

CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL

SR. NIILLO JÄÄSKINEN

presentadas el 7 de noviembre de 2013 ([1](#))

**Asunto C-639/11**

**Comisión Europea**

**contra**

**República de Polonia**

**Asunto C-61/12**

**Comisión Europea**

**contra**

**República de Lituania**

«Incumplimiento de Estado – Artículo 2 bis de la Directiva 70/311/CEE – Artículo 4, apartado 3, de la Directiva marco 2007/46/CE – Artículos 34 TFUE y 36 TFUE – Libre circulación de mercancías – Restricciones – Medidas de efecto equivalente – Normativa de un Estado miembro en el que la conducción se efectúa por el lado derecho de la carretera, por la que se prohíbe la matriculación de turismos equipados para la conducción por la izquierda nuevos o anteriormente matriculados en otro Estado miembro – Admisibilidad del requisito con arreglo al cual el mecanismo de dirección debe estar situado en el lado izquierdo del vehículo»

## **I. Introducción**

1. En Polonia y Lituania la matriculación de vehículos de motor cuyo mecanismo de dirección se encuentre a la derecha está prohibida y/o supeditada al desplazamiento de dicho dispositivo hacia el lado izquierdo del vehículo, con independencia de que dichos vehículos sean nuevos o hayan sido previamente matriculados en otros Estados miembros.

2. La Comisión Europea ha planteado ante el Tribunal de Justicia dos recursos por incumplimiento, mediante los que le solicita que declare que, al aplicar dichas disposiciones, la República de Polonia y la República Lituania han incumplido las obligaciones que les incumben, respectivamente, en virtud del artículo 2 bis de la Directiva 70/311/CEE sobre los mecanismos de dirección de los vehículos a motor ([2](#)) y del artículo 4, apartado 3, de la Directiva 2007/46/CE, por la que se crea un marco para

---

la homologación de dichos vehículos, (3) respecto a los turismos nuevos, y en virtud del artículo 34 TFUE, respecto a los turismos previamente matriculados en el territorio de otro Estado miembro.

3. Las partes demandadas niegan rotundamente dichas imputaciones. La República de Polonia sostiene que las medidas nacionales controvertidas son conformes a la Directiva marco y a la Directiva 70/311, mientras que la República de Lituania afirma que ni siquiera entran dentro del ámbito de aplicación material de dichas Directivas. La República de Polonia afirma también que dichas medidas no constituyen un obstáculo a la libre circulación de mercancías, prohibido por el artículo 34 TFUE. Tanto uno como otro Gobierno consideran que, en cualquier caso, dichas medidas deberían ser admitidas en virtud del artículo 36 TFUE, al estar justificadas por exigencias imperativas de interés general ligadas a la seguridad vial. La Comisión no niega que dicho objetivo pueda legitimar tal obstáculo, pero estima que las normativas controvertidas no sirven para alcanzarlo ni son proporcionadas al mismo.

4. A pesar de que los dos asuntos presentes no han sido formalmente objeto de acumulación, el carácter común de las imputaciones formuladas por la Comisión justifica la presentación de unas conclusiones únicas.

## **II. Incumplimientos alegados, normativas controvertidas, procedimientos administrativos previos y procedimientos ante el Tribunal de Justicia**

5. De los documentos que obran en los autos en el asunto C-639/11 se desprende que en Polonia, con arreglo a la Ley de 20 de junio de 1997 de circulación vial, (4) la matriculación de vehículos, en lo que respecta a vehículos nuevos, se lleva a cabo, en particular, en base a un extracto del certificado de homologación del vehículo o de la copia de la resolución de exención de homologación, (5) en virtud del artículo 72, apartado 1, de dicha Ley, y en lo que respecta a los vehículos ya matriculados previamente en el extranjero, tras realizar una inspección técnica, en virtud del artículo 81, apartado 5, de la misma Ley.

6. Dicha inspección técnica consiste en comprobar si un vehículo es conforme, entre otras cosas, a los requisitos establecidos en dicha Ley, así como en el Reglamento del Ministro de Infraestructuras, de 31 de diciembre de 2002, relativo a los requisitos técnicos aplicables a los vehículos y a sus equipos indispensables. (6) A tenor del apartado 9.2 de dicho Reglamento, «el volante de un vehículo de más de tres ruedas, que por construcción pueda alcanzar una velocidad superior a 40 km/h, no podrá estar situado en el lado derecho del vehículo».

7. Tanto el alcance como las modalidades de ejecución de la inspección técnica fueron establecidos por un Reglamento del mismo Ministro, de 16 de diciembre de 2003. (7) Con arreglo al apartado 5.1 del anexo I de dicho Reglamento, el emplazamiento del volante en el lado derecho constituye un criterio esencial, que permite determinar que un vehículo no cumple los requisitos técnicos nacionales. El apartado 6.1 del anexo I del Reglamento adoptado el 18 de septiembre de 2009 por dicho Ministro (8) con el fin de sustituir al Reglamento antes citado de 2003 contiene la misma disposición.

---

8. A la luz de los datos aportados en el marco del asunto C-61/12, el artículo 25, apartado 4, de la Ley lituana de seguridad vial (9) dispone que «se prohíbe la circulación por la vía pública de vehículos de motor destinados a circular por el lado izquierdo de la calzada y/o cuyo volante esté situado en el lado derecho, salvo que hayan sido matriculados en la República de Lituania con anterioridad al 1 de mayo de 1993 o se destinen a funciones particulares por su concepción y equipamiento. Esta prohibición no será de aplicación temporalmente (hasta 90 días por año) tanto a los extranjeros llegados a la República de Lituania en un vehículo matriculado en el extranjero que no dispongan de una autorización de residencia temporal o permanente en la República de Lituania, como a los ciudadanos lituanos cuyo domicilio permanente está situado en el extranjero y a los vehículos históricos conforme a la legislación».

9. El artículo 27 de la misma Ley establece que los vehículos de motor que circulen en Lituania deben estar matriculados en principio. No obstante, según el apartado 1 de dicho artículo dicha obligación de matriculación no se aplicará temporalmente (hasta 90 días por año) tanto a los extranjeros que lleguen en un vehículo matriculado en el extranjero que no dispongan de una autorización de residencia temporal o permanente en la República de Lituania o de un permiso de residencia UE, como a los ciudadanos lituanos con residencia permanente en el extranjero. El apartado 2 de dicho artículo añade que los vehículos de motor concebidos para circular por el lado izquierdo de la calzada y/o que dispongan de un volante a la derecha no se podrán matricular en Lituania, salvo que se trate de vehículos históricos o vehículos destinados a funciones particulares.

10. La Orden n° 2B-290, de 29 de julio de 2008, del Director de la Inspección nacional de transporte por carretera, dependiente del Ministerio de Comunicaciones, que establece, en particular, los requisitos técnicos aplicables a los vehículos de motor y sus remolques establece en su capítulo IV que «no se podrá instalar el sistema de dirección de un vehículo <sup>(10)</sup> en el lado derecho del habitáculo o cabina, salvo para los vehículos automóviles matriculados en Lituania antes del 1 de mayo de 1993 o los vehículos automóviles sometidos a un régimen específico de matriculación. La Orden n° 2B-515, del mismo Director, de 23 de diciembre de 2008, define en su apartado 28 los casos en los que está autorizado desplazar el mecanismo de dirección de un vehículo del lado derecho al lado izquierdo.

11. La Comisión ha recibido diversas denuncias de personas residentes en Polonia o en Lituania, enfrentadas a la imposibilidad de matricular turismos procedentes de otros Estados miembros, en particular del Reino Unido e Irlanda, a causa de que su mecanismo de dirección está situado a la derecha. Ha considerado que la obligación de transferir dicho dispositivo a la izquierda equivale a una prohibición de matricular los citados vehículos en cada uno de estos Estados miembros. A su entender ello constituye, respecto a los vehículos nuevos, un incumplimiento del artículo 4, apartado 3, de la Directiva marco y del artículo 2 *bis* de la Directiva 70/311 y, respecto a los vehículos previamente matriculados en otro Estado miembro, un incumplimiento del artículo 34 TFUE.

12. El 9 de octubre y el 3 de noviembre de 2009, respectivamente, la Comisión requirió a la República de Polonia y a la República de Lituania para que pusieran fin a dichos incumplimientos. La República de Polonia y la República de Lituania

respondieron respectivamente el 8 de diciembre de 2009 y el 5 de enero de 2010 a las imputaciones de la Comisión. La Comisión, a la que no habían convencido los argumentos de defensa presentados por dichos Estados miembros, les envió sendos dictámenes motivados el 1 de octubre y el 25 de noviembre de 2010. Tras examinar las respuestas a dicho dictamen, aportadas el 30 de noviembre de 2010 por la República de Polonia y el 19 de enero de 2011 por la República de Lituania, la Comisión decidió presentar el presente recurso por incumplimiento.

13. Mediante su recurso registrado el 13 de diciembre de 2011, la Comisión solicitó al Tribunal de Justicia «que [...] declare que la República de Polonia ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 2 *bis* de la Directiva [70/311], del artículo 4, apartado 3, de la Directiva marco, y del artículo 34 [TFUE], al supeditar la matriculación en Polonia de automóviles nuevos o previamente matriculados en otros Estados miembros cuyo mecanismo de dirección se encuentre a la derecha a la instalación del volante en el lado izquierdo».

14. La República de Polonia solicitó la desestimación del recurso, basándose en una interpretación diferente de las disposiciones en cuestión, así como la condena de la Comisión en costas. La República de Lituania presentó un escrito de intervención en apoyo de las pretensiones de la República de Polonia. No se celebró vista.

15. Mediante su recurso registrado el 6 de febrero de 2012, la Comisión solicitó al Tribunal de Justicia «que declare que la República de Lituania ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de la Directiva [70/311], la Directiva [marco] y el artículo 34 [TFUE], al prohibir la matriculación de turismos cuyo volante está instalado en la parte derecha y/o al exigir, antes de proceder a la matriculación, que el volante instalado en la parte derecha de un turismo nuevo o matriculado con anterioridad en otro Estado miembro se traslade a la parte izquierda.»

16. La República de Lituania solicitó la desestimación del recurso, al oponerse a la interpretación que hizo la Comisión de las disposiciones en cuestión, así como la condena de la Comisión en costas. Mediante sus escritos de intervención la República de Estonia y la República de Polonia apoyaron las pretensiones de la República de Lituania. No se celebró vista.

