Zbiór Orzeczeń

OPINIA RZECZNIKA GENERALNEGO
NIILA JÄÄSKINENA
przedstawiona w dniu 7 listopada 2013 r.[1]

Sprawa C-639/11

Komisja Europejska
przeciwko
Rzeczpospolitej Polskiej
Sprawa C-61/12
Komisja Europejska
przeciwko

Republice Litewskiej

Uchybienie zobowiązaniom państwa członkowskiego — Artykuł 2a dyrektywy 70/311/EWG — Artykuł 4 ust. 3 dyrektywy 2007/46/WE — Artykuły 34 TFUE i 36 TFUE — Swobodny przepływ towarów — Ograniczenia — Środki o skutku równoważnym — Przepisy państwa członkowskiego, w którym obowiązuje ruch prawostronny, zakazujące rejestracji nowych lub uprzednio zarejestrowanych w innym państwie członkowskim samochodów osobowych przystosowanych do ruchu lewostronnego — Dopuszczalność wymogu, wedle którego układ kierowniczy powinien być umieszczony po lewej stronie pojazdu

I – Wprowadzenie

1. Zarówno w Polsce, jak i na Litwie rejestracja pojazdów silnikowych, w których układ kierowniczy jest umieszczony po prawej stronie, jest zabroniona lub uzależniona od przełożenia owego układu na lewą stronę pojazdu, niezależnie od tego, czy pojazdy te są nowe lub czy były poprzednio zarejestrowane w innych państwach członkowskich.

2. Do Trybunału wpłynęły dwie skargi w przedmiocie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego, w których Komisja Europejska żąda stwierdzenia, że stosując tego rodzaju przepisy – odpowiednio – Rzeczpospolita Polska oraz Republika Litewska uchybiły zobowiązaniom ciążącym na nich na podstawie art. 2a dyrektywy 70/311/EWG w sprawie układów kierowniczych pojazdów silnikowych[2] oraz art. 4 ust. 3 dyrektywy 2007/46/WE ustanawiającej ramy dla homologacji tego rodzaju pojazdów[3] w zakresie dotyczącym nowych samochodów osobowych, oraz na podstawie art. 34 TFUE w zakresie dotyczącym samochodów osobowych uprzednio już zarejestrowanych na terytorium innego państwa członkowskiego.

1 — Język oryginału: francuski.

2 — Dyrektywa Rady z dnia 8 czerwca 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do układów kierowniczych pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz.U. L 133, s. 10), zmieniona po raz ostatni dyrektywą Komisji 1999/7/WE z dnia 26 stycznia 1999 r. (Dz.U. L 40, s. 36).

3 — Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa) (Dz.U. L 263, s. 1, zwana dalej „dyrektywą ramową"). Uchyliła ona i zastąpiła, ze skutkiem na dzień 29 kwietnia 2009 r., dyrektywę Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich w odniesieniu do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz.U. L 42, s. 1).

3. Strony pozwane zdecydowanie kwestionują przedstawione im zarzuty. Rzeczpospolita Polska podnosi, że sporne środki krajowe są zgodne z dyrektywą ramową i z dyrektywą 70/311, natomiast Republika Litewska twierdzi, że nie są one w ogóle objęte przedmiotowym zakresem zastosowania owych dyrektyw. Jedynie Rzeczpospolita Polska twierdzi, że tego rodzaju środki nie stanowią przeszkody w swobodnym przepływie towarów, zakazanej na mocy art. 34 TFUE. Obydwa państwa uważają, że w każdym razie owe środki powinny być dopuszczone w oparciu o art. 36 TFUE, jako że są uzasadnione nadrzędnymi względami interesu ogólnego związanymi z bezpieczeństwem drogowym. Komisja nie kwestionuje twierdzenia, że ów cel może uzasadnić tego rodzaju przeszkodę, uważa jednak, że sporne przepisy nie nadają się do osiągnięcia owego celu, a ponadto nie są również proporcjonalne.

4. Jakkolwiek obydwie sprawy nie zostały formalnie połączone, wspólny charakter zarzutów przedstawionych przez Komisję uzasadnia przedstawienie jednej opinii.

II – Zarzucane uchybienia, sporne przepisy, postępowania poprzedzające wniesienie skargi i postępowania przed Trybunałem

5. Z akt sprawy C-639/11 wynika, że w Polsce, zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. prawo o ruchu drogowym [4], rejestracji pojazdów dokonuje się, w zakresie dotyczącym pojazdów nowych, na podstawie między innymi wyciągu ze świadectwa homologacji albo odpisu decyzji zwalniającej pojazd z homologacji [5], w oparciu o art. 72 ust. 1 omawianej ustawy oraz, w zakresie dotyczącym pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy za granicą po dokonaniu badania technicznego, w oparciu o art. 81 ust. 5 owej ustawy.

6. Wskazane badanie techniczne polega na dokonaniu kontroli, czy pojazd spełnia między innymi wymogi zdefiniowane we wskazanej ustawie oraz w rozporządzeniu ministra infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia [6]. Zgodnie z § 9 ust. 2 wskazanego rozporządzenia „[k]ierownica w pojeździe o liczbie kół większej niż trzy, którego konstrukcja umożliwia rozwijanie prędkości przekraczającej 40km/h, nie powinna być umieszczana po prawej stronie pojazdu”.

7. Zakres i sposób przeprowadzania badań technicznych zostały określone w rozporządzeniu ministra infrastruktury z dnia 16 grudnia 2003 r. [7]. W pkt 5.1 załącznika I do owego rozporządzenia umieszczenie kierownicy z prawej strony zostało wskazane jako podstawowe kryterium uznania stanu technicznego za niezadowalający. Przepis o tej samej treści został zawarty w pkt 6.1 załącznika I do rozporządzenia ustanowionego przez ministra infrastruktury w dniu 18 września 2009 r. [8], które zastąpiło wskazane powyżej rozporządzenie z 2003 r.

8. Mając na uwadze dane przedstawione w sprawie C-61/12, art. 25 ust. 4 litewskiej ustawy w sprawie bezpieczeństwa drogowego [9] stanowi, że „[z]akazane jest uczestniczenie w ruchu na drogach publicznych pojazdów silnikowych przeznaczonych do uczestniczenia w ruchu po lewej stronie drogi lub w których kierownica jest umieszczona z prawej strony, chyba że zostały one zarejestrowane w Republice Litewskiej przed dniem 1 maja 1993 r. lub ze względu na ich konstrukcję lub

4 — Dz.U. z 2005 r., nr 108, poz. 908 z późn. zm.

5 — Zwolnienie to może wynikać z art. 68 owej ustawy, wedle którego producent lub importer nowego pojazdu samochodowego jest obowiązany uzyskać dla każdego nowego typu tych pojazdów świadectwo homologacji wydane przez ministra właściwego do spraw transportu, chyba że producent lub importer uzyskał świadectwo homologacji wydane zgodnie ze wspólnotową procedurą homologacji przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej.

6 — Dz.U. z 2003 r., nr 32, poz. 262, z późn. zm.

7 — Dz.U. z 2003 r., nr 227, poz. 2250, z późn. zm.

8 — Dz.U. z 2009 r., nr 155, poz. 1232. Owo rozporządzenie, które weszło w życie w dniu 22 września 2009 r., zostało uchylone w dniu 8 października 2012 r. na mocy rozporządzenia ministra transportu z dnia 26 czerwca 2012 r. (Dz.U. z 2012 r., nr 0, poz. 996).

9 — Valstybės žinios nr 92-2883 z dnia 31 października 2000 r. Komisja wskazała, że nowa wersja owej ustawy weszła w życie z dniem 1 lipca 2008 r.

wyposażenie zostały przeznaczone do szczególnych celów. Zakaz ów nie ma zastosowania tymczasowo (do 90 dni w roku) do cudzoziemców, którzy przybyli do Republiki Litewskiej w pojeździe zarejestrowanym za granicą i nie posiadają zezwolenia na pobyt tymczasowy lub stały w Republice Litewskiej, do obywateli litewskich, których miejsce stałego zamieszkania znajduje się za granicą, a także do pojazdów należących do kategorii pojazdów zabytkowych zgodnie z przepisami prawa".

9. Artykuł 27 owej ustawy przewiduje, że co do zasady pojazdy silnikowe uczestniczące w ruchu na Litwie powinny być tam zarejestrowane. Jednakże zgodnie z ust. 1 wskazanego artykułu ów obowiązek rejestracji nie ma zastosowania tymczasowo (do 90 dni w roku) do cudzoziemców, którzy przybyli na Litwę w pojeździe zarejestrowanym za granicą i nie posiadają zezwolenia na pobyt tymczasowy lub stały na Litwie lub posiadają dokument pobytowy UE, a także do obywateli litewskich, których miejsce stałego zamieszkania znajduje się za granicą. W ust. 2 owego artykułu dodano, że pojazdy silnikowe skonstruowane do celów poruszania się po lewej stronie drogi lub posiadające kierownicę z prawej strony nie są rejestrowane na Litwie, chyba że chodzi o pojazdy zabytkowe i pojazdy przeznaczone do szczególnych celów.

10. Zarządzenie nr 2B-290 dyrektora krajowej inspekcji transportu drogowego przy ministerstwie komunikacji z dnia 29 lipca 2008 r., ustanawiające w szczególności wymogi techniczne dotyczące pojazdów silnikowych i ich przyczep, przewiduje w rozdziale IV, że „układ kierowniczy pojazdu[10] nie może być umieszczony z prawej strony kabiny, chyba że pojazd samochodowy został zarejestrowany na Litwie przed dniem 1 maja 1993 r. lub był przedmiotem reżimu rejestracji szczególnej. Zarządzenie nr 2B-515 owego dyrektora z dnia 23 grudnia 2008 r. określa w pkt 28, na jakich warunkach dopuszczalne jest przełożenie układu kierowniczego pojazdu ze strony prawej na stronę lewą.

11. Komisja otrzymała szereg skarg pochodzących od zamieszkałych w Polsce lub na Litwie osób, które nie mogły zarejestrować samochodów osobowych pochodzących z innego państwa członkowskiego, w szczególności ze Zjednoczonego Królestwa lub z Irlandii, w związku z tym, że układ kierowniczy był w tych pojazdach umieszczony po prawej stronie. Komisja uznała, że ograniczenie polegające na obowiązku przełożenia układu kierowniczego na lewą stronę jest równoznaczne z zakazem rejestracji owych pojazdów w każdym ze wskazanych państw członkowskich. Wedle Komisji stanowi to, w zakresie dotyczącym pojazdów nowych, uchybienie art. 4 ust. 3 dyrektywy ramowej i art. 2a dyrektywy 70/311 oraz, w zakresie dotyczącym pojazdów uprzednio zarejestrowanych w innym państwie członkowskim, uchybienie art. 34 TFUE.

12. W dniach – odpowiednio – 9 października i 3 listopada 2009 r. Komisja skierowała do Rzeczpospolitej Polskiej oraz do Republiki Litewskiej wezwanie do usunięcia uchybienia. W dniu 8 grudnia 2009 r. Rzeczpospolita Polska, a w dniu 5 stycznia 2010 r. Republika Litewska zakwestionowały zarzuty Komisji. Ze względu na to, że argumenty przedstawione przez owe państwa członkowskie w ich obronie nie przekonały Komisji, wydała ona uzasadnioną opinię w dniach – odpowiednio – 1 października i 25 listopada 2010 r. Po przeanalizowaniu odpowiedzi na uzasadnioną opinię przedstawionych w dniu 30 listopada 2010 r. przez Rzeczpospolitą Polską oraz w dniu 19 stycznia 2011 r. przez Republikę Litewską Komisja zdecydowała się wnieść niniejsze skargi o stwierdzenie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego.

10 — Układ ów został zdefiniowany w pkt 4.18 zarządzenia nr 2B-152 wydanego przez dyrektora krajowej inspekcji transportu drogowego przy ministrze komunikacji w dniu 9 maja 2006 r. w sprawie zasad homologacji typu układów kierowniczych pojazdów silnikowych jako „urządzenie zmieniające kierunek jazdy pojazdu, zawierające kierownicę, przekładnię kierowniczą, koła skrętne oraz w danym przypadku urządzenie zaopatrzenia w energię".

13. W skardze złożonej w dniu 13 grudnia 2011 r. Komisja wniosła do Trybunału o „stwierdzenie, że uzależniając rejestrację w Polsce nowych oraz wcześniej zarejestrowanych w innych państwach członkowskich samochodów osobowych z układem kierowniczym umieszczonym po prawej stronie od przełożenia koła kierownicy na lewą stronę, Rzeczpospolita Polska uchybiła zobowiązaniom ciążącym na niej na mocy art. 2a dyrektywy [70/311], art. 4 ust. 3 dyrektywy ramowej oraz art. 34 [TFUE]".

