat laikytis tokios praktikos, nes tik nuo 2003 m. sausio 1 d. buvo panaikinta taisyklė, pagal kurią, išskyrus kelias išimtis, reikalauta, kad vairavimo mechanizmas būtų kairėje pusėje.

16 — Su transporto priemonių iš kitų valstybių narių registravimu susijusios problemos yra vienas iš dvidešimties didžiausią susirūpinimą dėl dabartinės bendrosios rinkos keliančių dalykų (žr. 2012 m. balandžio 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo supaprastinamas kitoje valstybėje narėje įregistruotų variklinių transporto priemonių perkėlimas bendrojoje rinkoje, pasiūlymo aiškinamąjį memorandumą (COM(2012) 164, galutinis, p. 2) ir statistinius duomenis, pateikiamus internete adresu http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-12-242_en.htm).

19. Taip pat reikia pabrėžti, kad nagrinėjami ieškiniai pareikšti dėl įsipareigojimų neįvykdymo, kurį lemia ne laisvės prekiauti transporto priemonėmis su vairavimo mechanizmu dešinėje pusėje ribojimas, o galimybės įregistruoti tokias transporto priemones atitinkamai Lietuvoje ir Lenkijoje ribojimas. Iš tikrųjų šiose valstybėse narėse nedraudžiamas nei tokių transporto priemonių pardavimas, nei importas. Draudžiamas tik šios kategorijos transporto priemonių, neatsižvelgiant į tai, ar jos pagamintos šiose valstybėse narėse ar importuotos, registravimas, kol minėtas mechanizmas nėra perkeltas į kairę pusę.

20. Be to, šie ieškiniai susiję tik su „lengvaisiais automobiliais“ – ir naujais, ir naudotais – taigi neapima tam tikrų kategorijų motorinių transporto priemonių, būtent komercinių, nors jos ir patenka į Komisijos nurodytų nuostatų taikymo sritį[17]. Pabrėžtina, kad „lengvojo automobilio“ apibrėžtis nėra pateikiama nei Pagrindų direktyvoje[18], nei Direktyvoje 70/311[19], bet atitinka M1 kategorijai priklausančių transporto priemonių sąvoką „transporto priemonės keleiviams vežti, kuriose yra ne daugiau kaip aštuonios vietos be vairuotojo vietos“[20].

21. Lietuvos Respublika iš šio apribojimo kildina argumentą dėl bylos esmės[21]. Komisijos manymu, priešingai, jos formalus pasirinkimas visai nekelia abejonių dėl minėtų nuostatų taikymo srities, bet yra paaiškinamas tuo, kad nagrinėjami ieškiniai pareikšti Komisijai gavus skundų, susijusių būtent su lengvaisiais automobiliais[22], taip pat argumentu, kad vienas pažeidimo tyrimo procedūros tikslų – padėti Sąjungos piliečiams spręsti tikras problemas, su kuriomis jie susiduria valstybėse narėse. Mano manymu, iš Teismo praktikos matyti, kad Komisija turi diskreciją ne tik pradėti procedūrą dėl įsipareigojimų neįvykdymo[23], bet ir susiaurinti savo ieškinio dalyką[24]. Šio teiginio vienintelė pasekmė ta, kad būsimas sprendimas bus taikomas tik M1 kategorijai priklausantiems lengviesiems automobiliams ir neturės įtakos tam, kas galėtų būti vėliau nuspręsta dėl kitos rūšies transporto priemonių.

22. Kalbėdama apie lengvuosius automobilius su vairavimo mechanizmu dešinėje pusėje Komisija skiria, viena vertus, tuos, kurie yra nauji ir kurių įregistravimo kliūtys, susidarančios dėl Lietuvos ir Lenkijos teisės aktų, prieštarauja Pagrindų direktyvai ir Direktyvai 70/311, kurios abi yra susijusios su naujų motorinių transporto priemonių EB tipo patvirtinimu, ir, kita vertus, tuos, kurie jau buvo įregistruoti kitoje valstybėje narėje ir kurių atžvilgiu minėtos kliūtys reiškia laisvo prekių judėjimo, nustatyto SESV 34 straipsnyje, ribojimą. Šį skyrimą ginčija Lietuvos Respublika; ji mano, kad pirmoji

17 — Direktyvos 70/311 1 straipsnyje apibrėžiamos transporto priemonės, kurios patenka į jos taikymo sritį, darant nuorodą į Direktyvoje 70/156 pateiktą apibrėžtį. Pagrindų direktyvos 4 ir paskesnėse konstatuojamosiose dalyse paaiškinta, kodėl, palyginti su ankstesnėmis nuostatomis, buvo išplėsta materialinė jos taikymo sritis, o 1 ir 2 straipsniuose, taip pat 3 straipsnio 11 ir paskesniuose punktuose nurodyta, kokioms naujoms transporto priemonėms ši direktyva taikoma. SESV 34 straipsnio nuostatos gali būti taikomos visų tipų transporto priemonėms.

18 — Be to, 2006 m. liepos 13 d. Sprendime *Voigt* (C-83/05, Rink. p. I-6799, 15 punktas) Teisingumo Teismas pažymėjo, kad Direktyvoje 70/156 nėra jokios nuostatos, pagal kurią motorinės transporto priemonės būtų priskirtos prie „lengvųjų automobilių“ kategorijos.

19 — Kitaip nei, pavyzdžiui, 2002 m. liepos 31 d. Komisijos reglamente (EB) Nr. 1400/2002 dėl Sutarties 81 straipsnio 3 dalies taikymo vertikalių susitarimų ir suderintų veiksmų rūšims motorinių transporto priemonių sektoriuje (OL L 203, p. 30; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 8 sk., 2 t., p. 158), kuriame „lengvasis automobilis“ apibrėžiamas kaip „be vairuotojo sėdimos vietos, ne daugiau kaip aštuonias sėdimas vietas turinti keleiviams vežti skirta motorinė transporto priemonė“.

20 — Apibrėžtą pirmiausia Direktyvos 70/156 I priedo b pastabos 1 punkte.

21 — Ji teigia, kad Komisija netiesiogiai pripažįsta, jog transporto priemonių su vairavimo mechanizmu dešinėje pusėje eismas kelia pavojų, jei tai sunkiosios komercinės transporto priemonės, o tai leidžia saugos sumetimais riboti bent jau pastarųjų transporto priemonių registravimą neprieštaraujant Sąjungos teisei.

22 — Žr. šios išvados 11 punktą.

23 — Žr., be kita ko, 2002 m. gegužės 14 d. Sprendimą *Komisija prieš Vokietiją* (C-383/00, Rink. p. I-4219, 19 punktas) ir 2009 m. birželio 11 d. Sprendimą *Komisija prieš Prancūziją* (C-327/08, 26 punktas).

24 — Teisingumo Teismas ne kartą yra nusprendęs, kad vykdydama SESV 258 straipsniu jai patikėtą užduotį Komisija turi teisę apibrėžti ginčo dalyką (žr., be kita ko, 2006 m. gegužės 18 d. Sprendimo *Komisija prieš Ispaniją*, C-221/04, Rink. p. I-4515, 33 ir paskesnius punktus, taip pat 2009 m. gegužės 19 d. Sprendimo *Komisija prieš Italiją*, C-531/06, Rink. p. I-4103, 23 punktą).

nurodytų transporto priemonių kategorija taip pat turi patekti į SESV 34 ir 36 straipsnių, o ne į minėtų direktyvų taikymo sritį. Bet kuriuo atveju, vadovaujantis Teisingumo Teismo praktika [25], kadangi Pagrindų direktyva ir Direktyva 70/311 numatytas visiškas suderinimas, ginčijami teisės aktai turi būti vertinami pirmiausia atsižvelgiant į šių direktyvų, o ne į SESV nuostatas.

B – *Dėl kaltinimo, susijusio su naujais lengvaisiais automobiliais*

1. Įžanginės pastabos dėl lengviesiems automobiliams taikomų techninių reikalavimų suderinimo ir EB tipo patvirtinimo procedūros

23. Siekdama, kad automobilių sektoriuje prekės laisvai judėtų, Europos ekonominė bendrija nuo XX a. septintojo dešimtmečio pradėjo plataus užmojo procesą, kad suderintų nacionalines nuostatas, susijusias su techniniais reikalavimais ir motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimu, nes valstybių narių šios srities taisyklių skirtumai kliudė patekti į vidaus rinką ir joje laisvai judėti [26]. Tuo metu teisės aktų leidėjas siekdamas šio tikslo nustatė metodą, kuris, priešingai nei „naujasis požiūris“ [27], buvo pagrįstas tuo, kad visi techniniai standartai turi būti tiesiogiai įtraukti į taikytinus Sąjungos teisės aktus, nagrinėjamu atveju – į Pagrindų direktyvą dėl Bendrijos transporto priemonių tipo patvirtinimo – vadinamojo EB patvirtinimo, – papildytą atskirosiomis direktyvomis [28], į kurias daroma nuoroda Pagrindų direktyvoje.

24. Išplėtojus šį procesą buvo priimta Pagrindų direktyva, kurios 2 konstatuojamojoje dalyje pažymima, jog „siekiant, kad būtų sukurta ir veiktų Bendrijos vidaus rinka, valstybių narių patvirtinimo sistemas tikslinga pakeisti *visiško suderinimo* [29] principu grindžiama Bendrijos patvirtinimo procedūra“.

25. Minėtos direktyvos tikslas, nurodytas jos 1 straipsnyje, – nustatyti suderintą sistemą, kurią sudaro į jos taikymo sritį patenkančių pirmiausia visoms naujoms transporto priemonėms patvirtinti taikomos administracinės nuostatos ir bendri techniniai reikalavimai, siekiant palengvinti transporto priemonių registravimą, pardavimą bei eksploatavimo pradžią Bendrijoje.

26. Nacionaliniai techniniai reikalavimai ir nacionalinio transporto priemonės tipo patvirtinimo pareiga pagrįsti kelių eismo saugos siekiu. Todėl ir EB patvirtinimu, ir vienodais techniniais reikalavimais, nustatytais Sąjungos teisėje, taip pat siekiama užtikrinti aukštą kelių eismo saugos lygį, kaip nurodyta Pagrindų direktyvos 3 ir 14 konstatuojamosiose dalyse [30].

27. Taigi šioje srityje taikomomis Sąjungos teisės normomis siekiama užtikrinti laisvą ir sklandų prekių judėjimą automobilių sektoriuje, kartu nustačius būtinas sąlygas, leidžiančias garantuoti aukštą kelių eismo saugos lygį.