### **III. Análisis de los dos recursos por incumplimiento**

#### *A. Observaciones preliminares*

17. De los presentes asuntos se desprende que las normativas aplicables en Lituania y Polonia se oponen a la matriculación de vehículos cuyo mecanismo de dirección está situado a la derecha. En efecto, la República de Lituania prohíbe que los vehículos concebidos para circular por el lado izquierdo de la calzada y/o tengan el volante a la derecha puedan circular por la vía pública y ser matriculados, salvo excepciones enumeradas exhaustivamente por la Ley lituana de seguridad vial, (11) y obliga a que el mecanismo de dirección de dichos vehículos se desplace a la izquierda con carácter previo. (12) Por su parte, la República de Polonia condiciona la matriculación de todos los vehículos automóviles, ya sean nuevos o matriculados anteriormente en el extranjero, a la presentación de un certificado de inspección técnica, y, en virtud de

diversos Reglamentos del Ministro de Infraestructuras de Polonia, (13) el resultado de dicha inspección no puede ser favorable para los vehículos cuyo mecanismo de dirección esté a la derecha, pues se consideran no conformes a los requisitos técnicos nacionales.

18. En primer lugar, procede recordar que, en la época en que se inició la armonización comunitaria de las normativas nacionales sobre características técnicas de los vehículos de motor, sólo formaban parte de la Comunidad Europea Estados miembros en los que la circulación se realizaba por el lado derecho de la carretera. Tras la adhesión de Irlanda y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, donde la circulación se realiza por la izquierda, (14) los Estados miembros desarrollaron una práctica uniforme, consistente en no denegar la matriculación de los vehículos cuyo mecanismo de dirección estuviera situado en el mismo lado que el sentido de la circulación. (15) Dicha uniformidad empezó a ser puesta en cuestión por ciertos Estados miembros de nueva adhesión tras la ampliación de la Unión en 2004, incluidas la República de Lituania y la República de Polonia, que, en esencia, invocaron el riesgo que representa para la seguridad vial la circulación de vehículos automóviles cuyo mecanismo de dirección no está adaptado al sentido de la circulación. (16)

19. Procede también subrayar que los presentes recursos no tienen por objeto incumplimientos resultantes de una vulneración de la libertad de comercialización de vehículos cuyo mecanismo de dirección está situado a la derecha, sino de una limitación de la posibilidad de matricular tales vehículos en Polonia y Lituania, respectivamente. En efecto, dichos Estados miembros no prohíben su venta o importación. Lo único que se prohíbe es su matriculación mientras dicho mecanismo no se haya transferido al lado izquierdo, con independencia de si los vehículos han sido fabricados dentro del país o importados.

20. Por lo demás, los recursos se limitan a los «turismos», tanto nuevos como de ocasión, lo cual excluye diversas categorías de vehículos de motor, en particular los vehículos comerciales ligeros, aunque están cubiertos por las disposiciones contempladas por la Comisión. (17) He de subrayar que la calificación de «turismo» no se emplea ni en la Directiva marco (18) ni en la Directiva 70/311, (19) sino que se corresponde con el concepto de vehículos que forman parte de la categoría M<sub>1</sub>, a saber, los «vehículos a motor destinados al transporte de personas que tengan, además del asiento del conductor, ocho plazas sentadas como máximo». (20)

21. La República de Lituania recurre a dicha limitación para argumentar sus alegaciones sobre el fondo. (21) Por el contrario, según la Comisión, esta opción formal no pone en cuestión de ninguna manera el ámbito cubierto por las disposiciones contempladas, y se explica por el hecho de que los presentes recursos responden a denuncias recibidas que hacen referencia, precisamente, a turismos (22) y por la consideración de que uno de los objetivos del procedimiento de infracción es ayudar a los ciudadanos de la Unión a resolver los problemas reales con los que se enfrentan en los Estados miembros. En mi opinión, de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia se desprende que la Comisión no sólo dispone de la facultad discrecional de iniciar un procedimiento por incumplimiento, (23) sino también de restringir el objeto de su recurso. (24) La única consecuencia de esta constatación es que el alcance de la futura

---

sentencia se limitaría a los vehículos automóviles de la categoría M<sub>1</sub>, sin perjuicio de lo que se podría decidir ulteriormente sobre vehículos de otros tipos.

22. Respecto a los turismos cuyo mecanismo de dirección está situado a la derecha, la Comisión efectúa una distinción entre, por una parte, los turismos nuevos, para los que los obstáculos que las normativas lituana y polaca representan para su matriculación son contrarios a la Directiva marco y a la Directiva 70/311, ambas relativas a la homologación de tipo CE de vehículos de motor nuevos, y, por otra parte, los turismos previamente matriculados en otro Estado miembro, para los cuales dichos obstáculos constituyen una vulneración de la libre circulación de las mercancías prevista en el artículo 34 TFUE. La República de Lituania se opone a dicha distinción, que entiende que la primera de las dos categorías también debería entrar en el ámbito de aplicación de los artículos 34 TFUE y 36 TFUE, y no en el de dichas Directivas. En todo caso, con arreglo a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, (25) en la medida en que la armonización de la Directiva marco y la Directiva 70/311 presenta un carácter exhaustivo, las normativas litigiosas deben apreciarse primero a la luz de las disposiciones de dichas Directivas, antes de hacerlo a la luz de las disposiciones del TFUE.

B. *Sobre la imputación relativa a los turismos nuevos*

1. Observaciones introductorias sobre la armonización de los requisitos técnicos aplicables a los turismos y el procedimiento de homologación de tipo CE

23. Ya en los años sesenta, y con el objeto de aplicar la libre circulación de mercancías en el sector del automóvil, la Comunidad Económica Europea inició un ambicioso proceso de armonización de las prescripciones nacionales sobre requisitos técnicos y la homologación de tipo de los vehículos de motor, pues las diferencias existentes en dicho ámbito entre los Estados miembros obstaculizaban el acceso al mercado interior y la libre circulación dentro de dicho mercado. (26) En aquella época el legislador aplicó a tal efecto una metodología que, al contrario que la «nueva aproximación», (27) consistía en incorporar directamente a los actos relevantes del Derecho de la Unión todas las normas técnicas, en el caso de autos a una Directiva marco sobre la homologación comunitaria para cada tipo de vehículo –conocida como «homologación CE»–, completada por Directivas particulares, (28) a las que hace referencia la Directiva marco.

24. En el marco de dicho proceso se adoptó la adopción de la Directiva marco, cuyo segundo considerando expone que «para el establecimiento y funcionamiento del mercado interior de la Comunidad, es conveniente sustituir los sistemas de homologación de los Estados miembros por un procedimiento de homologación comunitario basado en el principio de una *armonización total*». (29)

25. El objeto de dicha Directiva, según se define en su artículo 1, es el de establecer un marco armonizado que contenga los requisitos técnicos generales y disposiciones administrativas para la homologación de todos los vehículos nuevos incluidos en su ámbito de aplicación, con el fin de facilitar su matriculación, venta y puesta en servicio dentro de la Comunidad.



---

26. Los requisitos técnicos nacionales y la obligación de homologación nacional por tipo de vehículo están motivados por el deseo de preservar la seguridad vial. Es el motivo por el que tanto la homologación CE como los requisitos técnicos uniformes definidos por el Derecho de la Unión buscan también garantizar un elevado nivel de seguridad vial, según se señala en los considerandos tercero y décimo cuarto de la Directiva marco. (30)

27. Por tanto, las normas del Derecho de la Unión aplicables en la materia tienen como objetivo permitir la realización y el buen funcionamiento de la libre circulación de las mercancías en el sector del automóvil, manteniendo requisitos imperativos que ofrecen un alto nivel de seguridad vial.

28. Como señala una Comunicación interpretativa de la Comisión, (31) se deben seguir como máximo tres etapas para poder matricular un vehículo de motor en un Estado miembro: en primer lugar, la homologación de las características técnicas del vehículo de motor, como la homologación CE por tipo de vehículo prevista por la Directiva marco; en segundo lugar, una eventual inspección técnica, que permite verificar que el vehículo usado es apto para la circulación por carretera; en tercer lugar, la propia matriculación, consistente en una autorización administrativa para su puesta en circulación, lo que implica la identificación del vehículo y la atribución de un número de matrícula.

29. Con el objeto de simplificar, en particular, el proceso de matriculación en los Estados miembros, se han sustituido los sistemas de homologación nacionales por un procedimiento uniforme de homologación válido para cada tipo de vehículo de motor. Gracias a dicho procedimiento, basado en el principio de la armonización total, (32) todos los vehículos comercializados en el mercado europeo deberán ser conformes a normas comunes relativas a sus características técnicas. Los vehículos homologados en uno de los Estados miembros respetando dichas normas armonizadas podrán ser comercializados legalmente dentro de toda la Unión.

30. Más específicamente, el artículo 4, apartado 3, de la Directiva marco establece las «Obligaciones de los Estados miembros», de modo que estos «únicamente matricularán o permitirán la venta o puesta en servicio de aquellos vehículos [...] que satisfagan los requisitos de la presente Directiva» y «no prohibirán, restringirán ni impedirán la matriculación, la venta, la puesta en servicio o la circulación vial de vehículos [...] por razones relacionadas con aspectos de su fabricación o funcionamiento regulados por la presente Directiva, si satisfacen los requisitos establecidos en ella». Según el artículo 1, apartado 3, de dicha Directiva, «los requisitos técnicos particulares relativos a la fabricación y funcionamiento de los vehículos se establecerán en aplicación de la presente Directiva en actos reglamentarios, que aparecen enumerados *en una lista exhaustiva* en el anexo IV». (33)

31. La Directiva 70/311 es el segundo de los actos de Derecho derivado a los que hace referencia la Comisión en los presentes recursos por incumplimiento. Relativa a los mecanismos de dirección de los vehículos y de sus remolques, es uno de los actos reglamentarios particulares mencionados en el anexo IV de la Directiva marco.

32. El artículo 2 *bis* de la Directiva 70/311 fue añadido a esta en el marco de la adhesión, en particular, de Irlanda y el Reino Unido a las Comunidades Europeas. (34) Con arreglo al mismo, «los Estados miembros no podrán denegar o prohibir la venta, matriculación, puesta en circulación o uso de vehículos por motivos referentes a sus mecanismos de dirección, si éstos se ajustan a las prescripciones que figuran en el Anexo <sup>1</sup>(35)».

33. Una de las piedras angulares del procedimiento de homologación CE consiste en que cada Estado miembro reconozca el control efectuado por los demás Estados miembros. Dicho procedimiento permite a cada Estado miembro constatar que un tipo de vehículo ha sido sometido a los controles previstos en las Directivas particulares que figuran en el anexo IV de la Directiva marco, reflejados en un certificado de homologación. Cuando las autoridades competentes del Estado miembro que han recibido la correspondiente solicitud de un fabricante comprueban que el tipo de vehículo de que se trata cumple todos los requisitos del Derecho de la Unión aplicables, la homologación CE que le concedan tendrá validez en todos los demás Estados miembros. Por su parte, los fabricantes que dispongan de una homologación CE para un tipo de vehículo deberán expedir un certificado de conformidad para todos los vehículos que produzcan, con el fin de acreditar que estos son conformes con un tipo homologado. Cuando un vehículo vaya acompañado de dicho certificado, debe ser considerado por todos los Estados miembros conforme con sus propias legislaciones. (36) Así, el artículo 26, apartado 1, primer párrafo de la Directiva marco prevé que los Estados miembros matricularán y autorizarán la venta o puesta en servicio de vehículos solo si van acompañados de un certificado de conformidad válido y expedido con arreglo al artículo 18.