14. Rzeczpospolita Polska wniosła o oddalenie skargi, opierając się na innej wykładni przywołanych przepisów, a także o obciążenie Komisji kosztami postępowania. Republika Litewska przedstawiła uwagi interwenienta na poparcie żądań Rzeczpospolitej Polskiej. Rozprawa nie odbyła się.

15. W skardze złożonej w dniu 6 lutego 2012 r. Komisja wniosła do Trybunału o „stwierdzenie, że poprzez wprowadzenie zakazu rejestracji samochodów osobowych, których kierownica jest zamontowana po prawej stronie lub wprowadzenie wymogu, by zamontowana po prawej stronie kierownica nowego samochodu osobowego lub samochodu osobowego zarejestrowanego uprzednio w innym państwie członkowskim została przed rejestracją przeniesiona na lewą stronę, Republika Litewska uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążą na mocy dyrektywy [70/311], dyrektywy [ramowej] oraz art. 34 [TFUE]".

16. Republika Litewska wniosła o oddalenie skargi, kwestionując przyjętą przez Komisję interpretację wskazanych przepisów, a także o obciążenie Komisji kosztami postępowania. W swych uwagach interwenienta Republika Estonii i Rzeczpospolita Polska poparły żądania Republiki Litewskiej. Rozprawa nie odbyła się.

III – Analiza obydwu skarg o stwierdzenie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego

A – *Uwagi wstępne*

17. Z przedstawionych spraw wynika, że przepisy mające zastosowanie na Litwie i w Polsce stanowią przeszkodę dla rejestracji pojazdów, w przypadku których układ kierowniczy jest umieszczony po prawej stronie. Republika Litewska zabrania bowiem uczestniczenia w ruchu na drodze publicznej pojazdom skonstruowanym w celu jazdy po lewej stronie drogi lub w których kierownica jest umieszczona z prawej strony – z wyjątkiem wyczerpująco wyliczonych odstępstw w litewskiej ustawie w sprawie bezpieczeństwa drogowego – a także ich rejestracji[11], oraz nakłada obowiązek uprzedniego przełożenia układu kierowniczego w owych pojazdach na lewą stronę[12]. Ze swej strony Rzeczpospolita Polska uzależnia rejestrację każdego pojazdu samochodowego – nowego lub wcześniej zarejestrowanego w innym państwie członkowskim – od przedstawienia świadectwa badania technicznego, przy czym zgodnie z kilkoma rozporządzeniami polskiego ministra infrastruktury[13] wynik owego badania nie może być pozytywny w przypadku pojazdów, w których układ kierowniczy znajduje się po prawej stronie, ponieważ uznaje się, że pojazdy te nie spełniają krajowych wymogów technicznych.

18. Na wstępie należy przypomnieć, że w czasie rozpoczęcia wspólnotowej harmonizacji przepisów krajowych dotyczących charakterystyki technicznej pojazdów silnikowych Wspólnota Europejska składała się jedynie z państw członkowskich, w których obowiązywał ruch prawostronny. Po przystąpieniu zarówno Irlandii, jak i Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, gdzie obowiązuje ruch lewostronny[14], pomiędzy państwami członkowskimi wykształciła się jednolita

11 — Zobacz pkt 8 i 9 niniejszej opinii.

12 — Zobacz pkt 10 niniejszej opinii.

13 — Zobacz pkt 6 i 7 niniejszej opinii.

14 — Obecnie pośród państw członkowskich, w których obowiązuje ruch lewostronny, znajdują się również Republika Cypryjska i Republika Malty.

praktyka, w ramach której państwa te nie odmawiały rejestracji pojazdów, w przypadku których układ kierowniczy jest umieszczony z tej samej strony co kierunek ruchu drogowego [15]. Dopiero po rozszerzeniu Unii w 2004 r. owa jednolita praktyka została podana w wątpliwość przez niektóre nowe państwa członkowskie, w tym przez Republikę Litewską i Rzeczpospolitą Polską, które zasadniczo wskazują na zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego, jakie wiąże się z ruchem pojazdów, w których umieszczenie układu kierowniczego nie jest dostosowane do kierunku ruchu drogowego [16].

19. Należy również podkreślić, że przedmiotem niniejszych skarg są uchybienia zobowiązaniom wynikające z ograniczenia możliwości – odpowiednio – na Litwie i w Polsce rejestracji pojazdów, w których układ kierowniczy jest umieszczony po prawej stronie, a nie z naruszenia swobody wprowadzania owych pojazdów do obrotu. W owych państwach członkowskich nie są bowiem zakazane ani sprzedaż, ani przywóz tego rodzaju pojazdów. Zabroniona jest jedynie rejestracja tej kategorii pojazdów, niezależnie od tego, czy zostały one wyprodukowane na miejscu, czy przywiezione, o ile układ kierowniczy nie został przełożony na lewą stronę.

20. Ponadto wskazane skargi ograniczają się do „samochodów osobowych", zarówno nowych, jak i używanych, co prowadzi do wyłączenia niektórych kategorii pojazdów silnikowych, w szczególności pojazdów użytkowych, które są jednak objęte przepisami wskazanymi przez Komisję [17]. Podkreślam, że kwalifikacji jako „samochód osobowy" nie dokonuje ani dyrektywa ramowa [18], ani dyrektywa 70/311 [19], jednak odpowiada to pojęciu pojazdów należących do kategorii M_1, zdefiniowanej jako „pojazdy przeznaczone do transportu osób posiadające poza siedzeniem kierowcy maksymalnie osiem miejsc siedzących" [20].

21. Republika Litewska powołuje się merytorycznie na owo ograniczenie [21]. Natomiast wedle stanowiska Komisji jej formalny wybór nie podważa w żaden sposób zakresu objętego wskazanymi przepisami, jest natomiast uzasadniony faktem, że niniejsze postępowanie zostało wszczęte po wniesieniu do Komisji skarg dotyczących właśnie samochodów osobowych [22], oraz faktem, że jednym z celów postępowania w sprawie uchybienia jest pomoc obywatelom Unii w rozwiązaniu rzeczywistych problemów, z jakimi są oni skonfrontowani w państwach członkowskich. Moim zdaniem z orzecznictwa wynika, że Komisja posiada uprawnienia dyskrecjonalne nie tylko w zakresie wszczęcia postępowania w sprawie

15 — Wydaje mi się, że Republika Finlandii była ostatnim państwem członkowskim, które przystąpiło do stosowania owej praktyki, gdyż dopiero z dniem 1 stycznia 2003 r. państwo to uchyliło przepis wymagający, aby z wyjątkiem kilku odstępstw układ kierowniczy znajdował się po lewej stronie.

16 — Problemy związane z rejestracją pojazdów pochodzących z innych państw członkowskich znajdują się wśród dwudziestu najważniejszych przeszkód występujących na jednolitym rynku w jego obecnym stanie [zob. uzasadnienie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie uproszczenia przenoszenia w ramach jednolitego rynku pojazdów silnikowych zarejestrowanych w innym państwie członkowskim z dnia 4 kwietnia 2012 r., COM(2012) 164 final, s. 2, oraz statystyki wskazane na stronie http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-12-242_en.htm].

17 — Artykuł 1 dyrektywy 70/311 określa pojazdy objęte przepisami tej dyrektywy poprzez odesłanie do definicji, która została ustalona w dyrektywie 70/156. W zakresie dotyczącym dyrektywy ramowej jej motywy 4 i nast. wskazują względy, dla których jej przedmiotowy zakres został rozszerzony względem przepisów wcześniejszych, natomiast jej art. 1, 2 i art. 3 pkt 11 i nast. określają, do jakich nowych pojazdów ma ona zastosowanie. Co się tyczy art. 34 TFUE, jego postanowienia mogą obejmować pojazdy wszelkiego rodzaju.

18 — Podobnie w wyroku z dnia 13 lipca 2006 r. w sprawie C-83/05 Voigt, Zb.Orz. s. I-6799, pkt 15, Trybunał wskazał, że dyrektywa 70/156 nie zawiera żadnego przepisu zawierającego klasyfikację pojazdów silnikowych w kategorii „samochodów osobowych".

19 — Odmiennie niż np. rozporządzenie Komisji (WE) nr 1400/2002 z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w sektorze motoryzacyjnym (Dz.U. L 203, s. 30), które definiuje „samochód osobowy" jako „pojazd silnikowy, przeznaczony do przewozu osób i posiadający nie więcej niż osiem siedzeń oprócz miejsca kierowcy".

20 — Jak określono w szczególności w załączniku I uwaga b) pkt 1 do dyrektywy 70/156.

21 — Podniosła ona, że Komisja w sposób dorozumiany uznała, iż ruch pojazdów z układem kierowniczym po prawej stronie stanowi zagrożenie w przypadku ciężkich pojazdów użytkowych, co umożliwiałoby ograniczenie rejestracji przynajmniej w zakresie tej kategorii pojazdów ze względu na bezpieczeństwo, bez popadania w sprzeczność z prawem Unii.

22 — Zobacz pkt 11 niniejszej opinii.

uchybienia [23], lecz również w zakresie ograniczenia przedmiotu skargi [24]. Jedyny wniosek wynikający z powyższego stwierdzenia jest taki, że zakres wyroku, który zapadnie w niniejszych sprawach, będzie ograniczony do pojazdów samochodowych należących do kategorii M_1, bez przesądzania o tym, jakie rozstrzygnięcie w zakresie dotyczącym pojazdów innego typu będzie mogło zapaść w przyszłości.

22. W zakresie samochodów osobowych z układem kierowniczym po prawej stronie Komisja dokonuje rozróżnienia pomiędzy z jednej strony samochodami nowymi, w przypadku których wynikające z przepisów litewskich i polskich przeszkody w rejestracji są sprzeczne z dyrektywą ramową oraz z dyrektywą 70/311, dotyczącymi homologacji typu WE nowych pojazdów silnikowych, a z drugiej strony samochodami, które były już zarejestrowane w innym państwie członkowskim, a w przypadku których owe przeszkody stanowią naruszenie swobodnego przepływu towarów przewidziane w art. 34 TFUE. Rozróżnienie to zostało zakwestionowane przez Republikę Litewską, która oceniła, że pierwsza z omawianych kategorii pojazdów również powinna być objęta art. 34 TFUE i 36 TFUE, a nie zakresem stosowania wskazanych dyrektyw. W każdym razie zgodnie z orzecznictwem Trybunału [25], jako że harmonizacja przewidziana w dyrektywie ramowej i dyrektywie 70/311 ma charakter wyczerpujący, sporne przepisy powinny być badane przede wszystkim w świetle przepisów owych dyrektyw, a nie w świetle postanowień TFUE.

B – *W przedmiocie zarzutu dotyczącego nowych samochodów osobowych*

1. Uwagi wstępne dotyczące harmonizacji wymagań technicznych mających zastosowanie do samochodów osobowych i procedury homologacji typu WE

23. Celem realizacji swobodnego przepływu towarów w sektorze motoryzacyjnym Europejska Wspólnota Gospodarcza wszczęła w latach sześćdziesiątych XX wieku ambitny proces harmonizacji przepisów krajowych dotyczących wymagań technicznych i homologacji typu pojazdów silnikowych, ponieważ różnice istniejące w tej dziedzinie pomiędzy państwami członkowskimi stanowiły przeszkodę w dostępie do rynku wewnętrznego i w swobodnym przepływie na owym rynku [26]. W owym czasie prawodawca przyjął w tym celu metodologię, która – wbrew „nowemu podejściu” [27] – polegała na tym, że wszystkie normy techniczne były bezpośrednio inkorporowane do właściwych aktów prawa Unii, w niniejszym przypadku do dyrektywy ramowej dotyczącej wspólnotowej homologacji typu pojazdu, zwanej „homologacją WE”, uzupełnionej przez dyrektywy szczegółowe [28], do których odnosi się dyrektywa ramowa.

24. Rozwój owego procesu doprowadził do przyjęcia dyrektywy ramowej, której motyw 2 podkreśla, że „[w] celu ustanowienia i zapewnienia funkcjonowania rynku wewnętrznego Wspólnoty właściwe jest zastąpienie systemów homologacji państw członkowskich wspólnotową procedurą homologacji opartą na zasadzie *całkowitej harmonizacji*” [29].

