



Presse et Information

Cour de justice de l'Union européenne
COMMUNIQUE DE PRESSE n° 37/14

Luxembourg, le 20 mars 2014

Arrêts dans les affaires C-639/11
Commission / Pologne
et C-61/12 Commission / Lituanie

**L'obligation imposée par la Pologne et la Lituanie de déplacer à gauche le volant
des véhicules particuliers situé à droite enfreint le droit de l'Union**

Une telle mesure va au-delà de ce qui est nécessaire pour assurer la sécurité routière

Les États membres ne peuvent interdire, restreindre ou entraver l'immatriculation, la vente, la mise en service ou la circulation sur route de véhicules, de composants ou d'entités techniques pour des motifs tenant soit à leur construction et à leur fonctionnement soit à leurs dispositifs de direction, dès lors que ces aspects répondent aux exigences de la directive-cadre 2007/46¹ et de la directive 70/311².

En Pologne et en Lituanie, pays dans lesquels la circulation s'effectue sur le côté droit de la chaussée, le système de direction doit, aux fins de l'immatriculation d'un véhicule, être placé sur le côté gauche du véhicule ou être déplacé vers ce côté s'il était auparavant placé à droite.

Estimant que cette condition est contraire aux directives 2007/46 et 70/311 en ce qui concerne les véhicules neufs et aux règles du droit de l'Union en matière de libre circulation des marchandises en ce qui concerne les véhicules précédemment immatriculés dans un autre État membre, la Commission a introduit devant la Cour de justice des recours contre ces deux États membres.

Dans ses arrêts d'aujourd'hui, la Cour relève tout d'abord que, **s'agissant des véhicules neufs**, le cadre harmonisé établi par ces directives a pour objectif l'établissement et le fonctionnement du marché intérieur tout en visant à garantir un niveau élevé de sécurité routière assuré par l'harmonisation totale des exigences techniques en matière, notamment, de construction des véhicules.

Si ces directives ne déterminent pas l'emplacement du poste de conduite d'un véhicule en disposant, par exemple, qu'il doit toujours être situé du côté opposé au sens de la circulation, il n'en ressort pas pour autant, selon la Cour, que cet élément ne relève pas du champ d'application des directives. Il convient de considérer, à cet égard, que le législateur de l'Union a accordé aux constructeurs de véhicules automobiles une liberté que les réglementations nationales ne sauraient supprimer ou entraver.

La Cour souligne ensuite que l'interdiction de refus d'immatriculation prévue par la directive 70/311 est catégorique et générale, les termes « dispositifs de direction » couvrant également le poste de conduite, à savoir l'emplacement du volant des véhicules en tant que partie intégrante du dispositif de direction.

Cette interdiction ayant notamment été introduite par l'acte d'adhésion de l'Irlande et du Royaume-Uni aux Communautés européennes – seuls États membres dans lesquels la circulation routière s'effectuait à l'époque sur le côté gauche de la chaussée – il ne saurait raisonnablement être considéré que le législateur de l'Union n'était pas conscient du fait que l'adhésion de ces États

¹ Directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, du 5 septembre 2007, établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre) (JO L 263, p. 1).

² Directive 70/311/CEE du Conseil, du 8 juin 1970, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux dispositifs de direction des véhicules à moteur et de leurs remorques (JO L 133, p. 10).

membres (dont l'un d'entre eux était un producteur de véhicules automobiles équipés de postes de conduite à droite) était susceptible, dans un régime de marché intérieur impliquant un droit de libre circulation, d'influencer les habitudes de conduite voire de comporter un certain risque lié à la circulation routière.

La Cour estime que les adaptations qui peuvent être exigées ne sauraient porter sur le déplacement du poste de conduite, mais uniquement sur des interventions de moindre envergure. Une exigence aussi étendue constituerait en effet une intervention substantielle sur l'architecture de construction du véhicule, ce qui serait contraire à la lettre et à l'objectif de la directive 70/311.