25 — Iš tikrųjų bet kuri nacionalinė priemonė, priklausanti Bendrijos lygiu visiškai suderintai sričiai, pirmiausia turi būti vertinama atsižvelgiant į šios suderinimo priemonės, o ne į pirminės teisės nuostatas (žr., be kita ko, 2008 m. birželio 5 d. Sprendimo *Komisija prieš Lenkiją*, C-170/07, 35 punktą, 2008 m. gruodžio 16 d, Sprendimo *Gysbrechts ir Santurel Inter*, C-205/07, Rink. p. I-9947, 33 punktą ir 2012 m. rugsėjo 6 d. Sprendimo *Komisija prieš Belgiją*, C-150/11, 47 punktą).

26 — Žr. Direktyvos 70/156 preambulę.

27 — Žr., be kita ko, 1985 m. gegužės 7 d. Tarybos rezoliuciją dėl naujojo požiūrio į techninį derinimą ir standartus (OL C 136, p. 1).

28 — Jomis siekiama nurodyti suvienodintus techninius reikalavimus, taikytinus atskiroms transporto priemonės dalims ir charakteristikoms, kaip pažymima Direktyvos 70/156 ketvirtoje konstatuojamojoje dalyje.

29 — Išskirta mano.

30 — Pagal šios direktyvos 3 konstatuojamąją dalį minėtais techniniais reikalavimais „pirmiausia turėtų būti siekiama užtikrinti kelių eismo saugumą [aukštą kelių eismo saugos lygį]“, o pagal 14 konstatuojamąją dalį „teisės aktų dėl transporto priemonių patvirtinimo pagrindinis tikslas yra užtikrinti, kad į rinką pateiktos naujos transporto priemonės, sudėtinės dalys ir atskiri techniniai mazgai būtų [labai] saugūs ir [itin] tausotų aplinką“.

28. Kaip nurodyta Komisijos aiškinamajame komunikate [31], siekiant valstybėje narėje įregistruoti transporto priemonę nustatytos daugiausia trys pakopos, kurias sudaro, pirma, transporto priemonės techninių charakteristikų patvirtinimas, t. y. Pagrindų direktyvoje numatyta Bendrijos transporto priemonės tipo patvirtinimo procedūra; antra, galima techninė apžiūra, leidžianti patikrinti, ar naudota transporto priemonė tinkama dalyvauti kelių eisme; trečia, pats įregistravimas, t. y. administracinis leidimas dalyvauti kelių eisme, apimantis transporto priemonės identifikavimą ir registracijos numerio išdavimą.

29. Siekiant supaprastinti būtent transporto priemonių registravimą valstybėse narėse, nacionalinės patvirtinimo sistemos buvo pakeistos bendra patvirtinimo procedūra, galiojančia kiekvienai motorinės transporto priemonės rūšiai. Taikant šią procedūrą, pagrįstą visiško suderinimo principu [32], visos į Europos rinką pateikiamos transporto priemonės turi atitikti bendrus standartus, susijusius su jų techninėmis charakteristikomis. Transporto priemonėmis, kurios buvo patvirtintos vienoje iš valstybių narių pagal suderintas taisykles, vėliau galima teisėtai prekiauti visoje Sąjungoje.

30. Konkrečiau kalbant, Pagrindų direktyvos 4 straipsnio 3 dalyje nustatyti valstybių narių įpareigojimai, pagal kuriuos jos „registruoja arba leidžia parduoti ar pradėti eksploatuoti tik šios direktyvos reikalavimus atitinkančias transporto priemones“, ir „dėl priežasčių, susijusių su jų gamybos ir veikimo aspektais, kuriems taikoma ši direktyva, jos nedraudžia, neriboja ar nesudaro kliūčių registruoti, parduoti, pradėti eksploatuoti transporto priemones <...>, jei [jos] atitinka šios direktyvos reikalavimus“. Pagal minėtos direktyvos 1 straipsnio trečią pastraipą „konkretūs techniniai reikalavimai dėl transporto priemonių konstrukcijos ir veikimo nustatyti šios direktyvos taikymui skirtuose norminiuose aktuose, *kurių išsamus sąraš*as pateiktas IV priede“ [33].

31. Direktyva 70/311 – tai antrasis iš šiuose ieškiniuose dėl įsipareigojimų neįvykdymo Komisijos nurodytų antrinės teisės aktų. Ši direktyva, susijusi su motorinių transporto priemonių ir jų priekabų vairavimo mechanizmu, yra vienas iš atskiruųjų norminių aktų, minimų Pagrindų direktyvos IV priede.

32. Direktyvos 70/311 2a straipsnis buvo į ją įterptas į Europos Bendrijas įstojus Airijai ir Jungtinei Karalystei [34]. Jame nurodyta, kad „valstybės narės negali atsisakyti arba uždrausti parduoti, įregistruoti ar pradėti naudoti transporto priemones dėl priežasčių, susijusių su jų vairavimo mechanizmu, jei šios priemonės atitinka priede išdėstytus reikalavimus [35]“.

33. Vienas iš EB patvirtinimo procedūros kertinių akmenų yra tai, kad kiekviena valstybė narė pripažįsta kitų valstybių narių atliktus patikrinimus. Ši procedūra leidžia kiekvienai valstybei narei nustatyti, kad buvo atlikti Pagrindų direktyvos IV priede numatytose atskirosiose direktyvose nurodyti ir tipo patvirtinimo liudijime išvardyti transporto priemonės patikrinimai. Kai gavusios gamintojo prašymą kompetentingos valstybės narės valdžios institucijos nustato, kad tam tikro tipo transporto priemonė atitinka visus taikytinus Sąjungos teisės reikalavimus, jų suteiktas EB patvirtinimas dėl šio tipo galioja visose kitose valstybėse narėse. O gamintojai, turintys tam tikram transporto priemonės tipui suteiktą EB patvirtinimą, privalo išduoti atitikties liudijimą dėl visų savo gaminamų transporto priemonių, kad patvirtintų, jog šios atitinka šį tipą. Jei dėl transporto priemonės išduotas toks

31 — Komisijos aiškinamojo komunikato dėl motorinių transporto priemonių, kurių kilmės šalis yra kita valstybė narė, registravimo tvarkos 3.2 punktas (OL C 68, 2007, p. 15).

32 — Žr. Pagrindų direktyvos 2 konstatuojamąją dalį.

33 — Išskirta mano.

34 — Žr. Dokumentą, susijusį su Danijos Karalystės, Airijos, Norvegijos Karalystės ir Jungtinės didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės stojimu į Europos Bendrijas (OL L 73, 1972, p. 14).

35 — Patikslintina, kad minėta direktyva dabar turi ne vieną, o keturis priedus. Žr. pastaruosius dalinius pakeitimus, padarytus 1999 m. sausio 26 d. Komisijos direktyva 1999/7/EB, derinančia su technikos pažanga Direktyvą 70/311 (OL L 40, p. 36; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 4 t., p. 259).

liudijimas, visos valstybės narės turi ją laikyti atitinkančia jų teisės aktus [36]. Taigi Pagrindų direktyvos 26 straipsnio 1 dalies pirmoje pastraipoje nustatyta, kad valstybės narės įregistruoja, leidžia parduoti ar pradėti naudoti transporto priemones tik tuo atveju, jei pagal minėtos direktyvos 18 straipsnį dėl jų yra išduotas galiojantis atitikties liudijimas.

2. Dėl Pagrindų direktyvos ir Direktyvos 70/311 taikymo

34. Lietuvos Respublika teigia, kad ginčijami teisės aktai nepriklauso materialinei Pagrindų direktyvos ir Direktyvos 70/311 taikymo sričiai [37]. Draudimas registruoti transporto priemones su vairavimo mechanizmu dešinėje pusėje nacionalinėje teisėje nustatytas ne dėl techninių priežasčių, susijusių su sklandžiu tokio mechanizmo veikimu ar patikimumu, o dėl kelių eismo saugos, susijusios su galimybe nekeliant pavojaus vairuoti tokias transporto priemones keliuose, kuriuose eismas vyksta dešiniąja puse. Būtent remiantis minėtu Sprendimu *Voigt* [38] Pagrindų direktyvoje ir Direktyvoje 70/311 reglamentuojamas – ir tai padaryta išsamiai – tik pirmasis iš minėtų aspektų.

35. Lietuvos Respublika taip pat teigia, kad užtikrinti kelių eismo saugą nustatant transporto priemonių, atitinkančių šiose direktyvose nurodytus techninius reikalavimus, naudojimo sąlygas, didžiąja dalimi yra valstybių narių teisė ir pareiga. Todėl ginčijamos nacionalinės priemonės turi būti vertinamos atsižvelgiant ne į minėtas direktyvas, o tik į SESV 34 ir 36 straipsnius, nesvarbu, ar būtų kalbama apie naujas, ar jau kitoje valstybėje narėje įregistruotas transporto priemones.

36. Tačiau pritariu Komisijos vertinimui, pagal kurį Pagrindų direktyvoje ir Direktyvoje 70/311, taip pat visose atskirosiose direktyvose, nurodytose Pagrindų direktyvos IV priede, apibrėžiami visi techniniai reikalavimai, susiję su naujomis motorinėmis transporto priemonėmis, įskaitant tuos, kurie susiję su vairavimo mechanizmu, ir valstybėms narėms šioje srityje nepaliekama jokios diskrecijos. Šiais techniniais reikalavimais užtikrinamas kelių eismo saugos lygis, kuris atitinka Sąjungos teisės aktų leidėjo vertinimą. Nors tiesa, kad pats vairavimo mechanizmo vietos nustatymas nėra privalomų direktyvos nuostatų reguliavimo dalykas, vis dėlto ši vieta yra viena iš transporto priemonės, atitinkančios visus techninius reikalavimus, nurodytus visose minėtose direktyvose, konstrukcijos ypatybių. Minėtas Sprendimas *Voigt* nepaneigia šio vertinimo [39].

37. Lietuvos teisės aktais tiek, kiek pagal juos privaloma pakeisti vairavimo mechanizmo vietą, nustatytas techninio pobūdžio reikalavimas, lemiantis pakeitimą, turintį įtakos transporto priemonės konstrukcijai, taigi reikalavimas, kurį reglamentuoja Pagrindų direktyva ir Direktyva70/311. Todėl šie teisės aktai, kaip ir nagrinėjami Lenkijos teisės aktai, patenka į šių direktyvų taikymo sritį.

36 — Žr. Direktyvos 70/156 penktą ir šeštą konstatuojamąsias dalis.

37 — Su pakeitimais, padarytais iki dviejų mėnesių termino, Komisijos nurodyto pagrįstose nuomonėse, skirtose atskirai Lenkijos Respublikai ir Lietuvos Respublikai, pabaigos, t. y. atitinkamai iki 2010 m. gruodžio 1 d. ir 2011 m. sausio 25 d., datų, reiškiančių momentą, kuriuo turi būti vertinamas nurodomas kiekvienos šių valstybių narių įsipareigojimų neįvykdymas.