23 — Zobacz w szczególności wyroki: z dnia 14 maja 2002 r. w sprawie C-383/00 Komisja przeciwko Niemcom, Rec. s. I-4219, pkt 19; z dnia 11 czerwca 2009 r. w sprawie C-327/08 Komisja przeciwko Francji, pkt 26.

24 — Trybunał orzekł wielokrotnie, że w ramach wykonywania misji powierzonej Komisji na mocy art. 258 TFUE Komisja ma swobodę w określaniu przedmiotu sporu (zob. w szczególności wyroki: z dnia 18 maja 2006 r. w sprawie C-221/04 Komisja przeciwko Hiszpanii, Zb.Orz. s. I-4515, pkt 33 i nast.; a także z dnia 19 maja 2009 r. w sprawie C-531/06 Komisja przeciwko Włochom, Zb.Orz. s. I-4103, pkt 23).

25 — Wszystkie środki krajowe w ramach dziedziny będącej przedmiotem wyczerpującej harmonizacji wspólnotowej powinny być bowiem oceniane w świetle tych przepisów harmonizujących, a nie prawa pierwotnego (zob. w szczególności wyroki: z dnia 5 czerwca 2008 r. w sprawie C-170/07 Komisja przeciwko Polsce, pkt 35; z dnia 16 grudnia 2008 r. w sprawie C-205/07 Gysbrechts i Santurel Inter, Zb.Orz. s. I-9947, pkt 33; z dnia 6 września 2012 r. w sprawie C-150/11 Komisja przeciwko Belgii, pkt 47).

26 — Zobacz preambuła dyrektywy 70/156.

27 — Zobacz w szczególności rezolucja Rady z dnia 7 maja 1985 r. w sprawie nowego podejścia do harmonizacji i norm technicznych (Dz.U. C 136, s. 1).

28 — Ich przedmiotem jest zdefiniowanie zharmonizowanych przepisów technicznych mających zastosowanie do każdego z różnych elementów lub różnych charakterystyk pojazdu, wedle motywu czwartego dyrektywy 70/156.

29 — Wyróżnienie moje.

25. Przedmiot wskazanej dyrektywy został zdefiniowany w jej art. 1. Jest nim ustanowienie zharmonizowanych ram zawierających przepisy administracyjne i ogólne wymagania techniczne homologacji między innymi wszystkich nowych pojazdów objętych zakresem zastosowania dyrektywy, z uwzględnieniem uproszczenia ich rejestracji, sprzedaży i dopuszczenia do ruchu na obszarze Wspólnoty.

26. Krajowe wymagania techniczne oraz obowiązek krajowej homologacji typu pojazdu są uzasadnione troską o zapewnienie bezpieczeństwa drogowego. Stanowi to powód, dla którego zarówno homologacja WE, jak i jednolite wymagania techniczne zdefiniowane przez prawo Unii zmierzają do zagwarantowania wysokiego poziomu bezpieczeństwa drogowego, jak wynika z motywów 3 i 14 dyrektywy ramowej [30].

27. W związku z powyższym celem przepisów prawa Unii mających zastosowanie w dziedzinie, o której mowa, jest umożliwienie realizacji i dobrego funkcjonowania swobodnego przepływu towarów w sektorze motoryzacyjnym przy utrzymaniu wiążących wymogów służących zapewnieniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa drogowego.

28. Jak wskazano w komunikacie interpretacyjnym Komisji [31], do celów rejestracji pojazdu silnikowego w państwie członkowskim należy przeprowadzić maksymalnie trzy etapy postępowania: po pierwsze, homologację charakterystyki technicznej pojazdu, w ramach której ma miejsce procedura wspólnotowej homologacji typu pojazdu przewidziana w dyrektywie ramowej; po drugie, ewentualne badanie techniczne, które umożliwia upewnienie się, że pojazd używany jest zdatny do ruchu drogowego; po trzecie, rejestrację jako taką, która polega na administracyjnym zezwoleniu na eksploatację w ruchu drogowym, co obejmuje identyfikację pojazdu i przyznanie mu numeru rejestracyjnego.

29. W celu uproszczenia w szczególności rejestracji w państwach członkowskich krajowe systemy homologacji zostały zastąpione jednolitą procedurą homologacji obowiązującą dla każdego typu pojazdu silnikowego. Dzięki owej procedurze, opartej na zasadzie całkowitej harmonizacji [32], wszelkie pojazdy sprzedawane na rynku europejskim powinny spełniać wspólne normy w zakresie ich charakterystyk technicznych. Pojazdy, którym udzielono homologacji w jednym z państw członkowskich przy poszanowaniu owych zharmonizowanych przepisów, mogą być następnie zgodnie z prawem wprowadzane do obrotu na całym obszarze Unii.

30. Bardziej szczegółowo, art. 4 ust. 3 dyrektywy ramowej ustanawia obowiązki państw członkowskich, w ramach których państwa te „rejestrują lub zezwalają na sprzedaż lub dopuszczenie do ruchu tylko takich pojazdów [...], które spełniają wymagania niniejszej dyrektywy", oraz „nie zabraniają, nie ograniczają ani nie utrudniają rejestracji, sprzedaży, dopuszczenia do korzystania lub użycia na drogach pojazdów […] z powodów związanych z aspektami ich budowy i funkcjonowania objętych niniejszą dyrektywą, jeśli spełniają one jej wymagania". Zgodnie z art. 1 akapit trzeci wskazanej dyrektywy „szczególne wymagania techniczne dotyczące budowy i działania pojazdów określa się, stosując niniejszą dyrektywę, w aktach prawnych, *których wyczerpujący wykaz* znajduje się w załączniku IV" [33].

30 — Wedle motywu 3 wskazane wymagania techniczne „powinny przede wszystkim zapewniać wysoki poziom bezpieczeństwa drogowego", a wedle motywu 14 „[g]łównym celem przepisów w zakresie homologacji pojazdów jest zagwarantowanie, aby nowe pojazdy, części i oddzielne zespoły techniczne wprowadzone do obrotu zapewniały wysoki poziom bezpieczeństwa i ochrony środowiska".

31 — Punkt 3.2 komunikatu interpretacyjnego Komisji w sprawie procedur rejestracji pojazdów silnikowych pochodzących z innego państwa członkowskiego (Dz.U. 2007, C 68, s. 15).

32 — Zobacz motyw 2 dyrektywy ramowej.

33 — Wyróżnienie moje.

31. Dyrektywa 70/311 jest drugim z aktów prawa wtórnego wskazanych przez Komisję w niniejszych skargach o stwierdzenie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego. Dotyczy ona układów kierowniczych pojazdów silnikowych i ich przyczep, stanowiąc jeden ze szczegółowych aktów prawnych wskazanych w załączniku IV do dyrektywy ramowej.

32. Artykuł 2a dyrektywy 70/311 został dodany do tego aktu w ramach przystąpienia do Wspólnot Europejskich między innymi Irlandii i Zjednoczonego Królestwa [34]. Ustanowiono w nim, że „[p]aństwa członkowskie nie mogą odmówić lub zabronić sprzedaży, rejestracji, wprowadzania do ruchu bądź użytkowania pojazdów z powodów dotyczących układu kierowniczego, jeżeli odpowiadają one przepisom figurującym w załączniku[[35]]”.

33. Jednym z fundamentów procedury homologacji WE jest uznawanie przez każde państwo członkowskie kontroli przeprowadzonych przez inne państwa członkowskie. Procedura ta umożliwia każdemu państwu członkowskiemu potwierdzenie, że każdy typ pojazdu został poddany kontrolom przewidzianym w dyrektywach szczegółowych wskazanych w załączniku IV do dyrektywy ramowej i ujętym w świadectwie homologacji. Jeżeli właściwe władze państwa członkowskiego, do których wpłynął wniosek producenta, stwierdzą, że dany typ pojazdu spełnia wszystkie podlegające zastosowaniu wymogi prawa Unii, homologacja WE, której mu udzielają, obowiązuje we wszystkich innych państwach członkowskich. Ze swej strony producenci posiadający homologację WE dla typu pojazdu są zobowiązani do wydania świadectwa zgodności dla wszystkich produkowanych przez siebie pojazdów celem zaświadczenia, że są one zgodne z owym typem. W przypadku gdy pojazdowi towarzyszy owo świadectwo, powinien być on uznany przez wszystkie państwa członkowskie za zgodny z ich ustawodawstwem [36]. W związku z tym art. 26 ust. 1 akapit pierwszy dyrektywy ramowej przewiduje, że państwa członkowskie dokonują rejestracji i zezwalają na sprzedaż lub dopuszczenie do ruchu pojazdów, wyłącznie gdy pojazdy te mają ważne świadectwo zgodności wydane zgodnie z art. 18 owej dyrektywy.

2. W przedmiocie stosowalności dyrektywy ramowej i dyrektywy 70/311

34. Republika Litewska podnosi, że sporne przepisy nie są objęte przedmiotowym zakresem zastosowania dyrektywy ramowej i dyrektywy 70/311 [37]. Przewidziany w prawie krajowym zakaz rejestracji pojazdów, w których układ kierowniczy jest umieszczony po prawej stronie, nie wynika ze względów technicznych dotyczących prawidłowego funkcjonowania lub niezawodności tego rodzaju układów. Wynika on natomiast ze względów bezpieczeństwa drogowego odnoszących się do kwestii prowadzenia tego rodzaju pojazdów w sposób pewny na drogach, na których obowiązuje ruch prawostronny. Tymczasem zważywszy w szczególności na ww. wyrok w sprawie Voigt, tylko pierwszy z tych dwóch aspektów został uregulowany – i to w sposób wyczerpujący – w dyrektywie ramowej i dyrektywie 70/311 [38].

34 — Akt dotyczący przystąpienia do Wspólnot Europejskich Królestwa Danii, Irlandii, Królestwa Norwegii i Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej (Dz.U. 1972, L 73, s. 14).

35 — Należy sprecyzować, że wskazana dyrektywa zawiera obecnie cztery załączniki, a nie tylko jeden. Zobacz zmiany dokonane ostatnio na mocy dyrektywy Komisji 1999/7/WE z dnia 26 stycznia 1999 r. dostosowującej do postępu technicznego dyrektywę 70/311 (Dz.U. L 40, s. 36).

36 — Zobacz motywy piąty i szósty dyrektywy 70/156.

37 — Teksty w brzmieniu obowiązującym w dniu wygaśnięcia dwumiesięcznego terminu wskazanego w uzasadnionych opiniach, które Komisja skierowała do Rzeczpospolitej Polskiej i Republiki Litewskiej, czyli – odpowiednio – 1 grudnia 2010 r. i 25 stycznia 2011 r., które to daty stanowią dla każdego z owych państw członkowskich termin, w jakim należy ocenić zarzucane uchybienie.

38 — Republika Litewska powołuje się na pkt 18 owego wyroku, w którym Trybunał orzekł, że „dyrektywa 70/156 dotyczy wymogów technicznych typu pojazdu i nie zawiera jakichkolwiek wskazań odnoszących się do przepisów z zakresu ruchu drogowego, do których przestrzegania zobowiązani są kierujący pojazdami silnikowymi”, co ma mieć również zastosowanie do zastępującej tę dyrektywę z dniem 29 kwietnia 2009 r. dyrektywy ramowej.

35. Zdaniem Republiki Litewskiej zapewnienie bezpieczeństwa drogowego poprzez określenie warunków używania pojazdów odpowiadających wymogom technicznym owych dyrektyw pozostaje w dużej mierze w zakresie kompetencji i odpowiedzialności państw członkowskich. W związku z tym sporne przepisy krajowe nie powinny być oceniane w świetle owych dyrektyw, lecz wyłącznie w świetle art. 34 TFUE i 36 TFUE, niezależnie od tego, czy chodzi o pojazdy nowe, czy o zarejestrowane uprzednio w innym państwie członkowskim.

36. Podzielam jednak stanowisko Komisji, wedle którego dyrektywa ramowa i dyrektywa 70/311 oraz wszelkie dyrektywy szczegółowe wskazane w załączniku IV do dyrektywy ramowej określają całość wymagań technicznych dotyczących nowych pojazdów silnikowych, włącznie z wymaganiami dotyczącymi układu kierowniczego, i w tej dziedzinie nie pozostawiają państwom członkowskim żadnej swobody w ocenie. Owe wymagania techniczne zapewniają poziom bezpieczeństwa drogowego zgodny z oceną prawodawcy Unii. O ile prawdą jest, że samo określenie położenia układu kierowniczego nie jest przedmiotem wiążących przepisów owych dyrektyw, o tyle jednak położenie to stanowi charakterystykę budowy pojazdu spełniającego ponadto wszelkie wymogi techniczne zawarte we wszystkich owych dyrektywach. Wyżej wymieniony wyrok w sprawie Voigt nie podważa owej analizy [39].