2. Sobre la aplicabilidad de la Directiva marco y de la Directiva 70/311

34. La República de Lituania sostiene que las normativas litigiosas no entran dentro del ámbito de aplicación material de la Directiva marco y de la Directiva 70/311. (37) La prohibición de matricular los vehículos dotados de un mecanismo de dirección situado a la derecha, prevista en el Derecho nacional, no está ligada a consideraciones de orden técnico, relativas al buen funcionamiento o a la fiabilidad de dichos mecanismos, sino a consideraciones de seguridad vial, relativas a la posibilidad de conducir tales vehículos de modo seguro en vías públicas por las que se circula por la derecha. Ahora bien, la Directiva marco y la Directiva 70/311 sólo regulan el primero de dichos elementos, y lo hacen de modo exhaustivo, a la vista de la sentencia Voigt, (38) en particular.

35. También sostiene la República de Lituania que sigue siendo en gran medida competencia y responsabilidad de los Estados miembros garantizar la seguridad vial, mediante la determinación de las condiciones de utilización de los vehículos que cumplan las prescripciones técnicas de dichas Directivas. Por tanto, las medidas nacionales controvertidas no se deben apreciar bajo el prisma de dichas Directivas, sino exclusivamente de los artículos 34 TFUE y 36 TFUE, ya se trate de vehículos nuevos o ya matriculados en otro Estado miembro.

36. No obstante, comparto el análisis de la Comisión, según el cual la Directiva marco y la Directiva 70/311, así como todas las Directivas particulares contempladas en



---

el anexo IV de la primera, definen la totalidad de las prescripciones técnicas relativas a los vehículos de motor nuevos, incluidas las relativas al mecanismo de dirección, y no dejan ningún margen de apreciación para los Estados miembros en este ámbito. Dichos requisitos técnicos garantizan el nivel de seguridad vial conforme a la apreciación del legislador de la Unión. Si bien es cierto que la determinación de la localización del mecanismo de dirección no forma parte de las disposiciones vinculantes de las Directivas, no es menos cierto que dicha localización constituye una de las características de la fabricación de un vehículo, que además cumple todas las prescripciones técnicas contenidas en todas esas Directivas. La sentencia Voigt, antes citada, no desvirtúa este análisis. (39)

37. La normativa lituana, en la medida en que obliga a cambiar el emplazamiento del mecanismo, introduce un requisito de carácter técnico que conlleva una modificación y afecta a la fabricación del vehículo, requisito que se rige por la Directiva marco y la Directiva 70/311. Por consiguiente, entra dentro del ámbito de aplicación de estas Directivas, al igual que la normativa polaca controvertida.

3. Sobre las disposiciones relevantes de la Directiva marco

38. La Directiva marco lleva a cabo una «armonización total» dentro de los ámbitos cubiertos por la misma, a la vez que establece cláusulas de salvaguardia con el objeto de garantizar la seguridad vial, si resulta que un tipo de vehículo, pese a cumplir los requisitos aplicables en materia de homologación de tipo CE, constituye un peligro en un opinión de un Estado miembro. (40) No obstante, dicho Estado miembro deberá aplicar un procedimiento especial de alerta, que implica a los demás Estados miembros y a la Comisión, sin el cual quedaría en peligro el efecto útil del sistema uniformizado de homologación. (41)

39. Los presentes recursos por incumplimiento se fundan, en particular, en el artículo 4, apartado 3, de la Directiva marco. Como alega la Comisión, en virtud de dicha disposición, leída en relación con el artículo 9, apartado 1, letra a) de dicha Directiva, (42) las autoridades competentes de un Estado miembro deberán matricular un turismo nuevo cuando sea conforme a los requisitos técnicos establecidos en dicha Directiva y a los actos reglamentarios que ésta enumera en el anexo IV.

40. El tenor de esta disposición se comprende mejor a la luz del contexto y los motivos de su adopción. En efecto, según se desprende de los trabajos preparatorios, (43) «en el apartado 3 del artículo 4 se ha introducido una *cláusula de libre circulación*» (44) «con el fin de garantizar que la imposición a los vehículos de requisitos nacionales relativos a su construcción y funcionamiento una vez vendidos, matriculados y/o puestos en servicio no interfiera con las disposiciones relativas a la homologación de vehículos de motor contemplados en la presente Directiva y en los actos normativos particulares».

41. En lo que respecta a los artículos 18 (45) y 26 de la Directiva marco, así como al punto 0 de su anexo IX, (46) según la República de Lituania los fabricantes de automóviles deberían precisar en la cara 1 del certificado de conformidad CE, (47) cual es el sentido de la circulación al que está exclusivamente adaptado el vehículo de que se trate, de lo que se derivaría que, para el legislador de la Unión, puede haber vehículos

no aptos para una utilización en un lado determinado de la calzada, derecho o izquierdo, según el caso. Por su parte, la República de Estonia sostiene que los fabricantes deben constatar que el vehículo puede matricularse definitivamente, sin otros trámites de homologación CE, en los Estados miembros en los que la circulación se efectúe por la derecha o por la izquierda respectivamente.

42. En mi opinión, el certificado de conformidad CE acredita la validez de la fabricación del vehículo al que se refiere, en función del tipo de vehículos al que pertenezca el vehículo de que se trate. La descripción de las características técnicas del vehículo contenida en el certificado conlleva, en sustancia, que no sea necesario presentar otros documentos técnicos para proceder a la matriculación definitiva en un Estado miembro, con independencia del sentido de la circulación en el territorio del mismo.

43. Respecto al apartado 1.8 y al subapartado 1.8.1 de los anexos I y III de la Directiva marco, (48) la República de Polonia aduce que el legislador de la Unión ha previsto una rúbrica especial en dicho subapartado 1.8.1, con el objeto de indicar si el vehículo está adaptado para la circulación por la derecha o por la izquierda. Por lo demás, el apartado 1.8 de dichos anexos señala que para ser autorizado a circular en un sentido determinado, el vehículo deberá estar adaptado al sentido de la circulación de que se trate. Por tanto, dicho apartado se refiere a la indicación de la localización del volante en el certificado de homologación. Asimismo, en opinión de la República de Estonia, de estas disposiciones se desprende que los fabricantes deberán mencionar en la lista de informaciones requeridas para la homologación de tipo del vehículo si el vehículo de que se trata ha sido concebido para circular por la izquierda o por la derecha.

44. No obstante, me sumo a la postura de la Comisión, para la cual dichos apartados significan sin más que el vehículo de que se trata cumple las prescripciones que permiten conducirlo en condiciones seguras por el lado de la calzada declarado, derecha o izquierda, como las relativas a la instalación de mecanismos de alumbrado y visión indirecta así como los elementos del mecanismo de dirección definidos en la Directiva 70/311. Me parece que lo que el legislador de la Unión ha pretendido es distinguir, que no confundir, la cuestión del emplazamiento del mecanismo de dirección de la de la adaptación del vehículo a uno de los lados de conducción.

45. En este sentido, procede recordar que la nota explicativa d), relativa al anexo IX de la Directiva marco, mencionada *supra*, establece que «esta declaración [según la cual el vehículo está adaptado a la conducción por la derecha o por la izquierda] no restringirá el derecho de los Estados miembros de exigir *ajustes técnicos* [...] en caso de que no coincida el lado de la carretera por el que se circule», sin que por ello defina el sentido de la expresión que he subrayado.

46. Según la República de Lituania, la República de Polonia y la República de Estonia, dicha mención permite a los Estados miembros en los que la circulación se efectúa por la derecha exigir que los vehículos concebidos para la conducción por la izquierda sean adaptados para conducir por la derecha con anterioridad a su matriculación, en particular trasladando el mecanismo de dirección a la izquierda.

47. Es cierto que dicha nota explicativa establece que si un vehículo está equipado para la conducción por el lado izquierdo de la carretera, se podrán imponer modificaciones para su matriculación en un Estado miembro donde la circulación se efectúe por el lado derecho. No obstante, a la luz de las otras disposiciones contenidas tanto en la Directiva marco como en la Directiva 70/311, y para evitar privarlas de su efecto útil, considero que el desplazamiento del mecanismo de conducción no constituye uno de los «ajustes técnicos» autorizados por la nota mencionada *supra*.

48. Al igual que la Comisión, estimo que dichos ajustes sólo pueden referirse a intervenciones con un impacto mínimo, como el ajuste de los faros o la instalación de un retrovisor adicional, y no a aspectos técnicos que modifiquen significativamente la propia estructura del vehículo. Ahora bien, las normativas litigiosas implican dicho tipo de modificaciones, pues el desplazamiento que exigen no sólo requiere la transferencia del mecanismo de dirección, sino la transformación de todo el tablero de instrumentos y el desplazamiento de los pedales del vehículo y de los sistemas que estos gobiernan.

49. Ha de subrayarse que este enfoque es conforme a la práctica de numerosos Estados miembros, donde la matriculación de vehículos automóviles cuyo mecanismo de dirección está situado en el mismo sentido que la circulación está autorizada siempre y cuando se presente un certificado de conformidad CE válido (49) y/o bajo la única condición de ajustes técnicos de alcance menor, tales como los relativos al alumbrado de cruce, los retrovisores exteriores y otras modificaciones de la misma naturaleza. (50)

50. Así, considero que ninguna disposición de la Directiva marco prevé la posibilidad de denegar la matriculación de turismos nuevos en función del lado en el que esté instalado el mecanismo de dirección. Esta interpretación, tanto literal como contextual, de las disposiciones de dicha Directiva a las que hace referencia el recurso por incumplimiento, se ve confirmada a la luz de las disposiciones de la Directiva 70/311, que se encuentra entre las directivas particulares enumeradas en el anexo IV de dicha Directiva marco.

4. Sobre las disposiciones relevantes de la Directiva 70/311

51. Según la República de Lituania, la Directiva 70/311 únicamente establece requisitos de construcción, instalación y control del mecanismo de dirección, sin definir el lado del vehículo en el que se deba instalar el mecanismo por motivos de seguridad vial.

52. En lo que respecta, en particular, al apartado 1.8 del apéndice 1 del anexo I de la Directiva 70/311, (51) la República de Polonia sostiene que dicha disposición efectúa una distinción entre los vehículos, en función de si están destinados a la conducción por la derecha o por la izquierda, y que el legislador de la Unión la redactó partiendo de la hipótesis de que el emplazamiento del conductor está directamente ligado al sentido de la circulación.

53. A lo anterior la Comisión opone, acertadamente, que el hecho de que en virtud de dicha disposición se deba indicar el emplazamiento del volante simplemente significa que la construcción del vehículo, y en particular su mecanismo de dirección, cumple las prescripciones técnicas de la Directiva 70/311 relativas a la posición de conducción, sin

que el legislador de la Unión haya estimado útil establecer un vínculo formal con arreglo al cual la conducción por la derecha requiera un mecanismo de dirección situado a la izquierda, y a la inversa.

