



Kontakty z Mediami
i Informacja

Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej
KOMUNIKAT PRASOWY nr 37/14

Luksemburg, 20 marca 2014 r.

Wyroki w sprawach C-639/11
Komisja / Polska
oraz C-61/12 Komisja / Litwa

Nałożony przez Polskę i Litwę obowiązek przeniesienia na lewą stronę kierownicy umieszczonej w samochodach osobowych po prawej stronie narusza prawo Unii

Tego rodzaju środek wykracza poza to, co konieczne do zapewnienia bezpieczeństwa drogowego

Państwa członkowskie nie mogą zabronić, ograniczyć lub przeszkodzić rejestracji, sprzedaży, wprowadzania do ruchu bądź użytkowania pojazdów, części i oddzielnych zespołów technicznych ze względów związanych z ich konstrukcją, funkcjonowaniem, lub układem kierowniczym, jeżeli odpowiadają one wymogom dyrektywy ramowej 2007/46¹ i dyrektywy 70/311².

W Polsce i na Litwie, w których to państwach obowiązuje ruch prawostronny, dla celów rejestracji pojazdu układ kierowniczy powinien znajdować się po jego lewej stronie lub powinien zostać przeniesiony na tę stronę, jeżeli uprzednio znajdował się po prawej stronie.

Uznając, że warunek ten jest sprzeczny z dyrektywami 2007/46 i 70/311 w zakresie dotyczącym pojazdów nowych oraz z przepisami prawa Unii z dziedziny swobodnego przepływu towarów w zakresie dotyczącym pojazdów uprzednio zarejestrowanych w innym państwie członkowskim, Komisja wniosła do Trybunału Sprawiedliwości skargi przeciwko wskazanym państwom członkowskim.

W ogłoszonych dzisiaj wyrokach Trybunał wskazał na wstępie, **w odniesieniu do pojazdów nowych**, że ustanowione przez owe dyrektywy zharmonizowane ramy mają na celu utworzenie i funkcjonowanie rynku wewnętrznego przy jednoczesnym zapewnieniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa drogowego, poprzez całkowitą harmonizację wymagań technicznych, dotyczących w szczególności konstrukcji pojazdów.

Wskazane dyrektywy nie określają wprawdzie pozycji miejsca kierowcy pojazdu, np. poprzez ustalenie, że powinno ono znajdować się zawsze po stronie przeciwnej do kierunku ruchu drogowego, zdaniem Trybunału nie oznacza to jednak, że element ten nie jest objęty zakresem zastosowania tych dyrektyw. Należy stwierdzić, że prawodawca Unii przyznał w tym względzie swobodę producentom pojazdów samochodowych, której nie mogą uchylić lub ograniczyć przepisy krajowe.

Trybunał podkreślił następnie, że zakaz odmowy rejestracji zawarty w dyrektywie 70/311 jest kategoryczny i ogólny, a pojęcie „układu kierowniczego” obejmuje również miejsce kierowcy, to znaczy umieszczenie kierownicy pojazdu, która stanowi integralną część układu kierowniczego.

W związku z tym, że ów zakaz został wprowadzony na mocy aktu dotyczącego warunków przystąpienia Irlandii i Zjednoczonego Królestwa do Wspólnot Europejskich – będących wówczas jedynymi państwami członkowskimi, w których obowiązywał ruch lewostronny – nie można w sposób racjonalny uznać, że prawodawca Unii nie był świadomy tego, że przystąpienie owych państw członkowskich (gdzie jedno z nich było producentem pojazdów samochodowych, w których

¹ Dyrektywa 2007/46/WE 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).

² Dyrektywa 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 (Dz.U. L 133, s. 10).

miejsce kierowcy znajdowało się po prawej stronie) mogło w systemie rynku wewnętrznego obejmującego prawo do swobodnego przemieszczania się wpłynąć na zwyczaje związane z kierowaniem pojazdami, a nawet rodzić określone ryzyko dla ruchu drogowego.

Trybunał uznał, że dostosowania, których można wymagać, nie powinny obejmować przeniesienia miejsca kierowcy, lecz jedynie ingerencje o minimalnym nasileniu. Tak szeroki wymóg stanowiłoby zasadniczą interwencję w ukształtowanie konstrukcji pojazdu, co byłoby sprzeczne z brzmieniem i celem dyrektywy 70/311.