37. Poprzez nałożenie obowiązku zmiany położenia układu kierowniczego przepisy litewskie wprowadzają wymóg natury technicznej prowadzący do modyfikacji wpływającej na konstrukcję pojazdu, a więc wymóg objęty reżimem dyrektywy ramowej i dyrektywy 70/311. Przepisy litewskie są zatem objęte zakresem stosowania owych dyrektyw, podobnie jak rozpatrywane przepisy polskie.

3. W przedmiocie właściwych przepisów dyrektywy ramowej

38. Przypominam, że dyrektywa ramowa ustanawia „całkowitą harmonizację" w objętych nią dziedzinach, przewidując jednocześnie klauzule ochronne celem zapewnienia bezpieczeństwa drogowego, gdyby miało się okazać, że pomimo poszanowania wymagań mających zastosowanie w dziedzinie homologacji WE dany typ pojazdu stanowi wedle jednego z państw członkowskich zagrożenie [40]. Jednakże państwo członkowskie powinno w takim razie dochować szczególnej procedury ostrzegawczej angażującej zarówno inne państwa członkowskie, jak i Komisję. W przeciwnym razie zagrożona byłaby skuteczność (effet utile) ujednoliconego systemu homologacji [41].

39. Niniejsze skargi w przedmiocie uchybienia zobowiązaniom są oparte w szczególności na art. 4 ust. 3 dyrektywy ramowej. Jak podniosła Komisja, zgodnie z tym przepisem w związku z art. 9 ust. 1 lit. a) wskazanej dyrektywy [42] właściwe władze państwa członkowskiego są zobowiązane do rejestracji nowego samochodu osobowego, jeżeli spełnia on wymagania techniczne przewidziane w tej dyrektywie i we wskazanych w załączniku IV do owej dyrektywy dyrektywach szczegółowych.

39 — Z owego wyroku (w szczególności z pkt 14, 17 i 20) wynika bowiem, że w owej sprawie Trybunał orzekł jedynie w kwestii, czy prawodawca wspólnotowy zamierzał przypisać wspólnotowej homologacji typu pojazdów, ustanowionej przez dyrektywę 70/156, skutki w zakresie zastosowania krajowych przepisów dotyczących ruchu drogowego, regulujących prędkość różnych kategorii pojazdów silnikowych.

40 — Zobacz art. 8 ust. 3 i art. 29 dyrektywy ramowej.

41 — Zobacz w przedmiocie art. 7 ust. 1 dyrektywy 70/156, odpowiadającego art. 4 ust. 3 dyrektywy ramowej, wyrok z dnia 29 maja 1997 r. w sprawie C-329/95 VAG Sverige, Rec. s. I-2675, pkt 18, 19; a także analogicznie wyrok z dnia 17 kwietnia 2007 r. w sprawie C-470/03 AGM-COS.MET, Zb.Orz. s. I-2749, pkt 70.

42 — Przepis ten, zatytułowany „Szczególne przepisy dotyczące pojazdów", przewiduje, że „[p]aństwa członkowskie udzielają homologacji typu WE w odniesieniu do […] typu pojazdu, który odpowiada szczegółowym danym zawartym w folderze informacyjnym i który spełnia wymagania techniczne określone w odpowiednich aktach prawnych, wymienionych w załączniku IV".

40. Brzmienie owego przepisu może być lepiej zrozumiane w świetle kontekstu i uzasadnienia towarzyszących jego ustanowieniu. Z prac przygotowawczych [43] wynika bowiem, że „w art. 4 ust. 3 wprowadzono *klauzulę swobodnego obrotu*” [44], „która zapewni, że postanowienia w sprawie homologacji pojazdów silnikowych ustanowione […] dyrektywą oraz odrębnymi aktami prawnymi nie zostaną podważone przez krajowe wymagania dotyczące budowy i funkcjonowania pojazdów już sprzedanych, zarejestrowanych i/lub wprowadzonych do użytku”.

41. Co się tyczy art. 18 [45] i 26 dyrektywy ramowej oraz pkt 0 jej załącznika IX [46], Republika Litewska podnosi, że producenci pojazdów powinni na s. 1 świadectwa zgodności WE [47] sprecyzować, jaki jest kierunek ruchu drogowego, do którego będzie w sposób wyłączny przystosowany dany pojazd, z czego wynika, że wedle prawodawcy Unii pojazdy mogą nie być zdatne do użytku na danej stronie drogi, prawej lub lewej, w zależności od rozpatrywanego przypadku. Ze swej strony Republika Estońska podnosi, że producenci powinni wskazać, iż pojazd może być zarejestrowany na stałe bez dalszej homologacji WE w państwach członkowskich, w których obowiązuje – odpowiednio – ruch prawostronny lub lewostronny.

42. Moim zdaniem świadectwo zgodności WE stanowi zaświadczenie ważności produkcji pojazdu objętego tego rodzaju świadectwem, wedle typu pojazdu, do którego ów pojazd należy. Z opisu charakterystyk technicznych pojazdu wskazanych w świadectwie wynika zasadniczo, że brak jest konieczności przedłożenia innych dokumentów technicznych do celów dokonania rejestracji na stałe w państwie członkowskim, niezależnie od kwestii, jaki jest kierunek ruchu drogowego na terytorium owego państwa.

43. Co się tyczy pozycji 1.8 i podpozycji 1.8.1 załączników I i III do dyrektywy ramowej [48], Rzeczpospolita Polska podniosła, że prawodawca Unii przewidział specjalną rubrykę w owej podpozycji 1.8.1 do celów wskazania, czy pojazd jest przystosowany do ruchu prawostronnego, czy lewostronnego. Ponadto pozycja 1.8 owych załączników wskazuje, że do celów dopuszczenia do ruchu w określonym kierunku ruchu drogowego pojazd powinien być przystosowany do owego kierunku ruchu. Wskazana pozycja dotyczy więc wskazania umieszczenia kierownicy na świadectwie homologacji. Podobnie Republika Estońska uważa, że z owych przepisów wynika, iż producenci powinni wskazać w wykazie informacji wymaganym dla homologacji typu pojazdu, czy dany pojazd jest przeznaczony do używania w ruchu prawostronnym, czy też lewostronnym.

43 — Zobacz s. 10, pkt 5 zmienionego wniosku dotyczącego dyrektywy z dnia 29 października 2004 r. [COM(2004) 738 wersja ostateczna].

44 — Wyróżnienie moje.

45 — Zgodnie z art. 18 ust. 1 akapit pierwszy wskazanej dyrektywy, dotyczącym „świadectwa zgodności”, „[p]roducent, w ramach swych uprawnień jako posiadacz homologacji typu WE pojazdu, przedstawia świadectwo zgodności, które towarzyszy każdemu pojazdowi, kompletnemu, skompletowanemu lub niekompletnemu, wyprodukowanemu zgodnie z homologowanym typem pojazdu”.

46 — Wskazany załącznik IX, zmieniony rozporządzeniem Komisji (WE) nr 385/2009 z dnia 7 maja 2009 r. zastępującym załącznik IX do dyrektywy 2007/46 (Dz.U. L 118, s. 13), odnosi się do „świadectwa zgodności WE”. Punkt 0 owego załącznika definiuje podwójny cel wskazanego świadectwa, precyzując z jednej strony, że jest on „oświadczeniem, które producent pojazdu składa jego nabywcy w celu zapewnienia go, że nabyty przez niego pojazd jest zgodny z prawodawstwem obowiązującym w Unii Europejskiej w momencie wyprodukowania pojazdu”, oraz z drugiej strony, że świadectwo to „ma również na celu umożliwienie właściwym organom państw członkowskich rejestrowania pojazdów bez konieczności żądania od wnioskodawcy dostarczenia dodatkowej dokumentacji technicznej”.

47 — Zgodnie ze wskazanym załącznikiem IX s. 1 świadectwa zgodności WE zawiera wskazanie, wedle którego „pojazd [...] może być zarejestrowany na stałe w państwach członkowskich o ruchu prawostronnym/lewostronnym (b) […] (d)”. W tym względzie w odnośniku b), dotyczącym wskazanego załącznika, sprecyzowano, że należy „wskazać, czy pojazd jest przystosowany do ruchu prawostronnego, lewostronnego czy zarówno do prawostronnego, jak i lewostronnego”.

48 — Załącznik I do dyrektywy ramowej zawiera „kompletny wykaz informacji do celów homologacji typu WE pojazdów”. Punkt 1 owego załącznika, zatytułowany „Ogólne cechy konstrukcyjne pojazdu”, wymaga w pozycji 1.8, aby wskazany został „[k]ierunek ruchu drogowego: lewostronny/prawostronny”, oraz w podpozycji 1.8.1, aby został wskazany ruch „lewostronny/prawostronny”, do którego pojazd jest „przystosowany”. Identyczne przepisy są zawarte w załączniku III, dotyczącym „dokumentu informacyjnego do celów homologacji typu WE pojazdów”, część I pkt 1 pozycja 1.8 i podpozycja 1.8.1.

44. Podzielam jednakże stanowisko Komisji, wedle którego wskazane przepisy oznaczają jedynie, że dany pojazd spełnia przepisy umożliwiające bezpieczne prowadzenie pojazdów dla wskazanej strony drogi – prawej lub lewej – takie jak przepisy dotyczące instalacji świateł, widzenia pośredniego, a także elementów układu kierowniczego, które są zdefiniowane w dyrektywie 70/311. Moim zdaniem zamiarem prawodawcy Unii było dokonanie odróżnienia kwestii umieszczenia układu kierowniczego od kwestii przystosowania pojazdu do jednej ze stron kierunku ruchu, a nie wprowadzenie w tym względzie konfuzji.

45. W tym względzie przypominam, że wskazany odnośnik d), dotyczący załącznika IX do dyrektywy ramowej, wskazuje, że „oświadczenie [wedle którego pojazd jest przystosowany do ruchu prawostronnego, względnie lewostronnego] nie ogranicza prawa państw członkowskich do żądania przeprowadzenia *dostosowań technicznych* […], w przypadku gdy ruch prowadzony jest na przeciwnej stronie drogi", nie precyzując jednakże, jak należy rozumieć podkreślone przeze mnie wyrażenie.

46. Zdaniem Republiki Litewskiej, Rzeczpospolitej Polskiej i Republiki Estońskiej owa wskazówka umożliwia państwu członkowskiemu, w którym obowiązuje ruch prawostronny, ustanowienie wymogu, aby pojazd przeznaczony do prowadzenia po lewej stronie drogi został przed rejestracją dostosowany do prowadzenia po prawej stronie drogi, w szczególności poprzez przełożenie układu kierowniczego na lewą stronę.

47. Prawdą jest, że wskazany odnośnik przewiduje, iż jeśli pojazd jest wyposażony z przeznaczeniem do ruchu lewostronnego, to może zostać nałożony obowiązek dokonania modyfikacji do celów jego rejestracji w państwie członkowskim, w którym obowiązuje ruch prawostronny. Jednakże w świetle innych przepisów zarówno dyrektywy ramowej, jak i dyrektywy 70/311, a także w celu uniknięcia utracenia skuteczności (effet utile) tych przepisów uważam, że przełożenie układu kierowniczego nie stanowi jednego z „dostosowań technicznych", które są dopuszczalne na mocy wskazanego odnośnika.

48. Podobnie jak Komisja uważam, że tego rodzaju dostosowania mogą obejmować jedynie ingerencje o minimalnym nasileniu, takie jak regulacja świateł lub montaż dodatkowego lusterka, a nie elementy techniczne, które w sposób istotny zmieniają samą konstrukcję pojazdu. Tymczasem sporne przepisy obejmują ten drugi rodzaj zmian, ponieważ do celów wymaganego przez nie przełożenia konieczne jest nie tylko przeniesienie systemu kierowania, lecz również transformacja tablicy rozdzielczej oraz przełożenie pedałów w pojeździe i kontrolowanych przez nie systemów.

49. Podkreślam, że podejście to jest zgodne z praktyką wielu państw członkowskich, w których rejestracja pojazdów samochodowych z układem kierowniczym umieszczonym z tej samej strony co kierunek ruchu drogowego jest dopuszczona, jeśli przedstawione zostanie ważne świadectwo zgodności WE [49], ewentualnie jedynie z zastrzeżeniem dostosowań technicznych mniejszej wagi, takich jak te dotyczące świateł mijania, lusterek zewnętrznych lub innych tego rodzaju modyfikacji [50].