38 — Lietuvos Respublika nurodo minėto sprendimo 18 punktą, kuriame Teisingumo Teismas nusprendė, kad „Direktyva 70/156 yra susijusi su transporto priemonės tipo techninėmis savybėmis ir neapima jokių kitų su kelių eismo taisyklėmis, kurių turi laikytis motorinių transporto priemonių vairuotojai, susijusių nuostatų“; tas pats pasakytina ir apie Pagrindų direktyvą, kuri nuo 2009 m. balandžio 29 d. pakeitė minėtą direktyvą.

39 — Iš tikrųjų iš minėto sprendimo (visų pirma iš jo 14, 17 ir 20 punktų) matyti, kad toje byloje Teisingumo Teismas sprendė tik dėl klausimo, ar Bendrijos teisės aktų leidėjas siekė Bendrijos transporto priemonių tipo patvirtinimą, nustatytą Direktyvoje 70/156, susieti su pasekmėmis dėl nacionalinių kelių eismo taisyklių, reglamentuojančių skirtingoms motorinių transporto priemonių kategorijoms leistiną maksimalų greitį, taikymo.

3. Dėl byloms reikšmingų Pagrindų direktyvos nuostatų

38. Primenu, kad Pagrindų direktyvoje nustatytas „visiškas suderinimas“ jos taikymo srityse; kartu numatytos išlygos siekiant užtikrinti kelių eismo saugą, jei paaiškėtų, kad tam tikro tipo transporto priemonė, nors ir atitinka EB patvirtinimo srityje taikomus reikalavimus, valstybės narės manymu, kelia pavojų [40]. Tačiau tokiu atveju valstybė narė turi taikyti specialią įspėjimo procedūrą, kurią taikant dalyvautų kitos valstybės narės ir Komisija, antraip kiltų grėsmė suderintos patvirtinimo sistemos veiksmingumui [41].

39. Nagrinėjami ieškiniai dėl įsipareigojimų neįvykdymo pagrįsti pirmiausia Pagrindų direktyvos 4 straipsnio 3 dalimi. Komisijos teigimu, pagal šią nuostatą, skaitomą kartu su šios direktyvos 9 straipsnio 1 dalies a punktu [42], kompetentingos valstybės narės valdžios institucijos privalo įregistruoti naują lengvąjį automobilį, jeigu jis atitinka techninius reikalavimus, nustatytus minėtoje Pagrindų direktyvoje ir atskirosiose direktyvose, išvardytose minėtos Pagrindų direktyvos IV priede.

40. Šios nuostatos formuluotę galima geriau suprasti atsižvelgus į jos priėmimo aplinkybes ir priežastis. Iš tikrųjų iš parengiamųjų dokumentų [43] matyti, kad „4 straipsnio trečiojoje pastraipoje įrašyta *laisvos apyvartos nuostata* [44]“, „siekiant užtikrinti, kad šia direktyva ir atskirais reglamentuojančiais aktais nustatytos motorinių transporto priemonių patvirtinimo nuostatos nebūtų pažeidžiamos priimant nacionalinius konstravimo ir veikimo reikalavimus, taikomus transporto priemonėms po to, kai jos buvo parduotos, įregistruotos ir (arba) pradėtos eksploatuoti“.

41. Dėl Pagrindų direktyvos 18 [45] ir 26 straipsnių, taip pat jos IX priedo 0 punkto [46] Lietuvos Respublika teigia, kad automobilių gamintojai EB atitikties liudijimo 1-ojoje pusėje [47] turi nurodyti, kokiai išimtinai eismo krypčiai yra pritaikyta atitinkama transporto priemonė, o tai esą reiškia, kad, Sąjungos teisės aktų leidėjo manymu, kai kurios transporto priemonės gali būti nepritaikytos važiuoti tam tikra kelio puse, dešine arba kaire, atsižvelgiant į konkretų atvejį. Estijos Respublika savo ruožtu pažymi, kad gamintojai turi nurodyti, jog gali būti atliekama transporto priemonės nuolatinio pobūdžio registracija be papildomo EB tipo patvirtinimo valstybėse narėse, kur transporto priemonių eismas vyksta atitinkamai dešiniąja arba kairiąja kelio puse.

40 — Žr. Pagrindų direktyvos 8 straipsnio 3 dalį ir 29 straipsnį.

41 — Dėl Direktyvos 70/156 7 straipsnio 1 dalies, lygiavertės Pagrindų direktyvos 4 straipsnio 3 daliai, žr. 1997 m. gegužės 29 d. Sprendimą *VAG Sverige* (C-329/95, Rink. p. I-2675, 18 ir 19 punktai) ir pagal analogiją 2007 m. balandžio 17 d. Sprendimą *AGM-COS.MET* (C-470/03, Rink. p. I-2749, 70 punktas).

42 — Šioje nuostatoje, pavadintoje „Konkrečios nuostatos dėl transporto priemonių“, nurodyta, kad „valstybės narės išduoda EB tipo patvirtinimą <...> [dėl] transporto priemonės tipo, kuris atitinka informaciniame aplanke pateiktą informaciją ir IV priede išvardytus atitinkamuose norminiuose aktuose apibrėžtus techninius reikalavimus“.

43 — Žr. 2004 m. spalio 29 d. iš dalies pakeisto direktyvos pasiūlymo (KOM(2004) 738, galutinis) 5 punktą (p. 10).

44 — Išskirta mano.

45 — Pagal minėtos direktyvos 18 straipsnio „Atitikties liudijimas“ 1 dalies pirmą pastraipą „gamintojas, kuris yra transporto priemonės EB tipo patvirtinimo turėtojas, pateikia atitikties liudijimą kartu su kiekviena pagal patvirtintą transporto priemonės tipą pagaminta komplektine, nekomplektine ar sukomplektuota transporto priemone“.

46 — Minėtas IX priedas, iš dalies pakeistas 2009 m. gegužės 7 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 385/2009, kuriuo pakeičiamas Direktyvos 2007/46 IX priedas (OL L 118, p. 13 ir klaidų ištaisymas OL L 127, 2009 5 26, p. 22), yra susijęs su „EB atitikties liudijimu“. Šio priedo 0 punkte apibrėžiama dviguba šio liudijimo paskirtis ir patikslinama, kad, pirma, jis yra „transporto priemonės gamintojo pareiškimas pirkėjui, siekiant jį patikinti, kad įsigyta transporto priemonė atitinka teisės aktus, galiojusius Europos Sąjungoje tuo metu, kai ji buvo pagaminta“, ir, antra, juo „taip pat siekiama sudaryti sąlygas valstybių narių kompetentingoms institucijoms atlikti transporto priemonių registraciją nereikalaujant iš pareiškėjo papildomų techninių dokumentų“.

47 — Pagal minėtą IX priedą 1-ojoje EB atitikties liudijimo pusėje turi būti įrašyta, kad „galima atlikti [transporto priemonės] nuolatinę registraciją valstybėse narėse, kuriose eismas vyksta dešiniąja arba kairiąja (b) puse <...> (d)“. Šiuo atžvilgiu b aiškinamojoje pastaboje, susijusioje su minėtu priedu, patikslinama, kad reikia „nurodyti, ar transporto priemonė tinkama važiuoti dešiniąja kelio puse, ar kairiąja, ar abiem kelio pusėmis“.

42. Mano nuomone, EB atitikties liudijimu patvirtinamas su šiuo liudijimu susijusios transporto priemonės gamybos teisėtumas atsižvelgiant į transporto priemonių tipą, kuriam priklauso ši transporto priemonė. Iš šiame liudijime pateikiamo transporto priemonės techninių charakteristikų aprašymo matyti, kad siekiant nuolatinės registracijos valstybėje narėje kiti techniniai dokumentai iš esmės nereikalingi, neatsižvelgiant į tai, kokia kelio puse vyksta eismas tos valstybės teritorijoje.

43. Dėl Pagrindų direktyvos I ir III priedų 1 punkto 1.8 ir 1.8.1 papunkčių[48] Lenkijos Respublika nurodo, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas minėtu 1.8.1 papunkčiu numatė atskirą eilutę, kad būtų galima nurodyti, ar transporto priemonė pritaikyta važiuoti dešiniąja, ar kairiąja kelio puse. Be to, minėtų priedų 1 punkto 1.8 papunktyje nustatyta, jog tam, kad transporto priemonei būtų leista važiuoti tam tikra kelio puse, ši priemonė turi būti pritaikyta eismui ta puse. Taigi minėtas papunktis susijęs su vairo vietos nurodymu tipo patvirtinimo liudijime. Be to, Estijos Respublika mano, kad iš šių nuostatų matyti, jog duomenų sąraše transporto priemonės tipui patvirtinti gamintojai turi nurodyti, ar atitinkamą transporto priemonę numatyta naudoti važiuojant dešiniąja, ar kairiąja kelio puse.

44. Tačiau pritariu Komisijos pozicijai, pagal kurią minėtos nuostatos reiškia tik tai, kad atitinkama transporto priemonė tenkina reikalavimus, leidžiančius visiškai saugiai ja važiuoti nurodyta kelio puse, dešiniąja arba kairiąja, kaip antai susijusius su apšvietimo ir netiesioginio matymo įtaisais, taip pat vairavimo mechanizmo dalimis, nurodytomis Direktyvoje 70/311. Mano manymu, Sąjungos teisės aktų leidėjas siekė ne sujungti, o atskirti vairavimo mechanizmo vietos ir transporto priemonės pritaikymo važiuoti viena iš kelio pusių klausimus.

45. Šiuo klausimu primenu, kad su minėtu Pagrindų direktyvos IX priedu susijusioje d aiškinamojoje pastaboje nurodyta, kad „pareiškimu [pagal kurį transporto priemonė yra pritaikyta važiuoti dešiniąja arba kairiąja kelio puse] neribojama valstybių narių teisė reikalauti atlikti *techninius pakeitimus* tais atvejais, kai eismas vyksta priešinga kelio puse“, tačiau nepatikslinama, kaip reikia suprasti mano išskirtus žodžius.

46. Lietuvos Respublikos, Lenkijos Respublikos ir Estijos Respublikos manymu, ši pastaba leidžia valstybei narei, kurioje eismas vyksta dešiniąja kelio puse, reikalauti, kad transporto priemonė, pritaikyta važiuoti kairiąja, prieš ją įregistruojant būtų pritaikyta važiuoti dešiniąja, pirmiausia perkėlus vairavimo mechanizmą į kairę pusę.

47. Iš tikrųjų minėtoje aiškinamojoje pastaboje nurodyta, kad jei transporto priemonė yra pritaikyta važiuoti kairiąja kelio puse, dėl šios transporto priemonės įregistravimo valstybėje narėje, kurioje eismas vyksta dešiniąja puse, gali būti reikalaujama atlikti pakeitimus. Vis dėlto atsižvelgiant į kitas tiek Pagrindų direktyvos, tiek Direktyvos 70/311 nuostatas ir siekiant, kad jos neprarastų veiksmingumo, manau, kad vairavimo mechanizmo perkėlimas nėra vienas iš „techninių pakeitimų“, kurie leidžiami pagal minėtą aiškinamąją pastabą.

