



Spauda ir informacija

Europos Sąjungos Teisingumo Teismas
PRANEŠIMAS SPAUDAI Nr. 37/14

2014 m. kovo 20 d., Liuksemburgas

Sprendimai bylose C-639/11
Komisija / Lenkija
ir C-61/12 *Komisija / Lietuva*

Lenkijos ir Lietuvos nustatyta pareiga perkelti lengvųjų automobilių dešinėje esantį vairą į kairę prieštarauja Sąjungos teisei

Tokia priemonė viršija tai, kas būtina kelių eismo saugumui užtikrinti

Valstybės narės negali uždrausti, apriboti ar sudaryti kliūtis registruoti, parduoti, pradėti eksploatuoti ar naudoti kelių eisme transporto priemones, sudėtines dalis ar atskirus techninius mazgus dėl priežasčių, susijusių su jų gamybos ir veikimo aspektais arba vairavimo mechanizmu, jei šie aspektai atitinka Pagrindų direktyvos 2007/46¹ ir Direktyvos 70/311² reikalavimus.

Lenkijoje ir Lietuvoje, kur eismas vyksta dešiniąja kelio važiuojamosios dalies puse, siekiant įregistruoti transporto priemonę, valdymo sistema turi būti įrengta kairėje transporto priemonės pusėje arba perkelta į šią pusę, jei prieš tai ji buvo įrengta dešinėje.

Nusprendusi, kad naujų transporto priemonių atveju ši sąlyga prieštarauja direktyvoms 2007/46 ir 70/311, o kitoje valstybėje narėje anksčiau įregistruotų transporto priemonių atveju – Sąjungos teisės normoms laisvo prekių judėjimo srityje, Komisija Teisingumo Teisme pareiškė ieškinius šioms dviem valstybėms narėms.

Šiandien priimtuose sprendimuose Teisingumo Teismas visų pirma pažymėjo, kad **naujų transporto priemonių atveju** šiomis direktyvomis įtvirtintos suderintos sistemos tikslas yra vidaus rinkos sukūrimas ir veikimas, kartu siekiant užtikrinti aukštą kelių eismo saugumo lygį visiškai suderinant techninius reikalavimus, susijusius, be kita ko, su transporto priemonių konstrukcija.

Nors šiose direktyvose nereglamentuota transporto priemonės vairuotojo vietos padėtis, nurodant, pavyzdžiui, kad ji visuomet turi būti pusėje, priešingoje tai, kuria vyksta kelių eismas, tai, Teisingumo Teismo nuomone, vis dėlto nereiškia, kad šis elementas nepatenka į šių direktyvų taikymo sritį. Manytina, kad šiuo klausimu Sąjungos teisės aktų leidėjas suteikė automobilių gamintojams laisvę, kurios negalima atimti ar apriboti nacionalinės teisės aktais.

Toliau Teisingumo Teismas pabrėžė, kad Direktyvoje 70/311 įtvirtintas draudimas atsisakyti registruoti yra kategoriškas ir bendras, o sąvoka „vairavimo mechanizmas“ taip pat apima vairuotojo vietą, t. y. transporto priemonių vairo, kuris yra sudedamoji vairavimo mechanizmo dalis, padėtį.

Kadangi šis draudimas įterptas Aktu dėl Airijos ir Jungtinės Karalystės stojimo į Europos Bendrijas, o tuo metu tai buvo vienintelės valstybės narės, kuriose eismas vyko kairiąja kelio puse, negalima pagrįstai teigti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas neatsižvelgė į faktą, jog šių valstybių narių (kurių viena gamina automobilius su dešinėje pusėje esančia vairuotojo vieta), įstojimas į vidaus rinkos sistemą, kurioje galioja laisvo judėjimo teisė, gali turėti įtakos vairavimo įpročiams ir net sukelti tam tikrą su kelių eismu susijusį pavojų.

¹ 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB, nustatanti motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus (Pagrindų direktyva) (OL L 263, p. 1).

² 1970 m. birželio 8 d. Tarybos direktyva 70/311/EEB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių ir jų priekabų vairavimo mechanizmu, suderinimo (OL L 133, p. 10; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 13 sk., 1 t., p. 90).

Teisingumo Teismas mano, kad pakeitimai, kurių galima reikalauti, gali būti susiję ne su vairuotojo vietos perkėlimu, o tik su minimalaus pobūdžio įsikišimais. Toks platus reikalavimas būtų kišimasis, iš esmės pakeičiantis transporto priemonės konstrukciją, o tai prieštarautų Direktyvos 70/311 tekstui ir tikslui.