50. W związku z powyższym uważam, że żaden z przepisów dyrektywy ramowej nie przewiduje możliwości odmowy rejestracji nowego samochodu osobowego ze względu na stronę, z której zainstalowany został układ kierowniczy. Tego rodzaju interpretacja – zarówno literalna, jak i systemowa – przepisów owej dyrektywy, do których odnoszą się skargi o stwierdzenie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego, jest potwierdzona w świetle przepisów dyrektywy 70/311, będącej jedną z dyrektyw szczegółowych wskazanych w załączniku IV do owej dyrektywy ramowej.

49 — Wedle mej wiedzy przedstawienie wskazanego świadectwa jest decydujące w szczególności w Belgii, w Republice Czeskiej, we Francji, we Włoszech, w Luksemburgu, na Malcie, w Austrii i w Szwecji.

50 — Zgodnie z dostępnymi mi informacjami ma to miejsce w szczególności w Belgii, w Republice Czeskiej, w Danii, w Niemczech, w Hiszpanii, we Francji, na Cyprze, w Luksemburgu, na Węgrzech, w Niderlandach, w Rumunii, w Finlandii, w Szwecji i w Zjednoczonym Królestwie.

4. W przedmiocie właściwych przepisów dyrektywy 70/311

51. Zdaniem Republiki Litewskiej dyrektywa 70/311 ustanawia jedynie wymogi dotyczące konstrukcji, instalacji i kontroli układu kierowniczego, nie definiując przy tym, z której strony pojazdu powinien zostać zainstalowany układ kierowniczy ze względów bezpieczeństwa drogowego.

52. Co się tyczy w szczególności pozycji 1.8 dodatku 1 do załącznika I do dyrektywy 70/311 [51], Rzeczpospolita Polska podniosła, że przepis ten wprowadza rozróżnienie pojazdów wedle ich przeznaczenia dla ruchu lewostronnego, względnie prawostronnego, i że prawodawca Unii sformułował ów przepis, wychodząc z założenia, że miejsce kierowcy jest bezpośrednio związane z kierunkiem ruchu drogowego.

53. Komisja słusznie przeciwstawiła się temu stanowisku, podnosząc, że okoliczność, iż zgodnie z owym przepisem należy wskazać umieszczenie kierownicy, oznacza jedynie, że budowa pojazdu, a w szczególności układu kierowniczego, spełnia wymogi techniczne dyrektywy 70/311 dotyczące kierunku ruchu drogowego, przy czym prawodawca unijny nie uznał za stosowne, aby ustanowić formalny związek, w ramach którego dla celów uczestniczenia w ruchu prawostronnym układ kierowniczy powinien się znajdować po lewej stronie – i na odwrót.

54. Ponadto zgadzam się ze stanowiskiem Komisji, wedle którego art. 2a dyrektywy 70/311 zakazuje państwom członkowskim odmowy lub zakazania rejestracji pojazdów ze względów związanych *wyłącznie* z umieszczeniem układu kierowniczego, jeżeli pojazdy te spełniają ponadto wymogi zawarte w załącznikach do owej dyrektywy. Mając na uwadze, że w wymogach tych nie sprecyzowano, czy układ kierowniczy powinien się znajdować po stronie lewej, prawej, czy też pośrodku, władze krajowe są zobowiązane do rejestracji pojazdu samochodowego bez względu na to umieszczenie, o ile układ kierowniczy jest w pozostałym zakresie zgodny ze wskazanymi wymogami. Moim zdaniem ów przepis byłby w ramach systematyki dyrektywy 70/311 bezprzedmiotowy, gdyby przyjąć, że nie ma on wykluczać ograniczeń ze względu na samo tylko miejsce układu kierowniczego w pojazdach objętych jego zakresem stosowania.

55. Powołując się na względy historyczne, Republika Litewska podniosła, że dyrektywa 70/311 została przyjęta w czasie, w którym do Wspólnoty Europejskiej nie należało żadne państwo, na którego terytorium obowiązywałby ruch lewostronny, w związku z czym prawodawca wspólnotowy nie mógł rozwiązać problemu, który wówczas nie istniał.

56. Stanowisko to nie uwzględnia, że – jak już wskazałem – właściwy przepis, a mianowicie art. 2a, został dodany do wskazanej dyrektywy aktem dotyczącym przystąpienia między innymi Irlandii i Zjednoczonego Królestwa. W tym względzie Komisja powołuje się na sprawozdanie z dnia 28 czerwca 1971 r. wydane przez grupę „ad hoc" Rady zajmującą się badaniem raportów Komisji w przedmiocie dostosowań technicznych przepisów wspólnotowych w ramach negocjacji z państwami, które wniosły o przystąpienie do Wspólnot [52]. Sprawozdanie to jest wprawdzie interesujące [53], jednak wydaje się, że nie jest istotne, ponieważ wskazana grupa nie przyjęła żadnego stanowiska w tej dziedzinie. Istotniejsze jest moim zdaniem zwrócenie uwagi na treść owego aktu dotyczącego przystąpienia w zakresie, w którym zmienił on dyrektywy w sprawie wymogów technicznych dotyczących pojazdów silnikowych. Z owego aktu wynika bowiem w sposób jasny, że zostały przyjęte przepisy szczegółowe dotyczące umieszczenia lusterek [54] do celów wprowadzenia ich dostosowania

51 — Wskazany dodatek zawiera model „dokumentu informacyjnego […] stosownie do załącznika I do dyrektywy Rady 70/156/EWG dotyczącej homologacji typu WE pojazdu w zakresie układu kierowniczego". Punkt 1 owego dokumentu, dotyczący „ogólnej charakterystyki budowy pojazdu", zawiera pozycję 1.8, sformułowaną w następujący sposób: „rodzaj ruchu: lewostronny/prawostronny".

52 — Nota I/117/71 Rady Wspólnot Europejskich.

53 — Komisja podniosła, że w pkt 3 owego sprawozdania wskazana grupa stwierdziła, iż umieszczenie układu kierowniczego z prawej lub lewej strony pojazdu stanowi problem natury ekonomicznej, a nie wymóg techniczny.

54 — Zmiany wprowadzone w dyrektywie Rady 71/127/EWG z dnia 1 marca 1971 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do lusterek wstecznych w pojazdach silnikowych (Dz.U. L 68, s. 1).

w zależności od kierunku ruchu drogowego – prawostronnego albo lewostronnego – obowiązującego w każdym państwie członkowskim, podczas gdy prawodawca nie przewidział tego rodzaju przepisów w zakresie dotyczącym umieszczenia układów kierowniczych, choć w dyrektywie 70/311 również wprowadzono zmiany w przepisach [55].

57. Wiele wynika zatem z brzmienia i genezy dyrektywy 70/311. Ponadto analiza teleologiczna przepisów obydwu dyrektyw wskazanych w skargach o stwierdzenie uchybienia zobowiązaniom pozwala potwierdzić stanowisko, które proponuję, aby przyjął Trybunał.

5. W przedmiocie celów dyrektywy ramowej i dyrektywy 70/311

58. W zakresie dotyczącym wykładni teleologicznej art. 4 ust. 3 dyrektywy ramowej i art. 2a dyrektywy 70/311 Rzeczpospolita Polska podniosła, że sporne przepisy są w pełni uzasadnione ze względu na to, że podstawowym celem owych dyrektyw jest zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa drogowego. Potwierdzają to motyw 3 [56] dyrektywy ramowej oraz podpozycja 4.1.1 załącznika I do dyrektywy 70/311 [57].

59. Komisja nie kwestionuje, że wymogi techniczne określone w dyrektywach dotyczących homologacji mają na celu zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa drogowego. Podnosi ona jednak, moim zdaniem słusznie, że całkowita harmonizacja procedur homologacji pojazdów w dyrektywie ramowej i w dyrektywie 70/311 została ustanowiona w celu zapewnienia realizacji i funkcjonowania rynku wewnętrznego i że wedle prawodawcy Unii określone w ten sposób wymogi techniczne wystarczają do zapewnienia bezpieczeństwa drogowego. Wynika to bowiem ze wskazanego powyżej uzasadnienia [58] ustanowienia art. 4 ust. 3 dyrektywy ramowej.

60. Komisja uznaje, że wyposażenie pojazdu w kierownicę po prawej stronie w ruchu prawostronnym ogranicza widoczność kierowcy na skrzyżowaniach dróg jednojezdniowych dwukierunkowych. Jednakże z art. 2a dyrektywy 70/311 i z art. 4 ust. 3 dyrektywy ramowej wynika, że prawodawca Unii uznał, iż owe trudności nie są poważne w stopniu, który uzasadniałby przepisy tego rodzaju jak przepisy sporne w niniejszych sprawach, inaczej niż miało to miejsce w przypadku wyraźnie ustanowionego wymogu dotyczącego umieszczenia lusterek w ramach przystąpienia Irlandii i Zjednoczonego Królestwa.

61. Republika Litewska wyraziła zdumienie w związku z tym, że Komisja zaakceptowała modyfikacje w zakresie dotyczącym w szczególności urządzeń oświetleniowych, lecz sprzeciwiła się modyfikacjom układu kierowniczego.

62. Moim zdaniem znajduje to jednak uzasadnienie w związku z tym, że minimalne dostosowania techniczne są tolerowane, a nawet dopuszczone na podstawie odnośnika d) do załącznika IX do wskazanej dyrektywy ramowej, przeciwnie do modyfikacji elementów strukturalnych, które wpływają na budowę lub funkcjonowanie pojazdu, jakkolwiek spełnia on wszystkie warunki wymagane do korzystania z homologacji WE.

63. We wnioskach niniejszej opinii proponuję Trybunałowi, aby uwzględnił, po pierwsze, że dyrektywa ramowa i dyrektywa 70/311 mają zastosowanie do spornych przepisów w zakresie dotyczącym nowych samochodów osobowych, i po drugie, że w tym zakresie nastąpiło uchybienie zobowiązaniom zarówno w przypadku Republiki Litewskiej, jak i w przypadku Rzeczpospolitej Polskiej.

55 — Zobacz w akcie dotyczącym warunków przystąpienia oraz dostosowań w traktatach (Dz.U. 1972, L 73, w szczególności s. 114 i nast.) dyrektywy wskazane w pozycjach 2–10 punktu X, zatytułowanego „Przeszkody techniczne”, załącznika I do wskazanego aktu, w szczególności pozycje 7 i 10.

56 — Motyw 3, którego brzmienie zostało przypomniane w pkt 30 niniejszej opinii.

57 — Punkt 4 wskazanego załącznika określa „warunki budowy” i w szczególności w podpozycji 4.1.1 stanowi, że „[u]kład kierowniczy zapewnia łatwą i bezpieczną obsługę pojazdu aż do jego maksymalnej zaprojektowanej prędkości”.

58 — Punkt 40 niniejszej opinii.

64. W przypadku gdyby Trybunał uznał, że zgodnie z twierdzeniami Republiki Litewskiej wskazane dyrektywy nie mają zastosowania, należałoby w każdym razie stwierdzić, że dla wszystkich pojazdów będących przedmiotem niniejszych skarg o stwierdzenie uchybienia zobowiązaniom [59] państwa członkowskie powinny przy wykonywaniu swych kompetencji prawodawczych dochować obowiązków wynikających z postanowień TFUE dotyczących swobodnego przepływu towarów [60].

C – *W przedmiocie zarzutu dotyczącego samochodów osobowych uprzednio zarejestrowanych w innym państwie członkowskim*

1. W przedmiocie stanowisk stron

65. Komisja zarzuca Republice Litewskiej i Rzeczpospolitej Polskiej, że państwa te, ograniczając na swym terytorium rejestrację samochodów osobowych z układem kierowniczym umieszczonym po prawej stronie, uchybiły zobowiązaniom ciążącym na wszystkich państwach członkowskich na podstawie przepisów prawa pierwotnego dotyczących swobodnego przepływu towarów. Komisja uważa, że owe ograniczenia stanowią nieproporcjonalną przeszkodę dla prawa przywozu tego rodzaju pojazdów z innych państw członkowskich Unii, gdzie były uprzednio zarejestrowane.