48. Kaip ir Komisija, manau, kad tokie pakeitimai gali būti susiję tik su įsikišimu, turinčiu minimalų poveikį, pavyzdžiui, žibintų sureguliavimu ar papildomo galinio vaizdo veidrodžio įtaisymu, o ne su tokiais techniniais aspektais, kurie labai pakeičia pačią transporto priemonės konstrukciją. Tačiau būtent su pastarojo pobūdžio pakeitimais yra susiję ginčijami teisės aktai, nes atliekant pagal juos reikalaujamą pakeitimą būtina ne tik perkelti transporto priemonės valdymo sistemą, bet ir pakeisti visą prietaisų skydelį, taip pat pedalus ir jais valdomas sistemas.

48 — Pagrindų direktyvos I priede pateikiamas „išsamus duomenų sąrašas transporto priemonės EB tipui patvirtinti“. Šio priedo 1 punkto „Transporto priemonės konstrukcijos bendros charakteristikos“ 1.8 papunktyje reikalaujama, kad būtų nurodyta „reduktoriaus išėjimo veleno padėtis atsižvelgiant į varantįjį veleną: kairėje/dešinėje“, o 1.8.1 papunktyje – „dešinioji / kairioji“ kelio pusė, kuria važiuoti „pritaikyta“ transporto priemonė. Tokios pačios nuostatos išdėstytos III priedo, susijusio su „informaciniu dokumentu transporto priemonės EB tipui patvirtinti“, I dalies 1 punkto 1.8 ir 1.8.1 papunkčiuose.

49. Noriu pabrėžti, kad šis požiūris atitinka praktiką, susiformavusią daugelyje valstybių narių, kur leidžiama įregistruoti lengvuosius automobilius su vairavimo mechanizmu eismo krypties pusėje, jei pateikiamas galiojantis EB atitikties liudijimas[49], ir (arba) reikalaujant tik nedidelių techninių pakeitimų, kaip antai susijusių su artimųjų šviesų žibintais, išoriniais galinio vaizdo veidrodžiais, ar kitų tokio pobūdžio pakeitimų[50].

50. Taigi manau, kad jokioje Pagrindų direktyvos nuostatoje nėra numatyta galimybė atsisakyti įregistruoti naują lengvąjį automobilį dėl to, kurioje pusėje, kurioje yra jo vairavimo mechanizmas. Toks šios direktyvos nuostatų, nurodytų ieškiniuose dėl įsipareigojimų neįvykdymo, aiškinimas, tiek pažodinis, tiek pagal kontekstą, yra pagrįstas atsižvelgiant į Direktyvos 70/311 – vienos iš minėtos pagrindų direktyvos IV priede išvardytų atskirųjų direktyvų – nuostatas.

## 4. Dėl byloms reikšmingų Direktyvos 70/311 nuostatų

51. Lietuvos Respublikos teigimu, Direktyvoje 70/311 nustatyti tik reikalavimai, susiję su vairavimo mechanizmo konstrukcija, įrengimu ir tikrinimu, nenurodant, kurioje transporto priemonės pusėje turi būti vairavimo mechanizmas dėl kelių eismo saugos.

52. Dėl Direktyvos 70/311 I priedo 1 priedėlio 1 punkto 1.8 papunkčio[51] Lenkijos Respublika teigia, kad šioje nuostatoje įtvirtintas skirtumas tarp transporto priemonių, atsižvelgiant į tai, ar jos skirtos važiuoti dešiniąja, ar kairiąja kelio puse ir kad Sąjungos teisės aktų leidėjas suformulavo šią nuostatą darydamas prielaidą, jog vairuotojo vieta yra tiesiogiai susijusi su eismo kryptimi.

53. Atsikirsdama Komisija teisingai pažymi, kad aplinkybė, jog pagal minėtą papunktį reikia nurodyti vairo vietą, reiškia tik tai, kad transporto priemonės konstrukcija, pirmiausia jos vairavimo mechanizmas, atitinka Direktyvoje 70/311 nustatytus techninius reikalavimus, susijusius su kelio puse, ir Sąjungos teisės aktų leidėjas nemanė, kad reikia oficialiai nustatyti sąsają, pagal kurią dėl važiavimo dešiniąja kelio puse vairavimo mechanizmas turi būti kairėje, ir atvirkščiai.

54. Be to, pritariu Komisijos nuomonei, kad Direktyvos 70/311 2a straipsnyje valstybėms narėms draudžiama atsisakyti ar uždrausti registruoti transporto priemones dėl priežasčių, susijusių *vien* su jų vairavimo mechanizmo vieta, jeigu jos atitinka šios direktyvos prieduose nustatytus reikalavimus. Taigi, kadangi šiuose prieduose nepatikslinama, ar vairavimo mechanizmas turi būti kairėje, ar dešinėje, ar per vidurį, nacionalinės valdžios institucijos privalo registruoti lengvąjį automobilį neatsižvelgdamos į vairavimo mechanizmo vietą, jeigu visais kitais atžvilgiais automobilis atitinka minėtus reikalavimus. Mano manymu, minėta nuostata Direktyvos 70/311 struktūroje būtų betikslė, jei būtų laikoma, kad ja nėra siekiama panaikinti apribojimus, pagrįstus vien transporto priemonių, patenkančių į jos taikymo sritį, vairavimo mechanizmo vieta.

55. Remdamasi istoriniais duomenimis Lietuvos Respublika teigia, kad Direktyva 70/311 buvo priimta tuo metu, kai Europos bendrijoje nebuvo nė vienos valstybės narės, kurios teritorijoje eismas vyktų kairiąja kelio puse, taigi Bendrijos teisės aktų leidėjas negalėjo spręsti problemos, kuri tuo metu nebuvo iškilusi.

49 — Mano žiniomis, minėto liudijimo pateikimas turi lemiamos reikšmės Belgijoje, Čekijos Respublikoje, Prancūzijoje, Italijoje, Liuksemburge, Maltoje, Austrijoje ir Švedijoje.

50 — Pagal mano turimą informaciją taip yra Belgijoje, Čekijos Respublikoje, Danijoje, Vokietijoje, Ispanijoje, Prancūzijoje, Kipre, Liuksemburge, Vengrijoje, Nyderlanduose, Rumunijoje, Suomijoje ir Jungtinėje Karalystėje.

51 — Minėtame priedėlyje pateikiamas „informacinio dokumento <...> pagal Direktyvos 70/156 I priedą dėl transporto priemonės EB tipo patvirtinimo atsižvelgiant į vairavimo mechanizmą“ pavyzdys. Šio dokumento 1 punkto „Transporto priemonės konstrukcijos bendrosios charakteristikos“ 1.8 papunktis suformuluotas taip: „Vairaračio padėtis: kairėje / dešinėje“.

56. Taip teigiant neatsižvelgiama į tai, kad, kaip jau nurodžiau, taikytina nuostata, t. y. 2a straipsnis, buvo įterpta į minėtą direktyvą aktu, susijusiu su, be kita ko, Airijos ir Jungtinės Karalystės įstojimu. Šiuo atžvilgiu Komisija remiasi Tarybos *ad hoc* darbo grupės, įpareigotos išnagrinėti Komisijos ataskaitas dėl Bendrijos teisės aktų techninių pataisų vykstant deryboms su valstybėmis, pateikusiomis prašymą dėl stojimo į Bendrijas, 1971 m. birželio 28 d. parengta ataskaita [52], kuri, tiesa, įdomi [53], bet, mano manymu, nagrinėjamu klausimu nėra reikšminga, nes minėta grupė nepriėmė jokios pozicijos šiuo klausimu. Manau, kad daug prasmingiau remtis minėto stojimo akto turiniu, nes šiuo aktu buvo iš dalies pakeistos direktyvos, susijusios su motorinėms transporto priemonėms taikomais techniniais reikalavimais. Iš tikrųjų iš šio akto teksto aiškiai matyti, kad buvo priimtos specialios nuostatos dėl galinio vaizdo veidrodžių vietos [54] siekiant įtraukti jos pakeitimą ir atsižvelgiant į kiekvienoje valstybėje narėje galiojančią eismo kryptį dešiniąja arba kairiąja kelio puse, tačiau teisės aktų leidėjas nepriėmė lygiaverčių nuostatų dėl vairavimo mechanizmo vietos, nors Direktyva 70/311 taip pat iš dalies buvo pakeista [55].

57. Taigi Direktyvos 70/311 tekstas ir priėmimo istorija daug ką atskleidžia. Be to, teleologinis požiūris į abiejų ieškiniuose dėl įsipareigojimų neįvykdymo nurodytų direktyvų nuostatas leidžia patvirtinti poziciją, kurios siūlau Teisingumo Teismui laikytis.

## 5. Dėl Pagrindų direktyvos ir Direktyvos 70/311 tikslų

58. Dėl teleologinio Pagrindų direktyvos 4 straipsnio 3 dalies ir Direktyvos 70/311 2a straipsnio aiškinimo Lenkijos Respublika teigia, kad nagrinėjami teisės aktai visiškai pateisinami atsižvelgiant į tai, kad pagrindinis tikslas, kurio siekiama šiomis direktyvomis, yra užtikrinti aukštą kelių eismo saugos lygį. Tai esą patvirtina Pagrindų direktyvos 3 konstatuojamoji dalis [56] ir Direktyvos 70/311 I priedo 4 punkto 4.1.1 papunktis [57].

59. Komisija neginčija, kad su tipo patvirtinimu susijusiose direktyvose nustatytais techniniais reikalavimais siekiama užtikrinti aukštą kelių eismo saugą. Tačiau ji, mano manymu, pagrįstai teigia, kad visiškai suderinti transporto priemonių tipo patvirtinimo procedūras, nustatytas Pagrindų direktyva ir Direktyva 70/311, buvo nuspręsta siekiant užtikrinti vidaus rinkos sukūrimą ir veikimą ir kad, Sąjungos teisės aktų leidėjo nuomone, taip nustatytų visiškai suderintų techninių reikalavimų pakanka kelių eismo saugai užtikrinti. Iš tikrųjų tai matyti iš minėtų [58] Pagrindų direktyvos 4 straipsnio 3 dalies priėmimo priežasčių.

60. Komisija taip pat pripažįsta, kad tai, jog transporto priemonės vairas yra dešinėje pusėje, eismui vykstant dešiniąja kelio puse riboja vairuotojo regėjimo lauką, kai prasilenkiama dvipusio eismo kelyje, kiekviena kryptimi turinčiame po vieną eismo juostą. Tačiau iš Direktyvos 70/311 2a straipsnio ir Pagrindų direktyvos 4 straipsnio 3 dalies matyti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas nemanė, jog šie sunkumai būtų tokie dideli, kad jais būtų pateisinami tokie teisės aktai, kaip nagrinėjamieji šiuo atveju, priešingai, nei buvo specialiai nustatyta dėl galinio vaizdo veidrodžių vietos Airijai ir Jungtinei Karalystei stojant į Europos Bendrijas.