54. Por otro lado, comparto la opinión de la Comisión, que aduce que el artículo 2 *bis* de la Directiva 70/311 prohíbe a los Estados miembros denegar o prohibir la matriculación de vehículos por motivos relacionados *únicamente* con el emplazamiento de su mecanismo de dirección, si estos cumplen por lo demás las prescripciones incluidas en los anexos de esta Directiva. Dado que dichas prescripciones no precisan si el mecanismo de dirección debe estar situado a la izquierda, a la derecha o en el medio, las autoridades nacionales estarán obligadas a matricular un vehículo automóvil cuando el mecanismo de dirección es conforme a dichas prescripciones, con independencia de su emplazamiento. En mi opinión, en el contexto de la Directiva 70/311 esta disposición carecería de sentido si se considerase que no pretende excluir restricciones fundadas únicamente en el lugar del mecanismo de dirección de los vehículos que entran dentro de su ámbito de aplicación.

55. La República de Lituania apela a elementos históricos, y afirma que la Directiva 70/311 fue adoptada en una época en la que la Comunidad Europea no contaba con Estados miembros en cuyo territorio la circulación se efectuase por la izquierda, por lo que el legislador comunitario no podía resolver un problema que no existía entonces.

56. Este argumento pasa por algo que la disposición relevante, a saber, el artículo 2 *bis*, fue añadido a dicha Directiva por el acta relativa a la adhesión de Irlanda y el Reino Unido, entre otros, como ya he mencionado. En este sentido, la Comisión se remite a un informe de 28 de junio de 1971 del grupo «*ad hoc*» del Consejo encargado del examen de los informes de la Comisión sobre los ajustes técnicos de las normativas comunitarias en el marco de las negociaciones con los Estados solicitantes de su adhesión a las Comunidades, (52) informe sin duda interesante, (53) pero que carece de relevancia a mi entender, pues dicho grupo no adoptó postura alguna sobre la materia. En mi opinión es mucho más significativo el tenor de dicha acta de adhesión, pues modificó las Directivas relativas a los requisitos técnicos de los vehículos de motor. En efecto, de la lectura de dicha acta se desprende claramente que se adoptaron disposiciones especiales respecto al emplazamiento de retrovisores, (54) con el fin de introducir una adaptación de los mismos en función del sentido de la circulación en vigor en cada Estado miembro, mientras que el legislador se abstuvo de establecer disposiciones equivalentes respecto al emplazamiento de los mecanismos de dirección, a pesar de que la Directiva 70/311 también fue modificada. (55)

57. Por tanto, tanto el tenor como la génesis de la Directiva 70/311 son reveladores. Por lo demás, el enfoque teleológico de las disposiciones de las dos Directivas contempladas en los recursos por incumplimiento permite corroborar la solución que propongo al Tribunal de Justicia que adopte.

5. Sobre los objetivos de la Directiva marco y de la Directiva 70/311

58. Respecto a la interpretación teleológica del artículo 4, apartado 3, de la Directiva marco y el artículo 2 *bis* de la Directiva 70/311, la República de Polonia sostiene que la normativa litigiosa está plenamente justificada, habida cuenta del hecho de que el

---

objetivo principal de dichas Directivas es el de garantizar un nivel elevado de seguridad vial. Así lo confirman el tercer considerando (56) de la Directiva marco y el subapartado 4.1.1 del anexo I de la Directiva 70/311. (57)

59. La Comisión no pone en duda que las prescripciones técnicas definidas en las Directivas sobre homologación buscan asegurar un nivel elevado de seguridad vial. Sin embargo sostiene, acertadamente en mi opinión, que la armonización plena de los procedimientos de homologación establecida por la Directiva marco y la Directiva 70/311 fue acordada con el fin de asegurar el establecimiento y el funcionamiento del mercado interior, y que, según el legislador de la Unión, las prescripciones técnicas fijadas en dicho marco, plenamente armonizadas, bastan para asegurar la seguridad vial. En efecto, así se desprende de los motivos, mencionados *supra*, (58) que presidieron la adopción del artículo 4, apartado 3, de la Directiva marco.

60. Asimismo, la Comisión reconoce que, cuando la circulación se efectúa por la derecha, el hecho de que un vehículo disponga de un volante a la derecha limita la visibilidad del conductor en caso de cruce en vías públicas bidireccionales de calzada única. No obstante, de los artículos 2 *bis* de la Directiva 70/311 y 4, apartado 3, de la Directiva marco se desprende que el legislador de la Unión no ha considerado que dichas dificultades sean tan graves como para justificar una normativa como la controvertida en el presente asunto, en contra de los que se introdujo expresamente respecto al emplazamiento de los retrovisores, en el marco de la adhesión de Irlanda y el Reino Unido.

61. La República de Lituania muestra sorpresa por que la Comisión acepte modificaciones en lo relativo a los dispositivos de alumbrado, en particular, pero se oponga a las mismas respecto al mecanismo de dirección.

62. No obstante, en mi opinión ello se justifica por el hecho de que son tolerables los ajustes técnicos mínimos, e incluso se autorizan en virtud de la nota explicativa d) del anexo IX de la Directiva marco, mencionada *supra*, a diferencia de las modificaciones de elementos estructurales, que afectan a la construcción o funcionamiento de un vehículo que cumple todos los requisitos establecidos para obtener una homologación CE.

63. En conclusión, propongo al Tribunal de Justicia que considere, por una parte, que la Directiva marco y la Directiva 70/311 son aplicables a las normativas litigiosas en relación con turismos nuevos y, por otra parte, por dicho motivo se ha producido un incumplimiento por parte de la República de Lituania y de la República de Polonia.

64. En el supuesto de que el Tribunal de Justicia declare que dichas Directivas no son aplicables, conforme a las pretensiones de la República de Lituania, en cualquier caso procedería declarar que, para todos los vehículos afectados por los presentes recursos por incumplimiento, (59) los Estados miembros deben respetar las obligaciones que derivan de las disposiciones del Tratado FUE relativas a la libre circulación de mercancías (60) en el ejercicio de sus competencias legislativas.

C. *Sobre el motivo relativo a los turismos anteriormente matriculados en otro Estado miembro*

1. Sobre las posturas de las partes

65. La Comisión reprocha a la República de Lituania y a la República de Polonia un incumplimiento de las obligaciones que incumben a todos los Estados miembros en virtud de las disposiciones del derecho primario relativas a la libre circulación de mercancías, al restringir en su territorio la matriculación de turismos cuyo mecanismo de dirección está situado a la derecha. Considera que dichas restricciones constituyen un obstáculo desproporcionado para el derecho de importar tales vehículos desde otros Estados miembros de la Unión donde han sido matriculados con anterioridad.

66. En su defensa, la República de Polonia estima que las medidas nacionales en cuestión no se pueden considerar una restricción prohibida por el artículo 34 TFUE. Por contra, la República de Lituania reconoce que tanto las disposiciones aplicables como la práctica seguida en Lituania constituyen una limitación de la libre circulación de las mercancías en el sentido del artículo 34 TFUE. Ambos coinciden en afirmar que, en todo caso, una restricción de esta naturaleza se justifica por los fines de salvaguardia de la seguridad vial y la protección de la vida y salud humanas. La Comisión no discute el carácter de interés general de dichos objetivos, pero rechaza que las medidas adoptadas por los dos Estados demandados sean totalmente necesarias y adecuadas para satisfacer dichas preocupaciones.

2. Sobre la existencia de una restricción a la libre circulación de mercancías en el sentido del artículo 34 TFUE

67. A falta de una armonización por el Derecho de la Unión de las disposiciones legislativas nacionales aplicables en materia de matriculación en un Estado miembro de vehículos importados a su territorio tras su matriculación en otro Estado miembro, se impone el examen de las medidas nacionales controvertidas a la luz de las disposiciones del Tratado FUE relativas a la libre circulación de mercancías. En este sentido, he de recordar que del artículo 1, apartado 1, de la Directiva marco se desprende que esta únicamente establece un marco armonizado respecto a «los requisitos técnicos generales y disposiciones administrativas para la homologación de todos los vehículos *nuevos* incluidos en su ámbito de aplicación». (61)

68. De entrada he de precisar que considero que la prohibición de las medidas de efecto equivalente a las restricciones cuantitativas a la importación, enunciada en el artículo 34 TFUE, también se aplica a disposiciones nacionales como las que son objeto de los presentes recursos.

69. En efecto, conforme a reiterada jurisprudencia, toda normativa comercial de los Estados miembros que pueda obstaculizar directa o indirectamente, real o potencialmente, el comercio intracomunitario debe considerarse como una medida de efecto equivalente a las restricciones cuantitativas. (62)

70. Ahora bien, en el caso de autos la Comisión observa acertadamente que las normativas lituana y polaca dan lugar a un trato menos favorable a las mercancías procedentes de otros Estados miembros, a saber, los vehículos cuyo mecanismo de dirección está situado a la derecha y han sido anteriormente matriculados fuera del territorio nacional, en la medida en que los poseedores de tales vehículos pueden ser



disuadidos de importarlos con el objeto de matricularlos en Lituania o en Polonia, habida cuenta de la obligación de desplazar dicho mecanismo a la izquierda, lo cual conlleva una importante transformación. (63)

71. La República de Lituania no pone en cuestión dicho aspecto del recurso por incumplimiento planteado en su contra, como la República de Estonia, según el escrito de intervención que ha presentado en dicho asunto.

72. Por el contrario, la República de Polonia sostiene que su normativa no obstaculiza la libre circulación de mercancías, dado que, por una parte, la matriculación es sólo una formalidad administrativa, y no un prerrequisito para la adquisición del vehículo, y, por otra parte, la obligación litigiosa se aplica a todos los vehículos cuyo mecanismo de dirección está situado en el lado derecho, con independencia de su origen, y precisa que en Polonia también se fabrican tales vehículos (64) y pueden ser comprados en ese país.

73. No obstante, el Tribunal de Justicia ha declarado reiteradamente que incluso si, como en los presentes asuntos, las medidas controvertidas se aplican indistintamente a todos los productos y no se aplican únicamente a las mercancías procedentes de otros Estados miembros, dicha circunstancia no impide declarar que la prohibición litigiosa tiene un efecto equivalente al de una restricción cuantitativa conforme al artículo 34 TFUE, cuando una mercancía fabricada y comercializada legalmente en otro Estado miembro no se admita sin condiciones restrictivas en el mercado del Estado demandado. (65)

74. Ahora bien, en mi opinión las normativas objeto de los presentes recursos por incumplimiento perjudican específicamente a los vehículos importados desde otros Estados miembros tras su matriculación en los mismos, cuando deberían beneficiarse de la libre circulación de mercancías. En efecto, los potenciales compradores con residencia en Lituania o en Polonia, al saber que deberán correr con gastos elevados para transformar un vehículo equipado con un volante a la derecha, prácticamente pierden el interés en adquirir tales vehículos en otro Estado miembro donde su venta es frecuente. (66)

75. En este sentido, he de recordar que las disposiciones relativas a la libre circulación de mercancías se aplican a los productos originarios de los Estados miembros y a los productos procedentes de terceros países que se encuentren en libre práctica en los Estados miembros. (67) Por lo demás, según reiterada jurisprudencia, (68) un producto se convierte en nacional desde el momento en que es importado e introducido en el mercado, de lo que resulta que los coches de ocasión importados y aquellos que se compran *in situ* constituyen productos similares o competidores.

