Zbornik sudske prakse

PRESUDA SUDA (četvrto vijeće)

21. ožujka 2019.*

„Povreda obveze države članice – Promet – Direktiva 96/53/EZ – Međunarodni promet – Vozila koja zadovoljavaju granične vrijednosti u vezi s njihovim masama i dimenzijama navedene u toj direktivi – Upotreba takvih vozila, registriranih ili puštenih u promet u jednoj državi članici, na državnom području druge države članice – Sustav posebnih dozvola – Članci 3. i 7. – Akt o pristupanju iz 2003. – Prijelazne odredbe – Prilog XII. točka 8. stavak 3.”

U predmetu C-127/17,

povodom tužbe zbog povrede obveze na temelju članka 258. UFEU-a, podnesene 10. ožujka 2017.,

Europska komisija, koju zastupaju J. Hottiaux i W. Mölls, u svojstvu agenata,

tužitelj,

protiv

Republike Poljske, koju zastupaju B. Majczyna, M. Kamejsza-Kozłowska i J. Sawicka, u svojstvu agenata, uz asistenciju J. Waszkiewicza, vještak,

tuženik,

SUD (četvrto vijeće),

u sastavu: T. von Danwitz, predsjednik sedmog vijeća, u svojstvu predsjednika četvrtog vijeća, K. Jürimäe, C. Lycourgos, E. Juhász i C. Vajda (izvjestitelj), suci,

nezavisni odvjetnik: Y. Bot,

tajnik: K. Malacek, administrator,

uzimajući u obzir pisani postupak i nakon rasprave održane 20. lipnja 2018.,

saslušavši mišljenje nezavisnog odvjetnika na raspravi održanoj 19. rujna 2018.,

donosi sljedeću

* Jezik postupka: poljski

Presudu

1 Svojom tužbom Europska komisija od Suda zahtijeva da utvrdi da je, time što je prijevoznim poduzećima naložila obvezu posjedovanja posebnih dozvola kako bi mogla prometovati na određenim javnim cestama, Republika Poljska povrijedila obveze koje ima na temelju odredbi članaka 3. i 7. Direktive Vijeća 96/53/EZ od 25. srpnja 1996. o utvrđivanju najvećih dopuštenih dimenzija u unutarnjem i međunarodnom prometu te najveće dopuštene mase u međunarodnom prometu za određena cestovna vozila koja prometuju unutar Zajednice, kako je izmijenjena Direktivom (EU) 2015/719 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2015. (SL 2015., L 115, str. 1.), u vezi s točkama 3.1. i 3.4. Priloga I. Direktivi 96/53.

Pravni okvir

Pravo Unije

Akt o pristupanju

2 Članak 2. Akta o uvjetima pristupanja Češke Republike, Republike Estonije, Republike Cipra, Republike Latvije, Republike Litve, Republike Mađarske, Republike Malte, Republike Poljske, Republike Slovenije i Slovačke Republike Europskoj uniji i prilagodbama ugovora na kojima se temelji Europska unija (SL 2003., L 236, str. 33.; u daljnjem tekstu: Akt o pristupanju iz 2003.) određuje:

„Odredbe izvornih ugovora i akata koje su donijele institucije i Europska središnja banka prije pristupanja obvezujuće su za nove države članice od dana njihova pristupanja i primjenjuju se u tim državama pod uvjetima utvrđenima u tim ugovorima i u ovom Aktu.”

3 Članak 10. Akta o pristupanju iz 2003. glasi:

„Primjena izvornih ugovora i akata koje su donijele institucije, kao prijelazna mjera, podliježe odstupanjima predviđenima u ovom Aktu.”

4 Sukladno članku 24. tog Akta o pristupanju:

„Mjere navedene na popisu iz prilogâ V., VI., VII., VIII., IX., X., XI., XII., XIII. i XIV. ovom Aktu u odnosu na nove države članice primjenjuju se pod uvjetima utvrđenima u tim prilozima.”