66. Rzeczpospolita Polska podniosła na swą obronę, że sporne środki krajowe nie mogą zostać uznane za ograniczenie zabronione na mocy art. 34 TFUE. Republika Litewska przyznała natomiast, że podlegające zastosowaniu przepisy i praktyka na Litwie stanowią ograniczenie swobodnego przepływu towarów w rozumieniu art. 34 TFUE. Obydwa państwa są zgodne co do tego, że w każdym razie tego rodzaju ograniczenie jest uzasadnione celem polegającym na ochronie bezpieczeństwa drogowego oraz ochronie życia i zdrowia ludzkiego. Komisja nie podważa tego, że owe cele mają charakter interesu ogólnego, lecz kwestionuje twierdzenie, jakoby środki podjęte przez obydwa pozwane państwa członkowskie były w pełni konieczne i właściwe, aby sprostać owym intencjom.

2. W przedmiocie wystąpienia ograniczenia w swobodnym przepływie towarów w rozumieniu art. 34 TFUE

67. W braku harmonizacji na mocy prawa Unii krajowych przepisów mających zastosowanie w dziedzinie rejestracji przez państwo członkowskie pojazdów przywożonych na jego terytorium po uprzedniej rejestracji w innym państwie członkowskim zaskarżone środki krajowe powinny zostać zbadane w świetle przepisów traktatu FUE dotyczących swobodnego przepływu towarów. W tym względzie przypominam, że z art. 1 akapit 1 dyrektywy ramowej wynika, iż dokonuje ona jedynie harmonizacji „przepisów administracyjnych i ogólnych wymagań technicznych homologacji wszystkich *nowych* pojazdów objętych jej zakresem zastosowania” [61].

68. Pragnę na wstępie wskazać, że moim zdaniem zakaz środków o skutku równoważnym do ograniczeń ilościowych w przywozie ustanowiony w art. 34 TFUE ma zastosowanie do przepisów krajowych tego rodzaju jak przepisy objęte niniejszymi skargami.

69. Z utrwalonego orzecznictwa wynika bowiem, że przepisy państw członkowskich mogące bezpośrednio lub pośrednio, rzeczywiście lub potencjalnie utrudniać handel w Unii należy uznać za środki o skutku równoważnym do tego rodzaju ograniczeń [62].

59 — Czyli w tym przypadku samochody osobowe wyposażone w układ kierowniczy po prawej stronie, niezależnie od tego, czy są one nowe, czy były uprzednio zarejestrowane w innym państwie członkowskim.

60 — Zobacz w szczególności wyrok z dnia 18 listopada 2010 r. w sprawie C-142/09 Lahousse i Lavichy, Zb.Orz. s. I-11685, pkt 43.

61 — Wyróżnienie moje.

62 — Zobacz w szczególności wyrok z dnia 11 lipca 1974 r. w sprawie 8/74 Dassonville, Rec. s. 837, pkt 5; ww. wyrok w sprawie C-150/11 Komisja przeciwko Belgii, pkt 50 i przytoczone tam orzecznictwo.

70. W niniejszych sprawach Komisja słusznie podniosła, że przepisy litewskie i polskie mają na celu mniej korzystne traktowanie towarów pochodzących z innych państw członkowskich, a mianowicie pojazdów, w których układ kierowniczy jest umieszczony po prawej stronie, uprzednio zarejestrowanych poza terytorium krajowym, ponieważ posiadacze tego rodzaju pojazdów mogą zostać zniechęceni do ich przywozu do celów rejestracji na Litwie lub w Polsce, mając na uwadze obowiązek przełożenia owego układu na lewą stronę, co stanowi istotną przebudowę [63].

71. Republika Litewska nie kwestionuje tego aspektu skierowanej przeciwko niej skargi o stwierdzenie uchybienia zobowiązaniom, podobnie jak Republika Estonii w uwagach interwenienta, które złożyła w omawianej sprawie.

72. Rzeczpospolita Polska podnosi natomiast, że jej przepisy nie stanowią przeszkody dla swobodnego przepływu towarów, ponieważ, po pierwsze, rejestracja stanowi jedynie formalność administracyjną, a nie warunek nabycia pojazdu, oraz po drugie, sporny obowiązek ma zastosowanie do wszystkich pojazdów, w których układ kierowniczy jest umieszczony po prawej stronie, bez względu na ich pochodzenie. Precyzuje ona przy tym, że tego rodzaju pojazdy są również produkowane w Polsce [64] i mogą tam być zakupione.

73. Jednakże Trybunał orzekł wielokrotnie, że nawet jeśli – jak w niniejszych sprawach – rozpatrywane środki są stosowane bez rozróżnienia i w związku z tym nie odnoszą się jedynie do towarów pochodzących z innych państw członkowskich, to okoliczność ta nie wyklucza uznania, że sporny zakaz ma skutek równoważny do ograniczenia ilościowego na podstawie art. 34 TFUE, jeżeli dany towar, zgodnie z prawem produkowany i wprowadzany do obrotu w innym państwie członkowskim, nie jest dopuszczony – bez warunków ograniczających – na rynku pozwanego państwa członkowskiego [65].

74. Moim zdaniem przepisy będące przedmiotem niniejszych skarg o stwierdzenie uchybienia zobowiązaniom mogą być w większym stopniu niekorzystne względem pojazdów przywiezionych z innych państw członkowskich, uprzednio tam zarejestrowanych, choć pojazdy te powinny podlegać swobodnemu przepływowi towarów. Ewentualni kupujący będący rezydentami na Litwie lub w Polsce, wiedząc o konieczności poniesienia wysokich kosztów celem przebudowy pojazdu wyposażonego w kierownicę z prawej strony, praktycznie tracą ewentualny interes w nabyciu tego rodzaju pojazdów w innym państwie członkowskim, w którym ich sprzedaż jest dokonywana często [66].

75. W tym względzie przypominam, że przepisy dotyczące swobodnego przepływu towarów mają zastosowanie do produktów pochodzących z państw członkowskich oraz do produktów pochodzących z państw trzecich znajdujących się w swobodnym obrocie w państwach członkowskich [67]. Poza tym zgodnie z utrwalonym orzecznictwem [68] produkt staje się krajowy, gdy został przywieziony i wprowadzony na rynek, z czego wynika, że przywiezione samochody używane oraz samochody zakupione na miejscu stanowią produkty podobne lub konkurencyjne.

63 — Komisja podnosi, że dokonanie tego rodzaju czynności wymaga wymiany prawie całego układu kierowniczego i hamowania oraz całej tablicy rozdzielczej.

64 — W fabryce spółki General Motors.

65 — Wyroki: z dnia 20 lutego 1979 r. w sprawie 120/78 Rewe-Zentral, Rec. s. 649, pkt 14; z dnia 6 października 2011 r. w sprawie C-443/10 Bonnarde, Zb.Orz. s. I-9327, pkt 27 i przytoczone tam orzecznictwo; a także z dnia 18 października 2012 r. w sprawie C-385/10 Elenca, pkt 22, 23 i przytoczone tam orzecznictwo.

66 — Zobacz analogicznie wyroki: z dnia 10 kwietnia 2008 r. w sprawie C-265/06 Komisja przeciwko Portugalii, Zb.Orz. s. I-2245, pkt 33; z dnia 24 kwietnia 2008 r. w sprawie C-286/07 Komisja przeciwko Luksemburgowi, pkt 32, 34; a także ww. wyrok w sprawie Bonnarde, pkt 30.

67 — Zgodnie z art. 28 ust. 2 TFUE.

68 — Zobacz w szczególności wyrok z dnia 11 grudnia 1990 r. w sprawie C-47/88 Komisja przeciwko Danii, Rec. s. I-4509, pkt 17.

76. Traktowanie zastrzeżone przez Republikę Litewską i Rzeczpospolitą Polską dla rejestracji pochodzących z innych państw członkowskich pojazdów z kierownicą z prawej strony jest zatem niekorzystne względem znajdujących się na terytoriach krajowych tych państw pojazdów używanych, które w znacznie przeważającej mierze są wyposażone w kierownicę z lewej strony.

77. Z powyższych rozważań wynika, że przepisy tego rodzaju jak przepisy sporne w niniejszych sprawach skutkują powstaniem przeszkody w swobodnym przepływie towarów w rozumieniu art. 34 TFUE.

3. W przedmiocie istnienia uzasadnienia na podstawie art. 36 TFUE

78. Republika Litewska i Rzeczpospolita Polska podnoszą na swą obronę w związku z wniesionymi przeciwko nim skargami, że nawet jeśli Trybunał uznałby, iż wystąpiła przeszkoda, to jednak nie powinien stwierdzić, że uchybiły one ciążącym na nich zobowiązaniom, ponieważ sporne środki służą ochronie zarówno bezpieczeństwa drogowego, jak i zdrowia oraz życia ludzkiego. Natomiast zdaniem Komisji wskazane przeszkody nie są objęte tego rodzaju uzasadnieniem.

a) W przedmiocie dopuszczalności powołanego uzasadnienia

79. Artykuł 36 TFUE przewiduje w sposób wyraźny, że cel „ochrony zdrowia i życia ludzi" stanowi jeden ze względów mogących uzasadnić przeszkody w swobodnym przepływie towarów, stanowiące ograniczenia ilościowe lub środki o skutku równoważnym. Trybunał orzekł już, że wskazany cel jest nawet pierwszorzędny pośród interesów chronionych w owym postanowieniu mającym charakter derogacyjny [69]. Zgodnie również z utrwalonym orzecznictwem w braku przepisów dokonujących harmonizacji zdatnych do zagwarantowania zdrowia i życia osób do państw członkowskich należy decyzja o poziomie, na jakim zamierzają one zapewnić ochronę w tym zakresie, i o sposobach osiągnięcia tego poziomu, przy czym z przyznanego w ten sposób swobodnego uznania należy jednak korzystać w granicach określonych w traktacie [70].

80. Ponadto Trybunał uznał, że bezpieczeństwo drogowe mieści się w ramach nadrzędnych względów interesu ogólnego, które, nawet jeśli nie są wskazane w art. 36 TFUE, również mogą uzasadnić ograniczenia swobodnego, wewnątrzwspólnotowego przepływu towarów w braku wspólnej, wyczerpującej regulacji mającej zastosowanie w dziedzinie, o której mowa [71]. Prawdą jest, jak podnoszą Republika Litewska i Rzeczpospolita Polska, że w braku przepisów ustanawiających całkowitą harmonizację na szczeblu Unii państwa członkowskie mogą decydować o poziomie, na jakim zamierzają zapewnić bezpieczeństwo drogowe na swych terytoriach, jednak, jak wielokrotnie przypominał Trybunał, muszą one uwzględnić wymogi nierozerwalnie związane ze swobodnym przepływem towarów [72].

81. W niniejszych sprawach Komisja nie kwestionuje poważnego charakteru zagrożeń, którym Republika Litewska i Rzeczpospolita Polska chcą – wedle ich twierdzeń – zapobiec, ponieważ przyznaje ona, że powołane przez owe państwa cele mogą być jako takie zgodne z prawem. Jednakże Komisja słusznie podkreśliła, że nie jest to wystarczające, aby spełnić obowiązki wynikające z prawa Unii.

69 — Zobacz w szczególności wyrok z dnia 5 czerwca 2007 r. w sprawie C-170/04 Rosengren i in., Zb.Orz. s. I-4071, pkt 39.

70 — Wyroki: z dnia 11 września 2008 r. w sprawie C-141/07 Komisja przeciwko Niemcom, Zb.Orz. s. I-6935, pkt 51; z dnia 1 marca 2012 r. w sprawie C-484/10 Ascafor i Asidac, pkt 60 i przytoczone tam orzecznictwo; a także ww. wyrok w sprawie Elenca, pkt 28.

71 — Wyroki: z dnia 5 października 1994 r. w sprawie C-55/93 van Schaik, Rec. s. I-4837, pkt 19; z dnia 10 lutego 2009 r. w sprawie C-110/05 Komisja przeciwko Włochom, Zb.Orz. s. I-519, pkt 60 i przytoczone tam orzecznictwo.

72 — Zobacz w szczególności ww. wyrok w sprawie Komisja przeciwko Belgii, pkt 59 i przytoczone tam orzecznictwo.

82. Jak bowiem orzekł Trybunał, przepisy krajowe mogą wprawdzie derogować podstawową zasadę swobodnego przepływu towarów ze względu na ochronę życia i zdrowia ludzkiego lub bezpieczeństwa drogowego, jednak jedynie wówczas, gdy podjęte środki, po pierwsze, nadają się do ochrony zgodnych z prawem, podniesionych interesów, oraz po drugie, nie naruszają owej zasady w stopniu większym niż jest to niezbędne do osiągnięcia owego celu [73]. Należy w związku z tym zbadać, czy owe przesłanki zostały spełnione w przypadku środków stanowiących przedmiot niniejszych skarg.

b) W przedmiocie proporcjonalności zastosowanych środków

83. Z utrwalonego orzecznictwa Trybunału wynika, że to do pozwanych państw członkowskich należy wykazanie, zgodnie z zasadą proporcjonalności, po pierwsze, że sporne przepisy nadają się do realizacji zamierzonych celów, oraz po drugie, że nie wykraczają one poza to, co konieczne do ich osiągnięcia [74].

