ĢENERĀLADVOKĀTA NĪLO JĒSKINENA [*NIILO JÄÄSKINEN*] SECINĀJUMI,
sniegti 2013. gada 7 novembrī[1]

Lieta C-639/11

Eiropas Komisija
pret
Polijas Republiku
Lieta C-61/12
Eiropas Komisija
pret

Lietuvas Republiku

Valsts pienākumu neizpilde — Direktīvas 70/311/EEK 2.a pants — Direktīvas 2007/46/EK 4. panta 3. punkts — LESD 34. un 36. pants — Preču brīva aprite — Ierobežojumi — Pasākumi ar līdzvērtīgu iedarbību — Tādas dalībvalsts tiesiskais regulējums, kurā ceļu satiksme notiek pa ceļa labo pusi, ar kuru tiek aizliegts reģistrēt braukšanai pa ceļa kreiso puisi aprīkotus vieglos automobiļus, kas ir jauni vai jau bijuši reģistrēti citā dalībvalstī — Prasības, ka stūres iekārtai jāatrodas transportlīdzekļa kreisajā pusē, pieņemamība

I – Ievads

1. Gan Polijā, gan Lietuvā mehānisko transportlīdzekļu, kuru stūres iekārta atrodas labajā pusē, reģistrācija ir aizliegta vai pakļauta prasībai par šīs iekārtas pārvietošanu uz transportlīdzekļa kreiso pusi neatkarīgi no tā, vai šie transportlīdzekļi ir jauni vai tie iepriekš ir bijuši reģistrēti citās dalībvalstīs.

2. Tiesā ir celtas divas prasības sakarā ar valsts pienākumu neizpildi, ar kurām Eiropas Komisija Tiesu lūdz atzīt, ka, piemērojot šādas tiesību normas, Polijas Republika un Lietuvas Republika nav izpildījušas pienākumus, kas tām paredzēti Direktīvas 70/311/EEK par mehānisko transportlīdzekļu stūres iekārtām[2] 2.a pantā un Direktīvas 2007/46/EK, ar ko izveido sistēmu šo transportlīdzekļu apstiprināšanai[3], 4. panta 3. punktā – attiecībā uz jauniem vieglajiem automobiļiem, kā arī LESD 34. pantā – attiecībā uz vieglajiem automobiļiem, kas jau ir bijuši reģistrēti citā dalībvalstī.

1 — Oriģinālvaloda – franču.

2 — Padomes 1970. gada 8. jūnija Direktīva 70/311/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju stūres iekārtu (OV L 133, 10. lpp.), kas pēdējo reizi grozīta ar Komisijas 1999. gada 26. janvāra Direktīvu 1999/7/EK (OV L 40, 36. lpp.).

3 — Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 5. septembra Direktīva 2007/46/EK, ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai ("pamatdirektīva") (OV L 263, 1. lpp.; turpmāk tekstā – "pamatdirektīva"). Ar šo direktīvu no 2009. gada 29. aprīļa tika atcelta un aizstāta Padomes 1970. gada 6. februāra Pamatdirektīva 70/156/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju tipa apstiprinājumu (OV L 42, p. 1).

3. Atbildētājas pārliecināti apstrīd pret tām izvirzītos iebildumus. Polijas Republika apgalvo, ka valsts pasākumi atbilst pamatdirektīvai un Direktīvai 70/311, savukārt Lietuvas Republika uzskata, ka tie nemaz neietilpst minēto direktīvu piemērošanas jomā. Tikai Polijas Republika uzskata, ka šādi pasākumi nav ar LESD 34. pantu aizliegts preču brīvas aprites ierobežojums. Abas valstis uzskata, ka katrā ziņā šie pasākumi ir pieļaujami atbilstoši LESD 36. pantam, jo tos pamato ar ceļu satiksmes drošību saistītas primāru vispārējo interešu apsvērumu prasības. Komisija neapstrīd, ka šis mērķis varētu būt šāda ierobežojuma attaisnojums, bet uzskata, ka attiecīgie tiesiskie regulējumi nav ne piemēroti tā sasniegšanai, ne samērīgi attiecībā pret to.

4. Lai gan šīs divas lietas formāli nav tikušas apvienotas, Komisijas izvirzīto iebildumu kopējais raksturs ir pamats vienotu secinājumu sniegšanai.

II – Apgalvotā pienākumu neizpilde, attiecīgie tiesiskie regulējumi, pirmstiesas procedūras un tiesvedības Tiesā

5. No materiāliem lietā C-639/11 izriet, ka Polijā atbilstoši 1997. gada 20. jūnija Likumam par ceļu satiksmi [4] transportlīdzekļu reģistrācija tiek veikta attiecībā uz jauniem transportlīdzekļiem, pamatojoties tostarp uz izrakstu no transportlīdzekļa apstiprinājuma sertifikāta vai lēmuma par atbrīvošanu no apstiprinājuma kopiju [5], saskaņā ar šī likuma 72. panta 1. punktu un attiecībā uz pirmo reizi ārvalstīs jau reģistrētiem transportlīdzekļiem – pēc tehniskās apskates veikšanas, atbilstoši šī paša likuma 81. panta 5. punktam.

6. Šo tehnisko apskati veido pārliecināšanās par to, vai transportlīdzeklis atbilst tostarp minētajā likumā, kā arī infrastruktūru ministra 2002. gada 31. decembra Noteikumos par transportlīdzekļiem piemērojamajām tehniskajām prasībām un to obligāto aprīkojumu [6] noteiktajām prasībām. Saskaņā ar minēto noteikumu 9.2. punktu "tāda transportlīdzekļa, kuram ir vairāk par trīs riteņiem un kura konstrukcija ļauj sasniegt ātrumu, kurš pārsniedz 40 km/h, stūre nedrīkst atrasties transportlīdzekļa labajā pusē".

7. Tehniskās apskates apjoms un veikšanas kārtība ir noteikti šī paša ministra 2003. gada 16. decembra noteikumos [7]. Saskaņā ar šo noteikumu I pielikuma 5.1. punktu stūres izvietojums labajā pusē ir būtisks kritērijs, kas ļauj noteikt, ka šāds transportlīdzeklis neatbilst valsts tehniskajām prasībām. Šāda pati tiesību norma ir ietverta noteikumu, ko šis ministrs pieņēma 2009. gada 18. septembrī [8], lai aizstātu iepriekš minētos 2003. gada noteikumus, I pielikuma 6.1. punktā.

8. Saskaņā ar lietā C-61/12 sniegto informāciju Lietuvas Likuma par ceļu satiksmi [9] 25. panta 4. punktā noteikts, ka "pa valsts autoceļiem nedrīkst pārvietoties motorizēti transportlīdzekļi, kas domāti braukšanai pa ceļa kreiso pusi un/vai kuru stūre atrodas labajā pusē, izņemot, ja tie ir Lietuvas Republikā reģistrēti pirms 1993. gada 1. maija vai ja tie to koncepcijas un aprīkojuma dēļ ir paredzēti īpašiem uzdevumiem. Šis aizliegums uz laiku (līdz 90 dienām gadā) nav piemērojams ārzemniekiem,

4 — 2005. gada *Dz. U.* Nr. 108, 908. pozīcija, ar grozījumiem.

5 — Atbrīvojums var izrietēt no šī likuma 68. panta, kurā noteikts, ka jauna transportlīdzekļa ražotājam vai importētājam ir pienākums attiecībā uz katru jaunu transportlīdzekļa tipu saņemt par transportu atbildīgā ministra izsniegtu apstiprinājuma sertifikātu, izņemot, ja ražotājs vai importētājs ir saņēmis apstiprinājuma sertifikātu, ko atbilstoši Kopienas apstiprināšanas procedūrai ir izsniegusi Eiropas Savienības dalībvalsts kompetentā iestāde.

6 — 2003. gada *Dz. U.* Nr. 32, 262. pozīcija, ar grozījumiem.

7 — 2003. gada *Dz. U.* Nr. 227, 2250. pozīcija, ar grozījumiem.

8 — 2009. gada *Dz. U.* Nr. 155, 1232. pozīcija. Šie noteikumi, kas stājās spēkā 2009. gada 22. septembrī, 2012. gada 8. oktobrī tika atcelti ar transporta ministra 2012. gada 26. jūnija noteikumiem (2012. gada *Dz. U.* Nr. 0, 996. pozīcija).

9 — 2000. gada 31. oktobra *Valstybės žinios* Nr. 92–2883. Komisija precizē, ka no 2008. gada 1. jūlija spēkā ir stājusies jauna šī likuma redakcija.

kuri Lietuvas Republikā ierodas transportlīdzeklī, kas ir reģistrēts ārvalstīs, un kuriem nav atļaujas uz laiku vai pastāvīgi uzturēties Lietuvas Republikā, kā arī Lietuvas pilsoņiem, kuru pastāvīgā dzīvesvieta ir ārvalstīs, kā arī transportlīdzekļiem, kas atbilstoši tiesību aktiem ietilpst vēsturisko transportlīdzekļu kategorijā".

9. Šī paša likuma 27. pantā paredzēts, ka motorizētie transportlīdzekļi, kas piedalās ceļu satiksmē Lietuvā, principā jāreģistrē Lietuvā. Tomēr saskaņā ar šī panta 1. punktu šis reģistrācijas pienākums uz laiku (līdz 90 dienām gadā) nav piemērojams ārzemniekiem, kuri Lietuvā ieradušies transportlīdzeklī, kas ir reģistrēts ārvalstīs, un kuriem nav atļaujas uz laiku vai pastāvīgi uzturēties Lietuvas Republikā vai kuriem ir ES uzturēšanās atļauja, kā arī Lietuvas pilsoņiem, kuri pastāvīgi dzīvo ārvalstīs. Šī panta 2. punktā ir piebilsts, ka motorizētie transportlīdzekļi, kuri domāti braukšanai pa ceļa kreiso pusi un/vai kuru stūre atrodas labajā pusē, Lietuvā netiek reģistrēti, izņemot vēsturiskos transportlīdzekļus un īpašiem uzdevumiem paredzētus transportlīdzekļus.

10. Komunikāciju ministrijas sistēmā ietilpstošās Valsts ceļu transporta inspekcijas direktora 2008. gada 29. jūlija Rīkojuma Nr. 2B–290, ar kuru tiek noteiktas tostarp mehāniskajiem transportlīdzekļiem un to piekabēm piemērojamās tehniskās prasības, IV nodaļā paredzēts, ka "transportlīdzekļa vadības sistēma [10] nevar tikt ierīkota salona/kabīnes labajā pusē, izņemot transportlīdzekļus, kuri Lietuvas Republikā ir reģistrēti pirms 1993. gada 1. maija, vai transportlīdzekļus, uz kuriem attiecas īpaša reģistrācijas kārtība". Šī paša direktora 2008. gada 23. decembra Rīkojuma Nr. 2B–515 28. punktā ir noteikts, kādā kārtībā ir atļauts pārvietot transportlīdzekļa stūres iekārtu no labās uz kreiso pusi.

11. Komisija saņēma virkni sūdzību no Polijā vai Lietuvā dzīvojošām personām, kuras bija saskārušās ar neiespējamību reģistrēt savus no citām dalībvalstīm, īpaši no Apvienotās Karalistes vai Īrijas, nākušos vieglos automobiļus tā iemesla dēļ, ka to stūres iekārta atradās labajā pusē. Komisija uzskatīja, ka pienākums šo stūres iekārtu pārvietot uz kreiso pusi ir līdzvērtīgs aizliegumam šādus transportlīdzekļus reģistrēt visās dalībvalstīs. Pēc Komisijas domām, attiecībā uz jauniem transportlīdzekļiem tas veido pamatdirektīvas 4. panta 3. punkta neizpildi, kā arī Direktīvas 70/311 2.a panta neizpildi un attiecībā uz iepriekš citā dalībvalstī reģistrētiem transportlīdzekļiem – LESD 34. panta neizpildi.

12. Attiecīgi 2009. gada 9. oktobrī un 2009. gada 3. novembrī Komisija brīdināja Polijas Republiku un Lietuvas Republiku, aicinot tās izbeigt šo pienākumu neizpildi. 2009. gada 8. decembrī Polijas Republika un 2010. gada 5. janvārī Lietuvas Republika apstrīdēja Komisijas iebildumus. Nebūdama pārliecināta par šo dalībvalstu savai aizstāvībai izvirzīto argumentu pamatotību, Komisija tām attiecīgi 2010. gada 1. oktobrī un 2010. gada 25. novembrī nosūtīja argumentētus atzinumus. Pēc Polijas Republikas 2010. gada 30. novembrī sniegtās atbildes un Lietuvas Republikas 2011. gada 19. janvārī sniegtās atbildes izskatīšanas Komisija nolēma celt šīs prasības sakarā ar valsts pienākumu neizpildi.

13. Savā 2011. gada 13. decembrī reģistrētajā prasības pieteikumā Komisija Tiesu lūdza "atzīt, ka, pakārtodama reģistrācijai Polijā vieglos automobiļus, kas ir jauni vai kas iepriekš bijuši reģistrēti citās dalībvalstīs un kuru stūres iekārta atrodas labajā pusē, prasībai to pārkārtot kreisajā pusē, Polijas Republika nav izpildījusi pienākumus, kas tai noteikti ar Direktīvas [70/311] par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz stūres iekārtu 2.a pantu un pamatdirektīvas 4. panta 3. punktu, kā arī [LESD] 34. pantu".