5 Prilog XII. tom Aktu o pristupanju naslovljen je „Popis iz članka 24. Akta o pristupanju: Poljska”. Točka 8. tog priloga, naslovljena „Prometna politika”, sadržava podtočku 3. u kojoj se na sljedeći način utvrđuje da je Direktiva 96/53 primjenjiva:

„31996 L 0053: Direktiva [96/53], kako je posljednji put izmijenjena:

– 32002 L 0007: Direktivom 2002/7/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od [18. veljače 2002.] [SL L 2002., L 67, str. 47.] [SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 20., str. 46.].

Odstupajući od članka 3. stavka [1.] Direktive [96/53], vozila koja su u skladu s graničnim vrijednostima utvrđenima u točki 3.4. Priloga I. navedenoj direktivi mogu upotrebljavati neobnovljene dijelove poljske cestovne mreže do 31. prosinca 2010. samo ako su u skladu s graničnim vrijednostima osovinskog opterećenja utvrđenima u Poljskoj. Od dana pristupanja za vozila koja su u skladu sa zahtjevima Direktive [96/53] ne smiju se određivati nikakva ograničenja za korištenje glavnih

tranzitnih pravaca utvrđenih u Prilogu I. Odluci [br.] 1692/96/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. srpnja 1996. o smjernicama Zajednice za razvoj transeuropske prometne mreže [(SL L 1996., L 288, str. 1.)].

Poljska mora poštovati vremenski raspored utvrđen u tablici u nastavku za obnovu svoje glavne cestovne mreže, kao što je naveden u Prilogu I. Odluci [br. 1692/96]. Sva infrastrukturna ulaganja koja uključuju upotrebu financijskih sredstava iz proračuna [Unije] služit će za izgradnju ili obnovu glavnih prometnica kako bi mogle podnijeti osovinsko opterećenje od 11,5 [t].

Istodobno s dovršetkom obnove, pristup poljskoj cestovnoj mreži, uključujući mrežu iz Priloga I. Odluci [br. 1692/96], postupno će se otvarati za vozila u međunarodnom prometu koja su u skladu s graničnim vrijednostima iz Direktive. U svrhu utovara i istovara, ako je tehnički moguće, mora biti dopuštena upotreba neobnovljenih dijelova sporedne cestovne mreže tijekom cijelog prijelaznog razdoblja.

[…] [neslužbeni prijevod]”

6 Vremenski raspored za obnovu poljske glavne cestovne mreže iz točke 8. stavka 3. trećeg podstavka Priloga XII. Aktu o pristupanju iz 2003. utvrđen je u osam tablica, koje obuhvaćaju razdoblje od 1. siječnja 2004. do 1. siječnja 2011.

Direktiva 96/53

7 Direktivom 96/53 utvrđuju se zajedničke norme o masama i dimenzijama gospodarskih cestovnih vozila koja se upotrebljavaju u međunarodnom prometu kao i zajedničke norme o dimenzijama takvih vozila koja se upotrebljavaju u unutarnjem prometu.

8 Uvodne izjave 3. do 5., 7., 11. i 12. te direktive glase:

„(3) […] razlike koje postoje između važećih normi država članica u vezi s masama i dimenzijama gospodarskih cestovnih vozila mogle [bi] negativno djelovati na uvjete tržišnog natjecanja te predstavljati prepreku u prometu između država članica;

(4) […] prema načelu supsidijarnosti potrebno [je] djelovati na razini Zajednice kako bi se uklonila ta prepreka;

(5) […] gore navedene norme odražavaju ravnotežu između racionalne i ekonomične upotrebe gospodarskih cestovnih vozila te zahtjeva u vezi s održavanjem infrastrukture, sigurnošću prometa na cestama, zaštitom okoliša i životnim uvjetima;

[…]

(7) […] kod gospodarskih vozila koja su registrirana ili puštena u promet u određenoj državi članici mogu [se] primjenjivati dodatni tehnički uvjeti u vezi s masama i dimenzijama vozila; […] ti uvjeti ne smiju biti prepreka u prometovanju gospodarskih vozila između država članica;

[…]

(11) […] okviru provođenja unutarnjeg tržišta područje primjene ove Direktive trebalo [bi se] proširiti na unutarnji promet u pogledu karakteristika koje značajno utječu na uvjete tržišnog natjecanja u sektoru prometa, posebno što se tiče vrijednosti najveće dopuštene duljine i širine vozila i skupova vozila namijenjenih za prijevoz tereta;

(12) […] što se tiče ostalih karakteristika vozila, države članice smiju na vlastitom državnom području primjenjivati različite vrijednosti od onih koje su utvrđene u ovoj Direktivi, ali samo za vozila koja se upotrebljavaju u unutarnjem prometu”.