Par conséquent, la Cour constate que l'emplacement du poste de conduite relève, en tant que partie intégrante du dispositif de direction d'un véhicule, de l'harmonisation établie par les directives 2007/46 et 70/311, de sorte que, dans le cadre de l'immatriculation d'un véhicule neuf sur leur territoire, les États membres ne peuvent exiger, pour des raisons de sécurité, que le poste de conduite du véhicule soit déplacé vers le côté opposé au sens de la circulation.

Ensuite, **s'agissant des voitures particulières précédemment immatriculées dans un autre État membre** et dont le poste de conduite est situé sur le côté droit, la Cour considère que les réglementations litigieuses constituent des mesures d'effet équivalant à des restrictions quantitatives à l'importation, de telles mesures étant interdites par le traité. En effet, ces réglementations ont pour effet d'entraver l'accès aux marchés polonais et lituanien des véhicules équipés d'un poste de conduite à droite et légalement produits et immatriculés dans d'autres États membres.

La Cour examine l'argument de la Pologne et de la Lituanie selon lequel les réglementations de ces États sont justifiées par la nécessité d'assurer la sécurité routière, cette dernière constituant une raison impérieuse d'intérêt général susceptible de justifier une entrave à la libre circulation des marchandises.

Elle observe à cet égard que les réglementations en cause prévoient des exceptions en ce qui concerne l'usage de véhicules équipés d'un volant à droite par des personnes qui résident dans d'autres États membres et qui se rendent en Pologne et en Lituanie pour une période limitée (touristes par exemple). Cette circonstance montre, selon la Cour, que les réglementations litigieuses tolèrent le risque généré par une telle circulation.

Par ailleurs, les données statistiques dont les gouvernements polonais et lituanien font état n'établissent pas à suffisance le rapport entre le nombre d'accidents et l'implication de véhicules équipés d'un poste de conduite à droite.

La Cour relève qu'il existe des moyens et des mesures qui, tout en étant moins attentatoires à la liberté de circulation des marchandises, sont aptes à réduire considérablement le risque que peut comporter la circulation de véhicules dont le volant est situé du même côté que le sens de circulation. Elle précise que les États membres disposent à cet égard d'une marge d'appréciation qui leur permet d'imposer des mesures aptes, selon l'état de la technique, à assurer une visibilité suffisante, tant à l'arrière qu'à l'avant, au conducteur du véhicule dont le volant est situé du même côté que le sens de la circulation (exemples : montage de rétroviseurs extérieurs supplémentaires ou adaptation des dispositifs d'éclairage et d'essuie-glace).

Selon la Cour, il n'apparaît pas que les mesures en cause puissent être considérées comme nécessaires afin d'atteindre l'objectif de sécurité routière poursuivi par la Pologne et la Lituanie. La Cour considère donc que ces mesures ne sont pas compatibles avec le principe de proportionnalité.

La Cour en conclut que la Pologne et la Lituanie ont enfreint le droit de l'Union.

RAPPEL: Un recours en manquement, dirigé contre un État membre qui a manqué à ses obligations découlant du droit de l'Union, peut être formé par la Commission ou par un autre État membre. Si le

manquement est constaté par la Cour de justice, l'État membre concerné doit se conformer à l'arrêt dans les meilleurs délais.

Lorsque la Commission estime que l'État membre ne s'est pas conformé à l'arrêt, elle peut introduire un nouveau recours demandant des sanctions pécuniaires. Toutefois, en cas de non-communication des mesures de transposition d'une directive à la Commission, sur sa proposition, des sanctions peuvent être infligées par la Cour de justice, au stade du premier arrêt.

Document non officiel à l'usage des médias, qui n'engage pas la Cour de justice.

Le texte intégral des arrêts ([C-639/11](#) et [C-61/12](#)) est publié sur le site CURIA le jour du prononcé.

Contact presse: Gilles Despeux ☎ (+352) 4303 3205

Des images du prononcé des arrêts sont disponibles sur "[Europe by Satellite](#)" ☎ (+32) 2 2964106