14. Polijas Republika lūdz noraidīt prasību, norādīdama atšķirīgu attiecīgo normu interpretāciju, kā arī piespriest Komisijai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus. Lietuvas Republika iesniedza iestāšanās rakstu, atbalstot Polijas Republiku. Tiesas sēde netika noturēta.

10 — Šī sistēma ir noteikta 4.18. punktā Komunikāciju ministrijas sistēmā ietilpstošās Valsts ceļu transporta inspekcijas direktora 2006. gada 9. maija Rīkojumā Nr. 2B–152, ar kuru tiek paredzēti noteikumi par mehanizēto transportlīdzekļu vadības iekārtu tipa apstiprinājumu, kurā tā definēta kā "iekārta, kas maina transportlīdzekļa kustības virzienu, ieskaitot vadības ierīci, stūres pārvadu, vadāmos riteņus un enerģijas pievadi, ja tāda ir".

15. Savā 2012. gada 6. februārī iesniegtajā prasības pieteikumā Komisija lūdz Tiesu "atzīt, ka aizliedzot reģistrēt vieglos automobiļus, kuriem stūre atrodas labajā pusē, un/vai izvirzot prasību, ka pirms jauna vai citā dalībvalstī reģistrēta vieglā automobiļa reģistrēšanas ar stūri labajā pusē tā ir jāpārceļ uz kreiso pusi, Lietuvas Republika nav izpildījusi Direktīvā [70/311], [pamat]direktīvā un [LESD] 34. pantā paredzētos pienākumus".

16. Lietuvas Republika lūdz prasību noraidīt, apstrīdot Komisijas izmantoto iepriekš minēto tiesību normu interpretāciju, kā arī piespriest tai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus. Savos iestāšanās rakstos Igaunijas Republika un Polijas Republika atbalsta Lietuvas Republikas prasījumus. Tiesas sēde netika noturēta.

III – Abu prasību sakarā ar valsts pienākumu neizpildi analīze

A – *Ievadapsvērumi*

17. No izskatāmajām lietām izriet, ka Lietuvā un Polijā piemērojamais tiesiskais regulējums rada šķērsli transportlīdzekļu, kuru stūres iekārta atrodas labajā pusē, reģistrācijai. Lietuvas Republika neļauj piedalīties ceļu satiksmē uz valsts ceļiem, kā arī reģistrēt transportlīdzekļus, kas domāti braukšanai pa ceļa kreiso pusi un/vai kuru stūre atrodas labajā pusē, ar izņēmumiem, kas izsmeļoši uzskaitīti Lietuvas Likumā par ceļu satiksmi[11], un tā pieprasa šo transportlīdzekļu stūres iekārtu pirms tam pārvietot uz kreiso pusi[12]. Savukārt Polijas Republika jebkuru jaunu vai iepriekš ārvalstīs reģistrētu transportlīdzekļu reģistrāciju pakļauj prasībai par tehniskās apskates sertifikāta iesniegšanu, un saskaņā ar vairākiem Polijas infrastruktūru ministra pieņemtajiem noteikumiem[13] šī apskate nevar būt sekmīga attiecībā uz transportlīdzekļiem, kuru stūres iekārta atrodas labajā pusē, jo tie tiek uzskatīti par valsts tehniskajām prasībām neatbilstošiem.

18. Vispirms jāatgādina, ka laikā, kad tika uzsākta valstu tiesiskā regulējuma par mehānisko transportlīdzekļu tehniskajām īpašībām Kopienu saskaņošana, Eiropas Kopienā ietilpa vienīgi dalībvalstis, kurās ceļu satiksme notiek pa ceļa labo pusi. Pēc Īrijas un Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes, kurās ceļu satiksme notiek pa kreiso pusi[14], pievienošanās, dalībvalstīs attīstījās vienota prakse neatteikt tādu transportlīdzekļu reģistrāciju, kuru stūres iekārta atrodas tajā pašā pusē, pa kādu notiek ceļu satiksme[15]. Vienīgi pēc Savienības paplašināšanās šo vienveidību sašķobīja dažas no jaunajām dalībvalstīm, tostarp Lietuvas Republika un Polijas Republika, kuras būtībā atsaucās uz ceļu satiksmes drošības apdraudējumu, kuru radot tādu transportlīdzekļu piedalīšanās ceļu satiksmē, kuru stūres iekārtas izvietojums nav pielāgots satiksmes virzienam[16].

19. Jāuzsver arī, ka šo prasību priekšmets ir pienākumu neizpilde, kas izriet nevis no brīvības tirgot transportlīdzekļus, kuru stūres iekārta atrodas labajā pusē, aizskāruma, bet gan no iespējas šādus transportlīdzekļus reģistrēt attiecīgi Lietuvā un Polijā ierobežojuma. Ne to tirdzniecība, ne ievešana šajās dalībvalstīs nav aizliegta. Ir aizliegta vienīgi šīs transportlīdzekļu kategorijas reģistrācija neatkarīgi no tā, vai tie ir saražoti uz vietas vai ievesti, ja minētā stūres iekārta nav pārvietota uz kreiso pusi.

11 — Skat. šo secinājumu 8. un 9. punktu.

12 — Skat. šo secinājumu 10. punktu.

13 — Skat. šo secinājumu 6. un 7. punktu

14 — Šobrīd to dalībvalstu, kurās ceļu satiksme notiek šajā pusē, kategorijā ietilpst arī Kipras Republika un Maltas Republika.

15 — Šķiet, ka Somijas Republika ir pēdējā no attiecīgajām dalībvalstīm, kura pievienojās šai praksei, jo tikai no 2003. gada 1. janvāra tā atcēla noteikumu par to, ka stūres iekārtai – ar dažiem izņēmumiem – jāatrodas labajā pusē.

16 — Problēmas, kas saistītas ar no citām dalībvalstīm nākušu dalībvalstu transportlīdzekļu reģistrāciju, ir divdesmit galveno problēmu skaitā attiecībā uz vienoto tirgu tā pašreizējā stāvoklī (skat. 2012. gada 4. aprīļa paskaidrojuma rakstu priekšlikumam Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko vienkāršo citā dalībvalstī reģistrētu mehānisko transportlīdzekļu pārvietošanu vienotajā tirgū, COM(2012) 164, galīgā redakcija, 2. lpp., un statistiku, kas aplūkojama interneta vietnē http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-12–242_en.htm].

20. Turklāt šīs prasības attiecas vienīgi uz jauniem un lietotiem "vieglajiem automobiļiem", kas izslēdz citus mehāniskos transportlīdzekļus, tostarp komerciālos transportlīdzekļus, uz kuriem tomēr attiecas Komisijas minētās tiesību normas [17]. Uzsvēršu, ka "vieglo automobiļu" klasifikācija nav izmantota ne pamatdirektīvā [18], ne Direktīvā 70/311 [19], taču tā atbilst M_1 kategorijā ietilpstoša transportlīdzekļa jēdzienam, proti, "transportlīdzekļi, ko izmanto pasažieru pārvadāšanai un kuros nav vairāk kā astoņas sēdvietas un vadītāja sēdeklis" [20].

21. Lietuvas Republika uz šo ierobežojumu balsta savu argumentu par lietas būtību [21]. Savukārt Komisija uzskata, ka tās formāla izvēle nekādā ziņā neliek apšaubīt jomu, uz kuru attiecas minētās tiesību normas, bet to izskaidro tas, ka šīs prasības ir celtas saistībā ar tai adresētajām sūdzībām tieši attiecībā uz vieglajiem automobiļiem [22] un ka viens no pārkāpuma procedūras mērķiem ir palīdzēt Savienības pilsoņiem atrisināt problēmas, ar kurām tie saskaras dalībvalstīs. Cik es saprotu, no judikatūras izriet, ka Komisijai ir rīcības brīvība ne vien ierosināt pienākumu neizpildes procedūru [23], bet arī ierobežot tās prasības priekšmetu [24]. Šī secinājuma vienīgās sekas ir, ka pasludināmā sprieduma piemērošanas joma būs ierobežota ar M_1 kategorijā ietilpstošiem transportlīdzekļiem, neietekmējot to, kas nākotnē varētu tikt nolemts attiecībā uz citu veidu transportlīdzekļiem.

22. Saistībā ar vieglajiem automobiļiem, kuru stūres iekārta atrodas labajā pusē, Komisija nošķir, no vienas puses, jaunus vieglos automobiļus, attiecībā uz kuriem Lietuvas un Polijas tiesisko regulējumu radītie šķēršļi reģistrācijai esot pretrunā pamatdirektīvai un Direktīvai 70/311, kuras abas attiecas uz mehānisko transportlīdzekļu EK apstiprināšanu, un, no otras puses, citā dalībvalstī jau reģistrētus automobiļus, attiecībā uz kuriem šie šķēršļi esot LESD 34. pantā paredzētās brīvas preču aprites pārkāpums. Šo nošķiršanu apstrīd Lietuvas Republika, kura uzskata, ka arī pirmajai minētajai transportlīdzekļu kategorijai jāietilpst LESD 34. un 36. panta, nevis minēto direktīvu piemērošanas jomā. Katrā ziņā atbilstoši Tiesas judikatūrai [25], ciktāl pamatdirektīvā un Direktīvā 70/311 paredzētajam saskaņošanas pasākumam ir izsmeļošs raksturs, strīdīgais tiesiskais regulējums vispirms ir jāpārbauda no šo direktīvu tiesību normu viedokļa, nevis ņemot vērā LESD tiesību normas.

17 — Direktīvas 70/311 1. pantā transportlīdzekļi, uz kuriem tā attiecas, noteikti, atsaucoties uz Direktīvas 70/156 definīciju. Kas attiecas uz pamatdirektīvu, tad tās preambulas 4. un nākamajos apsvērumos ir izklāstīti iemesli, kuru dēļ tās materiālās piemērošanas joma ir tikusi paplašināta salīdzinājumā ar agrākajām tiesību normām, savukārt tās 1. un 2. panta un 3. panta 11. un nākamajos punktos ir noteikts, kādiem jauniem transportlīdzekļiem tā ir piemērojama. Kas attiecas uz LESD 34. pantu, tad tā tiesību normas spēj attiekties uz jebkāda veida transportlīdzekļiem.

18 — Tāpat 2006. gada 13. jūlija spriedumā lietā C-83/05 *Voigt* (Krājums, I-6799. lpp., 15. punkts) Tiesa norādīja, ka Direktīva 70/156 neietver nevienu tiesību normu par mehānisko transportlīdzekļu klasificēšanu "vieglo automobiļu" kategorijā.

19 — Savukārt, piemēram, Komisijas 2002. gada 31. jūlija Regulā (EK) Nr. 1400/2002 par Līguma 81. panta 3. punkta piemērošanu vertikālu vienošanos un saskaņotu darbību kategorijām mehānisko transportlīdzekļu nozarē (OV L 203, 30. lpp.) "vieglais [pasažieru] automobilis" definēts kā "mehāniskais transportlīdzeklis, ko izmanto pasažieru pārvadāšanai un kurā nav vairāk kā astoņas sēdvietas un vadītāja sēdeklis".

20 — Kā noteikts tostarp Direktīvas 70/156 I pielikuma b) piezīmes 1. punktā.

21 — Tā apgalvo, ka Komisija netieši atzīst, ka tādu transportlīdzekļu, kuru stūres iekārta atrodas labajā pusē, rada draudus, ciktāl runa ir par smagajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, kas ļautu ierobežot vismaz šo pēdējo transportlīdzekļu reģistrāciju ar drošību saistītu iemeslu dēļ, un šis ierobežojums nebūtu pretrunā Savienības tiesībām.

22 — Skat. šo secinājumu 11. punktu.

23 — Skat. it īpaši 2002. gada 14. maija spriedumu lietā C-383/00 Komisija/Vācija (*Recueil*, I-4219. lpp., 19. punkts) un 2009. gada 11. jūnija spriedumu lietā C-327/08 Komisija/Francija (26. punkts).

24 — Tiesa ir atkārtoti nospriedusi, ka saistībā ar tai LESD 258. pantā uzticētā uzdevuma veikšanu Komisija var brīvi noteikt tiesvedības priekšmetu (skat. it īpaši 2006. gada 18. maija spriedumu lietā C-221/04 Komisija/Spānija, Krājums, I-4515. lpp., 33. un nākamie punkti, kā arī 2009. gada 19. maija spriedumu lietā C-531/06 Komisija/Itālija, Krājums, I-4103. lpp., 23. punkts).

25 — Patiesībā jebkurš valsts pasākums, kas veikts jomā, kurā notikusi izsmeļoša saskaņošana Kopienu līmenī, vispirms ir jāpārbauda attiecībā pret šo saskaņošanas pasākumu, pirms to pārbauda no primāro tiesību normu viedokļa (skat. it īpaši 2008. gada 5. jūnija spriedumu lietā C-170/07 Komisija/Polija; 35. punkts, 2008. gada 16. decembra spriedumu lietā C-205/07 *Gysbrechts* un *Santurel Inter*, Krājums, I-9947. lpp., 33. punkts, un 2012. gada 6. septembra spriedumu lietā C-150/11 Komisija/Beļģija, 47. punkts).