9 U skladu s člankom 1. stavkom 1. Direktive 96/53:

„Ova Direktiva vrijedi za:

(a) dimenzije motornih vozila kategorija M2 i M3 i njihove prikolice kategorije 0 te motorna vozila kategorija N2 i N3 i njihove prikolice kategorije 03 i 04, definirane Prilogom II. Direktivi 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća [od 5. rujna 2007. o uspostavi okvira za homologaciju motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (Okvirna direktiva) (SL 2007., L 263, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 13., svezak 35., str. 103.)];

(b) mase i neke druge karakteristike vozila definiranih u točki (a) i opisanih u Prilogu I. točki 2. ove Direktive.”

10 Člankom 2. Direktive 96/53 određuje se:

„Za potrebe ove Direktive:

[…]

– ‚najveća dopuštena masa’ znači najveća masa opterećenog vozila u međunarodnom prometu,

– ‚najveće dopušteno osovinsko opterećenje’ znači najveća masa opterećene osovine ili skupine osovina u međunarodnom prometu,

– ‚komadni teret’ znači teret koji se u svrhe cestovnog prijevoza ne može razdvojiti na dva ili više tereta bez dodatnih troškova ili opasnosti od oštećenja i koji se zbog svojih dimenzija ili zbog svoje mase ne može prevesti motornim vozilom, prikolicom, skupom vozila ili zglobnim vozilom koji su u skladu sa svim odredbama ove Direktive,

[…]”

11 Člankom 3. stavkom 1. te direktive propisuje se:

„Država članica na svojem državnom području ne smije odbiti ili zabraniti:

– u međunarodnom prometu, upotrebu vozila koja su registrirana ili puštena u promet u nekoj drugoj državi članici zbog razloga u vezi s njihovim masama i dimenzijama,

– u nacionalnom prijevozu, vozila koja su registrirana ili stavljena u promet u bilo kojoj drugoj državi članici zbog razloga koji se odnose na njihove dimenzije,

ako ta vozila zadovoljavaju granične vrijednosti navedene u Prilogu I.

Ovaj se propis primjenjuje i u slučaju da:

(a) navedena vozila nisu u skladu sa zahtjevima navedene države članice u pogledu nekih karakteristika koje se tiču mase i dimenzija, a nisu obuhvaćene Prilogom I.;

(b) nadležno tijelo države članice u kojoj su vozila registrirana ili puštena u promet prethodno odobri granične vrijednosti koje nisu spomenute u članku 4. stavku 1. i koje su veće od vrijednosti utvrđenih u Prilogu I.”

12 Članak 7. navedene direktive glasi ovako:

„Ova Direktiva ne isključuje primjenu odredbi o cestovnom prometu koje su na snazi u svakoj od država članica koje dopuštaju ograničenje mase i/ili dimenzija na određenim cestama ili građevinskim objektima, bez obzira na državu registracije takvih vozila ili državu u kojoj su takva vozila stavljena u promet.

Ovo uključuje mogućnost nametanja lokalnih ograničenja na najveće dopuštene dimenzije i/ili masu vozila koja se mogu koristiti na posebnim područjima ili posebnim cestama na kojima infrastruktura nije pogodna za dugačka i teška vozila, kao što su središta grada, mala sela ili prirodna područja koja su od posebnog značaja.”