84. W zakresie dotyczącym pierwszej ze wskazanych przesłanek powstaje kwestia, czy środki podjęte przez Republikę Litewską i Rzeczpospolitą Polską polegające na uzależnieniu rejestracji pojazdów, w których układ kierowniczy jest umieszczony po prawej stronie, od przełożenia go na stronę lewą mogą rzeczywiście zapewnić bezpieczeństwo drogowe oraz chronić zdrowie i życie ludzkie.

85. Chciałbym zauważyć, że po wyrażeniu wstępnych wątpliwości Komisja obecnie nie kwestionuje realnego charakteru zagrożeń, którym pozwane państwa członkowskie chcą – wedle ich twierdzeń – zapobiec poprzez nałożenie owych szczególnych wymogów względem wskazanych pojazdów. Moim zdaniem jest bezsprzeczne, że prowadzenie tego rodzaju pojazdów na terytorium, na którym obowiązuje ruch prawostronny, jest trudniejsze, a nawet bardziej niebezpieczne, ponieważ kierowca ma mniejsze pole widzenia niż w sytuacji, w której zajmowałby miejsce po lewej stronie pojazdu, bliżej środkowej osi drogi. Stwarza to problemy przede wszystkim przy manewrach wyprzedzania, w szczególności na drogach jednojezdniowych dwukierunkowych, jak podniosły Republika Litewska i Rzeczpospolita Polska [75]. Wydaje się, że przyznaje to również Komisja, nawet jeśli podkreśla, iż umieszczenie układu kierowniczego nie stanowi jedynego czynnika wpływającego na ryzyko wypadków [76].

86. Nie podzielam zdania Komisji, wedle którego jest paradoksalne, a nawet niespójne, że Republika Litewska i Rzeczpospolita Polska są bardziej tolerancyjne względem pojazdów tego typu, które tymczasowo uczestniczą w ruchu na ich terytoriach [77]. Owa tolerancja wynika w sposób wyraźny z litewskiej ustawy w sprawie bezpieczeństwa drogowego [78]. W zakresie dotyczącym Rzeczpospolitej Polskiej z jej odpowiedzi na skargę wynika, że sporne przepisy nie dotyczą turystów [79].

73 — Wyżej wymienione wyroki: w sprawie Gysbrechts i Santurel Inter, pkt 51; a także w sprawie Ascafor i Asidac, pkt 58.

74 — Zobacz w szczególności ww. wyroki: w sprawie Komisja przeciwko Polsce, pkt 47 i przytoczone tam orzecznictwo; z dnia 10 lutego 2009 r. w sprawie Komisja przeciwko Włochom, pkt 62 i przytoczone tam orzecznictwo; a także w sprawie Komisja przeciwko Belgii, pkt 54, 60 i przytoczone tam orzecznictwo.

75 — Republika Litewska i Rzeczpospolita Polska wskazują specjalistyczne badania, wedle których okoliczność, że kierownica nie jest umieszczona ze strony osi środkowej drogi, stanowi istotny czynnik zwiększenia ryzyka wypadków ze względu na znaczną utratę widoczności koniecznej do wyprzedzania, zarówno naprzeciwko kierowcy, przy dostrzeganiu pojazdów jadących przed nim w przeciwnym kierunku, jak i za nim, w obrębie martwego kąta, gdzie znajdują się pojazdy jadące za nim.

76 — Komisja słusznie przypomniała, że brak bezpieczeństwa na drogach wynika z połączenia różnych czynników, takich jak stan infrastruktury drogowej, przyzwyczajenia w sposobie jazdy lub ogólny stan techniczny pojazdu.

77 — Podnosi ona, że osoby takie jak turyści, którzy okazjonalnie prowadzą samochód osobowy z układem kierowniczym po prawej stronie i w związku z tym nie są przyzwyczajeni do szczególnego charakteru ruchu prawostronnego, stanowią większe zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego od osób stale prowadzących tego rodzaju samochód po prawej stronie drogi.

78 — Zobacz pkt 9 niniejszej opinii.

79 — Zgodnie ze skargą Komisji odstępstwa od wymogów krajowych mogą zostać również udzielone przez polskiego ministra infrastruktury, nie dotyczą one jednak samochodów osobowych będących przedmiotem skargi o stwierdzenie uchybienia, ponieważ zakres owych odstępstw jest ograniczony do pojazdów specjalnych, w których umiejscowienie kierownicy po prawej stronie jest niezbędne do prawidłowego wykonywania funkcji, do których pojazd ten jest przeznaczony (np. zamiatarka uliczna), oraz do pojazdów pracowników korpusu dyplomatycznego.

87. W tym zakresie podkreślam, że omawiane odstępstwa wynikają z umów międzynarodowych. Zgodnie bowiem z art. 39 ust. 1 Konwencji o ruchu drogowym, sporządzonej w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r.[80] w związku z załącznikiem 5 pkt 1 do tej konwencji pojazd uczestniczący w ruchu międzynarodowym powinien spełniać postanowienia owej konwencji, a także wymogi techniczne obowiązujące w państwie rejestracji w chwili rozpoczęcia jego pierwszego użytkowania. Jednakże pkt 8 załącznika 1 do wskazanej konwencji[81] przewiduje, że „umawiające się strony mogą nie dopuścić do ruchu międzynarodowego na swoim terytorium wszelkich pojazdów samochodowych wyposażonych w asymetryczne światła mijania, jeżeli światła te nie są dostosowane do kierunku ruchu obowiązującego na ich terytorium". Zgodnie z przepisami owej konwencji, które wiążą Republikę Litewską i Rzeczpospolitą Polską[82], państwa te są wobec tego zobowiązane do dopuszczenia do ruchu na ich terytoriach krajowych pojazdów samochodowych z układem kierowniczym po prawej stronie, które zostały zarejestrowane za granicą, nawet jeśli mogą one wymagać dokonania czasowego dostosowania ich instalacji świetlnej, przy pomocy na przykład samoprzylepnych korektorów w kolorze czarnym.

88. W każdym razie przyznaję, że uzależnienie rejestracji od przełożenia układu kierowniczego pojazdów skonstruowanych do celów poruszania się po lewej stronie drogi jest środkiem, który w związku ze swą radykalną naturą nadaje się do zapewnienia skutecznej ochrony użytkowników drogi na terytorium państw członkowskich, w których, tak jak na Litwie oraz w Polsce, obowiązuje ruch prawostronny, ponieważ wskazany środek usuwa zagrożenie związane z ruchem owych pojazdów we wskazanych warunkach.

89. Jednakże przeszkoda w swobodnym przepływie towarów będąca skutkiem tego rodzaju wymogu jest moim zdaniem nieproporcjonalna, ponieważ mogłyby zostać przyjęte mniej drastyczne środki prawne prowadzące do osiągnięcia tego samego celu.

90. W tym względzie Komisja słusznie podkreśla, że sporne środki mają zastosowanie w sposób automatyczny i ogólny, w szczególności bez uwzględnienia okoliczności, iż dany pojazd był już przedmiotem homologacji i rejestracji w państwie członkowskim, w którym obowiązuje ruch lewostronny, lub w państwie członkowskim, w którym obowiązuje ruch prawostronny[83]. Sporne przepisy w rzeczywistości nakładają wiążące obowiązki bez uwzględnienia, że środki ewentualnie podjęte w państwie członkowskim, w którym pojazd był już zarejestrowany – również w celu zapewnienia bezpieczeństwa drogowego – mogą mieć skuteczność równorzędną względem środków nałożonych przez państwo członkowskie przywozu, w szczególności w przypadku, gdy kierunek ruchu drogowego obowiązujący w pierwszym ze wskazanych państw jest ten sam co na Litwie i w Polsce.

91. Poza tym Komisja podniosła, że istnieją środki mniej restrykcyjne od tych przyjętych przez Republikę Litewską i przez Rzeczpospolitą Polską, które mogą jednak pomóc kierowcom wyposażonym w kierownicę z prawej strony w prowadzeniu pojazdu bez stwarzania zagrożenia w ruchu prawostronnym.

80 — Zobacz *Recueil des Traités des Nations Unies*, vol. 1042, s. 17, oraz http://treaties.un.org/doc/Publication/MTDSG/Volume%20I/Chapter%20XI/XI-B-19.fr.pdf dla wersji ujednoliconej uwzględniającej zmiany, które weszły w życie, odpowiednio, w dniu 3 września 1993 r. i 28 marca 2006 r.

81 — Załącznik dotyczący „wyjątków od obowiązku dopuszczenia do ruchu międzynarodowego pojazdów samochodowych i przyczep".

82 — Republika Litewska przystąpiła do owej konwencji w dniu 20 listopada 1991 r., podczas gdy Rzeczpospolita Polska podpisała ją w dniu 8 listopada 1968 r. i ratyfikowała w dniu 23 sierpnia 1984 r.

83 — Zobacz analogicznie, w zakresie dotyczącym wymogów nałożonych przez państwo członkowskie w odniesieniu do pojazdów uprzednio zarejestrowanych w innych państwach członkowskich, wyrok z dnia 15 marca 2007 r. w sprawie C-54/05 Komisja przeciwko Finlandii, Zb.Orz. s. I-2473, pkt 42; a także ww. wyrok w sprawie Komisja przeciwko Polsce, pkt 44 i nast.

92. Komisja przedstawiła propozycje różnych sposobów zastępczych, wskazując w pierwszej kolejności możliwość ustanowienia mocą ustawy całkowitego zakazu wyprzedzania na drogach jednojezdniowych dwukierunkowych dla tego rodzaju pojazdów. Zaznaczam jednak, że ta propozycja wydaje mi się bezskuteczna, a nawet niebezpieczna [84]. Komisja sugeruje również nałożenie obowiązku wyposażenia owych pojazdów w urządzenia korygujące pole widzenia kierowcy celem ułatwienia mu dokonywania manewru wyprzedzania [85]. Pomimo faktu, że Republika Litewska i Rzeczpospolita Polska kwestionują użyteczność tej drugiej propozycji, należy podkreślić, iż właśnie tego rodzaju środki zostały przyjęte przez większość państw członkowskich.

93. W rzeczywistości wedle posiadanych przez mnie danych o charakterze prawnoporównawczym przepisy obowiązujące w obydwu pozwanych w niniejszych skargach państwach członkowskich są raczej wyjątkowe. Rejestracja samochodów osobowych, w których układ kierowniczy jest umieszczony z tej samej strony co kierunek ruchu drogowego, niezależnie od tego, czy chodzi o pojazdy nowe, czy też o pojazdy uprzednio zarejestrowane w innym państwie członkowskim, jest zabroniona jedynie na Łotwie [86] i w Słowacji [87], a także, w mniejszym zakresie, w Estonii [88].

94. Przeciwnie, we wszystkich państwach członkowskich przepisy krajowe albo nie zawierają żadnego ograniczenia dotyczącego rejestracji tego rodzaju pojazdów [89], albo w sposób wyraźny je dopuszczają, czasem z odniesieniem do wymogów wynikających z prawa Unii [90].

95. Wedle mej wiedzy we wszystkich tych państwach członkowskich warunki przewidziane dla tego rodzaju rejestracji są zasadniczo ograniczone do wymogów lub dostosowań natury czysto technicznej, związanych przede wszystkim lub wyłącznie z urządzeniami oświetleniowymi, aby nie oślepiać innych uczestników ruchu i lepiej widzieć przechodniów na poboczu, lub z lusterkami, aby zapewnić większe pole widzenia kierowcy [91].

96. Łagodniejsze rozwiązanie przyjęte w większości państw członkowskich świadczy o tym, że w dziedzinie objętej obydwiema skargami ochrona bezpieczeństwa drogowego może być zapewniona w sposób wystarczający poprzez zastosowanie środków mniej restrykcyjnych od tych, które uzależniają rejestrację pojazdu z układem kierowniczym z prawej strony od przełożenia tego układu na stronę lewą. Nawet jeśli Republika Litewska podniosła – bez przedstawienia formalnego dowodu – że Komisja przesadnie oceniła ciężar finansowy związany z owym przełożeniem, to z punktu widzenia obywateli europejskich, którzy zamierzają dokonać przywozu tego rodzaju pojazdu na Litwę lub do Polski, obowiązek regulacji świateł mijania lub nabycia dodatkowych lusterek jest w sposób oczywisty mniej restrykcyjny i tańszy.

