



Υπηρεσία Τύπου και  
Πληροφόρησης

Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης  
**ΑΝΑΚΟΙΝΩΘΕΝ ΤΥΠΟΥ αριθ. 37/14**

Λουξεμβούργο, 20 Μαρτίου 2014

Αποφάσεις στις υποθέσεις C-639/11  
Επιτροπή κατά Πολωνίας  
και C-61/12 Επιτροπή κατά Λιθουανίας

## **Η υποχρέωση την οποία επιβάλλουν η Πολωνία και η Λιθουανία να μετακινηθεί στην αριστερή πλευρά το τιμόνι των δεξιότιμων οχημάτων ιδιωτικής χρήσεως αντιβαίνει στο δίκαιο της Ένωσης**

*Ένα τέτοιο μέτρο βαίνει πέραν του αναγκαίου για την επίτευξη της οδικής ασφάλειας*

Τα κράτη μέλη δεν απαγορεύουν, περιορίζουν ή εμποδίζουν την έκδοση άδειας κυκλοφορίας, την πώληση, τη θέση σε κυκλοφορία ή την κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο των οχημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων ή χωριστών τεχνικών μονάδων για λόγους που σχετίζονται είτε με την κατασκευή και τη λειτουργία τους είτε με το σύστημα διεθνήσεώς τους, εφόσον οι πτυχές αυτές πληρούν τις απαιτήσεις της οδηγίας-πλαίσιου 2007/46<sup>1</sup> και της οδηγίας 70/311<sup>2</sup>.

Στην Πολωνία και στη Λιθουανία, χώρες στις οποίες η οδική κυκλοφορία πραγματοποιείται στη δεξιά πλευρά του οδοστρώματος, για την ταξινόμηση του οχήματος το σύστημα διεθνήσεως πρέπει να είναι τοποθετημένο στην αριστερή πλευρά του οχήματος ή να μετακινηθεί στην πλευρά αυτή αν προηγουμένως ήταν τοποθετημένο δεξιά.

Εκτιμώντας ότι η προϋπόθεση αυτή είναι αντίθετη προς τις οδηγίες 2007/46 και 70/311, σε ό,τι αφορά τα καινούργια οχήματα, και προς τους κανόνες του δικαίου της Ένωσης για την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, σε ό,τι αφορά τα οχήματα που είχαν προηγουμένως ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος, η Επιτροπή προσέφυγε ενώπιον του Δικαστηρίου κατά των δύο αυτών κρατών μελών.

Στις σημερινές αποφάσεις του, το Δικαστήριο επισημαίνει καταρχάς ότι, **ως προς τα καινούργια οχήματα**, το εναρμονισμένο πλαίσιο που θεσπίζεται με τις οδηγίες αυτές αποβλέπει στην εγκαθίδρυση και τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, επιδιώκοντας ταυτοχρόνως την κατοχύρωση υψηλού επιπέδου οδικής ασφάλειας με την πλήρη εναρμόνιση των τεχνικών απαιτήσεων όσον αφορά, ιδίως, την κατασκευή των οχημάτων.

Μολονότι οι οδηγίες αυτές δεν προσδιορίζουν το σημείο στο οποίο ευρίσκεται η θέση οδήγησης ενός οχήματος, προβλέποντας, παραδείγματος χάριν, ότι η θέση οδήγησης πρέπει να ευρίσκεται πάντοτε στην πλευρά που είναι αντίθετη προς την κατεύθυνση της κυκλοφορίας, εντούτοις δεν συνάγεται εξ αυτού, κατά το Δικαστήριο, ότι το ως άνω στοιχείο δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των οδηγιών. Πρέπει να θεωρείται, συναφώς, ότι ο νομοθέτης της Ένωσης παραχώρησε στους κατασκευαστές αυτοκινήτων οχημάτων ελευθερία την οποία δεν μπορούν να καταργήσουν ή να παρεμποδίσουν οι εθνικές κανονιστικές ρυθμίσεις.

Το Δικαστήριο υπογραμμίζει εν συνεχεία ότι η προβλεπόμενη από την οδηγία 70/311 απαγόρευση της αρνήσεως ταξινόμησης έχει κατηγορηματικό και γενικό χαρακτήρα, με τον όρο δε «σύστημα

<sup>1</sup> Οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκωμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (οδηγία-πλαίσιο) (ΕΕ L 263, σ. 1).