Taigi Teisingumo Teismas padarė išvadą, kad vairuotojo vietos, kuri yra sudedamoji transporto priemonės vairavimo mechanizmo dalis, padėčiai taikomas direktyvomis 2007/46 ir 70/311 įtvirtintas suderinimas, todėl valstybės narės negali dėl kelių eismo saugumo reikalauti registruojant naują transporto priemonę ją teritorijoje perkelti jos vairuotojo vietą į priešingą pusę nei ta, kuria vyksta eismas.

Toliau, kiek tai susiję su **kitoje valstybėje narėje anksčiau įregistruotais lengvaisiais automobiliais**, kurių vairuotojo vieta įrengta dešinėje pusėje, Teisingumo Teismas nusprendė, kad ginčijami teisės aktai yra kiekybiniais importo apribojimams lygiavertio poveikio priemonės, draudžiamos pagal Sutartį. Iš tiesų šiais teisės aktais kliudoma tiekti į Lenkijos ir Lietuvos rinką transporto priemones, kurių vairuotojo vieta yra dešinėje pusėje ir kurios teisėtai gaminamos ir registruojamos kitose valstybėse narėse.

Teisingumo Teismas išnagrinėjo Lenkijos ir Lietuvos argumentą, kad šių valstybių teisės aktai pateisinami būtinybe užtikrinti kelių eismo saugumą, pripažintą privalomuoju viešojo intereso pagrindu, kuriuo gali būti pateisinamos laisvo prekių judėjimo kliūtys.

Šiuo klausimu jis pažymėjo, kad nagrinėjamuose teisės aktuose numatytos išimties dėl dešiniavairių transporto priemonių, kuriomis naudojasi kitose valstybėse narėse gyvenantys asmenys, atvykstantys į Lenkiją ir Lietuvą ribotam laikui (pavyzdžiui, turistai). Anot Teisingumo Teismo, ši aplinkybė rodo, kad ginčijamais teisės aktais toleruojamas tokių transporto priemonių kelių eisme keliamas pavojus.

Be to, Lenkijos ir Lietuvos vyriausybės pateiktais statistikos duomenimis nepakankamai įrodomas ryšys tarp nelaimingų atsitikimų skaičiaus ir transporto priemonių su vairuotojo vieta dešinėje pusėje dalyvavimo eisme.

Teisingumo Teismas pažymėjo, kad yra priemonių, mažiau ribojančių laisvą prekių judėjimą ir tinkamų gerokai sumažinti pavojų, galintį kilti dėl transporto priemonių su vairu toje pačioje pusėje, kuria vyksta eismas, dalyvavimo kelių eisme. Jis pabrėžė, kad šioje srityje valstybės narės turi diskreciją nustatyti priemones, kurios, atsižvelgiant į technikos būklę, yra tinkamos užtikrinti transporto priemonės su vairu toje pačioje pusėje, kuria vyksta eismas, vairuotojui pakankamą priekinį ir galinį matomumą (pavyzdžiui, papildomų išorinių galinio vaizdo veidrodėlių įrengimas arba atitinkamas apšvietimo prietaisų ir valytuvų suregulavimas).

Anot Teisingumo Teismo, neatrodo, kad nagrinėjamas priemonės būtų galima laikyti būtinomis Lenkijos ir Lietuvos siekiamam kelių eismo saugumo tikslui įgyvendinti. Taigi Teisingumo Teismas nusprendė, kad nagrinėjamos priemonės neatitinka proporcingumo principo.

Teisingumo Teismas padarė išvadą, kad Lenkija ir Lietuva pažeidė Sąjungos teisę.

PASTABA: Ieškinį dėl įsipareigojimų neįvykdymo valstybei narei, kuri neįvykdė iš Sąjungos teisės kylančių įsipareigojimų, gali pareikšti Komisija arba kita valstybė narė. Teisingumo Teismui konstatavus, kad įsipareigojimai neįvykdyti, atitinkama valstybė narė privalo nedelsdama įvykdyti šį sprendimą. Jeigu Komisija mano, kad valstybė narė neįvykdė sprendimo, ji gali pareikšti naują ieškinį dėl piniginių sankcijų taikymo. Tačiau, jei Komisijai nepranešama apie direktyvą į nacionalinę teisę perkeliančias nuostatas, jos prašymu Teisingumo Teismas gali paskirti piniginę sankciją jau pirmajame sprendime dėl įsipareigojimų neįvykdymo.

Žiniasklaidai skirtas neoficialus dokumentas, neįpareigojantis Teisingumo Teismo.

Visas sprendimų ([C-639/11](#) ir [C-61/12](#)) tekstas nuo jų paskelbimo dienos prieinamas CURIA tinklalapyje.

Kontaktinis asmuo: Gitte Stadler ☎ (+352) 4303 3127

Nuotraukas iš sprendimo paskelbimo posėdžio galima rasti „[Europe by Satellite](#)“ ☎ (+32) 2 2964106