52 — 1971 m. birželio 28 d. Europos Bendrijų Tarybos pranešimas, I/117/71.

53 — Komisija teigia, kad šios ataskaitos 3 punkte minėta grupė nurodė, jog vairavimo mechanizmo įrengimas dešinėje ar kairėje transporto priemonės pusėje yra ekonominio pobūdžio problema, o ne techninis reikalavimas.

54 — Pakeitimai, įtraukti į 1971 m. kovo 1 d. Tarybos direktyvą 71/127/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių galinio vaizdo veidrodžius, suderinimo (OL L 68, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 13 sk., 1 t., p. 109).

55 — Žr. Akto dėl stojimo sąlygų ir Sutarčių pritaikomųjų pataisų (OL L 73, 1972, pirmiausia 114 ir paskesni puslapiai) I priedo X punkto „Techninės kliūtys“ 2–10 papunkčiuose, visų pirma 7 ir 10 papunkčiuose, nurodytas direktyvas.

56 — Šios konstatuojamosios dalies turinys primintas šios išvados 30 išnašoje.

57 — Minėto priedo 4 punkte įtvirtintos „konstrukcijai taikomos nuostatos“, o konkrečiai kalbant, šio punkto 4.1.1 papunktyje nurodyta, kad „vairavimo mechanizmas užtikrina lengvą ir saugų transporto priemonės valdymą jai važiuojant maksimaliu konstrukciniu greičiu“.

58 — Šios išvados 40 punkte.

61. Lietuvos Respubliką stebina tai, kad Komisija sutinka dėl pakeitimų, susijusių būtent su apšvietimo įtaisais, bet prieštarauja dėl tų pakeitimų, kurie susiję su vairavimo mechanizmu.

62. Tačiau, mano nuomone, tai pateisinama aplinkybe, kad minimalūs techniniai pakeitimai yra priimtini ir net leistini pagal minėtą Pagrindų direktyvos IX priedo d aiškinamąją pastabą, priešingai nei struktūrinių dalių pakeitimai, dėl kurių keičiasi transporto priemonės konstrukcija ar veikimas, nors ši transporto priemonė atitinka visus reikalavimus, keliamus EB patvirtinimui gauti.

63. Taigi siūlau Teisingumo Teismui nuspręsti, pirma, kad Pagrindų direktyva ir Direktyva 70/311 taikytinos ginčijamiems teisės aktams, kiek tai susiję su naujomis transporto priemonėmis, ir, antra, kad šiuo pagrindu pripažintinas tiek Lietuvos Respublikos, tiek Lenkijos Respublikos įsipareigojimų neįvykdymas.

64. Jei Teisingumo Teismas pripažintų, kaip nurodo Lietuvos Respublika, kad minėtos direktyvos šiuo atveju netaikytinos, bet kuriuo atveju reikėtų konstatuoti, jog dėl visų su šiais ieškiniais dėl įsipareigojimų neįvykdymo susijusių transporto priemonių [59] valstybės narės, įgyvendindamos savo teisėkūros įgaliojimus, turi laikytis įpareigojimų, tenkančių pagal ESV sutarties nuostatas, susijusias su laisvu prekių judėjimu [60].

## C – *Dėl kaltinimo, susijusio su kitoje valstybėje narėje anksčiau registruotais lengvaisiais automobiliais*

### 1. Dėl bylos šalių pozicijų

65. Komisija kaltina ir Lietuvos Respubliką, ir Lenkijos Respubliką tuo, kad savo teritorijose ribodamos lengvųjų automobilių su vairavimo mechanizmu dešinėje pusėje registravimą jos neįvykdė įsipareigojimų, tenkančių visoms valstybėms narėms pagal pirminės teisės nuostatas, susijusias su laisvu prekių judėjimu. Komisijos manymu, šiais ribojimais sudaroma neproporcinga kliūtis naudotis teise importuoti tokias transporto priemones iš kitų Sąjungos valstybių narių, kuriose jos anksčiau buvo registruotos.

66. Atsakydama į kaltinimus Lenkijos Respublika teigia, kad aptariamos nacionalinės priemonės nelaikytinos ribojimu, draudžiamu pagal SESV 34 straipsnį. Lietuvos Respublika, priešingai, sutinka, kad Lietuvoje taikomos teisės aktų nuostatos ir vykdoma praktika reiškia laisvo prekių judėjimo ribojimą, kaip tai suprantama pagal SESV 34 straipsnį. Abi valstybės vienodai tvirtina, kad bet kuriuo atveju šio pobūdžio ribojimas pateisinamas su kelių eismo saugos užtikrinimu bei žmonių gyvybės ir sveikatos apsauga susijusiais tikslais. Komisija neginčija, kad šiais tikslais ginamas bendrasis interesas, tačiau nesutinka, kad priemonės, kurių ėmėsi abi valstybės narės, yra tikrai būtinos ir tinkamos šiems tikslams pasiekti.

59 — T. y. nagrinėjamu atveju dėl lengvųjų automobilių su vairavimo mechanizmu dešinėje pusėje, neatsižvelgiant į tai, ar jie nauji, ar anksčiau registruoti kitoje valstybėje narėje.

60 — Žr., be kita ko, 2010 m. lapkričio 18 d. Sprendimą *Lahousse ir Lavichy* (C-142/09, Rink. p. I-11685, 43 punktas).

2. Dėl laisvo prekių judėjimo ribojimo, kaip tai suprantama pagal SESV 34 straipsnį, buvimo

67. Nesant nacionalinės teisės aktų, taikytinų į valstybę narę importuotų transporto priemonių, anksčiau registruotų kitoje valstybėje narėje, registravimo importo valstybėje narėje srityje, suderinimo pagal Sąjungos teisę, ginčijamos nacionalinės priemonės turi būti nagrinėjamos atsižvelgiant į ESV sutarties nuostatas, susijusias su laisvu prekių judėjimu. Šiuo klausimu primintina, kad iš Pagrindų direktyvos 1 straipsnio pirmos pastraipos matyti, jog šia direktyva suderinamos tik „į jos taikymo sritį patenkančių visų *naujų* transporto priemonių <...> patvirtinimui taikomos administracinės nuostatos ir bendri techniniai reikalavimai“ [61].

68. Pirmiausia norėčiau patikslinti, kad, mano manymu, tokioms nacionalinės teisės nuostatoms, kaip nagrinėjamosios šiuose ieškiniuose, taikytinas SESV 34 straipsnyje nustatytas priemonių, kurių poveikis lygiavertis kiekybiniams importo apribojimams, draudimas.

69. Iš tikrųjų pagal nusistovėjusią teismo praktiką valstybių narių teisės aktai, galintys tiesiogiai ar netiesiogiai, iš tikrųjų ar potencialiai apriboti Sąjungos vidaus prekybą, turi būti laikomi tokiems apribojimams lygiaverčio poveikio priemonėmis [62].

70. Nagrinėjamu atveju Komisija pagrįstai nurodo, kad Lietuvos ir Lenkijos teisės aktai lemia tai, jog kitų valstybių narių prekės, t. y. transporto priemonės su vairavimo mechanizmu dešinėje pusėje, anksčiau registruotos kitoje valstybėje narėje, vertinamos nepalankiau, nes tokių transporto priemonių savininkai gali būti atgrasyti nuo jų importo siekiant įregistruoti jas Lietuvoje ar Lenkijoje dėl įpareigojimo perkelti vairavimo mechanizmą į kairę pusę, taigi atlikti didelį pakeitimą [63].

71. Lietuvos Respublika neginčija šios aplinkybės, nurodytos jai pareikštame ieškinyje dėl įsipareigojimų neįvykdymo, kaip ir Estijos Respublika, remiantis jos įstojimo į bylą paaiškinimu, pateiktu minėtoje byloje.

72. Lenkijos Respublika, priešingai, teigia, kad jos teisės aktais nėra ribojamas laisvas prekių judėjimas, nes, pirma, įregistravimas tėra administracinis formalumas, o ne transporto priemonės įsigijimo sąlyga ir, antra, ginčijamas įpareigojimas taikomas visoms transporto priemonėms su vairavimo mechanizmu dešinėje pusėje, neatsižvelgiant į jų kilmės šalį, ir patikslina, kad tokios transporto priemonės gaminamos ir Lenkijoje [64], taip pat gali būti joje įsigytos.

73. Tačiau Teisingumo Teismas ne kartą yra nusprendęs, kad net jei, kaip šiose bylose, nagrinėjamos priemonės taikomos vienodai, taigi yra susijusios ne vien su kitų valstybių narių prekėmis, ši aplinkybė netrukdo pripažinti, kad ginčijamo draudimo poveikis yra lygiavertis kiekybiniam apribojimui pagal SESV 34 straipsnį, jei kitoje valstybėje narėje teisėtai pagamintai ir parduodamai prekei be ribojamųjų sąlygų nėra leidžiama patekti į valstybės narės atsakovės rinką [65].

61 — Išskirta mano.

62 — Žr., be kita ko, 1974 m. liepos 11 d. Sprendimą *Dassonville* (8/74, Rink. p. 837, 5 punktas) ir minėtą Sprendimą *Komisija prieš Belgiją* (50 punktas ir jame nurodyta teismo praktika).

63 — Komisija tvirtina, kad norint tai atlikti reikia perkelti beveik visą vairavimo ir stabdymo mechanizmą, taip pat visą prietaisų skydelį.

64 — Bendrovės *General Motors* gamykloje.

65 — 1979 m. vasario 20 d. Sprendimas *Rewe-Zentral* (120/78, Rink. p. 649, 14 punktas), 2011 m. spalio 6 d. Sprendimas *Bonnarde* (C-443/10, 27 punktas ir jame nurodyta teismo praktika), taip pat 2012 m. spalio 18 d. Sprendimas *Elenca* (C-385/10, 22 ir 23 punktai bei juose nurodyta teismo praktika).

74. Man atrodo, kad teisės aktai, kurie yra nagrinėjamų ieškinių dėl įsipareigojimų neįvykdymo dalykas, nepalankūs būtent kitose valstybėse registruotoms ir paskui iš jų importuotoms transporto priemonėms, nors joms turi būti taikomas laisvas prekių judėjimas. Iš tikrųjų galimi pirkėjai, gyvenantys Lietuvoje arba Lenkijoje, žinodami, kad turės patirti didelių išlaidų dėl transporto priemonės su vairu dešinėje pusėje perdarymo, praktiškai praranda galimą suinteresuotumą įsigyti tokių transporto priemonių kitoje valstybėje narėje, kur jų daug parduodama [66].