<sup>2</sup> Οδηγία 70/311/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 8ης Ιουνίου 1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών μελών που αφορούν στο σύστημα διεθνήσεως των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκωμένων τους (ΕΕ ειδ. έκδ. 13/001, σ. 93).

διευθύνσεως» νοείται και η θέση οδήγησης, δηλαδή το σημείο στο οποίο είναι τοποθετημένο το τιμόνι των οχημάτων ως αναπόσπαστο τμήμα του συστήματος διευθύνσεως.

Εφόσον η απαγόρευση αυτή εισήχθη ιδίως με την πράξη προσχωρήσεως της Ιρλανδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες – των μοναδικών κρατών μελών στα οποία, κατά την εποχή εκείνη, η οδική κυκλοφορία πραγματοποιούνταν στην αριστερή πλευρά του οδοστρώματος – δεν είναι λογικό να θεωρηθεί ότι ο νομοθέτης της Ένωσης δεν είχε επίγνωση του γεγονότος ότι η προσχώρηση αυτών των κρατών μελών (εκ των οποίων το ένα ήταν παραγωγός αυτοκινήτων οχημάτων με θέσεις οδήγησης στα δεξιά) μπορούσε, σε καθεστώς εσωτερικής αγοράς συνεπαγόμενο δικαίωμα ελεύθερης κυκλοφορίας, να επηρεάσει τις συνήθειες οδήγησης ή και να συνεπάγεται κάποιο κίνδυνο όσον αφορά την οδική κυκλοφορία.

Το Δικαστήριο εκτιμά ότι οι προσαρμογές που είναι δυνατόν να απαιτηθούν δεν μπορούν να έχουν ως αντικείμενο τη μετακίνηση της θέσεως οδήγησης, αλλά μόνο μικρότερης σημασίας παρεμβάσεις. Πράγματι, μια τόσο ευρεία απαίτηση θα συνιστούσε ουσιώδη παρέμβαση στην κατασκευαστική αρχιτεκτονική του οχήματος, πράγμα που θα αντέβαινε στο γράμμα και στον σκοπό της οδηγίας 70/311.

Κατά συνέπεια, το Δικαστήριο διαπιστώνει ότι το σημείο στο οποίο ευρίσκεται η θέση οδήγησης, ως αναπόσπαστο τμήμα του συστήματος διευθύνσεως ενός οχήματος, υπόκειται στην εναρμόνιση την οποία εισήγαγαν οι οδηγίες 2007/46 και 70/311, με αποτέλεσμα τα κράτη μέλη, στο πλαίσιο της ταξινομήσεως ενός καινούργιου οχήματος στο έδαφός τους, να μη δύνανται να απαιτούν, για λόγους ασφαλείας, τη μετακίνηση της θέσεως οδήγησης του οχήματος στην πλευρά που είναι αντίθετη προς την κατεύθυνση της κυκλοφορίας.

Εν συνεχεία, **ως προς τα επιβατηγά αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσεως που είχαν προηγουμένως ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος** και στα οποία η θέση οδήγησης ευρίσκεται στη δεξιά πλευρά, το Δικαστήριο κρίνει ότι οι επίδικες κανονιστικές ρυθμίσεις συνιστούν μέτρα ισοδύναμου αποτελέσματος προς ποσοτικούς περιορισμούς των εισαγωγών, τα οποία απαγορεύονται από τη Συνθήκη. Πράγματι, οι ως άνω κανονιστικές ρυθμίσεις έχουν ως αποτέλεσμα να εμποδίζεται η πρόσβαση στην πολωνική και στη λιθουανική αγορά των οχημάτων στα οποία η θέση οδήγησης ευρίσκεται στα δεξιά και τα οποία έχουν νομίμως κατασκευασθεί και ταξινομηθεί σε άλλα κράτη μέλη.

Το Δικαστήριο εξετάζει το επιχείρημα της Πολωνίας και της Λιθουανίας ότι οι κανονιστικές ρυθμίσεις των ως άνω κρατών δικαιολογούνται από την ανάγκη επιτεύξεως της οδικής ασφάλειας, η οποία συνιστά επιτακτικό λόγο γενικού συμφέροντος δυνάμενο να δικαιολογήσει την παρεμπόδιση της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων.