B – *Par iebildumu par jauniem vieglajiem automobiļiem*

1) Ievadapsvērumi par jauniem vieglajiem automobiļiem piemērojamo tehnisko prasību saskaņošanu un EK tipa apstiprināšanas procedūru

23. Lai īstenotu brīvu preču apriti automobiļu nozarē, Eiropas Ekonomikas Kopiena, sākot ar 1960. gadiem, uzsāka ambiciozu valsts noteikumu attiecībā uz tehniskajām prasībām un mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprināšanu saskaņošanas procesu, jo šajā jomā pastāvošās atšķirības starp dalībvalstīm kavēja pieeju iekšējam tirgum un brīvu preču apriti šajā tirgū [26]. Tolaik likumdevējs šai nolūkā izmantoja metodoloģiju, kuru, pretēji "jaunajai pieejai" [27], veidoja visu tehnisko normu tieša iekļaušana attiecīgajos Savienības tiesību aktos, šajā gadījumā pamatdirektīvā par transportlīdzekļu EK tipa apstiprināšanu – sauktu par EK apstiprināšanu –, ko papildina atsevišķās direktīvas [28], uz kurām pamatdirektīva atsaucas.

24. Šī procesa attīstības rezultātā tika pieņemta pamatdirektīva, kuras preambulas 2. apsvērumā uzsvērts, ka, "lai izveidotu Kopienas iekšējo tirgu un lai tas varētu labi darboties, būtu lietderīgi dalībvalstu apstiprināšanas sistēmas aizstāt ar Kopienas apstiprināšanas procedūru, kuras pamatā būtu *pilnīgas saskaņošanas* princips" [29].

25. Šīs direktīvas mērķis, kāds tas ir definēts tās 1. pantā, ir izveidot administratīvu noteikumu un vispārēju tehnisku prasību sistēmu, kā apstiprināt tostarp visus jaunos transportlīdzekļus, kas ietilpst tās darbības jomā, lai Kopienā atvieglotu to reģistrāciju, pārdošanu un nodošanu ekspluatācijā.

26. Valsts tehnisko prasību, kā arī pienākuma veikt transportlīdzekļu valsts tipa apstiprināšanu pamatā ir vēlme nodrošināt ceļu satiksmes drošību. Šī iemesla dēļ gan EK apstiprināšana, gan Savienības tiesībās definētās vienveidīgās prasības arī ir vērstas uz augsta līmeņa ceļu satiksmes drošības nodrošināšanu, kā norādīts pamatdirektīvas preambulas 3. un 14. apsvērumā [30].

27. Tādējādi šajā jomā piemērojamo Savienības tiesību mērķis ir sasniegt un nodrošināt labu brīvas preču aprites automobiļu nozarē darbību, tajā pašā laikā saglabājot obligātos nosacījumus, kas panāk augsta līmeņa ceļu satiksmes drošību.

28. Kā norādīts Komisijas skaidrojošajā paziņojumā [31], lai dalībvalstī reģistrētu mehānisku transportlīdzekli, jāiziet, augstākais, trīs soļi: pirmkārt, mehāniskā transportlīdzekļa tehnisko parametru apstiprināšana, attiecībā uz kuru notiek pamatdirektīvā paredzētā EK tipa apstiprināšanas procedūra, otrkārt, iespējamā tehniskā apskate, kura ļauj pārliecināties, vai attiecīgais transportlīdzeklis ir piemērots ceļu satiksmei, un, treškārt, pati transportlīdzekļa reģistrācija, t.i., administratīvais apstiprinājums, lai varētu uzsākt transportlīdzekļa izmantošanu ceļu satiksmē, ieskaitot transportlīdzekļa identifikāciju un reģistrācijas numura izdošanu tam.

26 — Skat. Direktīvas 70/156 preambulu.

27 — Skat. it īpaši Padomes 1985. gada 7. maija rezolūciju par jaunu pieeju tehniskajai saskaņošanai un standartiem (OV C 136, 1. lpp.).

28 — Saskaņā ar Direktīvas 70/156 preambulas ceturto apsvērumu to mērķis ir noteikt saskaņotas tehniskās prasības, ko piemēro atsevišķām transportlīdzekļu daļām un to parametriem.

29 — Izcēlums mans.

30 — Saskaņā ar šo preambulas 3. apsvērumu minētajām tehniskajām prasībām "galvenokārt būtu jānodrošina augsta līmeņa ceļu satiksmes drošība", un saskaņā ar preambulas 14. apsvērumu, "pieņemot tiesību aktus par transportlīdzekļu apstiprināšanu, galvenais mērķis ir nodrošināt, lai tirgū laisti jauni transportlīdzekļi, to sastāvdaļas un atsevišķas tehniskas vienības garantētu augsta līmeņa drošību un nekaitētu apkārtējai videi".

31 — Komisijas skaidrojošā paziņojuma par procedūrām to mehānisko transportlīdzekļu reģistrācijai, kuru izcelsmes valsts ir citā dalībvalstī (OV 2007, C 68, 15. lpp.) 3.2. punkts.

29. Lai vienkāršotu tostarp reģistrāciju dalībvalstīs, valstu apstiprināšanas sistēmas ir aizstātas ar vienveidīgu apstiprināšanas procedūru, kas attiecas uz visiem mehānisko transportlīdzekļu tipiem. Pateicoties šai procedūrai, kuras pamatā ir pilnīgas saskaņošanas princips [32], visiem transportlīdzekļiem, kas tiek laisti apgrozībā Eiropas tirgū, ir jāatbilst kopējiem noteikumiem attiecībā uz to tehniskajām īpašībām. Transportlīdzekļi, kuri, ievērojot šos saskaņotos noteikumus, ir apstiprināti kādā no dalībvalstīm, var tikt likumīgi tirgoti visā Eiropas Savienībā.

30. Precīzāk, pamatdirektīvas 4. panta 3. punktā dalībvalstu pienākumi noteikti tādējādi, ka tās "reģistrē vai ļauj pārdot vai nodot ekspluatācijā vienīgi tādus transportlīdzekļus [..], kas atbilst šīs direktīvas prasībām", un tās "neaizliedz, neierobežo un netraucē reģistrēt, pārdot, nodot ekspluatācijā vai lietot uz ceļiem transportlīdzekļus [..] ar pamatojumu, kas saistīts ar uzbūves un darbības aspektiem, uz ko attiecas šī direktīva, ja tie atbilst tajā ietvertajām prasībām". Saskaņā ar šīs direktīvas 1. panta trešo daļu, "piemērojot šo direktīvu, normatīvajos aktos, *kuru pilnīgs saraksts* ir IV pielikumā, ietver īpašas tehniskas prasības transportlīdzekļu uzbūvei un darbībai" [33].

31. Direktīva 70/311 ir otrs atvasināto tiesību akts, uz kuru attiecas šīs Komisijas celtās prasības par pienākumu neizpildi. Šī direktīva, kas attiecas uz mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju stūres iekārtām, ir viens no pamatdirektīvas IV pielikumā minētajiem atsevišķajiem normatīvajiem aktiem.

32. Direktīvas 70/311 2.a pants tajā tika iekļauts saistībā ar it īpaši Īrijas un Apvienotās Karalistes pievienošanos Eiropas Kopienām [34]. Tajā noteikts, ka "neviena dalībvalsts nedrīkst atteikt vai aizliegt mehāniskā transportlīdzekļa pārdošanu, reģistrāciju, nodošanu ekspluatācijā vai lietošanu drošības jostu stiprinājumu dēļ, ja šie stiprinājumi atbilst pielikumā [35] noteiktajām prasībām".

33. Viens no EK tipa apstiprināšanas procedūras stūrakmeņiem ir, ka visas dalībvalstis atzīst citu dalībvalstu veikto kontroli. Šī procedūra katrai dalībvalstij ļauj konstatēt, ka transportlīdzekļa tips ir ticis pārbaudīts, kā paredzēts pamatdirektīvas IV pielikumā minētajās atsevišķajās direktīvās, un ka par to izsniegts tipa apstiprinājuma sertifikāts. Ja dalībvalsts kompetentās iestādes, kurām iesniegts izgatavotāja lūgums, konstatē, ka attiecīgā transportlīdzekļa tips atbilst visām piemērojamajām Savienības tiesību prasībām, EK apstiprinājums, ko tās izsniedz attiecībā uz to, ir spēkā visās pārējās dalībvalstīs. Savukārt izgatavotājiem, kuru rīcībā ir EK apstiprinājums konkrētam transportlīdzekļu tipam, it pienākums izsniegt atbilstības sertifikātu visiem to saražotajiem transportlīdzekļiem, lai apliecinātu, ka tie atbilst šim tipam. Ja transportlīdzeklim ir pievienots šis sertifikāts, visām dalībvalstīm tas jāuzskata par to tiesību aktiem atbilstošu [36]. Tā pamatdirektīvas 26. panta 1. punkta pirmajā daļā paredzēts, ka dalībvalstis reģistrē transportlīdzekļus un ļauj tos pārdot un nodot ekspluatācijā vienīgi tad, ja tiem ir saskaņā ar šīs direktīvas 18. pantu izsniegts derīgs atbilstības sertifikāts.

32 — Skat. pamatdirektīvas preambulas 2. apsvērumu.

33 — Izcēlums mans.

34 — Akts par Dānijas Karalistes, Īrijas un Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes pievienošanos (OV 1972, L 73, 14. lpp.).

35 — Jāprecizē, ka šai direktīvā šobrīd ir nevis viens, bet četri pielikumi. Skat. grozījumus, kas pēdējo reizi veikti ar Komisijas 1999. gada 26. janvāra Direktīvu 1999/7/EK, ar ko tehnikas attīstībai pielāgo Padomes Direktīvu 70/311 (OV L 40, 36. lpp.).

36 — Skat. jau Direktīvas 70/156 preambulas piekto un sesto apsvērumu.

2) *Par pamatdirektīvas un Direktīvas 70/311 piemērojamību*

34. Lietuvas Republika apgalvo, ka strīdīgais tiesiskais regulējums neietilpst pamatdirektīvas un Direktīvas 70/311 materiālajā piemērošanas jomā [37]. Valsts tiesību aktos paredzētais aizliegums reģistrēt transportlīdzekļus, kas aprīkoti ar stūres iekārtu, kura atrodas labajā pusē, ir saistīts nevis ar tehniska rakstura apsvērumiem saistībā ar šādu iekārtu pareizu darbību un uzticamību, bet gan ar ceļu satiksmes drošības apsvērumiem attiecībā uz iespēju droši vadīt šādus transportlīdzekļus uz ceļiem, uz kuriem ceļu satiksme notiek labajā pusē. Taču vienīgi pirmo no šiem faktoriem reglamentē, turklāt izsmeļoši, pamatdirektīva un Direktīva 70/311, ņemot vērā it īpaši spriedumu lietā *Voigt* [38].

35. Joprojām, pēc Lietuvas Republikas domām, ceļu satiksmes drošības nodrošināšana lielā mērā ietilpst dalībvalstu kompetencē un ir to atbildība, nosakot šo direktīvu tehniskajām prasībām atbilstošus transportlīdzekļu izmantošanas nosacījumus. Tādējādi strīdīgie valstu pasākumi esot jānovērtē nevis no minēto direktīvu viedokļa, bet gan vienīgi no LESD 34. un 36. panta viedokļa neatkarīgi no tā, vai runa ir par jauniem vai citā dalībvalstī jau reģistrētiem transportlīdzekļiem.

36. Es tomēr piekrītu Komisijas analīzei, saskaņā ar kuru pamatdirektīva un Direktīva 70/311, kā arī visas šīs pirmās direktīvas IV pielikumā minētās atsevišķās direktīvas nosaka visas tehniskās prasības attiecībā uz jauniem mehāniskajiem transportlīdzekļiem, tostarp prasības attiecībā uz stūres iekārtu, un dalībvalstīm šajā jomā neatstāj nekādu rīcības brīvību. Šīs tehniskās prasības nodrošina Savienības likumdevēja nodomam atbilstošu ceļu satiksmes drošības līmeni. Lai gan ir taisnība, ka stūres iekārtas izvietojuma noteikšana pati par sevi nav šo direktīvu obligāto nosacījumu priekšmets, minētais izvietojums tomēr ir viena no transportlīdzekļa, kurš pārējā ziņā atbilst visām visās šajās direktīvās ietvertajām tehniskajām prasībām, uzbūves īpatnībām. Iepriekš minētais spriedums lietā *Voigt* neliek apšaubīt šo analīzi [39].

37. Lietuvas tiesiskais regulējums, pieprasīdams mainīt šīs iekārtas atrašanās vietu, ievieš tehniska rakstura prasību, kura paredz izmaiņas, kas ietekmē transportlīdzekļa uzbūvi, kura ir prasība, ko reglamentā pamatdirektīva un Direktīva 70/311. Tādējādi tas, tāpat kā attiecīgais Polijas tiesiskais regulējums, ietilpst šo direktīvu piemērošanas jomā.