76. Por consiguiente, el trato que la República de Lituania y la República de Polonia dispensan a la matriculación de vehículos provistos de un mecanismo de conducción situado la derecha y con origen en otros Estados miembros es desfavorable con respecto al de los vehículos de ocasión que se encuentran en territorial nacional, en su inmensa mayoría provistos de un mecanismo de conducción por la izquierda.

77. De todas las anteriores consideraciones se desprende, en mi opinión, que unas normativas como las que son objeto de los presentes recursos obstaculizan la libre circulación de mercancías en el sentido del artículo 34 TFUE.

3. Sobre la existencia de una justificación conforme al artículo 36 TFUE

78. En su defensa contra los recursos planteados en su contra, la República de Lituania y la República de Polonia sostienen que si el Tribunal de Justicia declarase que el obstáculo existe, no procedería condenarlas, puesto que las medidas litigiosas buscan preservar la seguridad vial y la vida y la salud de las personas. La Comisión estima, por el contrario, que los obstáculos comprobados no pueden beneficiarse de una justificación de esta naturaleza.

a) Sobre la admisibilidad de la justificación invocada

79. El artículo 36 TFUE dispone expresamente que el objetivo de la «protección de la salud y la vida de las personas» es uno de los motivos que pueden justificar obstáculos a la libre circulación de mercancías que sean constitutivos de restricciones cuantitativas o medidas de efecto equivalente. El Tribunal de Justicia ya ha declarado que dicho objetivo ocupa el primer rango entre los intereses protegidos por esta disposición de carácter excepcional. (69) También según reiterada jurisprudencia, a falta de normas de armonización adecuadas para garantizar la vida y la salud de las personas, corresponde a los Estados miembros decidir qué nivel de protección pretenden asegurar y de qué manera debe alcanzarse este nivel, si bien dicho margen de apreciación deberá ejercerse dentro de los límites marcados por el tratado. (70)

80. Por lo demás, el Tribunal de Justicia ha consagrado la inclusión de la seguridad vial entre las exigencias que constituyen razones imperativas de interés general que, si bien no son mencionadas en el artículo 36 TFUE, también pueden justificar restricciones a la libre circulación de mercancías dentro de la Comunidad, a falta de una normativa común exhaustiva aplicable en el ámbito en cuestión. (71) Si bien es cierto, como observan la República de Lituania y la República de Polonia, que los Estados miembros pueden decidir en qué grado pretenden garantizar la seguridad vial en su territorio, a falta de disposiciones de armonización completa a escala de la Unión, deben tener en cuenta al mismo tiempo las exigencias de la libre circulación de mercancías, como ha recordado el Tribunal de Justicia en diversas ocasiones. (72)

81. En el caso de autos la Comisión no pone en duda la gravedad de los riesgos frente a los que la República de Lituania y la República de Polonia afirman querer protegerse, puesto que admite que los objetivos que invocan pueden ser legítimos en sí. No obstante, sostiene acertadamente que ello no es suficiente para cumplir las obligaciones que derivan del Derecho de la Unión.

82. En efecto, como ha declarado el Tribunal de Justicia, una normativa nacional puede establecer excepciones al principio fundamental de la libre circulación de mercancías con el fin de proteger la vida y la salud humanas o la seguridad vial, pero únicamente en la medida en que las medidas adoptadas, por una parte, sean apropiadas para preservar los intereses legítimos que invocan, y, por otra parte, no vulneran dicho principio más allá de lo indispensable para dicho fin. (73) Por consiguiente, procede

comprobar si se cumplen estos requisitos respecto a las medidas objeto de los presentes recursos.

b) Sobre la proporcionalidad de los medios empleados

83. Según se desprende de reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, corresponde a los Estados miembros demandados demostrar que, con arreglo al principio de proporcionalidad, en primer lugar, la normativa controvertida es adecuada para alcanzar los objetivos pretendidos, y, en segundo lugar, no va más allá de lo necesario para alcanzar dichos objetivos. (74)

84. La cuestión que se plantea respecto al primero de estos requisitos es si las medidas adoptadas por la República de Lituania y la República de Polonia, consistentes en supeditar la matriculación de vehículos cuyo mecanismo de dirección está situado a la derecha al desplazamiento del mismo a la izquierda, permiten garantizar la seguridad vial y proteger la salud y la vida de las personas.

85. Observo que la Comisión, tras ponerla aparentemente en duda en un principio, ya no discute realmente la realidad de los peligros frente a los que los Estados miembros demandados señalan desear protegerse mediante la imposición de requisitos particulares respecto a tales vehículos. En mi opinión, es indudable que su conducción en un territorio donde la circulación se efectúa por la derecha es más difícil, incluso más peligrosa, dado que el campo de visión del conductor es menor que si está situado en el lado izquierdo del vehículo, más cerca del eje de la vía pública. Ello plantea problemas, ante todo, en las maniobras de adelantamiento, especialmente en las carreteras bidireccionales de calzada única, como sostienen la República de Lituania y la República de Polonia (75) y parece admitir la Comisión, si bien subraya que el emplazamiento del mecanismo de dirección no es el único factor de riesgo de accidentes. (76)

86. He de señalar que no comparto la opinión de la Comisión, en el sentido de que parece paradójico, y hasta incoherente, por parte de la República de Lituania y la República de Polonia, que sean más tolerantes respecto a los vehículos que circulan con carácter temporal por su territorio. (77) Dicha tolerancia está expresamente contemplada en la Ley lituana de seguridad vial. (78) Respecto a la República de Polonia, de su escrito de defensa se desprende que la normativa litigiosa no afecta a los turistas. (79)

87. En este sentido, conviene subrayar que las excepciones en cuestión se derivan de convenios de Derecho internacional. En efecto, con arreglo al artículo 39, apartado 1, leído en relación con el anexo 5, punto 1, del Convenio sobre la circulación vial, firmado en Viena el 8 de noviembre de 1968, (80) los vehículos automóviles en circulación internacional deberán cumplir las disposiciones de dicho Convenio, así como las prescripciones técnicas en vigor en su país de matriculación durante su primera puesta en servicio. No obstante, el punto 8 de su anexo 1 (81) establece que «las partes contratantes podrán no admitir para la circulación internacional en su territorio los automóviles provistos de luces de carretera de haz asimétrico si la configuración de los haces no está adaptada al sentido de la circulación en su territorio». En virtud de las disposiciones de dicho Convenio, que vinculan a la República de Lituania y a la República de Polonia, (82) estas deberán admitir la circulación en su territorio nacional

de vehículos automóviles cuyo mecanismo de dirección está situado a la derecha y que han sido matriculados en el extranjero, si bien podrán exigir una adaptación temporal de su mecanismo de alumbrado, por ejemplo mediante la utilización de etiquetas adhesivas de color negro.

88. En cualquier caso, he de admitir que el hecho de supeditar la matriculación al desplazamiento del mecanismo de dirección de los vehículos concebidos para circular por la izquierda es una medida que, dada su radicalidad, permite garantizar una protección eficaz de los usuarios de las vías públicas de Estados miembros como Lituania y Polonia, donde la circulación se efectúa por la derecha, dado que dicha medida elimina de raíz los riesgos asociados al desplazamiento de dichos vehículos en tales condiciones.

89. No obstante, en mi opinión el obstáculo que un requisito de esta naturaleza representa para la libre circulación de las mercancías es desproporcionado, pues era posible adoptar medidas no tan desmedidas de Derecho común para alcanzar los mismos fines.

90. En este sentido, la Comisión subraya, acertadamente, que las medidas en cuestión se aplican de manera automática y con carácter general, sin tomar en consideración, en particular, que el vehículo de que se trate ya ha sido homologado y matriculado en un Estado miembro donde la circulación se efectúa por la izquierda, o bien en un Estado miembro donde se efectúa por la derecha. (83) Las normativas litigiosas imponen obligaciones vinculantes, sin tomar por ello en consideración que las medidas eventualmente adoptadas en el Estado miembro donde ha sido anteriormente matriculado el vehículo, igualmente con el fin de garantizar la seguridad vial, pueden tener una eficacia equivalente a las prescritas por el Estado miembro de importación, en particular cuando el sentido de la circulación del primer Estado miembro es el mismo que en Lituania y en Polonia.

91. Por lo demás, la Comisión observa que existen medidas menos restrictivas que las adoptadas por la República de Lituania y la República de Polonia, no por ello menos capaces de ayudar a los conductores de vehículos equipados de un volante a la derecha a desplazarse sin riesgos dentro de un tráfico cuyo sentido de la circulación está situado a la derecha.

92. Como propuesta de medidas alternativas, la Comisión menciona en primer lugar la posibilidad de que se prohíba absolutamente por ley a este tipo de vehículos la posibilidad de realizar adelantamientos en vías públicas de calzada única y doble sentido de circulación, pero ya afirmo de entrada que dicha propuesta me parece inoperante, y hasta peligrosa. (84) La Comisión sugiere también que se obligue a estos vehículos a disponer de dispositivos que corrijan el campo de visión del conductor, con el fin de facilitarle las maniobras de adelantamiento. (85) A pesar de que la República de Lituania y la República de Polonia discuten la pertinencia de este segundo enfoque, la mayor parte de los Estados miembros han adoptado, precisamente, medidas de dicha naturaleza.

93. Efectivamente, conforme a los elementos de Derecho comparado de que dispongo, las normas en vigor en los dos Estados miembros contra los que se dirigen los

presentes recursos son relativamente aisladas. La matriculación de turismos cuyo mecanismo de dirección está situado en el mismo lado que el sentido de la circulación, ya se trate de vehículos nuevos o de vehículos ya matriculados en otro Estado miembro, únicamente se prohíbe también en Letonia (86) y en Eslovaquia, (87) y, en menor medida, en Estonia. (88)

94. Por el contrario, en todos los demás Estados miembros, la normativa nacional carece de prohibición o restricción alguna respecto a la matriculación de tales vehículos, (89) o bien la autoriza expresamente, a veces con referencia a requisitos derivados del Derecho de la Unión. (90)

95. Según tengo entendido, las modalidades de matriculaciones de este tipo en dichos Estados miembros se limitan, por regla general, a requisitos o ajustes de orden esencialmente técnico, exclusivamente relativos, sobre todo, a los dispositivos de alumbrado, con el fin de no deslumbrar al resto de usuarios de la vía pública y ver mejor a los peatones en el margen de la misma, o bien a los retrovisores, con el fin de ofrecer un más amplio campo de visión al conductor. (91)

96. Este enfoque moderado seguido en la mayoría de los Estados miembros ilustra claramente que en el ámbito afectado por los dos recursos es posible garantizar suficientemente la protección de la seguridad vial a través de medidas menos restrictivas que la consistente en supeditar la matriculación de un vehículo provisto de un mecanismo de dirección a la derecha a su desplazamiento a la izquierda. Desde el punto de vista de los ciudadanos europeos que desean importar tales vehículos a Lituania o a Polonia, y a pesar de que la República de Lituania, sin aportar prueba formal al respecto, pretende que la Comisión ha exagerado la carga financiera que se deriva de dicha operación de desplazamiento, el simple ajuste de las luces de cruce o la compra de un retrovisor adicional resultan claramente medidas menos coercitivas y onerosas.