13 Prilog I. Direktivi 96/53 naslovljen je „Najveće mase i dimenzije te srodne karakteristike vozila”.

14 Točka 3. tog priloga naslovljena je „Najveće dopušteno osovinsko opterećenje vozila iz članka 1. stavka 1. točke (b) (u tonama)”. U točkama 3.1. i 3.4. navodi se:

„[…]

3.1.	Jednostruke osovine Jednostruka nepogonska osovina	10 tona

[…]

3.4.	Pogonska osovina	
3.4.1.	Pogonska osovina vozila iz točaka 2.2.1. i 2.2.2.	11,5 tona
3.4.2.	Pogonska osovina vozila iz točaka 2.2.3., 2.2.4., 2.3. i 2.4.	11,5 tona

[…]”

Odluka br. 1692/96

15 Odluka br. 1692/96 zamijenjena je Odlukom br. 661/2010/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 7. srpnja 2010. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže (SL 2010., L 204, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 13., svezak 32., str. 105.), pri čemu je potonja zamijenjena Uredbom (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže i stavljanju izvan snage Odluke br. 661/2010 (SL 2013., L 348, str. 1.).

16 Odluka br. 1692/96 u svojem je članku 2. naslovljenom „Ciljevi” predviđala:

„1. Transeuropska prometna mreža uspostavlja se postupno do 2010., povezivanjem infrastrukturnih mreža kopnenog, pomorskog i zračnog prometa u cijeloj Zajednici u skladu s okvirnim planovima označenima na zemljovidima u Prilogu I. i/ili specifikacijama u Prilogu II.

2. Prometna mreža mora:

(a) osigurati trajnu mobilnost osoba i robe unutar područja bez unutarnjih granica pod najboljim mogućim socijalnim i sigurnosnim uvjetima, pritom pridonoseći ostvarivanju ciljeva Zajednice, posebno u pogledu okoliša i tržišnog natjecanja, te pridonijeti jačanju gospodarske i socijalne kohezije;

[…] [neslužbeni prijevod]"

Poljsko pravo

17 Članak 41. ustawa o drogach publicznych (Zakon o javnim cestama, Dz. U. br. 14, pozicija 60), od 21. ožujka 1985., u verziji koja je relevantna za potrebe ovog postupka (u daljnjem tekstu: Zakon o javnim cestama), glasi:

„1. Na javnim je cestama dopušten promet vozilima dopuštenog opterećenja po jednostrukoj pogonskoj osovini od 11,5 tona, podložno stavcima 2. i 3.

2. Minister właściwy do spraw transportu [ministar prometa, Poljska] regulatornim putem utvrđuje sljedeći popis:

(1) nacionalne i regionalne ceste na kojima mogu prometovati vozila dopuštenog opterećenja po jednostrukoj osovini od 10 tona,

(2) nacionalne ceste na kojima mogu prometovati vozila dopuštenog opterećenja po jednostrukoj osovini od 8 tona

s obzirom na potrebu zaštite cesta i osiguravanja prometa.

3. Regionalne ceste koje nisu one definirane u skladu sa stavkom 2. točkom 1., okružne i općinske ceste tvore cestovnu mrežu na kojoj mogu prometovati vozila dopuštenog opterećenja po jednostrukoj osovini od 8 tona."

18 Na temelju članka 41. stavka 2. Zakona o javnim cestama, Minister Infrastruktury i Rozwoju (ministar infrastrukture i razvoja, Poljska) donio je 13. svibnja 2015. rozporządzenie w sprawie wykazu dróg krajowych oraz dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t, oraz wykazu dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t (Uredba o popisu nacionalnih i regionalnih cesta na kojima mogu prometovati vozila dopuštenog opterećenja po jednostrukoj osovini od 10 tona i popisu nacionalnih cesta na kojima mogu prometovati vozila dopuštenog opterećenja po jednostrukoj osovini od 8 tona) (Dz. U. iz 2015., pozicija 802; u daljnjem tekstu: Uredba od 13. svibnja 2015.).