3) Par atbilstošajām pamatdirektīvas tiesību normām

38. Atgādināšu, ka ar pamatdirektīvu tiek ieviesta "pilnīga saskaņošana" visās jomās, uz kurām tā attiecas, tajā pašā laikā paredzot drošības klauzulas, ja izrādās, ka transportlīdzekļa tips, lai arī atbilzdams EK apstiprinājumam piemērojamajām prasībām, pēc dalībvalsts domām, tomēr rada apdraudējumu [40]. Tomēr dalībvalstij tad jāizmanto īpašā brīdinājuma procedūra, kurā tiek iesaistītas gan citas dalībvalstis, gan Komisija, neapdraudot vienveidīgās apstiprināšanas sistēmas lietderīgo iedarbību [41].

37 — Tiesību aktu teksti redakcijā ar grozījumiem, uz argumentētajos atzinumos, ko Komisija nosūtīja, pirmkārt, Polijas Republikai un, otrkārt, Lietuvas Republikai norādītā divu mēnešu termiņa beigu datumu, proti, attiecīgi 2010. gada 1. decembri un 2011. gada 25. janvāri, kas ir datumi, kuri katrai no šīm dalībvalstīm nosaka brīdi, attiecībā uz kuru jānovērtē apgalvotā pienākumu neizpilde.

38 — Lietuvas Republika atsaucas uz iepriekš minētā sprieduma 18. punktu, kurā Tiesa nospriedā, ka "Direktīva 70/156 attiecas uz transportlīdzekļu tipa tehniskajām prasībām un tajā nav neviena cita apsvēruma par ceļu satiksmes noteikumiem, kas ir jāievēro mehānisko transportlīdzekļu vadītājiem" – kas attiecas arī uz pamatdirektīvu, kura to aizstāja no 2009. gada 29. aprīļa.

39 — No šī sprieduma (it īpaši 14., 17. un 20. punkts) izriet, ka attiecīgajā lietā Tiesa izteicās vienīgi jautājumā par to, vai Kopienu likumdevējs vēlējies Direktīvā 70/156 ar transportlīdzekļu Kopienas tipa apstiprināšanas procedūru paredzēt sekas attiecībā uz dažādu mehānisko transportlīdzekļu kategoriju ātrumu reglamentējošo valsts ceļu satiksmes noteikumu piemērošanu.

40 — Skat. pamatdirektīvas 8. panta 3. punktu un 29. pantu.

41 — Attiecībā uz Direktīvas 70/156 7. panta 1. punktu, kurš atbilst pamatdirektīvas 4. panta 3. punktam, skat. 1997. gada 29. maija spriedumu lietā C-329/95 *VAG Sverige* (*Recueil*, I-2675. lpp., 18. un 19. punkts), kā arī pēc analoģijas – 2007. gada 17. aprīļa spriedumu lietā C-470/03 *AGM-COS.MET* (Krājums, I-2749. lpp., 70. punkts).

39. Šīs prasības par pienākumu neizpildi ir balstītas it īpaši uz pamatdirektīvas 4. panta 3. punktu. Kā apgalvo Komisija, saskaņā ar šo tiesību normu, to skatot saistībā ar šīs direktīvas 9. panta 1. punkta a) apakšpunktu [42], dalībvalstu kompetentajām iestādēm ir pienākums reģistrēt jaunu vieglo automobili, ja tas atbilst šajā direktīvā un tās IV pielikumā uzskaitītajās atsevišķajās direktīvās paredzētajām tehniskajām prasībām.

40. Šīs tiesību normas formulējumu labāk iespējams izprast, ņemot vērā tās pieņemšanas kontekstu un iemeslus. No *travaux préparatoires* [43] izriet, ka "4. panta trešajā punktā ir iedibināts *brīvas apgrozības noteikums*" [44], "lai nodrošinātu, ka šajā direktīvā un atsevišķos reglamentējošos tiesību aktos noteiktos noteikumus par mehānisko transportlīdzekļu apstiprināšanu negrauj valsts uzbūves un funkcionēšanas prasības transportlīdzekļiem, kad tie ir pārdoti, reģistrēti un/vai nodoti ekspluatācijā".

41. Attiecībā uz pamatdirektīvas 18. [45] un 26. pantu, kā arī uz tās IX pielikuma 0. punktu [46] Lietuvas Republika apgalvo, ka automobiļu izgatavotājiem EK atbilstības sertifikāta 1. lappusē būtu jāprecizē [47], kustībai pa kuru ceļa pusi transportlīdzeklis ir ekskluzīvi piemērots, no kā izrietot, ka, pēc Savienības likumdevēja domām, transportlīdzeklis varētu nebūt piemērots izmantošanai noteiktā ceļa pusē, attiecīgi labajā vai kreisajā. Savukārt Igaunijas Republika norāda, ka ražotājiem jāspēj konstatēt, ka transportlīdzeklis var tikt pastāvīgi reģistrēts, bez jebkādas papildus EK apstiprināšanas, dalībvalstīs, kurās ceļu satiksme notiek attiecīgi vai nu pa labo, vai pa kreiso pusi.

42. Manuprāt, EK atbilstības sertifikāts apliecina, ka transportlīdzeklis, uz kuru tas attiecas, ir izgatavots atbilstoši, atkarībā no to transportlīdzekļu tipa, kuram pieder šis transportlīdzeklis. No šajā sertifikātā ietvertā transportlīdzekļa tehnisko īpašību apraksta būtībā izriet, ka, lai veiktu pastāvīgu reģistrāciju dalībvalstī, neatkarīgi no tā, pa kuru ceļa pusi tās teritorijā notiek ceļu satiksme, nav nepieciešams iesniegt nekādus citus tehniskus dokumentus.

43. Attiecībā uz pamatdirektīvas I un III pielikuma 1.8. pozīciju un 1.8.1. apakšpozīciju [48] Polijas Republika atsaucas uz to, ka Savienības likumdevējs minētajā 1.8.1. apakšpozīcijā ir paredzējis īpašu iedaļu, lai norādītu, vai transportlīdzeklis ir aprīkots braukšanai pa labo vai kreiso ceļa pusi. Turklāt šo pielikumu 1.8. pozīcijā esot norādīts, ka, lai transportlīdzeklim varētu tikt atļauts braukt pa noteiktu pusi, tam ir jābūt piemērotam kustībai pa attiecīgo pusi. Šis punkts tādējādi attiecoties uz norādījumu apstiprinājuma sertifikātā par stūres izvietojumu. Tāpat Igaunijas Republika uzskata, ka no šīm tiesību normām izriet, ka izgatavotājiem transportlīdzekļa tipa apstiprināšanai nepieciešamās informācijas dokumentā jānorāda, vai attiecīgais transportlīdzeklis ir paredzēts braukšanai pa ceļa kreiso vai labo pusi.

42 — Šajā tiesību normā attiecībā uz "īpašiem noteikumiem par transportlīdzekļiem" noteikts, ka "dalībvalstis piešķir EK apstiprinājumu attiecībā uz [..] transportlīdzekļa tipu, kas atbilst datiem informācijas mapē, kā arī tehniskām prasībām, kuras norādītas attiecīgos IV pielikumā uzskaitītajos normatīvajos aktos".

43 — Skat. 2004. gada 29. oktobra grozītā direktīvas priekšlikuma (COM(2004) 738, galīgā redakcija) 10. lpp., 5. punktu.

44 — Izcēlums mans.

45 — Saskaņā ar šīs direktīvas 18. panta 1. punkta pirmo daļu attiecībā uz "Atbilstības sertifikātu" "izgatavotājs kā transportlīdzekļa EK tipa apstiprinājuma turētājs piešķir atbilstības sertifikātu katram pabeigtam, nepabeigtam vai vairākos posmos pabeigtam transportlīdzeklim, kas izgatavots atbilstīgi apstiprinātam transportlīdzekļa tipam".

46 — Minētais IX pielikums redakcijā ar grozījumiem, kas izdarīti ar Komisijas 2009. gada 7. maija Regulu (EK) Nr. 385/2009, ar kuru aizstāj Direktīvas 2007/46 IX pielikumu (OV L 118, 13. lpp.), attiecas uz "EK atbilstības sertifikātu". Šī pielikuma 0. punktā noteikts šī sertifikāta divējādais mērķis, precizējot, ka, no vienas puses, tas "ir dokuments, ko transportlīdzekļa izgatavotājs izsniedz pircējam, lai apliecinātu, ka iegādātais transportlīdzeklis atbilst Eiropas Savienības tiesību aktiem, kas bija spēkā transportlīdzekļa ražošanas laikā", un, no otras puses, tas "nodrošina arī to, ka dalībvalstu kompetentās iestādes var reģistrēt transportlīdzekļus, nepieprasot pieteikuma iesniedzējam sniegt papildu tehnisko dokumentāciju".

47 — Saskaņā ar minēto IX pielikumu atbilstības sertifikāta 1. lappusē ir norāde, saskaņā ar kuru "[transportlīdzekli] var pastāvīgi reģistrēt dalībvalstīs ar labās/kreisās (b) puses satiksmi [..] (d)". Šajā ziņā paskaidrojošā piezīme b) precizē, ka jānorāda, vai "transportlīdzeklis ir piemērots lietošanai labās vai, attiecīgi, kreisās puses satiksmei, vai gan labās, gan kreisās puses satiksmei".

48 — Pamatdirektīvas I pielikums ietver "Pilnīgu transportlīdzekļa EK tipa apstiprinājumam vajadzīgās informācijas uzskaitījumu". Šī pielikuma 1. punkta ar virsrakstu "Vispārīgs transportlīdzekļa konstrukcijas raksturojums" 1.8. pozīcijā prasīts, lai tiktu atzīmēts "Vadības ierīču novietojums labajā vai kreisajā pusē", un 1.8.1. apakšpozīcijā – lai tiktu norādīta "labā/kreisā ceļa puse", braukšanai pa kuru "transportlīdzeklis aprīkots". Identiskas normas ir ietvertas III pielikumā par "Informācijas dokumentu transportlīdzekļu EK tipa apstiprinājumam", I daļa, 1. punkts, 1.8. pozīcija un 1.8.1. apakšpozīcija.

44. Tomēr es pievienojos Komisijas nostājai, saskaņā ar kuru minētās pozīcijas nozīmē vienīgi to, ka attiecīgais transportlīdzeklis atbilst prasībām, kas ļauj droši vadīt transportlīdzekli pa norādīto ceļa pusi, labo vai kreiso, kā prasībām par apgaismojuma un netiešās redzamības ierīču izvietojumu, kā arī stūres iekārtas elementiem, kas definētas Direktīvā 70/311. Man šķiet, ka Savienības likumdevējs ir vēlējies nošķirt – un nevis sajaukt – jautājumu par stūres iekārtas izvietojumu no jautājuma par transportlīdzekļa pielāgotību braukšanai pa vienu no ceļa pusēm.

45. Šajā ziņā atgādināšu, ka iepriekš minētais d) paskaidrojums par pamatdirektīvas IX pielikumu nosaka, ka "apgalvojums [, ka transportlīdzeklis ir piemērots kustībai pa labo/kreiso pusi,] neierobežo dalībvalstu tiesības pieprasīt *tehnisko pielāgošanu*, [..] ja satiksmes kustības virziens ir pa otru ceļa pusi", tomēr nedefinējot, kas jāsaprot ar manis šeit izcelto vārdu salikumu.

46. Pēc Lietuvas Republikas, Polijas Republikas un Igaunijas Republikas domām, šī norāde dalībvalstij, kurā ceļu satiksme norisinās pa ceļa labo pusi, ļauj pieprasīt, lai transportlīdzeklis, kas domāts satiksmei pa ceļa kreiso pusi, tiktu pirms tā reģistrēšanas pielāgots braukšanai pa labo pusi, it īpaši, pārvietojot stūres iekārtu pa kreisi.

47. Tiesa, minētais paskaidrojums paredz, ka, ja transportlīdzeklis ir aprīkots braukšanai pa ceļa kreiso pusi, var tikt prasīta pielāgošana, lai to varētu reģistrēt dalībvalstī, kurā satiksmes kustības virziens ir pa ceļa labo pusi. Tomēr, ņemot vērā citas gan pamatdirektīvas, gan Direktīvas 70/311 tiesību normas un lai neliktu tām zaudēt to lietderīgo iedarbību, es uzskatu, ka stūres iekārtas pārvietošana nav viens no "tehniskajiem pielāgojumiem", kas ir atļauti ar iepriekš minēto piezīmi.

48. Tāpat kā Komisija es uzskatu, ka šādi pielāgojumi var attiekties vienīgi uz iejaukšanos, kuras ietekme ir minimāla, kā lampu noregulēšana vai papildu atpakaļskata spoguļa ierīkošana, nevis uz tehniskajiem aspektiem, kas maina pašu transportlīdzekļa uzbūvi. Taču strīdīgie tiesiskie regulējumi paredz tieši pēdējā veida izmaiņas, jo to pieprasītā pārvietošana prasa ne vien vadības sistēmas pārvietošanu, bet arī visa mērinstrumentu paneļa izmaiņas, kā arī transportlīdzekļa pedāļu un to pārvaldīto sistēmu pārvietošanu.