Παρατηρεί συναφώς ότι οι επίδικες κανονιστικές ρυθμίσεις προβλέπουν εξαιρέσεις όσον αφορά τη χρήση δεξιότιμων οχημάτων από πρόσωπα διαμένοντα σε άλλα κράτη μέλη τα οποία μεταβαίνουν στην Πολωνία και στη Λιθουανία για περιορισμένο χρονικό διάστημα (παραδείγματος χάριν τουρίστες). Το γεγονός αυτό δείχνει, κατά το Δικαστήριο, ότι οι επίδικες κανονιστικές ρυθμίσεις ανέχονται τον προκαλούμενο από την κυκλοφορία των οχημάτων αυτών κίνδυνο.

Εξάλλου, τα στατιστικά δεδομένα τα οποία επικαλούνται η Πολωνική και η Λιθουανική Κυβέρνηση δεν αποδεικνύουν επαρκώς τη σχέση μεταξύ του αριθμού ατυχημάτων και της εμπλοκής οχημάτων στα οποία η θέση οδήγησης ευρισκόταν στα δεξιά.

Το Δικαστήριο επισημαίνει ότι υφίστανται μέτρα και μέσα τα οποία, ενώ παραβιάζουν σε μικρότερο βαθμό την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, είναι ικανά να μειώσουν σημαντικά τον κίνδυνο που ενδεχομένως συνεπάγεται η κυκλοφορία οχημάτων στα οποία το τιμόνι ευρίσκεται στην ίδια πλευρά με την κατεύθυνση της κυκλοφορίας. Το Δικαστήριο διευκρινίζει ότι τα κράτη μέλη διαθέτουν συναφώς περιθώριο εκτιμήσεως που τους παρέχει τη δυνατότητα να επιβάλουν μέτρα ικανά, βάσει της στάθμης της τεχνικής, να εξασφαλίσουν επαρκή ορατότητα, τόσο οπίσθια όσο και εμπρόσθια, στον οδηγό του οχήματος του οποίου το τιμόνι ευρίσκεται στην ίδια πλευρά με την κατεύθυνση της κυκλοφορίας (παραδείγματος χάριν: τοποθέτηση πρόσθετων εξωτερικών κατόπτρων οδήγησης ή προσαρμογή των συστημάτων φωτισμού και υαλοκαθαριστήρων).

Κατά το Δικαστήριο, δεν προκύπτει ότι τα επίδικα μέτρα θα μπορούσαν να θεωρηθούν ως αναγκαία για την επίτευξη του σκοπού οδικής ασφάλειας που επιδιώκεται από την Πολωνία και τη Λιθουανία. Το Δικαστήριο κρίνει κατά συνέπεια ότι τα μέτρα αυτά δεν συμβιβάζονται με την αρχή της αναλογικότητας.

Το Δικαστήριο συνάγει εξ αυτού ότι η Πολωνία και η Λιθουανία παρέβησαν το δίκαιο της Ένωσης.

---

**ΥΠΟΜΝΗΣΗ:** Η προσφυγή λόγω παραβάσεως, στρεφόμενη κατά κράτους μέλους το οποίο παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το δίκαιο της Ένωσης, μπορεί να ασκηθεί από την Επιτροπή ή από άλλο κράτος μέλος. Αν το Δικαστήριο διαπιστώσει την ύπαρξη παραβάσεως, το καθού κράτος μέλος πρέπει να συμμορφωθεί με την απόφαση το συντομότερο.

Όταν η Επιτροπή θεωρεί ότι το κράτος μέλος δεν συμμορφώθηκε προς την απόφαση, μπορεί να ασκήσει νέα προσφυγή, ζητώντας την επιβολή χρηματικών κυρώσεων. Πάντως, σε περίπτωση μη ανακοινώσεως στην Επιτροπή των μέτρων για τη μεταφορά μιας οδηγίας στο εσωτερικό δίκαιο, το Δικαστήριο μπορεί, κατόπιν προτάσεως της Επιτροπής, να επιβάλει κυρώσεις με την πρώτη του απόφαση.

---

*Ανεπίσημο έγγραφο προοριζόμενο για τα μέσα μαζικής ενημερώσεως, το οποίο δεν δεσμεύει το Δικαστήριο.*

*Το πλήρες κείμενο των αποφάσεων ([C-639/11](#) και [C-61/12](#)) είναι διαθέσιμο στην ιστοσελίδα CURIA από την ημερομηνία δημοσίευσής τους*

*Επικοινωνία: Estella Cigna-Αγγελίδη ☎ (+352) 4303 2582*

*Στιγμιότυπα από τη δημοσίευση των αποφάσεων διατίθενται από το "[Europe by Satellite](#)" ☎ (+32) 2 2964106*