19 Člankom 2. točkom 35.a prawa o ruchu drogowym (Zakon o cestovnom prometu, Dz. U. br. 98, pozicija 602), u verziji koja je relevantna za potrebe ovog postupka (u daljnjem tekstu: Zakon o cestovnom prometu), nenormirano vozilo definira se kao vozilo ili skup vozila čije je osovinsko opterećenje s teretom ili bez tereta veće od opterećenja koja su za određene ceste dopuštena i predviđena odredbama o javnim cestama ili čija je dimenzija ili stvarna ukupna masa vozila s teretom ili bez tereta veća od mase koja je dopuštena i predviđena odredbama tog zakona.

20 Člankom 2. točkom 35.b Zakona o cestovnom prometu komadni teret definira se kao teret koji se ne može razdvojiti na dva ili više tereta bez dodatnih troškova ili opasnosti od oštećenja.

21 Člankom 64. stavcima 1. do 3. tog zakona određuje se:

„1. Nenormirana vozila mogu prometovati ako ispunjavaju sljedeće uvjete:

(1) posjedovanje prometne dozvole za nenormirana vozila odgovarajuće kategorije, koju nadležno tijelo izdaje putem upravne odluke […]

(2) poštovanje uvjeta prometovanja utvrđenih u dozvoli iz točke 1.;

(3) nenormiranim vozilom upravlja vozač kada vozilo prekoračuje najmanje jednu od sljedećih dimenzija:
(a) duljina: 23 m;
(b) širina: 3,2 m;
(c) visina: 4,5 m;
(d) stvarna ukupna masa: 60 t;

(4) poseban oprez vozača nenormiranog vozila.

2. Zabranjeno je nenormiranim vozilom prevoziti teret koji nije komadni, osim u slučaju nenormiranih vozila s prometnom dozvolom kategorije I ili II.

3. Dimenzije, masa i osovinsko opterećenje nenormiranih vozila s prometnom dozvolom kategorija I do VII, kao i ceste na kojima ta vozila mogu prometovati pojašnjeni su u tablici u Prilogu 1. ovom zakonu.”

22 Člancima 64.a do 64.d navedenog zakona utvrđuje se, za svaku od sedam kategorija nenormiranih vozila, postupak podnošenja zahtjeva za dozvolu, kao i za njezino izdavanje. Člankom 64.f stavkom 1. tog zakona za svaku se kategoriju utvrđuje gornja granica naknade za izdavanje dozvole.

23 U odjeljku 4. Zakona o cestovnom prometu člankom 140.aa i sljedećima predviđene su novčane kazne za nenormirana vozila koja prometuju bez dozvole ili koja ne ispunjavaju uvjete utvrđene u izdanoj dozvoli.

Predsudski postupak

24 Povodom pritužbi koje su podnijela prijevozna poduzeća koja svoju djelatnost obavljaju na poljskom državnom području i nakon što su od Republike Poljske prikupljene informacije u okviru postupka „EU Pilot”, Komisija je 30. travnja 2015. toj državi članici uputila pismo opomene.

25 Tim je pismom Komisija Republici Poljskoj skrenula pozornost na činjenicu da određene odredbe nacionalnog zakonodavstva nisu bile u skladu s obvezama koje ima, s jedne strane, na temelju članka 3. Direktive 96/53 jer je gotovo 97 % poljske cestovne mreže bilo zatvoreno za prometovanje vozila koja poštuju ograničenja mase utvrđena u točkama 3.1. i/ili 3.4. Priloga I. toj direktivi kao i, s druge strane, na temelju članka 7. navedene direktive jer se ta država članica pozvala na odstupanja predviđena u toj odredbi a da nije opravdala razloge zbog kojih su se ona primjenjivala na 97 % poljske cestovne mreže.

26 Usto, svojim pismom opomene Komisija je dovela u pitanje poseban sustav dozvola na temelju kojeg je vozilima koja poštuju ograničenja mase utvrđena u točkama 3.1. i/ili 3.4. Priloga I. Direktivi 96/53 omogućeno prometovati na infrastrukturama koje su uobičajeno zatvorene za ta vozila.

27 Republika Poljska je dopisom od 29. lipnja 2015. odgovorila na pismo opomene osporavajući prigovore koje je istaknula Komisija.