49. Uzsvēršu, ka šī pieeja atbilst daudzu dalībvalstu praksei, kurās tādu transportlīdzekļu, kuru stūres iekārta atrodas tajā pašā pusē, pa kuru ir atļauta ceļu satiksme, reģistrācija ir atļauta, ja tiek iesniegts spēkā esošs EK atbilstības sertifikāts [49] un/vai ar vienīgo prasību par minimāla rakstura tehniskiem pielāgojumiem, tādiem kā attiecībā uz tuvajām gaismām, ārējiem atpakaļskata spoguļiem vai citām šāda paša rakstura izmaiņām [50].

50. Tādējādi es uzskatu, ka neviena pamatdirektīvas tiesību norma neparedz iespēju atteikt reģistrēt jaunu vieglo automobili atkarībā no tā, kurā pusē ir ierīkota stūres iekārta. Šādu prasībā par pienākumu neizpildi minēto tiesību normu interpretāciju – gan gramatisko, gan sistēmisko – apstiprina to skatīšana no Direktīvas 70/311, kura ir viena no minētās pamatdirektīvas IV pielikumā uzskaitītajām atsevišķajām direktīvām, viedokļa.

4) *Par atbilstošajām Direktīvas 70/311 tiesību normām*

51. Pēc Lietuvas Republikas domām, Direktīva 70/311 nosakot vienīgi stūres iekārtas uzbūves, ierīkošanas un pārbaudes prasības, nenosakot, kurā transportlīdzekļa pusē stūres iekārta būtu jāierīko ceļu satiksmes drošības apsvērumu dēļ.

49 — Cik man zināms, šī sertifikāta iesniegšana ir noteicošā tostarp Beļģijā, Čehijas Republikā, Francijā, Itālijā, Luksemburgā, Maltā, Austrijā un Zviedrijā.

50 — Saskaņā ar manā rīcībā esošo informāciju tā tas ir tostarp Beļģijā, Čehijas Republikā, Dānijā, Vācijā, Spānijā, Francijā, Kiprā, Luksemburgā, Ungārijā, Nīderlandē, Rumānijā, Somijā, Zviedrijā un Apvienotajā Karalistē.

52. Kas attiecas it īpaši uz Direktīvas 70/311 I pielikuma 1. papildinājuma 1.8. pozīciju [51], Polijas Republika apgalvo, ka šī tiesību norma paredz atšķirību starp transportlīdzekļiem atkarībā no tā, vai tie paredzēti braukšanai pa ceļa labo vai kreiso pusi, un ka Savienības likumdevējs to ir izstrādājis, pamatojoties uz pieņēmumu, ka vadītāja novietojums ir tieši saistīts ar ceļa pusi, pa kuru norisinās ceļu satiksme.

53. Komisija pamatoti iebilst, ka tas, ka atbilstoši šai tiesību normai ir jānorāda stūres novietojums, nozīmē vien to, ka transportlīdzekļa uzbūve un tādējādi tā stūres iekārta atbilst Direktīvas 70/311 tehniskajām prasībām attiecībā uz braukšanas pusi un Savienības likumdevējs nav uzskatījis par lietderīgu iedibināt formālu saikni, saskaņā ar kuru transportlīdzekļa vadīšanai pa ceļa labo pusi stūres iekārtai būtu jāatrodas pa kreisi un otrādi.

54. Turklāt es piekrītu Komisijas uzskatam, kad tā apgalvo, ka Direktīvas 70/311 2.a pants dalībvalstīm aizliedz atteikties reģistrēt transportlīdzekļus tādu iemeslu dēļ, kas saistīti *vienīgi* ar to stūres iekārtas atrašanās vietu, gadījumā, ja citādi tie atbilst šīs direktīvas pielikumos ietvertajām prasībām. Tā kā tajās nav precizēts, vai stūres iekārtai būtu jāatrodas pa kreisi, pa labi vai vidū, valsts iestādēm tādējādi ir pienākums reģistrēt transportlīdzekli neatkarīgi no šī novietojuma, ja stūres iekārta citādā ziņā atbilst minētajām prasībām. Manuprāt, šai tiesību normai Direktīvas 70/311 sistēmā trūktu priekšmeta, ja tiktu uzskatīts, ka tās nodoms nav izslēgt ierobežojumus, kas balstīti vienīgi uz tās piemērošanas jomā ietilpstošu transportlīdzekļu stūres iekārtas atrašanās vietu.

55. Atsaukdamās uz vēsturiskiem apstākļiem, Lietuvas Republika apgalvo, ka, tā kā Direktīva 70/311 tika pieņemta laikā, kad Eiropas Kopienā nebija nevienas dalībvalsts, kurā ceļu satiksme norisinātos pa ceļa kreiso pusi, Kopienu likumdevējs nevarēja atrisināt problēmu, kura tolaik nepastāvēja.

56. Ar to tiek ignorēts apstāklis, ka attiecīgā tiesību norma, proti, 2.a pants, kā es jau minēju, minētajā direktīvā tika iekļauta ar aktu saistībā ar tostarp Īrijas un Apvienotās Karalistes pievienošanos. Šajā ziņā Komisija atsaucas uz Padomes "ad hoc" grupas, kuras uzdevums bija izskatīt Komisijas ziņojumus par Kopienu tiesiskā regulējuma tehniskajiem pielāgojumiem saistībā ar pārrunām ar valstīm, kuras ir lūgušas ļaut tām pievienoties Kopienām, 1971. gada 28. jūnija ziņojumu [52], kurš gan bez šaubām ir interesents [53], bet man nešķiet šai lietā nozīmīgs, jo šī grupa šajā jautājumā neieņēma nekādu nostāju. Manuprāt, ir daudz nozīmīgāk pievērsties minētā pievienošanās akta saturam, ciktāl ar to tika grozītas direktīvas par mehānisko transportlīdzekļu tehniskajām prasībām. No šī akta formulējuma izriet, ka tika pieņemti īpaši noteikumi attiecībā uz atpakaļskata spoguļu izvietojumu [54], lai paredzētu tā pielāgojumu atkarībā no katrā dalībvalstī spēkā esošās ceļu satiksmes pa ceļa kreiso vai labo pusi, savukārt likumdevējs atturējās paredzēt līdzvērtīgus noteikumus attiecībā uz stūres iekārtu izvietojumu, lai gan arī Direktīvā 70/311 tika izdarīti grozījumi [55].

57. Direktīvas 70/311 formulējums un izcelsme tādējādi šai ziņā daudz ko atklāj. Turklāt abu prasībā par pienākumu neizpildi minēto direktīvu tiesību normu teleoloģiska analīze ļauj apstiprināt nostāju, kuru es Tiesai ierosinu pieņemt.

51 — Minētajā papildinājumā ir "Informācijas dokuments saskaņā ar I pielikumu Padomes Direktīvā 70/156 par EK tipa apstiprināšanu transportlīdzeklim attiecībā uz tā stūres iekārtu". Šī dokumenta 1. punktā par "Transportlīdzekļa konstrukcijas vispārēju raksturojumu" ietverta 1.8. pozīcija, kas formulēta šādi: "Vadības ierīču novietojums: kreisā/labā puse".

52 — 1971. gada 28. jūnija Eiropas Kopienu Padomes piezīme Nr. I/117/71.

53 — Komisija norāda, ka šī ziņojuma 3. punktā minētā grupa uzskatīja, ka stūres iekārtas izvietojums transportlīdzekļa labajā vai kreisajā pusē ir saimnieciska rakstura problēma, nevis tehnisks priekšraksts.

54 — Grozījumi, kas izdarīti Padomes 1971. gada 1. marta Direktīvā 71/127/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisku transportlīdzekļu atpakaļskata spoguļiem (OV L 68, 1. lpp.).

55 — Skat. Akta par pievienošanās nosacījumiem un Līgumu pielāgojumiem (OV 1972, L 73, īpaši 114. un nākamās lpp.) I pielikuma X punkta ar virsrakstu "Tehniski šķēršļi" 2.–10 pozīcijā, it īpaši 7. un 10. pozīcijā minētās direktīvas.

5) *Par pamatdirektīvas un Direktīvas 70/311 mērķiem*

58. Attiecībā uz pamatdirektīvas 4. panta 3. punkta un Direktīvas 70/311 2.a panta teleoloģisku analīzi Polijas Republika apgalvo, ka attiecīgais tiesiskais regulējums ir pilnībā attaisnots, ņemot vērā to, ka šo direktīvu galvenais mērķis ir nodrošināt augsta līmeņa ceļu satiksmes drošību. To apstiprinot pamatdirektīvas preambulas 3. apsvērums [56] un Direktīvas 70/311 I pielikuma 4.1.1. apakšpozīcija [57].

59. Komisija neapstrīd to, ka direktīvās par apstiprinājumu noteiktās tehniskās prasības domātas augsta līmeņa ceļu satiksmes drošības nodrošināšanai. Tomēr tā – manuprāt, pamatoti – apgalvo, ka pamatdirektīvā un Direktīvā 70/311 noteiktā transportlīdzekļu apstiprināšanas procedūru pilnīgā saskaņošana tika izvēlēta tāpēc, lai nodrošinātu iekšējā tirgus izveidošanu un darbību, un ka, pēc Savienības likumdevēja domām, šādi noteiktās pilnībā saskaņotās tehniskās prasības ir pietiekamas ceļu satiksmes drošības nodrošināšanai. Tas izriet no iepriekš minētajiem iemesliem [58], kas bija pamats pamatdirektīvas 4. panta 3. punkta pieņemšanai.

60. Komisija atzīst arī to, ka tas, ka transportlīdzekļa stūre ir labajā pusē, ja ceļu satiksme norisinās pa ceļa labo pusi, ierobežo vadītāja redzamību, šķērsojot divvirzienu ceļus ar vienu brauktuvi katrā virzienā. Tomēr no Direktīvas 70/311 2.a panta un pamatdirektīvas 4. panta 3. punkta izriet, ka Savienības likumdevējs nav uzskatījis, ka šīs grūtības būtu tik nopietnas, ka tās attaisnotu tādu tiesisko regulējumu kā tie, par kuriem šajās lietās ir runa, atšķirībā no tā, kas *expressis verbis* tika noteikts attiecībā uz atpakaļskata spoguļu izvietojumu saistībā ar Īrijas un Apvienotās Karalistes pievienošanos.

61. Lietuvas Republiku pārsteidz tas, ka Komisija pieņem izmaiņas attiecībā uz, konkrēti, apgaismes ierīcēm, bet iebilst pret izmaiņām attiecībā uz stūres iekārtu.

62. Tomēr, manuprāt, to attaisno tas, ka minimāli tehniskie pielāgojumi ir pieciešami un pat atļauti atbilstoši iepriekš minētajam pamatdirektīvas IX pielikuma d) paskaidrojumam, pretēji strukturālo elementu izmaiņām, kuras ietekmē transportlīdzekļa uzbūvi vai darbību, lai gan tās atbilst visiem nosacījumiem EK apstiprinājuma saņemšanai.

63. Noslēdzot – es piedāvāju Tiesai uzskatīt, ka, pirmkārt, pamatdirektīva un Direktīva 70/311 ir piemērojamas strīdīgajiem tiesiskajiem regulējumiem attiecībā uz jauniem vieglajiem automobiļiem un, otrkārt, ka šajā ziņā ne Lietuvas Republika, ne Polijas Republika nav izpildījušas savus pienākumus.

64. Gadījumā, ja Tiesa šīs direktīvas atzītu par nepiemērojamām, atbilstoši Lietuvas Republikas apgalvojumiem, katrā ziņā būtu jāatzīst, ka attiecībā uz visiem transportlīdzekļiem, uz kuriem attiecas šīs prasības par pienākumu neizpildi [59], dalībvalstīm, īstenojot savas likumdošanas pilnvaras, ir jāievēro pienākumi, kas izriet no LESD normām par brīvu preču apriti [60].

56 — Preambulas 3. apsvērums, kura saturs ir atgādināts šo secinājumu 30. zemsvītras piezīmē.

57 — Minētā pielikuma 4. punktā ir noteikti "Konstrukcijas noteikumi" un konkrētāk 4.1.1. apakšpozīcijā – ka "stūres iekārtai jānodrošina viegla un droša transportlīdzekļa vadīšana līdz maksimālajam paredzētajam ātrumam".

58 — Šo secinājumu 40. punkts.

59 — Proti, šādā gadījumā vieglie automobiļi, kuru stūres iekārta atrodas labajā pusē, neatkarīgi no tā, vai tie ir jauni vai iepriekš bijuši reģistrēti citā dalībvalstī.

60 — Skat. it īpaši 2010. gada 18. novembra spriedumu lietā C-142/09 *Lahousse* un *Lavichy* (Krājums, I-11685. lpp., 43. punkts).

