



Tlač a informácie

Súdny dvor Európskej únie
TLAČOVÉ KOMUNIKÉ č. 37/14

V Luxemburgu 20. marca 2014

Rozsudky vo veciach C-639/11,
Komisia/Poľsko,
a C-61/12, Komisia/Litva

Povinnosť stanovená Poľskom a Litvou premiestniť volant osobných motorových vozidiel nachádzajúci sa na pravej strane na ľavú stranu porušuje právo Únie

Takéto opatrenie presahuje to, čo je potrebné na zaistenie bezpečnosti cestnej premávky

Členské štáty nemôžu zakázať, obmedziť alebo brániť prihláseniu do evidencie, predaju alebo uvedeniu do prevádzky v premávke, alebo prevádzke na cestách vozidiel, komponentov alebo samostatných technických jednotiek z dôvodov týkajúcich sa aspektov ich konštrukcie a fungovania alebo mechanizmu riadenia, ak tieto aspekty spĺňajú požiadavky rámcovej smernice 2007/46¹ a smernice 70/311².

V Poľsku a Litve, krajinách, v ktorých je premávka na pravej strane vozovky, musí mechanizmus riadenia na účely prihlásenia vozidla do evidencie byť umiestnený na ľavej strane vozidla alebo premiestnený na túto stranu, ak bol predtým umiestnený na pravej strane.

Keďže sa Komisia domnievala, že táto podmienka je v rozpore so smernicami 2007/46 a 70/311, pokiaľ ide o nové vozidlá, a pravidlami práva Únie v oblasti voľného pohybu tovaru, pokiaľ ide o vozidlá predtým prihlásené do evidencie v inom členskom štáte, podala na Súdny dvor žaloby proti týmto dvom členským štátom.

Vo svojich dnešných rozsudkoch Súdny dvor najprv uviedol, že **pokiaľ ide o nové vozidlá**, cieľom harmonizovaného rámca stanoveného týmito smernicami je zriadenie a fungovanie vnútorného trhu, pričom sa má zaistiť vysoká úroveň bezpečnosti cestnej premávky, a to úplnou harmonizáciou technických požiadaviek v danej oblasti, najmä v oblasti konštrukcie vozidiel.

Hoci tieto smernice neurčujú umiestnenie riadenia vozidla tak, že by napríklad stanovili, že sa musí vždy nachádzať na opačnej strane, ako je smer premávky, neznamena to podľa Súdneho dvora, že tento prvok nepatrí do pôsobnosti smernice. V tejto súvislosti sa treba domnievať, že normotvorca Únie priznal výrobcovi osobných motorových vozidiel slobodu, ktorú nemôžu vnútroštátne právne úpravy zrušiť alebo jej brániť.

Súdny dvor ďalej zdôrazňuje, že zákaz odmietnutia prihlásenia do evidencie stanovený smernicou 70/311 je kategorický a všeobecný, pričom pojem „riadiace zariadenie“ zahŕňa takisto miesto riadenia, teda umiestnenie volantu vozidiel, ako integrálnej súčasti mechanizmu riadenia.

Keďže tento zákaz bol konkrétne zavedený aktom o pristúpení Írska a Spojeného kráľovstva k Európskym spoločenstvám, čo sú jediné členské štáty, v ktorých prebiehala v danom čase cestná premávka na ľavej strane vozovky, nemožno sa primerane domnievať, že normotvorca Únie nevedel o tom, že pristúpenie týchto členských štátov (z ktorých jeden bol výrobcom automobilov, ktoré majú miesto riadenia na pravej strane), môže v režime vnútorného trhu implikujúceho právo na voľný pohyb ovplyvniť šoférske zvyklosti, ba priam spôsobovať určité riziko spojené s cestnou premávkou.

¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (rámcová smernica) (Ú. v. EÚ L 263, s. 1).

² Smernica Rady 70/311/EHS z 8. júna 1970 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa mechanizmu riadenia motorových a ich prípojných vozidiel (Ú. v. ES L 133, s. 10; Mim. vyd. 13/001, s. 90).

Súdny dvor sa domnieva, že úpravy, ktoré možno vyžadovať, sa nesmú týkať premiestnenia riadenia, ale len zásahov menšieho rozsahu. Takáto rozsiahla požiadavka by totiž predstavovala podstatný zásah do architektúry konštrukcie vozidla v rozpore s duchom a cieľom smernice 70/311.