28 Budući da je smatrala da je odgovor Republike Poljske od 29. lipnja 2015. bio nezadovoljavajući, Komisija je 26. veljače 2016. izdala obrazloženo mišljenje u kojem je tvrdila da je Republika Poljska povrijedila obveze koje ima na temelju odredbi članaka 3. i 7. Direktive 96/53 time što je ograničila prometovanje motornih vozila najvećeg opterećenja po jednostrukoj pogonskoj osovini od 11,5 tona na cestama koje su dio transeuropske prometne mreže i na određene druge nacionalne ceste, kao i time što je na prometovanje tih vozila na drugim javnim cestama primijenila sustav posebnih dozvola.

29 Republika Poljska podnijela je Komisiji 26. travnja 2016. zahtjev za produljenje roka za odgovor na to obrazloženo mišljenje, koji je Komisija odbila jer nije sadržavao konkretne informacije o predviđenim zakonodavnim izmjenama za okončanje povrede za koju se tereti.

30 U svojem odgovoru od 30. kolovoza 2016. na to obrazloženo mišljenje Republika Poljska obavijestila je Komisiju o svojim naporima, najprije, za proširenje mreže javnih cesta na kojima je dozvoljeno prometovanje vozila najvećeg osovinskog opterećenja od 11,5 tona, kao i za izmjenu primjenjivih odredbi zakona i drugih propisa radi smanjenja broja dionica nacionalnih i regionalnih cesta koje podliježu ograničenjima mase vozila. Republika Poljska pojasnila je da te izmjene trebaju stupiti na snagu u svibnju 2017. i veljači 2018.

31 Budući da nije bila uvjerena u usklađenost najavljenih izmjena s pravom Unije i da nije prihvatila rok u kojem je potrebno unijeti predviđene izmjene zakona, Komisija je na temelju članka 258. drugog stavka UFEU-a odlučila podnijeti Sudu ovu tužbu.

O tužbi

32 U prilog svojoj tužbi Komisija ističe jedini prigovor kojim Republici Poljskoj prigovara da je povrijedila svoje obveze koje proizlaze iz odredbi članaka 3. i 7. Direktive 96/53, u vezi s točkama 3.1. i 3.4. Priloga I. toj direktivi, osobito time što je na prometovanje vozila najvećeg opterećenja po pogonskoj osovini od 11,5 tona na prekomjernom broju javnih cesta primijenila sustav posebnih dozvola.

33 Ta institucija tvrdi da ograničenje pristupa javnim cestama za vozila i njihove prikolice, iz Direktive 96/53, i koja poštuju najveće dopušteno osovinsko opterećenje, odnosno 10 tona za nepogonsku osovinu i 11,5 tona za pogonsku osovinu, proizlazi iz spoja dvaju čimbenika. Ti se čimbenici odnose na, kao prvo, otvaranje prometa za vozila najvećeg opterećenja po pogonskoj osovini od 11,5 tona samo na cestama koje su dio transeuropske prometne mreže i na drugim određenim nacionalnim cestama, kao što proizlazi iz članka 41. stavka 2. i 3. Zakona o javnim cestama, i, kao drugo, na obveze posjedovanja posebne dozvole kojom se omogućuje promet na drugim cestama, u skladu s člankom 64. i sljedećima Zakona o cestovnom prometu.

34 Ta dva čimbenika treba redom ocijeniti.

Ograničenje međunarodnog prometa samo na ceste transeuropske prometne mreže i određene nacionalne ceste

35 Komisija tvrdi da je ograničenje u međunarodnom prometu, koje proizlazi iz poljskog prava, pristupa javnim cestama za vozila i njihove prikolice iz Direktive 96/53, koja poštuju ograničenja osovinskog opterećenja utvrđena u točkama 3.1. i 3.4. Priloga I. toj direktivi, suprotno odredbama članaka 3. i 7. navedene direktive u vezi s tim točkama 3.1. i 3.4. Komisija se, nadalje, ne slaže sa stajalištem Republike Poljske u skladu s kojim se takvo ograničenje može temeljiti na prijelaznim odredbama predviđenima u Prilogu XII. točki 8. podtočki 3. Akta o pristupanju iz 2003.