84 — Rzeczpospolita Polska wskazała, że tego rodzaju zakaz mógłby prowadzić do zagrożeń, ponieważ powinna istnieć możliwość wyprzedzania dla tego rodzaju pojazdów w niektórych niebezpiecznych sytuacjach lub wówczas, gdy pojazd poruszający się wolno, np. maszyna rolnicza, stwarza poważne spowolnienia w ruchu i powstaje długa kolumna pojazdów.

85 — Takie jak lusterka szerokokątne, kamery, monitory lub innego rodzaju systemy służące lepszej widoczności pośredniej.

86 — Zobacz art. 10 ust. 8 lit. 1) Ceļu satiksmes likums (ustawy o ruchu drogowym) z dnia 1 października 1997 r. oraz Transportlīdzekļu reģistrācijas noteikumi (rozporządzenie rządu nr 1080 dotyczące rejestracji pojazdów) z dnia 30 listopada 2010 r.

87 — Zobacz art. 16c ust. 2 i art. 17 Zákon č. 725/2004 Z. z., o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ustawy nr 725/2004 w sprawie warunków użytkowania pojazdów w ruchu drogowym).

88 — Zobacz art. 63 ust. 3 i 6, art. 73 ust. 11, art. 80 ust. 3 i art. 83 ust. 5 liiklusseadus (ustawy o ruchu drogowym) z dnia 17 czerwca 2010 r. oraz pkt 301 załączników 1 i 2 do mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele (rozporządzenia nr 42 w sprawie wymogów technicznych dotyczących pojazdów i ich przyczep oraz wymogów wyposażenia) z dnia 13 czerwca 2011 r.

89 — Kwestia ta nie została uregulowana w sposób wyraźny w przepisach krajowych z zakresu ruchu i bezpieczeństwa drogowego lub pojazdów silnikowych w szczególności w Bułgarii, w Niemczech, w Irlandii, w Grecji, w Chorwacji, we Włoszech, na Malcie, w Austrii, a także w Słowenii.

90 — W Republice Czeskiej w maju 2008 r. ministerstwo transportu opublikowało obwieszczenie, wedle którego odstępuje się od zasady umieszczenia układu kierowniczego po lewej stronie celem poszanowania wymogów związanych w szczególności ze swobodnym przepływem towarów. Podobnie w Finlandii od wejścia w życie w dniu 1 stycznia 2003 r. ustawy w sprawie pojazdów nr 1090/2002 przestała obowiązywać zasada, wedle której układ kierowniczy może być umieszczony z prawej strony jedynie w wyraźnie wskazanych przypadkach (np. pojazd pocztowy). Regułą jest tam natomiast obecnie, że pojazd powinien spełniać wymogi techniczne wynikające z dyrektyw w tej dziedzinie.

91 — Ma to miejsce w szczególności w Belgii, w Republice Czeskiej, w Danii, w Hiszpanii, we Francji, na Cyprze, w Luksemburgu, w Niderlandach, w Rumunii, w Szwecji i w Zjednoczonym Królestwie.

97. Prawdą jest, że jak podniosła Rzeczpospolita Polska, do celów oceny poszanowania zasady proporcjonalności w dziedzinie bezpieczeństwa drogowego należy uwzględnić okoliczność, iż każde państwo członkowskie może decydować o poziomie, na jakim zamierza zapewnić ochronę w tym zakresie, i o sposobach osiągnięcia tego poziomu. W związku z tym, że ów poziom może różnić się pomiędzy państwami członkowskimi, z uznania udzielonego w ten sposób państwom członkowskim wynika, że zwykły fakt, iż dane państwo członkowskie nakłada przepisy mniej restrykcyjne od tych mających zastosowanie w pozwanym państwie członkowskim, nie oznacza w sposób konieczny, że owe przepisy państwa pozwanego są nieproporcjonalne i w związku z tym niezgodne z regułami związanymi ze swobodnym przepływem towarów [92].

98. Niemniej jednak moim zdaniem w świetle orzecznictwa Trybunału [93] wskazane powyżej dane o charakterze prawnoporównawczym mogą w niniejszych sprawach stanowić istotną wskazówkę świadczącą o nadmiernie restrykcyjnym charakterze przepisów objętych skargami o stwierdzenie uchybienia, ponieważ z owych danych wynika, że wprowadzone zostały bez szczególnych trudności inne, mniej restrykcyjne środki, i to w przeważającej większości państw członkowskich Unii.

99. Uważam, że środki zastępcze w mniejszym stopniu naruszające swobodny przepływ towarów mogłyby zostać przyjęte również przez obydwa pozwane państwa członkowskie, zważywszy, że nie wykazały one – a to na nich spoczywa w tym zakresie ciężar dowodu [94] – iż zagrożenia, które mogą być związane z ruchem pojazdów będących przedmiotem sprawy na ich terytorium, różnią się w szczególny sposób od zagrożeń istniejących na terytoriach owych innych państw członkowskich.

100. Statystyki przedstawione przez obydwa pozwane państwa członkowskie nie stanowią w tym względzie dowodu, ponieważ w związku z tym, że mogą one być skutkiem innych czynników braku bezpieczeństwa drogowego [95], nie pozwalają na wykazanie, że odsetek wypadków spowodowanych na terytorium krajowym tych państw przez pojazdy z układem kierowniczym po prawej stronie jest znacznie wyższy względem wypadków tego samego rodzaju mających miejsce na terytorium państw członkowskich, w których przepisy są mniej wymagające [96].

101. Z tego samego względu, a mianowicie wobec braku przedstawienia dowodu, należy oddalić argument Rzeczpospolitej Polskiej, wedle którego musi ona liczyć się z tak dużym napływem tego rodzaju pojazdów, że stwarza to znacznie większe niebezpieczeństwo na jej terytorium krajowym i skutkuje koniecznością przyjęcia bardziej restrykcyjnych wymogów, prowadząc do droższych i w związku z tym bardziej zniechęcających konsekwencji niż w większości państw członkowskich.

92 — Wyżej wymieniony wyrok z dnia 10 lutego 2009 r. w sprawie Komisja przeciwko Włochom, pkt 65 i przytoczone tam orzecznictwo.

93 — Zobacz analogicznie wyroki: z dnia 28 stycznia 2010 r. w sprawie C-333/08 Komisja przeciwko Francji, Zb.Orz. s. I-757, pkt 105; a także z dnia 9 grudnia 2010 r. w sprawie C-421/09 Humanplasma, Zb.Orz. s. I-12869, pkt 41, w których Trybunał przyznał, że w dziedzinie zdrowia publicznego porównanie treści przepisów kilku państw członkowskich, ewentualnie wszystkich lub prawie wszystkich państw członkowskich, stanowi okoliczność, która może mieć znaczenie przy ocenie przedstawionego obiektywnego uzasadnienia regulacji państwa członkowskiego i w szczególności przy ocenie proporcjonalności tej regulacji.

94 — Poza wskazanym w przypisie 74 niniejszej opinii orzecznictwem dotyczącym zasady proporcjonalności zob. ogólniejsze orzecznictwo w przedmiocie podziału ciężaru dowodu w dziedzinie skarg o stwierdzenie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego, w szczególności wyroki: z dnia 10 września 2009 r. w sprawie C-416/07 Komisja przeciwko Grecji, Zb.Orz. s. I-7883, pkt 32, 33; z dnia 18 października 2012 r. w sprawie C-301/10 Komisja przeciwko Zjednoczonemu Królestwu, pkt 70–72 i przytoczone tam orzecznictwo.

95 — Komisja wskazała, że wyższy odsetek wypadków na Litwie i w Polsce względem innych państw członkowskich może być wyjaśniony licznymi względami, takimi jak stan infrastruktury drogowej lub ilość przypadków prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwym.

96 — Statystyki przedstawione przez Rzeczpospolitą Polską dotyczą liczby wypadków zaistniałych na terytorium krajowym lub ilości pojazdów używanych przywiezionych z innych państw członkowskich, lecz nie dokonują dokładnego rozróżnienia w odniesieniu do bezpieczeństwa drogowego pomiędzy pojazdami z układem kierowniczym po prawej stronie a pojazdami z układem kierowniczym po lewej stronie. Republika Litewska podniosła, że wedle danych Eurostatu ilość osób, które zginęły na drogach na Litwie i w Polsce, jest dwu- i trzykrotnie wyższa niż w innych państwach członkowskich. Okoliczność ta nie pozwala jednak wykazać, że wypadki śmiertelne spowodowane przez pojazdy z kierownicą po prawej stronie są zdecydowanie częstsze w tych dwóch państwach członkowskich.

102. Prawdą jest, że Trybunał uznał już, iż przy ocenie proporcjonalności danego ograniczenia uwzględnieniu podlegają pewne szczególne sytuacje istniejące w danym państwie członkowskim [97]. Jednakże w niniejszych sprawach nie zostało wykazane, że przyjęcie spornych przepisów zostało zainspirowane szczególną sytuacją dwóch pozwanych państw członkowskich związaną z faktem, że duża liczba ich obywateli, która wyemigrowała do Irlandii i Zjednoczonego Królestwa, ma istotny interes w dokonaniu przywozu samochodów osobowych pochodzących z owych państw, gdy wskazani obywatele wracają, by na stałe osiedlić się w swych państwach pochodzenia.

103. W związku z tym środki zastosowane przez Republikę Litewską i Rzeczpospolitą Polską polegające na uzależnieniu rejestracji tego rodzaju pojazdów od przełożenia układu kierowniczego są nieproporcjonalne względem powołanych celów ochrony bezpieczeństwa drogowego, a także zdrowia i życia ludzkiego.

104. Mając na uwadze powyższe, i w szczególności w braku zgodności spornych środków krajowych z ustanowionym w prawie Unii wymogiem proporcjonalności, uważam, że wskazane dwa państwa członkowskie uchybiły zobowiązaniom ciążącym na nich na podstawie art. 34 TFUE i 36 TFUE i że wskazane środki nie powinny zostać utrzymane.

D – *W przedmiocie kosztów*

105. Zgodnie z art. 138 § 1 regulaminu postępowania kosztami zostaje obciążona, na żądanie strony przeciwnej, strona przegrywająca sprawę. Ponieważ Komisja wniosła o obciążenie Republiki Litewskiej i Rzeczpospolitej Polskiej kosztami postępowania, należy uwzględnić owe wnioski, jeżeli – jak proponuję – niniejsze skargi o stwierdzenie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego zostaną uwzględnione i wskazane państwa członkowskie przegrają sprawę.

106. Zgodnie z art. 140 § 1 akapit pierwszy regulaminu postępowania państwa członkowskie, które przystąpiły do sprawy w charakterze interwenienta, pokrywają własne koszty.

IV – Wnioski

107. W świetle powyższych rozważań proponuję, aby Trybunał orzekł w następujący sposób:

1) Rzeczpospolita Polska w sprawie C-639/11 oraz Republika Litewska w sprawie C-61/12 uchybiły zobowiązaniom ciążącym na nich na podstawie art. 2a dyrektywy Rady 70/311/EWG z dnia 8 czerwca 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do układów kierowniczych pojazdów silnikowych i ich przyczep, zmienionej po raz ostatni dyrektywą Komisji 1999/7/WE z dnia 26 stycznia 1999 r., art. 4 ust. 3 dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywy ramowej), a także art. 34 TFUE i 36 TFUE poprzez utrzymanie w mocy przepisów krajowych, z których wynika, że rejestracja na terytorium krajowym tych państw samochodów osobowych, w których układ kierowniczy jest umieszczony po prawej stronie – niezależnie od tego, czy są to pojazdy nowe, czy też były już uprzednio zarejestrowane w innym państwie członkowskim – jest uzależniona od przełożenia układu kierowniczego na stronę lewą.

2) Rzeczpospolita Polska zostaje obciążona kosztami postępowania w sprawie C-639/11, a Republika Litewska zostaje obciążona kosztami postępowania w sprawie C-61/12.

97 — Na przykład w dziedzinie zdrowia publicznego przyzwyczajenia żywieniowe ludności danego kraju (wyrok z dnia 5 lutego 1981 r. w sprawie 53/80 Koninklijke Kaasfabriek Eyssen, Rec. s. 409, pkt 13, 14).

3) Republika Litewska pokrywa własne koszty poniesione w związku z interwencją w sprawie C-639/11. Republika Estońska i Rzeczpospolita Polska pokrywają własne koszty, które poniosły w związku z interwencją w sprawie C-61/12.