75. Šiuo klausimu primintina, kad su laisvu prekių judėjimu susijusios nuostatos taikomos valstybių narių kilmės prekėms, taip pat valstybėse narėse laisvoje apyvartoje esančioms iš trečiųjų šalių atvežtoms prekėms [67]. Be to, pagal nusistovėjusią teismo praktiką [68] prekė tampa nacionaline, kai yra importuota ir pateikta į rinką, o tai reiškia, kad importuotos naudotos transporto priemonės ir tos, kurios įsigyjamos vietoje, yra panašios arba konkuruojančios prekės.

76. Taigi vertinimas, kurį Lietuvos Respublika ir Lenkijos Respublika taiko registruojant dešiniavaires transporto priemones iš kitų valstybių narių, yra nepalankus, palyginti su jų nacionalinėje teritorijoje esančioms naudotoms transporto priemonėms, kurių didžioji dalis yra kairiavairės, taikomu vertinimu.

77. Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad tokiais teisės aktais, kaip nagrinėjamaisiais, mano nuomone, ribojamas laisvas prekių judėjimas, kaip tai suprantama pagal SESV 34 straipsnį.

3. Dėl pateisinimo pagal SESV 36 straipsnį buvimo

78. Lietuvos Respublika ir Lenkijos Respublika ginčija joms pareikštuose ieškiniuose išdėstytus kaltinimus teigdamos, kad net jei Teisingumo Teismas nuspręstų, jog esama ribojimo, vis dėlto jų nereikėtų pripažinti kaltomis padarius pažeidimą, nes ginčijamomis priemonėmis siekiama užtikrinti kelių eismo saugą bei apsaugoti žmonių sveikatą ir gyvybę. Komisijos teigimu, priešingai, nustatytų ribojimų šiuo atveju nebūtų galima tuo pateisinti.

a) Dėl nurodyto pateisinimo priimtinumo

79. SESV 36 straipsnyje aiškiai nustatyta, kad „žmonių <...> sveikatos bei gyvybės apsaugos“ tikslas yra vienas iš pagrindų, leidžiančių pateisinti laisvo prekių judėjimo apribojimus, kurie yra kiekybiniai apribojimai ar lygiaverčio poveikio priemonės. Teisingumo Teismas jau yra nusprendęs, kad minėtas tikslas – netgi svarbiausias iš interesų, ginamų šia leidžiančia nukrypti nuostata [69]. Be to, pagal nusistovėjusią Teisingumo Teismo praktiką nesant suderintų taisyklių, leidžiančių užtikrinti žmonių sveikatos ir gyvybės apsaugą, valstybės narės turi nuspręsti dėl šios apsaugos užtikrinimo lygio ir priemonių jam pasiekti, tačiau suteikta diskrecija vis dėlto turi būti įgyvendinama atsižvelgiant į Sutartyje nustatytus apribojimus [70].

66 — Pagal analogiją žr. 2008 m. balandžio 10 d. Sprendimą *Komisija prieš Portugaliją* (C-265/06, Rink. p. I-2245, 33 punktas), 2008 m. balandžio 24 d. Sprendimą *Komisija prieš Liuksemburgą* (C-286/07, 32 ir 34 punktai), taip pat minėto Sprendimo *Bonnarde* 30 punktą.

67 — Remiantis SESV 28 straipsnio 2 dalimi.

68 — Žr., be kita ko, 1990 m. gruodžio 11 d. Sprendimą *Komisija prieš Daniją* (C-47/88, Rink. p. I-4509, 17 punktas).

69 — Žr., be kita ko, 2007 m. birželio 5 d. Sprendimą *Rosengren ir kt.* (C-170/04, Rink. p. I-4071, 39 punktas).

70 — 2008 m. rugsėjo 11 d. Sprendimas *Komisija prieš Vokietiją* (C-141/07, Rink. p. I-6935, 51 punktas), 2012 m. kovo 1 d. Sprendimas *Ascafor ir Asidac* (C-484/10, 60 punktas ir jame nurodyta teismo praktika), taip pat minėto Sprendimo *Elenca* 28 punktas.

80. Be to, Teisingumo Teismas įtvirtino kelių eismo saugos įtraukimą į privalomuosius bendrojo intereso reikalavimus, kuriais, nors ir neminimais SESV 36 straipsnyje, taip pat galima pateisinti laisvo prekių judėjimo Bendrijoje ribojimą, jei nėra atitinkamoje srityje taikytinų išsamių bendrųjų taisyklių [71]. Nors tiesa, kad, kaip teigia Lenkijos Respublika ir Lietuvos Respublika, nesant visiško nuostatų suderinimo Sąjungos lygiu valstybės narės gali nuspręsti dėl jų teritorijoje užtikrintino kelių eismo saugos lygio, vis dėlto jos turi atsižvelgti į reikalavimus, susijusius su laisvu prekių judėjimu, kaip Teisingumo Teismas yra ne kartą priminęs [72].

81. Nagrinėjamu atveju Komisija neginčija rimto rizikos, nuo kurios Lietuvos Respublika ir Lenkijos Respublika teigia norinčios apsisaugoti, pobūdžio, pripažindama, kad patys tikslai, kuriuos jos nurodo, gali būti teisėti. Tačiau Komisija pagrįstai teigia, jog to nepakanka, kad būtų įvykdyti iš Sąjungos teisės kylantys įpareigojimai.

82. Iš tikrųjų, kaip yra nusprendęs Teisingumo Teismas, nacionalinės teisės aktu gali būti nukrypstama nuo pagrindinio laisvo prekių judėjimo principo siekiant apsaugoti žmonių gyvybę ir sveikatą ar užtikrinti eismo saugą, bet tik tiek, kiek taikomos priemonės, viena vertus, yra tinkamos apginti nurodytus teisėtus interesus ir, kita vertus, nepažeidžia minėto principo labiau, nei tai būtina siekiant šio tikslo [73]. Taigi reikia nustatyti, ar, kalbant apie priemones, kurios yra nagrinėjamų ieškinių dalykas, šios sąlygos įvykdytos.

b) Dėl taikomų priemonių proporcingumo

83. Iš nusistovėjusios Teisingumo Teismo praktikos matyti, jog pagal proporcingumo principą būtent valstybės narės atsakovės turi įrodyti, kad, pirma, ginčijamas teisės aktas yra tinkamas įgyvendinti juo siekiamus tikslus ir, antra, kad juo neviršijama tai, kas būtina šiems tikslams pasiekti [74].

84. Dėl pirmosios šių sąlygų kyla klausimas, ar Lietuvos Respublikos ir Lenkijos Respublikos taikomomis priemonėmis, t. y. registruojant transporto priemones su vairavimo mechanizmu dešinėje pusėje nustatyta sąlyga, kad šis mechanizmas būtų perkeltas į kairę pusę, iš tikrųjų užtikrinama kelių eismo sauga ir apsaugoma žmonių sveikata ir gyvybė.

85. Pažymiu, kad iš pradžių tarsi suabejojusi rizikos, nuo kurios valstybės narės atsakovės teigia norinčios apsisaugoti nustačiusios šiuos specialius reikalavimus tokioms transporto priemonėms, tikrumu Komisija vėliau iš tiesų jo nebeginčija. Mano nuomone, neginčytina, kad vairuoti tokias transporto priemones teritorijoje, kurioje eismas vyksta dešiniąja kelio puse, yra sunkiau ir net pavojingiau, nes vairuotojo regėjimo laukas yra siauresnis nei tuo atveju, kai jis sėdi kairėje transporto priemonės pusėje, taigi yra arčiau kelio vidurio linijos. Tai sudaro sunkumų, ypač atliekant lenkimo manevrus, pirmiausia dvipusio eismo keliuose, kiekviena kryptimi turinčiuose po vieną eismo juostą, kaip teigia Lietuvos Respublika ir Lenkijos Respublika [75] ir su kuo, atrodo, sutinka Komisija, nors ir pabrėžia, kad vairavimo mechanizmo vieta nėra vienintelis eismo įvykių rizikos veiksnys [76].

71 — 1994 m. spalio 5 d. Sprendimas *Van Schaik* (C-55/93, Rink. p. I-4837, 19 punktas) ir 2009 m. vasario 10 d. Sprendimas *Komisija prieš Italiją* (C-110/05, Rink. p. I-519, 60 punktas ir jame nurodyta teismo praktika).

72 — Žr., be kita ko, minėtą Sprendimą *Komisija prieš Belgiją* (C-150/11, 59 punktas ir jame nurodyta teismo praktika).

73 — Minėto Sprendimo *Gysbrechts ir Santurel Inter* 51 punktas; taip pat minėto Sprendimo *Ascafor ir Asidac* 58 punktas.

74 — Žr., be kita ko, minėtą Sprendimą *Komisija prieš Lenkiją* (C-170/07, 47 punktas ir jame nurodyta teismo praktika), minėtą Sprendimą *Komisija prieš Italiją* (C-110/05, 62 punktas ir jame nurodyta teismo praktika), taip pat minėtą Sprendimą *Komisija prieš Belgiją* (C-150/11, 54 ir 60 punktai bei juose nurodyta teismo praktika).

75 — Lietuvos Respublika ir Lenkijos Respublika remiasi specialiais tyrimais, pagal kuriuos aplinkybė, kad vairas įrengtas ne kelio vidurio linijos pusėje, yra svarbus eismo įvykių rizikos padidėjimo veiksnys dėl labai sumažėjusio lenkiant būtino regėjimo lauko tiek prieš vairuotoją, kad būtų galima pamatyti priešinga kryptimi atvažiuojančias transporto priemones, tiek už jo, kad būtų galima pamatyti neapžvelgiamą zoną, kurioje yra už jo važiuojančios transporto priemonės.

76 — Komisija pagrįstai primena, kad nesaugumą keliuose kartu lemia įvairūs veiksniai, kaip antai kelių infrastruktūra, vairavimo įpročiai ar bendra techninė transporto priemonės būklė.

86. Norėčiau patikslinti, kad nepritariu Komisijos nuomonei, jog Lietuvos Respublika ir Lenkijos Respublika elgiasi keistai ar net nelogiškai atlaidžiau vertindamos šio tipo transporto priemones, kai jomis laikinai važinėjama jų teritorijose [77]. Šis atlaidumas akivaizdžiai matyti iš Lietuvos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo [78]. Kalbant apie Lenkijos Respubliką, iš jos atsiliepimo į ieškinį aišku, kad ginčijami teisės aktai netaikomi turistams [79].