97. Es cierto que, como aduce la República de Polonia, para una justa apreciación del respeto del principio de proporcionalidad en materia de seguridad vial, conviene tener en cuenta el hecho de que cada Estado miembro está facultado para decidir sobre el nivel y el modo de protección de la misma. Dado que dicho nivel puede variar de un Estado miembro a otro, del margen de apreciación reconocido a los Estados miembros se desprende que el mero hecho de que otro Estado miembro imponga normas menos estrictas que las aplicables en el Estado miembro demandado no implica necesariamente que estas últimas sean desproporcionadas, y por consiguiente incompatibles con las normas relativas a la libre circulación de mercancías. (92)

98. No obstante, a la vista de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, (93) entiendo que los elementos de derecho comparado expuestos *supra* pueden constituir en el caso de autos una importante indicación del carácter excesivo de las normativas objeto de los recursos por incumplimiento, puesto que dichos elementos revelan que las medidas menos restrictivas se aplican sin dificultades particulares por una amplia mayoría de los Estados miembros de la Unión.

99. Considero que los dos Estados demandados habrían podido adoptar medidas substitutivas menos lesivas para la libre circulación de mercancías, dado que, si bien la carga de la prueba les incumbe a ellos, (94) no demuestran que los riesgos que pueden

estar ligados a los vehículos en cuestión en su territorio difieran singularmente de los que se corren en el territorio de los demás Estados miembros.

100. Las estadísticas aportadas por los dos Estados demandados no prueban nada a este respecto, pues, en la medida en que pueden ser el resultado de otros factores de inseguridad vial, (95) no permiten constatar que la tasa de accidentes causados en territorio nacional por vehículos con mecanismo de dirección a la derecha sea significativamente superior a los accidentes del mismo tipo acaecidos en el territorio de los Estados miembros cuya normativa es menos exigente. (96)

101. Por el mismo motivo de falta de aportación de prueba, procede rechazar el argumento de la República de Polonia, con arreglo al cual este debería hacer frente a una afluencia masiva de tales vehículos que crearía un peligro considerablemente mayor en su territorio nacional y haría necesaria la adopción de requisitos más estrictos, de consecuencias mucho más onerosas y por tanto disuasorias que las de la mayoría de los Estados miembros.

102. Es cierto que el Tribunal de Justicia ya ha aceptado que, para apreciar la proporcionalidad de la restricción de que se trate, se tomen en consideración ciertas particularidades del Estado miembro en cuestión. (97) No obstante, en el caso de autos no se ha demostrado que la adopción de las normativas litigiosas estuviese inspirada en la particularidad de ambos Estados miembros, consistente en que un número importante de sus nacionales emigrados a Irlanda y el Reino Unido tienen un alto interés en importar turismos de dichos Estados cuando regresan a sus países de origen para instalarse definitivamente.

103. Así, parece que los medios utilizados tanto por la República de Lituania como por la República de Polonia, consistentes en supeditar la matriculación de tales vehículos al desplazamiento del mecanismo de dirección, son desproporcionados respecto al objetivo de protección de la seguridad vial y protección de la salud y la vida humana invocados.

104. Habida cuenta de estos elementos, y en particular de la falta de compatibilidad de las medidas nacionales controvertidas con el requisito de proporcionalidad impuesto por el Derecho de la Unión, considero que ambos Estados miembros han incumplido las obligaciones que les incumben con arreglo a los artículos 34 TFUE y 36 TFUE, y que no se pueden mantener dichas medidas.

#### D. *Sobre las costas*

105. En virtud del artículo 138, apartado 1, del Reglamento de Procedimiento, la parte que haya visto desestimadas sus pretensiones será condenada en costas, si así lo hubiera solicitado la otra parte. Dado que la Comisión solicitó la condena en costas de la República de Lituania y la República de Polonia, respectivamente, procederá acoger dichas solicitudes si, como propongo, se admiten los presentes recursos por incumplimientos y se desestiman los motivos de defensa de dichos Estados miembros.

106. Con arreglo al artículo 140, apartado 1, del Reglamento de Procedimiento, los Estados miembros que intervengan como coadyuvantes en el litigio cargarán con sus propias costas.



---

#### IV. Conclusión

107. A la luz de las consideraciones precedentes, propongo al Tribunal de Justicia que declare lo siguiente:

- 1) La República de Polonia, en el asunto C-639/11, y la República de Lituania, en el asunto C-61/12, han incumplido las obligaciones que les incumben en virtud del artículo 2 *bis* de la Directiva 70/311/CEE del Consejo, de 8 de junio de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los mecanismos de dirección de los vehículos a motor y de sus remolques, en su versión modificada en último lugar por la Directiva 1999/7/CE de la Comisión, de 26 de enero de 1999, y del artículo 4, apartado 3, de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco), así como en virtud de los artículos 34 TFUE y 36 TFUE, al mantener en vigor disposiciones nacionales de las que resulta que la matriculación en su territorio de turismos cuyo mecanismo de dirección está situado a la derecha, ya sean nuevos o se hayan matriculado anteriormente en otro Estado miembro, se supedita al desplazamiento del mecanismo de dirección al lado izquierdo.
- 2) Se condena en costas a la República de Polonia en el asunto C-639/11 y a la República de Lituania en el asunto C-61/12.
- 3) La República de Lituania cargará con sus propias costas en el marco de su intervención como coadyuvante en el asunto C-639/11, y la República de Estonia y la República de Polonia cargarán con sus propias costas en el marco de su intervención como coadyuvantes en el asunto C-61/12.

---

1 – Lengua original: francés.

---

2 – Directiva del Consejo, de 8 de junio de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los mecanismos de dirección de los vehículos a motor y de sus remolques (DO L 133, p. 10; EE 13/01, p. 221), en su versión modificada en último lugar por la Directiva 1999/7/CE de la Comisión, de 26 de enero de 1999 (DO L 40, p. 36).

---

3 – Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos a motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco) (DO L 263, p. 1; en lo sucesivo, «Directiva marco»). Derogó y sustituyó, con efectos desde el 29 de abril de 2009, a la Directiva 70/156/CEE del Consejo, de 6 de febrero de 1970, relativa a la aproximación de la legislación de los

---

Estados miembros sobre la homologación de vehículos a motor y de sus remolques (DO L 42, p. 1; EE 13/01, p. 174).

---

[4](#) – Dz. U. de 2005, n° 108, posición 908, en su versión modificada.

---

[5](#) – Dicha exención puede derivarse del artículo 68 de dicha Ley, con arreglo al cual el fabricante o el importador de un vehículo automóvil nuevo deberá obtener para cada nuevo tipo de vehículo una ficha de homologación expedida por el Ministro de Transportes, salvo que hayan obtenido una ficha de homologación expedida por la autoridad competente de un Estado miembro de la Unión Europea con arreglo al procedimiento de homologación comunitaria.

---

[6](#) – Dz. U. de 2003, n° 32, posición 262, en su versión modificada.

---

[7](#) – Dz. U. de 2003, n° 227, posición 2250, en su versión modificada.

---

[8](#) – Dz. U. de 2009, n° 155, posición 1232. Dicho Reglamento, que entró en vigor el 22 de septiembre de 2009, fue derogado el 8 de octubre de 2012 por el Reglamento del Ministro de Transportes de 26 de junio de 2012 (Dz. U. de 2012, n° 0, posición 996).

---

[9](#) – Valstybės žinios, 31 de octubre de 2000. La Comisión precisa que el 1 de julio de 2008 entró en vigor una nueva versión de esta Ley.

---

[10](#) – Dicho sistema se define en el apartado 4.18 de la Orden n° 2B-152 del Director, de 9 de mayo de 2006, por la que se establecen las normas de homologación de tipo de equipamientos de dirección de los vehículos de motor, como «el dispositivo que modifica la dirección de la marcha del vehículo, y que incluye el mando de dirección, las ruedas directrices, la transmisión de dirección y la alimentación de energía, en su caso».

---

[11](#) – Véanse los puntos 8 y 9 de las presentes conclusiones.

---

[12](#) – Véase el punto 10 de las presentes conclusiones.

---

[13](#) – Véanse los puntos 6 y 7 de las presentes conclusiones.

---

[14](#) – En la actualidad, también forman parte del grupo de Estados miembros en los que la circulación se realiza por ese lado la República de Chipre y la República de Malta.

---

[15](#) – Creo que la República de Finlandia fue el último de los Estados miembros en cuestión que se adhirió a dicha práctica, pues la norma que exigía que, salvo excepciones, el mecanismo de dirección estuviera situado a la izquierda, no se derogó hasta el 1 de enero de 2003.

---

[16](#) – Los problemas relacionados con la matriculación de vehículos de motor originarios de otros Estados miembros figuran entre las veinte cuestiones problemáticas principales del mercado único en su estado actual [véase la exposición de motivos de la Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se simplifica el traslado dentro del mercado único de vehículos de motor matriculados en otro Estado miembro, de 4 de abril de 2012, COM(2012) 164 final, p. 2, y las estadísticas contenidas en [http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-12-242\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-12-242_en.htm)].

---

[17](#) – El artículo 1 de la Directiva 70/311 identifica los vehículos cubiertos por sus disposiciones remitiéndose a la definición contenida en la Directiva 70/156. Respecto a la Directiva marco, sus considerandos cuarto y siguientes exponen los motivos por los que se ha ampliado su alcance material respecto a las disposiciones anteriores, mientras que sus artículos 1, 2 y 3, números 11 y siguientes, determinan los vehículos nuevos a los que se aplica. Respecto al artículo 34 TFUE, sus disposiciones pueden englobar todo tipo de vehículos.

---

[18](#) – Asimismo, en la sentencia de 13 de julio de 2006, Voigt (C-83/05, Rec. p. I-6799), apartado 15, el Tribunal de Justicia señaló que la Directiva 70/156 no contiene ninguna disposición que clasifique vehículos de motor en la categoría de «turismos».

---

[19](#) – A diferencia, por ejemplo, del Reglamento (CE) nº 1400/2002 de la Comisión, de 31 de julio de 2002, relativo a la aplicación del apartado 3 del artículo 81 del Tratado CE a determinadas categorías de acuerdos verticales y prácticas concertadas en

---

---

el sector de vehículos de motor (DO L 203, p. 30), que define el «turismo» como «un vehículo de motor destinado al transporte de pasajeros que no conste de más de ocho asientos, además del asiento del conductor».

