



Obligația impusă de Polonia și de Lituania de a muta pe stânga volanul autoturismelor situat pe dreapta încalcă dreptul Uniunii

O astfel de măsura depășește ceea ce este necesar pentru asigurarea siguranței rutiere

Statele membre nu pot interzice, limita sau împiedica înmatricularea, vânzarea, punerea în exploatare sau circulația pe drumuri a vehiculelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate din motive legate fie de construcția sau funcționarea lor, fie de mecanismele de direcție, dacă acestea respectă cerințele Directivei-cadru 2007/46¹ și a Directivei 70/311².

În Polonia și în Lituania, țări în care circulația se efectuează pe partea dreaptă a șoselei, în vederea înmatriculării unui vehicul, sistemul de direcție trebuie să fie plasat pe partea stângă a vehiculului sau să fie mutat pe această parte dacă era anterior plasat pe partea dreaptă.

Considerând că această condiție încalcă prevederile Directivelor 2007/46 și 70/311 în ceea ce privește vehiculele noi și normele dreptului Uniunii în materie de liberă circulație a mărfurilor în ceea ce privește vehiculele înmatriculate anterior în alt stat membru, Comisia a formulat în fața Curții de Justiție acțiuni împotriva acestor două state membre.

În hotărârile pronunțate azi, Curtea arată mai întâi că, **în ceea ce privește vehiculele noi**, cadrul armonizat are drept obiectiv constituirea și funcționarea pieței interne, vizând totodată să garanteze un nivel ridicat de siguranță rutieră asigurat prin armonizarea totală a cerințelor tehnice privind, printre altele, fabricația vehiculelor.

Deși directivele menționate nu determină amplasarea locului șoferului unui vehicul, prevăzând, de exemplu, că acesta trebuie întotdeauna să fie situat pe partea opusă sensului de circulație, în opinia Curții din aceasta nu reiese totuși că acest element nu intră în domeniul lor de aplicare. Trebuie să se considere că legiuitorul Uniunii a acordat în această privință o libertate constructorilor de automobile pe care reglementările naționale nu o pot elimina sau împiedica.

Curtea consideră de asemenea că interdicția refuzului înmatriculării prevăzută de Directiva 70/311 este categorică și generală, formularea „din motive legate de mecanismele de direcție” acoperind și locul șoferului, mai precis amplasarea volanului vehiculelor, parte integrantă a mecanismului de direcție.

Întrucât această interdicție a fost introdusă prin Actul de aderare a Irlandei și Regatului Unit la Comunitățile Europene - singurele state membre, la acel moment, în care circulația rutieră se efectua pe partea stângă a șoselei - nu se poate considera în mod rezonabil că legiuitorul Uniunii nu era conștient de faptul că aderarea acestor state membre (unul dintre ele era producător de automobile având în principiu locul șoferului pe dreapta), putea, într-un regim de piață internă care

¹ Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) (JO L 263, p. 1).

² Directiva 70/311/CEE a Consiliului din 8 iunie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la sistemul de direcție al autovehiculelor și al remorcilor acestora (JO L 133, p. 10, Ediție specială, 13/vol. 1, p. 76)

implică un drept la liberă circulație, să influențeze obiceiurile de conducere, și anume, să implice un anumit risc legat de circulația rutieră.

Curtea consideră că adaptările care pot fi solicitate nu pot privi mutarea locului șoferului, ci numai intervenții de mai mică anvergură. O cerință atât de importantă ar constitui o intervenție substanțială asupra arhitecturii de construcție a vehiculului, contrară literei și obiectivului Directivei 70/311.

În continuare, Curtea constată că amplasarea locului șoferului, parte integrantă a sistemului de direcție al unui vehicul, intră sub incidența armonizării stabilite prin Directivele 2007/46 și 70/311, astfel încât statele membre nu pot solicita, pentru motive de siguranță, în vederea înmatriculării unui vehicul nou pe teritoriul lor, mutarea locului șoferului acestui vehicul pe partea opusă sensului de circulație.