87. Šiuo atžvilgiu pabrėžiu, kad nagrinėjamos išimtys kyla iš tarptautinės teisės susitarimų. Iš tikrųjų pagal 1968 m. lapkričio 8 d. Vienoje pasirašytos Kelių eismo konvencijos [80] 39 straipsnio 1 dalį, aiškinamą kartu su 5 priedo 1 punktu, visos tarptautiniame eisme dalyvaujančios transporto priemonės turi atitikti šios konvencijos nuostatas, taip pat techninius reikalavimus, galiojusius jų registravimo šalyje tuo metu, kai jos buvo pradėtos eksploatuoti. Tačiau šios konvencijos 1 priedo [81] 8 punkte nustatyta, kad „Susitariančiosios Šalys gali atsisakyti įleisti į savo teritorijas tarptautiniame eisme dalyvaujančius automobilius, kurių artimųjų šviesų prietaisai netinkamai sureguliuoti (asimetriški), t. y. nepritaikyti prie eismo krypties tų šalių teritorijose“. Taigi pagal minėtos konvencijos nuostatas, saistančias Lietuvos Respubliką ir Lenkijos Respubliką [82], šios valstybės privalo leisti dalyvauti eisme savo nacionalinėje teritorijoje užsienyje įregistruotiems lengviesiems automobiliams su vairavimo mechanizmu dešinėje pusėje, net jei gali reikalauti, kad būtų laikinai pritaikyti jų apšvietimo įtaisai, pavyzdžiui, naudojant juodos spalvos koregavimo lipdukus.

88. Bet kuriuo atveju pripažįstu, kad registruojant transporto priemones, skirtų važiuoti kairiąja kelio puse, taikoma vairavimo mechanizmo perkėlimo sąlyga – tai priemonė, kuri dėl savo griežto pobūdžio yra tinkama užtikrinti veiksmingą kelių eismo dalyvių apsaugą valstybių narių teritorijose, kuriose, kaip Lietuvoje ir Lenkijoje, eismas vyksta dešiniąja kelio puse, nes taikant minėtą priemonę užkertamas kelias rizikai, susijusiai su šių transporto priemonių judėjimu tokiomis aplinkybėmis.

89. Vis dėlto laisvo prekių judėjimo ribojimas, kurį lemia šio pobūdžio reikalavimas, mano nuomone, yra neproporcingas, nes galima imtis švelnesnių bendrosios teisės priemonių tokiems patiems tikslams pasiekti.

90. Šiuo klausimu Komisija teisingai pabrėžia, kad aptariamos priemonės taikomos automatiškai ir bendrai, t. y. neatsižvelgiant į tai, ar atitinkama transporto priemonė jau yra patvirtinta ir įregistruota valstybėje narėje, kurioje eismas vyksta kairiąja kelio puse, ar valstybėje narėje, kurioje jis vyksta dešiniąja [83]. Iš tikrųjų ginčijamuose teisės aktuose nustatyti privalomi įpareigojimai, neatsižvelgiant į tai, kad priemonės, kurių siekiant užtikrinti kelių eismo saugą taip pat galėjo būti imtasi valstybėje narėje, kur transporto priemonė jau registruota, gali būti tokios pat veiksmingos kaip ir nustatytosios importo valstybėje narėje, ypač tuo atveju, jei pirmojoje valstybėje narėje kelių eismo kryptis yra tokia pati kaip Lietuvoje ir Lenkijoje.

77 — Komisija teigia, kad asmenys, kaip antai turistai, kurie laikinai važinėja lengvuoju automobiliu su vairavimo mechanizmu dešinėje pusėje, taigi nėra įpratę prie eismo dešiniąja kelio puse, kelia didesnį pavojų eismo saugai nei asmenys, kurie nuolat vairuoja tokią transporto priemonę važiuodami dešiniąja kelio puse.

78 — Žr. šios išvados 9 punktą.

79 — Pagal Komisijos ieškinį nuo nacionalinių reikalavimų nukrypti leidžiančias nuostatas gali priimti ir Lenkijos infrastruktūros ministras, bet jos nesusijusios su lengvaisiais automobiliais, kurie yra ieškinio dėl įsipareigojimų neįvykdymo dalykas, nes taikomos tik specialioms transporto priemonėms, kuriose įrengti vairą dešinėje pusėje būtina siekiant, kad būtų galima tinkamai atlikti pagal šių transporto priemonių paskirtį numatytas funkcijas (pavyzdžiui, gatvių valymo mašinos), taip pat diplomatinio korpuso darbuotojų transporto priemonėms.

80 — Žr. Jungtinių Tautų sutarčių rinkinį, 1042 t., p. 17, taip pat suvestinę redakciją, į kurią įtraukti pakeitimai, įsigalioję atitinkamai 1993 m. rugsėjo 3 d. ir 2006 m. kovo 26 d., pateikiamą internete adresu: http://treaties.un.org/doc/Publication/MTDSG/Volume%20I/Chapter%20XI/XI-B-19.fr.pdf; Valstybės žinios, 2002 01 09, Nr. 2–54.

81 — Šis priedas skirtas išimtims, taikomoms įsipareigojimui leisti įvažiuoti tarptautiniame eisme dalyvaujantiems automobiliams ir priekaboms.

82 — Lietuvos Respublika prie minėtos konvencijos prisijungė 1991 m. lapkričio 20 d., o Lenkijos Respublika ją pasirašė 1968 m. lapkričio 8 d. ir ratifikavo 1984 m. rugpjūčio 23 dieną.

83 — Dėl valstybės narės nustatytų reikalavimų, taikomų kitose valstybėse narėse anksčiau registruotoms transporto priemonėms, pagal analogiją žr. 2007 m. kovo 15 d. Sprendimą *Komisija prieš Suomiją* (C-54/05, Rink. p. I-2473, 42 punktas) ir minėtą Sprendimą *Komisija prieš Lenkiją* (44 ir paskesni punktai).

91. Be to, Komisija teigia, kad esama mažiau ribojamųjų priemonių, palyginti su tomis, kurias priėmė Lietuvos Respublika ir Lenkijos Respublika, galinčių padėti transporto priemonių su vairu dešinėje pusėje vairuotojams saugiai dalyvauti eisme, vykstančiame dešiniąja kelio puse.

92. Siūlydama įvairias pakaitines priemones Komisija visų pirma nurodo galimybę įstatymu kategoriškai uždrausti tokioms transporto priemonėms atlikti lenkimo manevrą dvipusio eismo kelyje, kiekviena kryptimi turinčiame po vieną eismo juostą, bet iškart norėčiau pažymėti, kad šis pasiūlymas man atrodo netinkamas ir net pavojingas [84]. Komisija taip pat siūlo nustatyti reikalavimą, kad šiose transporto priemonėse būtų įtaisyta įranga, praplečianti vairuotojo regėjimo lauką siekiant, kad jis galėtų lengviau atlikti lenkimo manevrus [85]. Nors Lietuvos Respublika ir Lenkijos Respublika ginčija antrojo metodo reikšmingumą, reikia pabrėžti, kad kaip tik tokio pobūdžio priemonių ir ėmėsi dauguma valstybių narių.

93. Iš tikrųjų pagal mano turimus lyginamosios teisės duomenis abiejose valstybėse narėse galiojančios teisės normos, kurios yra nagrinėjamų ieškinių dėl įsipareigojimų neįvykdymo dalykas, – tai palyginti izoliuotas reiškinys. Registruoti lengvuosius automobilius su vairavimo mechanizmu, esančiu eismo krypties pusėje, neatsižvelgiant į tai, ar kalbama apie naujas, ar anksčiau kitoje valstybėje narėje registruotas transporto priemones, taip pat draudžiama tik Latvijoje [86], Slovakijoje [87] ir rečiau – Estijoje [88].

94. Visose kitose valstybėse narėse, priešingai, arba nacionalinės teisės aktuose tokių transporto priemonių registravimui netaikomi jokie draudimai ar apribojimai [89], arba pagal šiuos teisės aktus aiškiai leidžiama jas registruoti, kartais nurodant Sąjungos teisėje nustatytus reikalavimus [90].

95. Mano žiniomis, nustatant šios rūšies transporto priemonių registravimo tvarką visose šiose valstybėse narėse paprastai apsiribojama iš esmės techninio pobūdžio sąlygomis ar pakeitimais, susijusiais pirmiausia ar net vien su apšvietimo įtaisais siekiant, kad nebūtų apakinti kiti kelių eismo dalyviai ir geriau matytųsi kelkraščiu einantys pėstieji, arba su galinio vaizdo veidrodžiais siekiant užtikrinti platesnį vairuotojo regėjimo lauką [91].

96. Lankstesnis požiūris, kurio laikosi dauguma valstybių narių, aiškiai rodo, kad srityje, su kuria susiję abu ieškiniai, kelių eismo sauga gali būti pakankamai užtikrinta taikant mažiau ribojančias priemones nei tą, pagal kurią registruojant transporto priemonę su vairavimo mechanizmu dešinėje pusėje nustatyta sąlyga šį mechanizmą perkelti į kairę pusę. Europos piliečių, norinčių importuoti tokią

84 — Lenkijos Respublika nurodo, kad šis draudimas gali būti pavojingas, kai tam tikrais skubos atvejais tokios transporto priemonės turi galėti atlikti lenkimo manevrą arba kai dėl lėtos transporto priemonės, kaip antai žemės ūkio mašinos, labai sulėtėja eismas ir nusitęsia ilga transporto priemonių eilė.

85 — Kaip antai plataus stebėjimo kampo veidrodžiai, kameros, monitoriai ar kitos sistemos, skirtos netiesiogiai matyti.

86 — Žr. 1997 m. spalio 1 d. Kelių eismo įstatymo (*Ceļu satiksmes likums*) 10 straipsnio 8 dalies 1 punktą ir 2010 m. lapkričio 30 d. Vyriausybės nutarimą Nr. 1080 dėl transporto priemonių registravimo (*Transportlīdzekļu reģistrācijas noteikumi*).

87 — Žr. Įstatymo Nr. 725/2004 dėl transporto priemonių dalyvavimo kelių eisme (*Zákon č. 725/2004 Z. z., o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov*) 16c straipsnio 2 dalį ir 17 straipsnį.

88 — Žr. 2010 m. birželio 17 d. Kelių eismo įstatymo (*Liiklusseadus*) 63 straipsnio 3 ir 6 dalis, 73 straipsnio 11 dalį, 80 straipsnio 3 dalį ir 83 straipsnio 5 dalį; taip pat 2011 m. birželio 13 d. Ministro įsakymo Nr. 42 dėl techninių reikalavimų, taikomų motorinėms transporto priemonėms ir jų priekaboms bei reikalavimų įrangai (*Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele*), 1 ir 2 prieduose nurodytą kodinį numerį 301.

89 — Nacionalinės teisės aktuose, susijusiuose su kelių eismu ir jo sauga arba motorinėmis transporto priemonėmis, šis klausimas nėra tiesiogiai reglamentuotas Bulgarijoje, Vokietijoje, Airijoje, Graikijoje, Kroatijoje, Italijoje, Maltoje, Austrijoje ir Slovėnijoje.