C – *Par iebildumu par citās dalībvalstīs jau reģistrētiem vieglajiem automobiļiem*

1) Par lietas dalībnieku nostāju

65. Komisija Lietuvas Republikai, tāpat kā Polijas Republikai, pārmet, ka, ierobežojot tādu vieglo automobiļu reģistrāciju to teritorijā, kuru stūres iekārta atrodas labajā pusē, tās nav izpildījušas pienākumus, kas visām dalībvalstīm paredzēti atbilstoši primāro tiesību normām par brīvu preču apriti. Tā uzskata, ka šie ierobežojumi ir nesamērīgs ierobežojums tiesībām ievest šādus transportlīdzekļus no citām Savienības dalībvalstīm, kurās tie iepriekš jau ir reģistrēti.

66. Savai aizstāvībai Polijas Republika uzskata, ka attiecīgie valsts pasākumi nevar tikt uzskatīti par ierobežojumu, kas aizliegts ar LESD 34. pantu. Savukārt Lietuvas Republika atzīst, ka Lietuvā piemērojamās un praksē ievērotās tiesību normas ir brīvas preču aprites ierobežojums LESD 34. panta izpratnē. Abas valstis ir vienisprātis, apgalvojot, ka katrā ziņā šāda veida ierobežojumu attaisnojot mērķi, kas saistīti ar ceļu satiksmes drošības nodrošināšanu, kā arī cilvēku dzīvības un veselības aizsardzību. Komisija neapstrīd to, ka šādiem mērķiem ir vispārējo interešu raksturs, bet noliedz to, ka abu atbildētāju valstu veiktie pasākumu būtu pilnībā nepieciešami un piemēroti šo problēmu risināšanai.

2) Par brīvas preču aprites ierobežojumu LESD 34. panta izpratnē

67. Nepastāvot Savienības tiesību veiktai valsts tiesību aktu, kas piemērojami attiecībā uz dalībvalsts veiktu tās teritorijā ievestu transportlīdzekļu, kuri iepriekš bijuši reģistrēti citā dalībvalstī, reģistrāciju, saskaņošanai, apstrīdētie valsts tiesību akti jāaplūko no LESD tiesību normu par brīvu preču apriti viedokļa. Šajā ziņā atgādināšu, ka no pamatdirektīvas 1. panta pirmās daļas izriet, ka ar to tiek saskaņotas vienīgi "administratīvu noteikumu un vispārējas tehnisku prasības, kā apstiprināt visus *jaunos* transportlīdzekļus, kas ir tās darbības jomā"[61].

68. Uzreiz precizēšu, ka es uzskatu, ka LESD 34. pantā paredzētais pasākumu ar importa kvantitatīvajiem ierobežojumiem līdzvērtīgu iedarbību aizliegums ir piemērojams tādām valsts tiesību normām, par kādām ir runa šajās lietās.

69. No pastāvīgās judikatūras izriet, ka dalībvalstu tiesiskais regulējums, kas var tieši vai netieši, aktuāli vai potenciāli ietekmēt tirdzniecību Eiropas Savienībā, ir jāuzskata par pasākumiem ar šādiem ierobežojumiem līdzvērtīgu iedarbību[62].

70. Šajā gadījumā Komisija pamatoti norāda uz to, ka Lietuvas un Polijas tiesiskā regulējuma sekas ir tādas, ka attieksme pret precēm no citām dalībvalstīm, proti, transportlīdzekļiem, kuru stūres iekārta atrodas labajā pusē un kuri iepriekš bijusi reģistrēti ārpus valsts teritorijas, ir nelabvēlīgāka, jo šādu transportlīdzekļu īpašnieki var tikt atturēti no to reģistrēšanas Lietuva vai Polijā, ņemot vērā pienākumu šo iekārtu pārvietot uz kreiso pusi, kas paredz būtisku pārveidojumu[63].

71. Lietuvas Republika neapstrīd šo pret sevi vērsto prasības sakarā ar valsts pienākumu neizpildi aspektu, tāpat kā Igaunijas Republika – atbilstoši iestāšanās rakstam, ko tā iesniedza minētajā lietā.

61 — Izcēlums mans.

62 — Skat. it īpaši 1974. gada 11. jūlija spriedumu lietā 8/74 *Dassonville* (*Recueil*, 837. lpp., 5. punkts), kā arī spriedumu lietā Komisija/Beļģija (minēts iepriekš, 50. punkts un tajā minētā judikatūra).

63 — Komisija apgalvo, ka šai darbībai nepieciešams nomainīt gandrīz visu stūres un bremžu iekārtu, kā arī visu mērinstrumentu paneli.

72. Savukārt Polijas Republika apgalvo, ka tās tiesiskais regulējums nav šķērslis brīvai preču apritei, jo, pirmkārt, reģistrācija esot vienīgi administratīva formalitāte, nevis nosacījums transportlīdzekļa iegādei un, otrkārt, strīdīgais pienākums attiecas uz visiem transportlīdzekļiem, kuru stūres iekārta atrodas labajā pusē, neatkarīgi no to izcelsmes, precizējot, ka šādi transportlīdzekļi tiek ražoti arī Polijā [64] un var tur tikt nopirkti.

73. Tomēr Tiesa ir atkārtoti nospriedusi, ka, pat tad, ja, kā šajās lietās, attiecīgie pasākumi ir piemērojami bez izšķirībām un tādējādi neattiecas tikai uz precēm ar citu dalībvalstu izcelsmi, šis apstāklis neliedz uzskatīt, ka strīdīgajam aizliegumam ir kvantitatīvajam ierobežojumam līdzvērtīga iedarbība atbilstoši LESD 34. pantam, ja citā dalībvalstī likumīgi saražota un tirgota prece atbildētājas dalībvalsts tirgum netiek pielaista bez ierobežojošiem nosacījumiem [65].

74. Man šķiet, ka tiesiskie regulējumi, kas ir šo prasību sakarā ar valsts pienākumu neizpildi priekšmets, ir tāda rakstura, kas konkrētāk var būt nelabvēlīgāki transportlīdzekļiem, kuri ievesti no citām dalībvalstīm pēc tam, kad tie tajās bijuši reģistrēti, lai gan uz tiem jāattiecas brīvai preču apritei. Potenciālie pircēji, kas dzīvo Lietuvā vai Polijā, zinādami, ka tiem būs jāuzņemas augstas izmaksas transportlīdzekļa, kura stūre atrodas labajā pusē, pārveidošanai, praktiski zaudē interesi, kas tiem varētu būt, iegādāties šādus transportlīdzekļus citā dalībvalstī, kurā to tirdzniecība notiek regulāri [66].

75. Šajā ziņā es atgādināšu, ka tiesību normas par preču brīvu apriti attiecas uz ražojumiem, kuru izcelsme ir dalībvalstīs, un uz no trešām valstīm ievestiem ražojumiem, kas dalībvalstīs ir brīvā apgrozībā [67]. Turklāt saskaņā ar pastāvīgo judikatūru [68] ražojums kļūst par valsts ražojumu, tiklīdz tas ir ievests un laists apgrozībā, no kā izriet, ka lietotas ievestas automašīnas un uz vietas iegādātas automašīnas ir līdzīgas vai konkurējošas preces.

76. Lietuvas Republikas un Polijas Republikas attieksme pret transportlīdzekļiem ar stūri labajā pusē, kuri ievesti no citām dalībvalstīm, tādējādi ir nelabvēlīgāka salīdzinājumā ar lietotiem transportlīdzekļiem, kuri atrodas to valsts teritorijā un kuri vairumā aprīkoti ar stūri kreisajā pusē.

77. No visiem šiem apsvērumiem izriet, ka tāds tiesiskais regulējums, par kādu ir runa šajās lietās, manuprāt, rada šķērsli brīvai preču apritei LESD 34. panta nozīmē.

3) Par attaisnojuma pastāvēšanu atbilstoši LESD 36. pantam

78. Lietuvas Republika un Polijas Republika aizstāvas pret prasībām, kas pret tām vērstas, apgalvojot, ka, pat ja Tiesa uzskatītu, ka ir radīts šķērslis, tās tomēr nebūtu jānotiesā, jo strīdīgie pasākumi domāti, lai nodrošinātu ceļu satiksmes drošību un cilvēku veselību un dzīvību. Savukārt Komisija, gluži pretēji, uzskata, ka norādītajiem šķēršļiem nevar būt šāda veida attaisnojums.

64 — Sabiedrības *General Motors* rūpnīcā.

65 — 1979. gada 20. februāra spriedums lietā 120/78 *Rewe-Zentral* (*Recueil*, 649. lpp., 14. punkts), 2011. gada 6. oktobra spriedums lietā C-443/10 *Bonnarde* (Krājums, I-9327. lpp., 27. punkts un tajā minētā judikatūra), kā arī 2012. gada 18. oktobra spriedums lietā C-385/10 *Elenca* (22. un 23. punkts un tajos minētā judikatūra).

66 — Pēc analoģijas skat. 2008. gada 10. aprīļa spriedumu lietā C-265/06 Komisija/Portugāle (Krājums, I-2245. lpp., 33. punkts), 2008. gada 24. aprīļa spriedumu lietā C-286/07 Komisija/Luksemburga (32. un 34. punkts), kā arī spriedumu lietā *Bonnarde* (minēts iepriekš, 30. punkts).

67 — Atbilstoši LESD 28. panta 2. punktam.

68 — Skat. it īpaši 1990. gada 11. decembra spriedumu lietā C-47/88 Komisija/Dānija (*Recueil*, I-4509. lpp., 17. punkts).

a) Par izvirzītā attaisnojuma pieļaujamību

79. LESD 36. pantā skaidri paredzēts, ka "cilvēku veselības un dzīvības aizsardzība" ir viens no iemesliem, kas var attaisnot preču brīvas aprites šķēršļus, kuri veido kvantitatīvus ierobežojumus vai pasākumus ar tiem līdzvērtīgu ietekmi. Tiesa jau ir nospriedusi, ka šis mērķis ieņem pirmo vietu starp interesēm, ko aizsargā šī tiesību norma ar atkāpes raksturu [69]. Tāpat saskaņā ar pastāvīgo judikatūru, nepastāvot saskaņotiem noteikumiem, kas spētu nodrošināt cilvēku veselības un dzīvības aizsardzību, dalībvalstīm ir jāizlemj, kādā mērā tās nodrošina cilvēku veselības un dzīvības aizsardzību un veidu, kādā to izdarīt, ar nosacījumu, ka šādi atstātā rīcības brīvība tomēr jāizmanto Līguma noteiktajās robežās [70].

80. Turklāt Tiesa ir nostiprinājusi ceļu satiksmes drošības vietu starp vispārējo interešu sevišķi svarīgām prasībām, kuras, lai gan nebūdamas pieminētas LESD 36. pantā, var attaisnot preču brīvas aprites Kopienā ierobežojumus, nepastāvot izsmeļošam kopējam tiesiskajam regulējumam, kas būtu piemērojams attiecīgajai jomai [71]. Lai gan ir taisnība, kā apgalvo Lietuvas Republika un Polijas Republika, ka dalībvalstis var izlemt, kādā mērā tās vēlas nodrošināt ceļu satiksmes drošību to teritorijā, Savienības līmenī nepastāvot tiesību normām par pilnīgu saskaņošanu, tām tomēr jāņem vērā preču brīvai apritei piemītošās prasības, kā Tiesa to vairākkārtīgi atgādinājusi [72].

81. Šajā gadījumā Komisija neapstrīd risku, pret kuriem, kā Lietuvas Republika un Polijas Republika apgalvo, tās vēlējušās nodrošināties, nopietnību, jo tā atzīst, ka to izvirzītie mērķi var paši par sevi būt leģitīmi. Tomēr tā pamatoti apgalvo, ka ar to nav pietiekami, lai izpildītu Savienības tiesībās uzliktos pienākumus.

82. Kā Tiesa ir nospriedusi, ar valsts tiesisko regulējumu gan var atkāpties no pamatprincipa par preču brīvu apriti, lai aizsargātu cilvēku dzīvību un veselību vai ceļu satiksmes drošību, taču tikai, ciktāl noteiktie pasākumi, pirmkārt, ir atbilstoši norādīto leģitīmo interešu aizsardzībai un, otrkārt, neaizskar minēto principu lielākā mērā nekā tas nepieciešams šim mērķim [73]. Tādējādi jāpārliecinās, vai šie nosacījumi ir izpildīti attiecībā uz pasākumiem, kas ir šo prasību priekšmets.

b) Par izmantoto līdzekļu samērīgumu

83. No Tiesas pastāvīgās judikatūras izriet, ka atbildētājām dalībvalstīm ir atbilstoši samērīguma principam jāpierāda, pirmkārt, ka to tiesiskais regulējums ir atbilstošs, lai sasniegtu izvirzītos mērķus, un, otrkārt, ka tas nepārsniedz šo mērķu sasniegšanai nepieciešamo [74].

84. Jautājums, kas rodas attiecībā uz pirmo no šiem nosacījumiem, ir – vai Lietuvas Republikas un Polijas Republikas noteiktie pasākumi, ar kuriem transportlīdzekļu, kuru stūres iekārta atrodas labajā pusē, reģistrācija pakļauta nosacījumam par tās pārvietošanu uz tā kreiso pusi, patiešām spēj nodrošināt ceļu satiksmes drošību un aizsargāt cilvēku veselību un dzīvību.