W konsekwencji Trybunał stwierdził, że pozycja miejsca kierowcy w sposób ścisły związana z układem kierowniczym pojazdu jest objęta harmonizacją ustanowioną na mocy dyrektyw 2007/46 i 70/311, w związku z czym państwa członkowskie nie mogą wymagać dla celów rejestracji na ich terytorium nowego pojazdu, aby ze względów bezpieczeństwa przenieść miejsce kierowcy owego pojazdu na stronę przeciwną do kierunku ruchu drogowego.

Następnie, **w odniesieniu do pojazdów osobowych uprzednio zarejestrowanych w innym państwie członkowskim**, i w których miejsce kierowcy znajduje się po prawej stronie, Trybunał stwierdził, że sporne regulacje stanowią środki o skutku równoważnym z ograniczeniami ilościowymi w przywozie, zakazane przez traktat. Owe regulacje uniemożliwiają bowiem dostęp do rynku polskiego i litewskiego pojazdom wyposażonym w miejsce kierowcy z prawej strony, które są legalnie produkowane i rejestrowane w innych państwach członkowskich.

Trybunał rozpatrzył argument Polski i Litwy, wedle którego regulacje owych państw są uzasadnione koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa drogowego stanowiącego nadrzędny wzgląd interesu ogólnego, który może uzasadniać przeszkodę w swobodnym przepływie towarów.

Trybunał wskazał w tym względzie, że sporne przepisy przewidują odstępstwa w zakresie dotyczącym używania pojazdów wyposażonych w kierownicę z prawej strony przez osoby, które zamieszkują w innych państwach członkowskich i które udają się do Polski i na Litwę na czas określony (np. turyści). Okoliczność ta wskazuje w ocenie Trybunału, że sporne przepisy tolerują ryzyko związane z ruchem tego rodzaju pojazdów.

Dane statystyczne, które przytoczyły rząd polski i rząd litewski, nie wykazują ponadto, w sposób wystarczający, związku pomiędzy liczbą wypadków a udziałem pojazdów, w których miejsce kierowcy znajdowało się po prawej stronie.

Trybunał stwierdził, że istnieją środki i rozwiązania w mniejszym stopniu naruszające swobodę przepływu towarów i jednocześnie nadające się do istotnego zmniejszenia ryzyka, które może nieść ze sobą uczestniczenie w ruchu pojazdów, w których kierownica znajduje się z tej samej strony co kierunek ruchu drogowego. Trybunał wskazał, że państwa członkowskie dysponują w tym względzie zakresem uznania dla celów ustanowienia środków nadających się do tego, by zgodnie z aktualną wiedzą techniczną zapewnić kierowcy pojazdu, w którym kierownica jest umieszczona z tej samej strony co kierunek ruchu drogowego, wystarczającą widoczność zarówno do tyłu, jak i do przodu (np. montaż dodatkowych lusterek zewnętrznych, dostosowanie instalacji świetlnej i wycieraczek).

W ocenie Trybunału spornych środków nie można uznać za konieczne dla osiągnięcia zamierzonego przez Polskę i Litwę celu bezpieczeństwa drogowego. Trybunał stwierdził zatem, że sporne środki nie są zgodne z zasadą proporcjonalności.

W związku z powyższym Trybunał orzekł, że Polska i Litwa naruszyły prawo Unii.

UWAGA: Skarga o stwierdzenie uchybienia państwa członkowskiego jest kierowana przeciwko państwu członkowskiemu, które uchybiło zobowiązaniom wynikającym z prawa Unii, przez Komisję lub inne państwo członkowskie. Jeżeli Trybunał Sprawiedliwości stwierdzi uchybienie, państwo, którego to dotyczy, powinno jak najszybciej zastosować się do wyroku.

Jeżeli Komisja uzna, że państwo członkowskie nie zastosowało się do wyroku, może wnieść nową skargę i domagać się sankcji finansowych. Jednak w sytuacji nieprzekazania Komisji krajowych środków transpozycji dyrektywy Trybunał Sprawiedliwości może, na jej wniosek, nakładać kary pieniężne już na etapie pierwszego wyroku.

Dokument nieoficjalny, sporządzony na użytek mediów, który nie wiąże Trybunału Sprawiedliwości.

Pełny tekst wyroków ([C-639/11](#) i [C-61/12](#)) znajduje się na stronie internetowej CURIA w dniu ogłoszenia.

Osoba odpowiedzialna za kontakty z mediami: Ireneusz Kolowca ☎ (+352) 4303 2793

Nagranie wideo z ogłoszenia wyroków jest dostępne przez „[Europe by Satellite](#)” ☎ (+32) 22964106