90 — Čekijos Respublikoje 2008 m. gegužės mėn. paskelbtas Transporto ministerijos pranešimas, pagal kurį, siekiant laikytis reikalavimų, susijusių pirmiausia su laisvu prekių judėjimu, nukrypstama nuo vairavimo mechanizmo kairėje pusėje principo. 2003 m. sausio 1 d. įsigaliojus Įstatymui dėl transporto priemonių Nr. 1090/2002, ir Suomijoje nebegalioja taisyklė, kad vairavimo mechanizmas gali būti įrengtas dešinėje pusėje tik konkrečiai išvardytais atvejais (pavyzdžiui, pašto automobilyje); transporto priemonė turi atitikti tam tikros srities direktyvose nustatytus techninius reikalavimus.

91 — Taip yra Belgijoje, Čekijos Respublikoje, Danijoje, Ispanijoje, Prancūzijoje, Kipre, Liuksemburge, Nyderlanduose, Rumunijoje, Švedijoje ir Jungtinėje Karalystėje.

transporto priemonę į Lietuvą arba Lenkiją, požiūriu, be abejonės, paprasčiau ir pigiau tiesiog sureguliuoti artimųjų šviesų žibintus ar įrengti papildomą galinio vaizdo veidrodį, nors Lietuvos Respublika ir teigia, tačiau nepateikia formalių įrodymų, kad Komisija pervertino minėto mechanizmo perkėlimo finansinę naštą.

97. Žinoma, kaip teigia Lenkijos Respublika, siekiant nustatyti, ar kelių eismo saugos srityje laikomasi proporcingumo principo, reikia atsižvelgti į tai, kad kiekviena valstybė narė gali nuspręsti dėl užtikrintinos saugos lygio ir priemonių jam pasiekti. Kadangi šis saugos lygis įvairiose valstybėse narėse gali skirtis, atsižvelgiant į valstybėms narėms suteiktą diskreciją darytina išvada, kad aplinkybė, jog viena valstybė narė nustato švelnesnes taisykles nei taikomosios valstybėje narėje, kuri yra atsakovė, nebūtinai savaime reiškia, kad pastarosios yra neproporcingos, taigi ir nesuderinamos su laisvo prekių judėjimo taisyklėmis [92].

98. Tačiau atsižvelgdamas į Teisingumo Teismo praktiką [93] manau, kad minėti lyginamosios teisės duomenys nagrinėjamu atveju gali būti svarbus rodiklis, jog nagrinėjamuose ieškiniuose dėl įsipareigojimų neįvykdymo nurodyti teisės aktai yra pernelyg griežti, nes iš minėtų duomenų matyti, kad be ypatingų sunkumų įgyvendinamos kitos, mažiau ribojamosios, priemonės, be to, jas taiko didžioji dauguma Sąjungos valstybių narių.

99. Mano manymu, laisvą prekių judėjimą mažiau ribojančių pakaitinių priemonių galėjo imtis ir abi valstybės narės atsakovės, nes jos neįrodė – nors joms tenka įrodinėjimo pareiga [94], – kad jų teritorijose gresiantys pavojai, galintys būti susiję su atitinkamomis transporto priemonėmis, labai skiriasi nuo pavojų, gresiančių minėtų kitų valstybių narių teritorijose.

100. Dviejų valstybių atsakovių pateikti statistiniai duomenys šiuo klausimu nėra įtikinami, nes tai gali būti kitų nesaugumo keliuose veiksnių rezultatas [95], todėl jie neleidžia nustatyti, kad Lietuvos ir Lenkijos teritorijose transporto priemonių su vairavimo mechanizmu dešinėje pusėje sukeltų eismo įvykių skaičius yra daug didesnis nei tokios pačios rūšies eismo įvykių, atsitikusių valstybėse narėse, kurių teisės aktai ne tokie griežti, skaičius [96].

101. Taip pat nesant įrodymų atmestinas Lenkijos Respublikos argumentas, jog ji susiduria su tokiu dideliu šių transporto priemonių antplūdžiu, kad jos nacionalinėje teritorijoje kyla daug didesnis pavojus ir tenka nustatyti reikalavimus, kurie yra griežtesni ir dėl kurių atsiranda daug didesnes išlaidas sukeliančių, taigi atgrasančių pasekmių, nei daugumoje valstybių narių.

92 — Minėtas Sprendimas *Komisija prieš Italiją* (C-110/05, 65 punktas ir jame nurodyta teismo praktika).

93 — Pagal analogiją žr. 2010 m. sausio 28 d. Sprendimą *Komisija prieš Prancūziją* (C-333/08, Rink. p. I-757, 105 punktas) ir 2010 m. gruodžio 9 d. Sprendimą *Humanplasma* (C-421/09, Rink. p. I-12869, 41 punktas), kuriuose Teisingumo Teismas visuomenės sveikatos srityje pripažino, kad kelių kitų valstybių narių arba net visų ar beveik visų kitų valstybių narių teisės aktų turinio palyginimas gali būti reikšminga aplinkybė vertinant dėl valstybės narės teisės akto, pirmiausia dėl jo proporcingumo vertinimo, pateiktą objektyvų pateisinimą.

94 — Be Teisingumo Teismo praktikos, susijusios su proporcingumo principu, nurodytos šios išvados 74 išnašoje, žr. bendresnę teismo praktiką, susijusią su įrodinėjimo pareigos paskirstymu ieškinių dėl įsipareigojimų neįvykdymo srityje, pirmiausia 2009 m. rugsėjo 10 d. Sprendimą *Komisija prieš Graikiją* (C-416/07, Rink. p. I-7883, 32 ir 33 punktai), taip pat 2012 m. spalio 18 d. Sprendimą *Komisija prieš Jungtinę Karalystę* (C-301/10, 70–72 punktai ir juose nurodyta teismo praktika).

95 — Komisija pažymi, kad didesnį nei kitose valstybėse narėse eismo įvykių skaičių Lietuvoje ir Lenkijoje galima paaiškinti įvairiomis priežastimis, kaip antai kelių infrastruktūros būkle ar vairavimo apsvaigus dažnumu.

96 — Lenkijos Respublikos pateikti statistiniai duomenys susiję su nacionalinėje teritorijoje atsitikusių eismo įvykių skaičiumi ir iš kitų valstybių narių importuotų naudotų transporto priemonių skaičiumi, bet ne su kelių eismo saugai reikšmingu skirtumu tarp transporto priemonių su vairavimo mechanizmu dešinėje pusėje ir tų, kurių vairavimo mechanizmas kairėje. Lietuvos Respublika teigia, kad, remiantis Eurostato duomenimis, Lietuvos ir Lenkijos keliuose žuvusių asmenų skaičius yra 2 ar 3 kartus didesnis nei kitose valstybėse narėse, tačiau tai nereiškia, kad šiose dviejose valstybėse dešiniavairėmis transporto priemonėmis sukeliama kur kas daugiau eismo įvykių, per kuriuos žūva žmonių.

102. Iš tikrųjų Teisingumo Teismas yra pripažinęs, kad vertinant tam tikro apribojimo proporcingumą atsižvelgtina į kai kuriuos atitinkamos valstybės narės ypatumus [97]. Tačiau nagrinėjamu atveju nėra įrodyta, kad ginčijamus teisės aktus buvo nuspręsta priimti atsižvelgiant į abiejų valstybių atsakovių ypatumą, susijusį su tuo, jog daugelis jų piliečių, emigravusių į Airiją ir Jungtinę Karalystę, yra labai suinteresuoti importuoti lengvuosius automobilius iš pastarųjų valstybių, kai grįžta nuolat gyventi į savo kilmės šalį.

103. Taigi matyti, kad Lietuvos Respublikos ir Lenkijos Respublikos taikomos priemonės, pagal kurias registruojant tokias transporto priemones nustatyta sąlyga perkelti jų vairavimo mechanizmą, yra neproporcingos siekiamiems tikslams užtikrinti kelių eismo saugą ir apsaugoti žmonių sveikatą bei gyvybę.

104. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, pirmiausia į aptariamų nacionalinių priemonių nesuderinamumą su Sąjungos teisėje nustatytu proporcingumo reikalavimu, manau, kad šios dvi valstybės narės neįvykdė įsipareigojimų, joms tenkančių pagal SESV 34 ir 36 straipsnius, ir kad minėtos priemonės negali būti toliau taikomos.

D – *Dėl bylinėjimosi išlaidų*

105. Pagal Procedūros reglamento 138 straipsnio 1 dalį pralaimėjusiai šaliai nurodoma padengti bylinėjimosi išlaidas, jei laimėjusi šalis to reikalavo. Kadangi Komisija prašė atitinkamai iš Lietuvos Respublikos ir Lenkijos Respublikos priteisti bylinėjimosi išlaidas, šį prašymą reikės patenkinti, jei, kaip siūlau, bus tenkinami šie ieškiniai dėl įsipareigojimų neįvykdymo ir minėtos valstybės narės pralaimės bylą.

106. Pagal Procedūros Reglamento 140 straipsnio 1 dalį valstybės narės, kurios prašė leisti įstoti į šias bylas, pačios padengia savo bylinėjimosi išlaidas

## IV – Išvada

107. Atsižvelgdamas į visa tai, kas išdėstyta, siūlau Teisingumo Teismui nuspręsti taip:

1. Lenkijos Respublika, kalbant apie bylą C-639/11, ir Lietuvos Respublika, kalbant apie bylą C-61/12, neįvykdė įsipareigojimų, joms tenkančių pagal 1970 m. birželio 8 d. Tarybos direktyvos 70/311/EEB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių ir jų priekabų vairavimo mechanizmu, suderinimo, paskutinį kartą iš dalies pakeistos 1999 m. sausio 26 d. Komisijos direktyva 1999/7/EB, 2a straipsnį ir 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2007/46/EB, nustatančios motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus (Pagrindų direktyva), 4 straipsnio 3 dalį, taip pat SESV 34 ir 36 straipsnius, nes paliko galioti nacionalinės teisės aktų nuostatas, pagal kurias jų nacionalinėje teritorijoje registruojant lengvuosius automobilius su vairavimo mechanizmu dešinėje pusėje, neatsižvelgiant į tai, ar jie nauji, ar anksčiau registruoti kitoje valstybėje narėje, taikoma sąlyga perkelti šių transporto priemonių vairavimo mechanizmą į kairę pusę.

2. Lenkijos Respublika padengia bylinėjimosi išlaidas byloje C-639/11, o Lietuvos Respublika – byloje C-61/12.

97 — Pavyzdžiui, visuomenės sveikatos srityje – į šalies gyventojų mitybos įpročius (1981 m. vasario 5 d. Sprendimo *Koninklijke Kaasfabriek Eyssen*, 53/80, Rink. p. 409, 13 ir 14 punktai).

3. Lietuvos Respublika padengia bylinėjimosi išlaidas, kurių ji patyrė kaip į bylą C-639/11 įstojusi šalis, o Estijos Respublika ir Lenkijos Respublika – bylinėjimosi išlaidas, kurių patyrė kaip į bylą C-61/12 įstojusios šalys.