---

[20](#) – Según se define, en particular, en el anexo I, nota b), punto 1 de la Directiva 70/156.

---

[21](#) – Sostiene que la Comisión reconoce implícitamente que la circulación de vehículos dotados de un mecanismo de dirección situado a la derecha representan un peligro cuando se trata de vehículos comerciales pesados, lo cual permitiría al menos limitar la matriculación de estos últimos por motivos de seguridad, sin que ello sea contrario al Derecho de la Unión.

---

[22](#) – Véase el punto 11 de las presentes conclusiones.

---

[23](#) – Véanse, en particular, las sentencias de 14 de mayo de 2002, Comisión/Alemania (C-383/00, Rec. p. I-4219), apartado 19, y de 11 de junio de 2009, Comisión/Francia (C-327/08), apartado 26.

---

[24](#) – El Tribunal de Justicia ha declarado reiteradamente que, en el marco de la misión que le incumbe con arreglo al artículo 258 TFUE, la Comisión dispone de libertad para determinar el objeto del litigio (véanse, en particular, las sentencias de 18 de mayo de 2006, Comisión/España, C-221/04, Rec. p. I-4515, apartados 33 y ss., y de 19 de mayo de 2009, Comisión/Italia, C-531/06, Rec. p. I-4103, apartado 23).

---

[25](#) – En efecto, toda medida nacional adoptada en un ámbito que haya sido armonizado con carácter exhaustivo en el Derecho comunitario debe apreciarse a la luz de las disposiciones de la medida de armonización, antes de apreciarse a la luz de las del Derecho primario (véanse, en particular, las sentencias de 5 de junio de 2008, Comisión/Polonia, C-170/07, apartado 35; de 16 de diciembre de 2008, Gysbrechts y Santurel Inter, C-205/07, Rec. p. I-9947, apartado 33, y de 6 de septiembre de 2012, Comisión/Bélgica, C-150/11, apartado 47).

---

[26](#) – Véase el preámbulo de la Directiva 70/156.

---

[27](#) – Véase, en particular, la Resolución del Consejo, de 7 de mayo de 1985, relativa a una nueva aproximación en materia de armonización y normalización (DO C 136, p. 1).

---

[28](#) – Estas tienen por objeto definir las disposiciones técnicas armonizadas aplicables a cada uno de los diferentes elementos o diferentes características del vehículo, con arreglo al considerando cuarto de la Directiva 70/156.

---

[29](#) – El subrayado es mío.

---

[30](#) – Según el tercer considerando, el objetivo primario de dichos requisitos técnicos «debe ser garantizar un elevado nivel de seguridad vial», y según el considerando décimo cuarto, «el objetivo principal de la normativa sobre homologación de vehículos es garantizar que los vehículos nuevos, los componentes y unidades técnicas independientes que se comercialicen proporcionen un alto nivel de seguridad y protección del medio ambiente».

---

[31](#) – Apartado 3.2 de la Comunicación interpretativa de la Comisión sobre los procedimientos de matriculación de vehículos de motor procedentes de otro Estado miembro (DO 2007, C 68, p. 15).

---

[32](#) – Véase el segundo considerando de la Directiva marco.

---

[33](#) – El subrayado es mío.

---

[34](#) – Acta relativa a la adhesión a las Comunidades Europeas del Reino de Dinamarca, de Irlanda, del Reino de Noruega y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte (DO 1972, L 73, p. 14).

---

[35](#) – Dicha Directiva cuenta ahora con cuatro anexos en vez de uno. Véanse las modificaciones introducidas en último lugar por la Directiva 1999/7/CE de la Comisión,

---

---

de 26 de enero de 1999, por la que se adapta al progreso técnico la Directiva 70/311/CEE (DO L 40, p. 36).

---

[36](#) – Véanse los considerandos quinto y sexto de la Directiva marco.

---

[37](#) – Textos en su versión modificada a la fecha de vencimiento del plazo de dos meses señalado en los dictámenes motivados que la Comisión dirigió, por una parte, a la República de Polonia, y por otra parte a la República de Lituania, a saber, el 1 de diciembre de 2010 y el 25 de enero de 2011, respectivamente, fechas que definen para cada uno de dichos Estados miembros el momento en que debe ser apreciado el incumplimiento imputado.

---

[38](#) – La República de Lituania invoca el apartado 18 de dicha sentencia, antes citada, en el que el Tribunal de Justicia declaró que «la Directiva 70/156 se refiere a las características técnicas de un tipo de vehículo y no implica ninguna otra consideración relativa a las normas de circulación por carretera que han de respetar los conductores de los vehículos de motor», lo que valdría también para la Directiva marco, que la sustituyó a partir del 29 de abril de 2009.

---

[39](#) – En efecto, de dicha sentencia (en particular de sus apartados 14, 17 y 20) se desprende que, en el asunto en cuestión, el Tribunal de Justicia se pronunció únicamente sobre si el legislador comunitario había pretendido atribuir a la homologación comunitaria de tipo, instaurada por la Directiva 70/156, consecuencias relativas a la aplicación de las normas nacionales sobre circulación por carretera que regulan la velocidad de las diferentes categorías de vehículos de motor.

---

[40](#) – Véanse los artículos 8, apartado 3, y 29 de la Directiva marco.

---

[41](#) – Véase, en relación con el artículo 7, apartado 1, de la Directiva 70/156, equivalente al artículo 4, apartado 3, de la Directiva marco, la sentencia de 29 de mayo de 1997, VAG Sverige (C-329/95, Rec. p. I-2675), apartados 18 y 19, así como, por analogía, la sentencia de 17 de abril de 2007, AGM-COS.MET (C-470/03, Rec. p. I-2749), apartado 70.

---



---

[42](#) – Dicha disposición establece, bajo el título de «Disposiciones específicas sobre vehículos», que «los Estados miembros concederán homologación CE con respecto a [...] el tipo de vehículo que se ajuste a la información recogida en el expediente del fabricante y cumpla los requisitos técnicos especificados en los actos reglamentarios enumerados en el anexo IV».

---

[43](#) – Véase la p. 10, apartado 5, de la Propuesta modificada de Directiva de 29 de octubre de 2004 [COM(2004) 738 final].

---

[44](#) – El subrayado es mío.

---

[45](#) – A tenor del artículo 18, apartado 1, primer párrafo de dicha Directiva, relativo al «Certificado de conformidad», «el fabricante, en su calidad de titular de la homologación CE de tipo de vehículo, entregará un certificado de conformidad que acompañará a cada vehículo, ya sea completo, incompleto o completado, que haya sido fabricado de acuerdo con el tipo de vehículo homologado».

---

[46](#) – Dicho anexo IX, en su versión modificada por el Reglamento (CE) nº 385/2009 de la Comisión, de 7 de mayo de 2009, que sustituye el anexo IX de la Directiva 2007/46 (DO L 118, p. 13), es relativo al «certificado de conformidad CE». El punto 0 de dicho anexo define el doble objetivo de este certificado. Por una parte precisa que «es una declaración entregada por el fabricante del vehículo al comprador para garantizarle que el vehículo que ha adquirido cumple la legislación vigente de la Unión Europea en el momento de su fabricación» y, por otra parte «permite que las autoridades competentes de los Estados miembros matriculen vehículos sin tener que pedir al solicitante que facilite documentación técnica adicional».

---

[47](#) – Según dicho anexo IX, la cara 1 del certificado de conformidad CE llevará la siguiente mención: «el vehículo [...] puede matricularse definitivamente en los Estados miembros en los que la circulación se efectúe por la derecha/izquierda <sup>(b)</sup> [...] <sup>(d)</sup>». En este sentido, la nota explicativa de la letra b), relativa a dicho anexo, precisa que conviene «señalar si el vehículo está adaptado a la circulación por la derecha o a la circulación por la izquierda, o a ambas».

---

[48](#) – El anexo I a la Directiva marco contiene la «Lista exhaustiva de características para la homologación de tipo CE de vehículos». El punto 1 de dicho anexo, titulado «Constitución general del vehículo», exige en su partida 1.8, que se mencione la

---

---

«Posición de conducción: izquierda/derecha» y, en su subpartida 1.8.1, que se indique el lado de «conducción por la derecha/izquierda» para el que «está equipado el vehículo». El anexo III, relativo a la «Ficha de características para la homologación tipo CE de vehículos», parte I, punto 1, partida 1.8 y subpartida 1.8.1 contiene disposiciones idénticas.

---

[49](#) – Según la información de que dispongo, la presentación de dicho certificado es determinante, en particular, en Bélgica, República Checa, Francia, Italia, Luxemburgo, Malta, Austria y Suecia.

---

[50](#) – Según la información de que dispongo es el caso, en particular de Bélgica, República Checa, Dinamarca, Alemania, España, Francia, Chipre, Luxemburgo, Hungría, Países Bajos, Rumanía, Finlandia, Suecia y Reino Unido.

---

[51](#) – Dicho apéndice contiene un modelo de «Ficha de características [...] de conformidad con el anexo I de la Directiva 70/156 relativa a la homologación CE de un vehículo en relación con los mecanismos de dirección». El punto 1 de dicha ficha, relativo a la «Constitución general del vehículo», incluye una partida 1.8, del siguiente tenor: «Posición de conducción: izquierda/derecha».

---

[52](#) – Nota I/117/71 del Consejo de las Comunidades Europeas, de 28 de junio de 1971.

---

[53](#) – La Comisión alega que en el apartado 3 de dicho informe, el grupo consideraba que el emplazamiento del mecanismo de dirección en lado izquierdo o derecho del vehículo constituía un problema de naturaleza económica, y no una prescripción técnica.

---

[54](#) – Modificaciones introducidas en la Directiva 71/127/CEE del Consejo, de 1 de marzo de 1971, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los retrovisores de los vehículos a motor (DO L 68, p. 1; EE 13/01, p. 247).

---

[55](#) – Véanse en el Acta relativa a las condiciones de adhesión y a las adaptaciones de los Tratados (DO 1972, L 73, especialmente pp. 114 y ss.), las Directivas contempladas en los apartados 2 a 10 del punto X, titulado «Obstáculos técnicos», del anexo I a dicha Acta, en particular los apartados 7 y 10.

---

[56](#) – Cuyo tenor se recoge en la nota a pie de página 30 de las presentes conclusiones.

---

[57](#) – El punto 4 de dicho anexo establece las «prescripciones relativas a la construcción», y en particular en la subpartida 4.1.1, que «el equipamiento de dirección debe permitir una conducción fácil y segura del vehículo hasta su velocidad máxima por construcción».

---

[58](#) – Punto 40 de las presentes conclusiones.

---

[59](#) – A saber, en este caso, los turismos equipados con un mecanismo de dirección situado a la derecha, con independencia de si son nuevos o hayan sido anteriormente matriculados en otro Estado miembro.