69 — Skat. it īpaši 2007. gada 5. jūnija spriedumu lietā C-170/04 *Rosengren* u.c. (Krājums, I-4071. lpp., 39. punkts).

70 — 2008. gada 11. septembra spriedums lietā C-141/07 Komisija/Vācija (Krājums, I-6935. lpp., 51. punkts), 2012. gada 1. marta spriedums lietā C-484/10 *Ascafor* un *Asidac* (60. punkts un tajā minētā judikatūra), kā arī spriedums lietā *Elenca* (minēts iepriekš, 28. punkts).

71 — 1994. gada 5. oktobra spriedums lietā C-55/93 *van Schaik* (*Recueil*, I-4837. lpp., 19. punkts), kā arī 2009. gada 10. februāra spriedums lietā C-110/05 Komisija/Itālija (Krājums, I-519. lpp., 60. punkts un tajā minētā judikatūra).

72 — Skat. it īpaši spriedumu lietā Komisija/Beļģija (minēts iepriekš, 59. punkts un tajā minētā judikatūra).

73 — Spriedums lietā *Gysbrechts* un *Santurel Inter* (minēts iepriekš, 51. punkts), kā arī lietā *Ascafor* un *Asidac* (minēts iepriekš, 58. punkts).

74 — Skat. it īpaši spriedumu lietā Komisija/Polija (minēts iepriekš, 47. punkts un tajā minētā judikatūra), lietā C-110/05 Komisija/Itālija (minēts iepriekš, 62. punkts un tajā minētā judikatūra), kā arī Komisija/Beļģija (minēts iepriekš, 54. un 60. punkts, kā arī tajos minētā judikatūra).

85. Norādīšu, ka, lai gan sākumā tās apšaubījusi, Komisija vairs neapšauba briesmas, pret kurām dalībvalstis atbildētājas vēlas nodrošināties, noteikdamas šīs īpašās prasības šādiem transportlīdzekļiem. Manuprāt, nevar noliegt, ka to vadīšana teritorijā, kurā ceļu satiksme notiek pa labo pusi, ir grūtāka un pat bīstamāka, jo vadītāja redzeslauks ir mazāks nekā tad, ja viņš atrastos transportlīdzekļa kreisajā pusē un tādējādi tuvāk ceļa viduslīnijai. Tas rada grūtības īpaši, veicot apdzīšanas manevrus, un īpaši uz divvirzienu ceļiem ar vienu brauktuvi katrā virzienā, kā norāda Lietuvas Republika un Polijas Republika [75] un kā Komisija, šķiet, atzīst, kaut arī tā uzsver, ka stūres iekārtas novietojums nav vienīgais ceļu satiksmes negadījumu riska faktors [76].

86. Precizēšu, ka es nepiekrītu Komisijas nostājai, ka esot paradoksāli un no Lietuvas Republikas un Polijas Republikas puses pat nekonsekventi, ka tās ir pielaidīgākas attiecībā uz šāda veida transportlīdzekļiem, kas to teritorijā piedalās ceļu satiksmē tikai uz noteiktu laiku [77]. Šī pielaidība skaidri izriet no Lietuvas Likuma par ceļu satiksmi [78]. Attiecībā uz Polijas Republiku no tās iebildumu raksta izriet, ka strīdīgais tiesiskais regulējums neattiecas uz tūristiem [79].

87. Šajā ziņā uzsvēršu, ka attiecīgās atkāpes izriet no starptautisko tiesību nolīgumiem. Saskaņā ar Vīnē 1968. gada 8. novembrī parakstītās Konvencijas par ceļu satiksmi [80] 39. panta 1. punktu, to skatot saistībā ar 5. pielikuma 1. punktu, visiem transportlīdzekļiem, kas piedalās starptautiskajā satiksmē, jāatbilst šīs konvencijas noteikumiem, kā arī to reģistrācijas valstī to pirmās nodošanas ekspluatācijas brīdī spēkā esošajām tehniskajām prasībām. Tomēr minētās konvencijas 1. pielikuma [81] 8. punktā noteikts, ka "līgumslēdzējas puses var atteikties pielaist starptautiskā satiksmē savā teritorijā jebkādu automobili, kas aprīkots ar asimetriskas gaismas tuvās gaismas lukturiem, ja šāda gaisma nav atzīta par atbilstošu satiksmes virzienam viņu teritorijā". Atbilstoši šīs konvencijas noteikumiem, kas ir Lietuvas Republikai un Polijas Republikai saistoši [82], tām tādējādi ir pienākums pielaist satiksmē to valsts teritorijā transportlīdzekļus, kuru stūres iekārta atrodas labajā pusē un kuri ir reģistrēti ārvalstīs, pat ja tās var pieprasīt to apgaismojuma ierīču pagaidu pielāgošanu, piemēram, izmantojot melnas krāsas koriģējošas uzlīmes.

88. Katrā ziņā es atzīstu, ka tas, ka reģistrācija ir pakļauta prasībai par transportlīdzekļu, kas domāti braukšanai pa ceļa kreiso pusi, stūres iekārtas pārvietošanu, ir pasākums, kas tā radikālā rakstura dēļ ir piemērots, lai nodrošinātu efektīvi ceļa izmantotāju aizsardzību dalībvalstīs, kurās, kā Lietuvā un Polijā, ceļu satiksme notiek pa ceļa labo pusi, jo ar šo pasākumu tiek ierobežoti riski, kas saistīti ar šo transportlīdzekļu pārvietošanos šādos apstākļos.

89. Tomēr ar šāda rakstura prasību radītais brīvas preču aprites šķērslis, manuprāt, ir nesamērīgs, jo šo pašu mērķu panākšanai varētu tikt paredzēti mazāk tālejoši vispārējo tiesību pasākumi.

75 — Lietuvas Republika un Polijas Republika atsaucas uz specializētiem pētījumiem, saskaņā ar kuriem tas, ka stūre neatrodas ceļa viduslīnijas pusē, ir būtisks ceļu satiksmes negadījumu risku palielinošs faktors sakarā ar to, ka tiek zaudēta ievērojama daļa no apdzīšanai nepieciešamā redzeslauka gan vadītāja priekšā – attiecībā uz pretējā virzienā braucošu viņam tuvojošos transportlīdzekļu pamanīšanu, gan viņa aizmugurē – attiecībā uz neredzamās zonas, kurā atrodas no aizmugures braucošie transportlīdzekļi, uztveri.

76 — Komisija pamatoti atgādina, ka ceļu satiksmes nedrošība rodas no dažādu faktoru, tādu kā ceļu infrastruktūras stāvoklis, vadīšanas paradumi un transportlīdzekļa vispārējais tehniskais stāvoklis, kombinācijas.

77 — Tā apgalvo, ka tādas personas kā tūristi, kas ik pa laikam vada vieglo automobili, kura stūres iekārta atrodas labajā pusē, un kas tādējādi nav pieradušas pie ceļu satiksmes pa ceļa labo pusi īpašā rakstura, rada nopietnākus draudus nekā personas, kuras šādu transportlīdzekli pa ceļa labo pusi vada pastāvīgi.

78 — Skat. šo secinājumu 9. punktu.

79 — Atbilstoši Komisijas prasības pieteikumam Polijas infrastruktūru ministrs var atļaut atkāpes no valsts prasībām, bet tās neattiecas uz vieglajiem automobiļiem, kas ir prasības sakarā ar valsts pienākumu neizpildi priekšmets, jo tās attiecas tikai uz īpašiem transportlīdzekļiem, kuriem stūres atrašanās labajā pusē ir būtiski nepieciešama pienācīgai tiem paredzēto uzdevumu veikšanai (piemēram, ceļu tīrītāji), kā arī diplomātiskā korpusa personāla transportlīdzekļiem.

80 — Skat. *Recueil des Traités des Nations Unies*, 1042. sējums, 17. lpp., kā arī interneta vietnē http://treaties.un.org/doc/Publication/MTDSG/Volume%20I/Chapter%20XI/XI-B-19.fr.pdf – konsolidēto versiju ar grozījumiem, kas stājušies spēkā attiecīgi 1993. gada 3. septembrī un 2006. gada 28. martā.

81 — Pielikums attiecas uz "Izņēmumiem no pienākuma pielaist automobiļus un piekabes starptautiskajā satiksmē".

82 — Lietuvas Republika šai konvencijai pievienojās 1991. gada 20. novembrī, savukārt Polijas Republika to parakstīja 1968. gada 8. novembrī un ratificēja 1984. gada 23. augustā.

90. Šajā ziņā Komisija pamatoti uzsver, ka strīdīgie pasākumi ir piemērojami automātiski un vispārēji, konkrētāk, neņemot vērā to, vai attiecīgais transportlīdzeklis jau ir ticis apstiprināts un reģistrēts dalībvalstī, kurā ceļu satiksme norisinās pa ceļa kreiso pusi, vai dalībvalstī, kurā tā norisinās pa ceļa labo pusi [83]. Ar strīdīgajiem tiesiskajiem regulējumiem faktiski tiek uzlikti saistoši pienākumi, neņemot vērā to, ka pasākumi, kas iespējami ir tikuši noteikti dalībvalstī, kurā transportlīdzeklis jau ir reģistrēts, var būt ar importētājā dalībvalstī noteiktajiem pasākumiem līdzvērtīgu iedarbību, it īpaši gadījumos, kad šajā pirmajā dalībvalstī satiksmes virziens ir tāds pats kā Lietuvā vai Polijā.

91. Turklāt Komisija apgalvo, ka pastāv pasākumi, ar kuriem notiek mazāka iejaukšanās nekā ar Lietuvas Republikas un Polijas Republikas paredzētajiem, bet kas tomēr ir tādi, kuri palīdz tādu transportlīdzekļu, kas aprīkoti ar stūri labajā pusē, vadītājiem pārvietoties bez riska satiksmē, kura norisinās pa ceļa labo pusi.

92. Piedāvājot dažādus aizstājējmodeļus, tā vispirms atsaucas uz iespēju, ka apdzīšana uz divvirzienu ceļiem ar vienu brauktuvi katrā virzienā var ar likumu tikt pilnībā aizliegta attiecībā uz šāda veida transportlīdzekļiem, bet es uzreiz norādīšu, ka šis priekšlikums man šķiet neefektīvs un pat bīstams [84]. Komisija arī ierosina noteikt, ka šādiem transportlīdzekļiem jābūt aprīkotiem ar ierīcēm vadītāja redzeslauka korekcijai, lai viņam atvieglotu apdzīšanas manevru veikšanu [85]. Lai gan Lietuvas Republika un Polijas Republika apšauba šīs otrās pieejas atbilstību, jāuzsver, ka tieši šāda veida pasākumus izmanto lielākā daļa dalībvalstu.

93. Patiesi, saskaņā ar manā rīcībā esošajām salīdzināmo tiesību norādēm, abās dalībvalstīs spēkā esošās tiesību normas, kas ir šo prasību sakarā ar valsts pienākumu neizpildi priekšmets, ir samērā izolētas. Vieglo automašīnu, kuru stūres iekārta atrodas tajā pašā pusē kā ceļu satiksmes virziens, neatkarīgi no tā, vai runa ir par jauniem transportlīdzekļiem vai transportlīdzekļiem, kas jau ir bijuši reģistrēti citā dalībvalstī, reģistrācija ir aizliegta arī Latvijā [86] un Slovākijā [87], kā arī mazākā mērā – Igaunijā [88].

94. Savukārt visās pārējās dalībvalstīs vai nu valsts tiesiskajā regulējumā nav ietverts nekāds aizliegums vai ierobežojums attiecībā uz šādiem transportlīdzekļiem [89], vai arī tie ir *expressis verbis* atļauti, dažreiz – ar atsauci uz prasībām, kas izriet no Savienības tiesībām [90].

95. Cik man zināms, visās šajās dalībvalstīs šī veida reģistrācijai paredzētās prasības parasti ierobežotas ar būtībā tehniska rakstura nosacījumiem vai pielāgojumiem, kas attiecas pārsvarā un pat vienīgi uz apgaismojuma ierīcēm, lai neapžilbinātu citus ceļa izmantotājus un lai labāk saskatītu kājāmgājējus ceļa malā, vai uz atpakaļskata spoguļiem, lai nodrošinātu iespējami lielāku vadītāja redzeslauku [91].

83 — Pēc analoģijas attiecībā uz prasībām, ko dalībvalsts noteikusi attiecībā uz iepriekš citās dalībvalstīs reģistrētiem transportlīdzekļiem, skat. 2007. gada 15. marta spriedumu lietā C-54/05 Komisija/Somija (Krājums, I-2473. lpp., 42. punkts), kā arī spriedumu lietā Komisija/Polija (minēts iepriekš, 44. un nākamie punkti).

84 — Polijas Republika norāda, ka šis aizliegums varētu būt bīstams, jo šādi transportlīdzekļiem būtu jāspēj veikt apdzīšanu ārkārtējās situācijās vai tad, ja lēns transportlīdzeklis, kā, piemēram, lauksaimniecības transportlīdzeklis, rada ievērojamu satiksmes palēninājumu un garu transportlīdzekļu kolonnu.