Pe de altă parte, **în ceea ce privește autovehiculele înmatriculate anterior într-un alt stat membru** și care au locul șoferului situat pe partea dreaptă, Curtea consideră că reglementările în litigiu constituie măsuri cu efect echivalent restricțiilor cantitative la import, astfel de măsuri fiind interzise de tratat. Într-adevăr, aceste măsuri au drept efect împiedicarea accesului pe piața poloneză și cea lituaniană al vehiculelor echipate cu locul șoferului pe dreapta, care sunt produse legal și înmatriculate în alte state membre.

Curtea examinează argumentul Poloniei și al Lituaniei potrivit căruia reglementările acestor state sunt justificate de necesitatea de a asigura siguranța rutieră, care constituie un motiv imperativ de interes general de natură să justifice un obstacol în calea liberei circulații a mărfurilor.

Curtea observă în această privință că reglementările în discuție prevăd excepții în ceea ce privește utilizarea unor vehicule echipate cu volan pe dreapta de către persoane care au reședința în alte state membre și care merg în Polonia și în Lituania pentru o perioadă limitată (de exemplu turiști). În opinia Curții, această împrejurare demonstrează că reglementările respective tolerează riscul pe care îl presupune circulația unor astfel de vehicule.

Pe de altă parte, datele statistice comunicate de guvernul polonez nu dovedesc în mod suficient raportul dintre numărul de accidente evocat și implicarea unor vehicule cu locul șoferului situat pe partea dreaptă.

Curtea arată că există mijloace și măsuri care aduc atingere mai puțin libertății de circulație a mărfurilor decât măsura în cauză și care, în același timp, sunt apte să reducă în mod considerabil riscul pe care îl poate implica circulația vehiculelor al căror volan este situat pe aceeași parte precum sensul de circulație. Ea precizează că statele membre dispun în această privință de o marjă de apreciere pentru a impune măsuri care ar fi apte, potrivit stării tehnicii, să asigure o vizibilitate suficientă, atât în spate, cât și în față, șoferului vehiculului al cărui volan este situat pe aceeași parte precum sensul de circulație (de exemplu montarea unor retrovizoare exterioare suplimentare sau adaptarea echipamentelor de iluminare și de ștergere a parbrizului).

Potrivit Curții, nu rezultă că măsura în cauză poate fi considerată ca fiind necesară pentru atingerea obiectivului urmărit de Polonia și de Lituania. Prin urmare, Curtea consideră că aceste măsuri nu sunt compatibile cu principiul proporționalității.

Curtea concluzionează că Polonia și Lituania au încălcat dreptul Uniunii.

MENȚIUNE: O acțiune în constatarea neîndeplinirii obligațiilor, care este îndreptată împotriva unui stat membru care nu își respectă obligațiile care decurg din dreptul Uniunii, poate fi formulată de către Comisie sau de către un alt stat membru. În cazul în care Curtea de Justiție constată neîndeplinirea obligațiilor, statul membru în cauză trebuie să se conformeze de îndată hotărârii pronunțate.

În cazul în care consideră că statul membru nu s-a conformat hotărârii, Comisia poate introduce o nouă acțiune prin care să solicite aplicarea unor sancțiuni pecuniare. Cu toate acestea, în situația în care nu au fost comunicate Comisiei măsurile de transpunere a unei directive, Curtea poate aplica sancțiuni, la propunerea Comisiei, de la stadiul primei hotărâri.

Document neoficial, destinat presei, care nu angajează răspunderea Curții de Justiție.

Textul integral al hotărârilor ([C-639/11](#) și [C-61/12](#)) se publică pe site-ul CURIA în ziua pronunțării.

Persoana de contact pentru presă: Iliana Paliova ☎ (+352) 4303 3708

Imagini de la pronunțarea hotărârilor sunt disponibile pe „[Europe by Satellite](#)” ☎ (+32) 2 2964106