---

[60](#) – Véase, en particular, la sentencia de 18 de noviembre de 2010, Lahousse y Lavichy (C-142/09, Rec. p. I-11685), apartado 43.

---

[61](#) – El subrayado es mío.

---

[62](#) – Véanse, en particular, las sentencias de 11 de julio de 1974, Dassonville (8/74, Rec. p. 837), apartado 5, y Comisión/Bélgica, antes citada, apartado 50 y la jurisprudencia citada.

---

[63](#) – La Comisión aduce que dicha operación entraña la práctica sustitución total del mecanismo de dirección y freno y del conjunto del tablero de mando.

---

[64](#) – En una fábrica de la sociedad General Motors.

---

[65](#) – Sentencias de 20 de febrero de 1979, Rewe-Zentral (120/78, Rec. p. 649), apartado 14; de 6 de octubre de 2011, Bonnarde (C-443/10, Rec. p. I-9327), apartado 27 y la

---

---

jurisprudencia citada, y de 18 de octubre de 2012, Elenca (C-385/10, aún no publicada en la Recopilación), apartados 22 y 23 y la jurisprudencia citada.

---

[66](#) – Véanse, por analogía, las sentencias de 10 de abril de 2008, Comisión/Portugal (C-265/06, Rec. p. I-2245), apartado 33; de 24 de abril de 2008, Comisión/Luxemburgo (C-286/07), apartados 32 y 34, y Bonnarde, antes citada, apartado 30.

---

[67](#) – Conforme al artículo 28 TFUE, apartado 2.

---

[68](#) – Véase, en particular, la sentencia de 11 de diciembre de 1990, Comisión/Dinamarca (C-47/88, Rec. p. I-4509), apartado 17.

---

[69](#) – Véase, en particular, la sentencia de 5 de junio de 2007, Rosengren y otros (C-170/04, Rec. p. I-4071), apartado 39.

---

[70](#) – Sentencias de 11 de septiembre de 2008, Comisión/Alemania (C-141/07, Rec. p. I-6935), apartado 51; de 1 de marzo de 2012, Ascafor y Asidac (C-484/10), apartado 60 y la jurisprudencia citada, y Elenca, antes citada, apartado 28.

---

[71](#) – Sentencias de 5 de octubre de 1994, van Schaik (C-55/93, Rec. p. I-4837), apartado 19, y de 10 de febrero de 2009, Comisión/Italia (C-110/05, Rec. p. I-519), apartado 60 y la jurisprudencia citada.

---

[72](#) – Véase, en particular, la sentencia Comisión/Bélgica, antes citada, apartado 59 y la jurisprudencia citada.

---

[73](#) – Sentencias Gysbrechts y Santurel Inter, apartado 51, y Ascafor y Asidac, apartado 58, antes citadas.

---

---

[74](#) – Véanse, en particular, las sentencias antes citadas Comisión/Polonia, apartado 47 y la jurisprudencia citada; Comisión/Italia, apartado 62 y la jurisprudencia citada, y Comisión/Bélgica, apartados 54 y 60 y la jurisprudencia citada.

---

[75](#) – Dichos Gobiernos se remiten a estudios especializados, con arreglo a los cuales el hecho de que el volante no esté situado del lado del eje de la carretera constituye un factor importante de aumento del riesgo de accidentes, a causa de una pérdida considerable de la visibilidad necesaria para los adelantamientos, tanto frente al conductor, en relación con la detección de los vehículos que se le acercan por el sentido inverso, como por detrás del mismo, en relación con la percepción del ángulo muerto donde se encuentran los vehículos que se acercan por detrás.

---

[76](#) – La Comisión recuerda, acertadamente, que la inseguridad vial resulta de la combinación de diversos factores, tales como el estado de las infraestructuras viarias, los hábitos de conducción y el estado técnico general del vehículo.

---

[77](#) – Manifiesta que las personas que conducen de modo ocasional un turismo cuyo mecanismo de dirección está situado a la derecha y no están habituadas al carácter específico de la circulación por la derecha, como los turistas, constituyen una amenaza mayor para la seguridad vial que las personas que conducen de modo permanente un vehículo de tales características en el lado derecho de la carretera.

---

[78](#) – Véase el punto 9 de las presentes conclusiones.

---

[79](#) – Según el recurso de la Comisión, el ministro de Infraestructuras de Polonia también puede acordar excepciones a los requisitos nacionales, pero estas no afectan a los turismos, objeto del recurso por incumplimiento, pues están limitadas a vehículos especiales en los que el emplazamiento del volante a la derecha es necesario para la ejecución de las funciones que les son propias (por ejemplo, las barredoras viales), y a los vehículos del personal del cuerpo diplomático.

---

[80](#) – Véase la Colección de Tratados de las Naciones Unidas, vol. 1042, p. 17, así como [http://treaties.un.org/doc/Publication/MTDSG/Volume %20I/Chapter %20XI/XI-B-19.r.pdf](http://treaties.un.org/doc/Publication/MTDSG/Volume%20I/Chapter%20XI/XI-B-19.r.pdf) para una versión consolidada que incluye las modificaciones que entraron en vigor, respectivamente, el 3 de septiembre de 1993 y el 28 de marzo de 2006.

---

[81](#) – Anexo sobre las «excepciones a la obligación de admitir la circulación internacional de automóviles y remolques».

---

[82](#) – La República de Lituania se adhirió a dicho Convenio el 20 de noviembre de 1991, mientras que la República de Polonia lo firmó el 8 de noviembre de 1968 y lo ratificó el 23 de agosto de 1984.

---

[83](#) – Véanse, por analogía, en relación con los requisitos impuestos por un Estado miembro respecto a los vehículos anteriormente matriculados en otros Estados miembros, las sentencias de 15 de marzo de 2007, Comisión/Finlandia (C-54/05, Rec. p. I-2473), apartado 42, y Comisión/Polonia, antes citada, apartados 44 y ss.

---

[84](#) – La República de Polonia señala que dicha prohibición podría ser peligrosa, en la medida en que dichos vehículos deberían poder realizar maniobras de adelantamiento en ciertas situaciones de urgencia, o cuando un vehículo lento, como un vehículo agrícola, da lugar a una importante ralentización del tráfico y a largas filas de vehículos.

---

[85](#) – Se trata de dispositivos como retrovisores con ángulo amplio de visión, cámaras, monitores y otros sistemas de visión indirecta.

---

[86](#) – Véase el artículo 10, apartado 8, número 1), de la Ley de circulación vial (*Ceļu satiksmes likums*), de 1 de octubre de 1997, y el Reglamento gubernamental nº 1080 relativo a la matriculación de vehículos (*Transportlīdzekļu reģistrācijas noteikumi*), de 30 de noviembre de 2010.

---

[87](#) – Véanse los artículos 16c, apartado 2, y 17 de la Ley nº 725/2004, relativa a las condiciones de utilización de vehículos en la circulación vial (*Zákon č. 725/2004 Z. z., o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov*).

---

[88](#) – Véanse los artículos 63, apartados 3 y 6, 73, apartado 11, 80, apartado 3, y 83, apartado 5, de la Ley de circulación vial (*liiklusseadus*), de 17 de junio de 2010, así como los números 301 de los anexos 1 y 2 del Reglamento nº 42 sobre los requisitos técnicos para el vehículo y su caravana y los requisitos para el equipamiento

---



---

(mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele), de 13 de junio de 2011.

---

[89](#) – La cuestión no se regula expresamente en las disposiciones de Derecho nacional en materia de circulación y seguridad vial o vehículos de motor, en particular en Bulgaria, Alemania, Irlanda, Grecia, Croacia, Italia, Malta, Austria y Eslovenia.

---

[90](#) – En mayo de 2008, el Ministerio de Transportes de la República Checa publicó un comunicado, con arreglo al cual se derogó el principio del mecanismo de dirección situado a la izquierda, con el fin, en particular, de cumplir los requisitos ligados a la libre circulación de mercancías. Igualmente, en Finlandia, desde la entrada en vigor de la Ley sobre los vehículos nº 1090/2002, el 1 de enero de 2003, ya no rige la norma de que el mecanismo de dirección sólo podrá estar situado a la derecha en casos estrictamente enumerados (como, por ejemplo, vehículos para el transporte de correo), sino la de que el vehículo deberá ser conforme a los requisitos técnicos que se derivan de las Directivas en la materia.

---

[91](#) – Es el caso de Bélgica, República Checa, Dinamarca, España, Francia, Chipre, Luxemburgo, Países Bajos, Rumanía, Suecia y Reino Unido, en particular.

---

[92](#) – Sentencia Comisión/Italia, antes citada, apartado 65 y la jurisprudencia citada.

---

[93](#) – Véanse, por analogía, las sentencias de 28 de enero de 2010, Comisión/Francia (C-333/08, Rec. p. I-757), apartado 105, y de 9 de diciembre de 2010, Humanplasma (C-421/09, Rec. p. I-12869), apartado 41, en las que el Tribunal de Justicia admitió, en materia de salud pública, que el tenor comparado de la normativa de otros Estados miembros, o de todos o casi todos los Estados miembros, es una circunstancia que puede ser pertinente a efectos de la apreciación de la justificación objetiva alegada en relación con la normativa de un Estado miembro y, en particular, en relación con la apreciación de su proporcionalidad.

---

[94](#) – Aparte de la jurisprudencia relativa al principio de proporcionalidad, antes citada (en la nota 74 de las presentes conclusiones), véase la jurisprudencia más general sobre el reparto de la carga de la prueba en los recursos por incumplimiento, en particular las sentencias de 10 de septiembre de 2009, Comisión/Grecia (C-416/07, Rec. p. I-7883), apartados 32 y 33, y de 18 de octubre de 2012, Comisión/Reino Unido (C-301/10), apartados 70 a 72 y la jurisprudencia citada.

---

[95](#) – La Comisión sostiene que el mayor porcentaje de accidentes en Lituania y Polonia respecto a otros Estados miembros puede explicarse por numerosos motivos, tales como el estado de las infraestructuras viarias o la mayor frecuencia de la conducción en estado de embriaguez.

---

[96](#) – Las estadísticas aportadas por la República de Polonia hacen referencia a la tasa de accidentes en el territorio nacional y a la cantidad de vehículos de ocasión importados de otros Estados miembros, pero no operan una distinción significativa en términos de seguridad vial entre los vehículos cuyo mecanismo de dirección está situado a la derecha y los que lo tienen a la izquierda. La República de Lituania manifiesta que, con arreglo a los datos de Eurostat, el número de personas fallecidas en las carreteras de Lituania y Polonia es entre dos y tres veces mayor que en los demás Estados miembros, pero sin demostrar que los accidentes mortales causados por vehículos equipados de conducción a la derecha sea claramente más numerosos en estos dos Estados.

---

[97](#) – Por ejemplo, en materia de salud pública, los hábitos alimentarios de la población nacional (sentencia de 5 de febrero de 1981, *Koninklijke Kaasfabriek Eysen*, 53/80, Rec. p. 409, apartados 13 y 14).