V dôsledku toho Súdny dvor konštatuje, že umiestnenie riadenia ako integrálnej súčasti mechanizmu riadenia vozidla patrí do rámca harmonizácie stanovenej smernicami 2007/46 a 70/311, takže členské štáty nemôžu požadovať z dôvodov bezpečnosti na účely prihlásenia nového vozidla do evidencie na ich území premiestnenie riadenia vozidla na opačnú stranu, ako je smer premávky.

Ďalej, **pokiaľ ide o osobné motorové vozidlá predtým prihlásené do evidencie v inom členskom štáte**, ktorých miesto riadenia sa nachádza na pravej strane, Súdny dvor sa domnieva, že sporné právne úpravy predstavujú opatrenia s rovnakým účinkom ako množstevné obmedzenia dovozu, pričom takéto opatrenia sú zakázané Zmluvou. Účinkom týchto právnych úprav totiž je, že bránia prístupu vozidiel vybavených miestom riadenia na pravej strane, ktoré boli v súlade so zákonom vyrobené a prihlásené do evidencie v iných členských štátoch, na poľský a litovský trh.

Súdny dvor skúmal tvrdenie Poľska a Litvy, podľa ktorého právne úpravy týchto štátov sú odôvodnené potrebou zaistiť bezpečnosť cestnej premávky, pričom táto bezpečnosť je naliehavým dôvodom všeobecného záujmu, ktorý môže odôvodniť prekážku voľného pohybu tovaru.

V tejto súvislosti poznamenáva, že predmetné právne úpravy stanovujú výnimky, pokiaľ ide o používanie vozidiel vybavených volantom na pravej strane osobami, ktoré majú bydlisko v iných členských štátoch, ktoré sa nachádzajú v Poľsku a Litve počas obmedzeného obdobia (napríklad turisti). Táto okolnosť podľa Súdneho dvora preukazuje, že sporné právne úpravy tolerujú riziko vyplývajúce z takejto premávky.

Okrem toho štatistické údaje, ktoré uviedli poľská a litovská vláda, dostatočne nepreukazujú vzťah medzi počtom nehôd a implikáciou vozidiel, ktorých miesto riadenia sa nachádza na pravej strane.

Súdny dvor uvádza, že existujú prostriedky a opatrenia, ktoré menej zasahujú do slobody pohybu tovaru a sú schopné podstatne znížiť riziko, ktoré môže prinášať pohyb vozidiel, ktorých volant sa nachádza na tej istej strane, ako je smer premávky. Spresňuje, že členské štáty majú v tejto súvislosti voľnú úvahu, ktorá im umožňuje stanoviť opatrenia schopné v závislosti od technického stavu zabezpečiť pre vodiča vozidla, ktorého volant sa nachádza na tej istej strane ako smer premávky, dostatočné pole vnímania tak vzadu, ako aj vpredu (príklady: namontovanie dodatočných externých zrkadiel alebo úprava zariadenia na osvetlenie a stieračov).

Podľa Súdneho dvora sa nezdá, že predmetné opatrenia by sa mohli považovať za potrebné na účely dosiahnutia cieľa bezpečnosti cestnej premávky sledovaného Poľskom a Litvou. Súdny dvor teda dospel k záveru, že tieto opatrenia nie sú zlučiteľné so zásadou proporcionality.

Súdny dvor z toho vyvodil, že Poľsko a Litva porušili právo Únie.

UPOZORNENIE: Žalobu o nesplnenie povinnosti smerujúcu proti členskému štátu, ktorý si nespĺnil svoje povinnosti vyplývajúce z práva Únie, môže podať Komisia alebo iný členský štát. Ak Súdny dvor určí, že došlo k nesplneniu povinnosti, dotknutý členský štát je povinný bezodkladne vykonať rozsudok. Ak sa Komisia domnieva, že členský štát nevykonala rozsudok, môže podať novú žalobu s návrhom na uloženie peňažných sankcií. Avšak v prípade neoznámenia opatrení na prebratie smernice Komisii môže Súdny dvor na návrh tejto inštitúcie uložiť sankcie v štádiu prvého rozsudku.

Neoficiálny dokument pre potreby médií, ktorý nezaväzuje Súdny dvor.

Úplné znenie rozsudkov ([C-639/11](#) a [C-61/12](#)) sa uverejňuje na internetovej stránke CURIA v deň vyhlásenia rozsudkov.

Kontaktná osoba pre tlač: Balázs Lehóczki ☎ (+352) 4303 5499

Obrazový záznam z vyhlásenia rozsudkov je k dispozícii na „[Europe by Satellite](#)“ ☎ (+32) 2 2964106