85 — Tādam kā platleņķa atpakaļskata spoguļi, monitori vai citas netiešās redzamības sistēmas.

86 — Skat. 1997. gada 1. oktobra Ceļu satiksmes likuma 10. panta 8. punkta 1) apakšpunktu, kā arī 2010. gada 30. novembra Transportlīdzekļu reģistrācijas noteikumus Nr. 1080.

87 — Skat. Likuma Nr. 725/2004 par noteikumiem transportlīdzekļu izmantošanai ceļu satiksmē (*Zákon č. 725/2004 Z. z., o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov*) 16.c panta 2. punktu un 17. pantu.

88 — Skat. 2010. gada 17. jūnija Likuma par ceļu satiksmi (*liiklusseadus*) 63. panta 3. un 6. punktu, 73. panta 11. punktu, 80. panta 3. punktu un 83. panta 5. punktu, kā arī 2011. gada 13. jūnija Noteikumu Nr. 42 par tehniskajām prasībām transportlīdzekļiem un to piekabēm, kā arī prasībām aprīkojumam (*mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele*) 1. un 2. pielikuma 301. punktu.

89 — Šis jautājums nav *expressis verbis* reglamentēts valsts tiesību normās par ceļu satiksmi un ceļu satiksmes drošību vai mehanizētajiem transportlīdzekļiem konkrēti Bulgārijā, Vācijā, Īrijā, Grieķijā, Horvātijā, Itālijā, Maltā, Austrijā un Slovēnijā.

90 — Čehijas Republikā 2008. gada maijā ir ticis publicēts transporta ministra paziņojums, saskaņā ar kuru tiek noteikta atkāpe no principa par stūres iekārtas atrašanos kreisajā pusē, lai ievērotu it īpaši ar preču brīvu apriti saistītās prasības. Tāpat Somijā kopš Likuma par transportlīdzekļiem Nr. 1090/2002 stāšanās spēkā 2003 gada 1. janvārī noteikums vairs nav tāds, ka stūres iekārta var atrasties labajā pusē vienīgi izsmeļoši uzskaitītajos gadījumos (piemēram, pasta transportlīdzekļa gadījumā), bet gan ka transportlīdzeklim jāatbilst no attiecīgās jomas direktīvām izrietošajām tehniskajām prasībām.

91 — Tā tas ir Beļģijā, Čehijas Republikā, Dānijā, Spānijā, Francijā, Kiprā, Luksemburgā, Nīderlandē, Rumānijā, Zviedrijā un Apvienotajā Karalistē.

96. Vairumā dalībvalstu izmantotā mērenākā pieeja parāda, ka jomā, uz kuru attiecas abas prasības, ceļu satiksmes drošība var tikt pietiekami aizsargāta ar mazāk ierobežojošiem paņēmieniem nekā transportlīdzekļa, kas aprīkots ar stūres iekārtu labajā pusē, reģistrācijas pakļaušana prasībai par tās pārvietošanu uz kreiso pusi. No Eiropas pilsoņu, kas vēlas šādu transportlīdzekli ievest Lietuvā vai Polijā, viedokļa, pat ja Lietuvas Republika apgalvo – tam nesniegdama formālus pierādījumus –, ka Komisija pārspīlējot šādas pārvietošanas darbības radīto finansiālo slogu, ir acīmredzami mazāk ierobežojoši un mazāk apgrūtinoši vienkārši noregulēt tuvās gaismas vai ieguldīt papildu atpakaļskata spoguļa iegādē.

97. Tiesa, kā apgalvo Polijas Republika, lai novērtētu samērīguma principa ievērošanu saistībā ar ceļu satiksmes drošību, jāņem vērā tas, ka katra dalībvalsts var izlemt, kādā mērā un veidā tā nodrošinās tās aizsardzību. Tā kā šis līmenis dažādās dalībvalstīs var būt atšķirīgs, no dalībvalstīm šādi atzītās rīcības brīvības izriet, ka tas vien, ka kāda dalībvalsts paredz mazāk stingrus noteikumus nekā atbildētājā dalībvalstī piemērojamie, katrā ziņā nenozīmē, ka šie pēdējie būtu nesamērīgi un tādējādi nesaderīgi ar noteikumiem par brīvu preču apriti [92].

98. Tomēr, ņemot vērā Tiesas judikatūru [93], man šķiet, ka iepriekš norādītie salīdzināmo tiesību faktori šajā gadījumā var būt nopietna norāde par prasībās sakarā ar valsts pienākumu neizpildi paredzēto tiesisko regulējumu pārmērīgo raksturu, jo šie faktori atklāj to, ka bez īpašām grūtībām, turklāt vairumā Savienības dalībvalstu, tiek izmantoti mazāk ierobežojoši līdzekļi.

99. Es uzskatu, ka arī abas atbildētājas dalībvalstis būtu varējušas izmantot brīvu preču apriti mazāk aizskarošas alternatīvas, ņemot vērā to, ka tās nav pierādījušas – lai arī pierādīšanas pienākums ir viņām [94] –, ka ar attiecīgajiem transportlīdzekļiem saistītie riski to teritorijā būtiski atšķiras no citu dalībvalstu teritorijā esošajiem.

100. Abu atbildētāju dalībvalstu norādītajai statistikai šajā gadījumā nav pierādījuma rakstura, jo, tā kā tā var būt citu ceļu satiksmes drošības faktoru rezultāts [95], tā neļauj konstatēt, ka tādu transportlīdzekļu, kuru stūres iekārta atrodas labajā pusē, izraisīto satiksmes negadījumu līmenis būtu būtiski augstāks salīdzinājumā ar tāda paša veida citu dalībvalstu, kuru tiesiskais regulējums ir mazāk prasīgs, teritorijās notikušiem ceļu satiksmes negadījumiem [96].

101. Tā paša iemesla dēļ – sniegto pierādījumu trūkumu dēļ – jānoraida Polijas Republikas arguments, ka tai būtu jāsastopas ar tik lielu šādu transportlīdzekļu pieplūdumu, kas tas radītu ievērojami lielākas briesmas tās valsts teritorijā un prasītu stingrāku prasību pieņemšanu, kā sekas būtu apgrūtinošākas un tādējādi atturošas, nekā vairumā dalībvalstu.

92 — Spriedums lietā Komisija/Itālija (minēts iepriekš, 65. punkts un tajā minētā judikatūra).

93 — Pēc analoģijas skat. 2010. gada 28. janvāra spriedumu lietā C-333/08 Komisija/Francija (Krājums, I-757. lpp., 105. punkts), kā arī 2010. gada 9. decembra spriedumu lietā C-421/09 *Humanplasma* (Krājums, I-12869. lpp., 41. punkts), kuros Tiesa attiecībā uz sabiedrības veselību atzina, ka salīdzināmais vairāku citu vai pat visu vai gandrīz vai visu citu dalībvalstu tiesiskā regulējuma saturs ir apstāklis, kas var būt nozīmīgs, novērtējot saistībā ar dalībvalsts tiesisko regulējumu izvirzīto objektīvo pamatojumu un it īpaši saistībā ar šī tiesiskā regulējuma samērīguma novērtējumu.

94 — Papildus šo secinājumu 74. zemsvītras piezīmē minētajai judikatūrai attiecībā uz samērīguma principu skat. vispārējāka rakstura judikatūru par pierādījuma pienākuma sadali prasībās sakarā ar valsts pienākumu neizpildi, it īpaši 2009. gada 10. septembra spriedumu lietā C-416/07 Komisija/Grieķija (Krājums, I-7883. lpp., 32. un 33. punkts) un 2012. gada 18. oktobra spriedumu lietā C-301/10 Komisija/Apvienotā Karaliste (70.–72. punkts, kā arī tajos minētā judikatūra).

95 — Komisija norāda, ka – salīdzinājumā ar citam dalībvalstīm – augstākais ceļu satiksmes negadījumu procents Lietuvā un Polijā var tikt izskaidrots ar virkni iemeslu, tādiem kā ceļu infrastruktūras stāvoklis vai braukšanas alkohola reibumā biežums šajās valstīs.

96 — Polijas Republikas sniegtā statistika attiecas uz valsts teritorijā pastāvošo ceļu satiksmes negadījumu skaitu vai no citām dalībvalstīm ievesto transportlīdzekļu skaitu, bet tajā attiecībā uz ceļu satiksmes drošību nav būtiski nodalīti transportlīdzekļi, kuru stūres iekārta atrodas labajā pusē, no tiem, kuriem minētā iekārta atrodas kreisajā pusē. Lietuvas Republika apgalvo, ka saskaņā ar *Eurostat* datiem Lietuvā un Polijā uz ceļiem bojā gājušo cilvēku skaits no 2 līdz 3 reizes pārsniedz šo skaitu citās dalībvalstīs, bet tas neļauj konstatēt, ka transportlīdzekļu, kas aprīkoti ar stūri labajā pusē, izraisīto negadījumu ar letālu iznākumu skaits šajās divās dalībvalstīs būtu augstāks.

102. Tiesa jau ir pieņēmusi, ka, novērtējot attiecīgā ierobežojuma samērīgumu, ir jāņem vērā zināmas attiecīgās dalībvalsts īpatnības[97]. Tomēr šajā gadījumā nav pierādīts, ka strīdīgo tiesisko regulējumu pieņemšanu būtu iedvesmojušas abu atbildētāju dalībvalstu īpatnības saistībā ar ievērojamu skaitu to pilsoņu, kuri emigrējuši uz Īriju un Apvienoto Karalisti un kuriem, atgriežoties uz pastāvīgu dzīvi savā izcelsmes valstī, ir īpaša interese ievest vieglos automobiļus no šīm pēdējām valstīm.

103. Tādējādi šķiet, ka gan Lietuvas Republikas, gan Polijas Republikas izmantotie līdzekļi, proti, šādu transportlīdzekļu reģistrācijas pakļaušana prasībai par stūres iekārtas pārvietošanu, ir nesamērīgi attiecībā pret izvirzītajiem mērķiem aizsargāt ceļu satiksmes drošību un cilvēku veselību un dzīvību.

104. Ņemot vērā šos apstākļus un it īpaši attiecīgo valsts pasākumu nesaderīgumu ar Savienības tiesībās noteikto samērīguma prasību, es uzskatu, ka šīs divas dalībvalstis nav izpildījušas tām LESD 34. un 36. pantā paredzētos pienākumus un ka šie pasākumi nevar tikt saglabāti.

D – *Par tiesāšanās izdevumiem*

105. Saskaņā ar Reglamenta 138. panta 1. punktu lietas dalībniekam, kuram spriedums ir nelabvēlīgs, piespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, ja to ir prasījis lietas dalībnieks, kuram spriedums ir labvēlīgs. Tā kā Komisija ir lūgusi piespriest atlīdzināt tiesāšanās izdevumus attiecīgi Lietuvas Republikai un Polijas Republikai, šie lūgumi ir jāapmierina, ja atbilstoši manis piedāvātajam šīs prasības sakarā ar valsts pienākumu neizpildi tiks apmierinātas un šo dalībvalstu aizstāvības pamati tiks noraidīti.

106. Atbilstoši Reglamenta 140. panta 1. punkta pirmajai daļai dalībvalstis, kas iestājas lietā, sedz savus tiesāšanās izdevumus pašas.

IV – Secinājumi

107. Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, es ierosinu Tiesai nospriest šādi:

1) Polijas Republika lietā C-639/11, kā arī Lietuvas Republika lietā C-61/12 nav izpildījušas savus Padomes 1970. gada 8. jūnija Direktīvas 70/311/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju stūres iekārtu, kas pēdējo reizi grozīta ar Komisijas 1999. gada 26. janvāra Direktīvu 1999/7/EK, 2.a pantā un Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 5. septembra Direktīvas 2007/46/EK, ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai (“pamatdirektīva”), 4. panta 3. punktā, kā arī LESD 34. un 36. pantā paredzētos pienākumus, saglabājot spēkā valsts tiesību normas, no kurām izriet, ka tādu vieglo automobiļu reģistrācija to valsts teritorijā, kuru stūres iekārta atrodas labajā pusē, neatkarīgi no tā, vai tie ir jauni vai ir iepriekš bijuši reģistrēti citās dalībvalstīs, ir pakļauta nosacījumam par šo automobiļu stūres iekārtas pārvietošanu uz kreiso pusi;

2) Polijas Republika atlīdzina tiesāšanās izdevumus lietā C-639/11, un Lietuvas Republika atlīdzina tiesāšanās izdevumus lietā C-61/12;

3) Lietuvas Republika sedz tiesāšanās izdevumus, kas tai radušies saistībā ar tās iestāšanos lietā C-639/11, savukārt Igaunijas Republika un Polijas Republika sedz tiesāšanās izdevumus, kas tām radušies saistībā ar iestāšanos lietā C-61/12.

97 — Piemēram, saistībā ar sabiedrības veselību – valsts iedzīvotāju uztura paradumi (1981. gada 5. februāra spriedums lietā 53/80 *Koninklijke Kaasfabriek Eyssen*, *Recueil*, 409. lpp., 13. un 14. punkts).