36 Taj prvi dio Komisijina prigovora treba ocijeniti s obzirom na navedene odredbe Direktive 96/53 i Prilog XII. Aktu o pristupanju iz 2003.

Navodna povreda članka 3. stavka 1. Direktive 96/53

– Argumentacija stranaka

37 Komisija tvrdi da je ograničenje, u međunarodnom prometu, pristupa vozilima najvećeg opterećenja po jednostrukoj nepogonskoj osovini ili po pogonskoj osovini u skladu s graničnim vrijednostima utvrđenima u točkama 3.1. i 3.4. Priloga I. Direktivi 96/53 samo na ceste transeuropske prometne mreže i određene nacionalne ceste, koje je predviđeno poljskim zakonodavstvom, protivno članku 3. stavku 1. Direktive 96/53 kojim se utvrđuje sustav slobodnog prometovanja tih vozila.

38 S tim u vezi Komisija ističe, kao prvo, da iako je člankom 41. stavkom 1. Zakona o javnim cestama dopušteno prometovanje vozila najvećeg opterećenja po pogonskoj osovini od 11,5 tona na svim javnim cestama, člankom 41. stavcima 2. i 3. tog zakona uvedena su odstupanja kojima se taj članak 41. stavak 1. lišava svoje biti.

39 Naime, na temelju odstupanja iz tog članka 41. stavaka 2. i 3., prometovanje na nacionalnim i regionalnim cestama s popisa koji utvrđuje ministar prometa ograničeno je na vozila dopuštenog opterećenja po jednostrukoj osovini od 10 tona ili 8 tona, a prometovanje na ostalim regionalnim cestama, okružnim cestama i općinskim cestama ograničeno je na vozila dopuštenog opterećenja po jednostrukoj osovini od 8 tona. Komisija ističe da su popisi iz članka 41. stavka 2. navedenog zakona utvrđeni te se nalaze u Uredbi od 13. svibnja 2015.

40 Ta odstupanja dovode do isključivanja gotovo 97 % cestovne mreže za vozila koja poštuju najveće opterećenje, kako je utvrđeno u Prilogu I. Direktivi 96/53, od 10 tona za nepogonsku osovinu i 11,5 tona za pogonsku osovinu.

41 Kao drugo, Komisija osporava argument Republike Poljske prema kojem se samo na ceste na kojima se odvija većina međunarodnog prometa, odnosno prekogranični promet na mreži transeuropskog cestovnog prometa, primjenjuju zahtjevi utvrđeni Direktivom 96/53.

42 Ta institucija navodi, s jedne strane, da se dionice cesta kojima je moguće pristupiti velikim gradovima, na kojima se odvija međunarodni promet i osobito utovar i istovar, mogu nalaziti izvan nacionalnih cesta i transeuropske prometne mreže te se tim dionicama ne može slobodno pristupiti.

43 S druge strane, Komisija ističe da se, suprotno tvrdnjama Republike Poljske, u Direktivi 96/53 ne navodi nikakvo ograničenje zahtjeva utvrđenih u članku 3. Direktive 96/53, u skladu s njezinim ciljevima od njezina stupanja na snagu, i da njezino područje primjene nije izmijenjeno nakon osnivanja transeuropske prometne mreže Odlukom br. 1692/96, iako ona pridonosi istom cilju koji se sastoji od pojednostavnjenja prometa robe. Pojašnjava da, iako članak 2. te direktive ne sadržava definiciju međunarodnog prometa, u uvodnim izjavama 3. i 7. navedene direktive, u kojima se upućuje na promet među državama članicama, u vezi s uvodnom izjavom 12. te direktive, navodi se da taj pojam treba tumačiti na način da se odnosi na svaki prekogranični promet neovisno o vrsti ceste. Svakim drugim tumačenjem oduzeo bi se smisao članku 7. Direktive 96/53.

44 Kao treće, što se tiče argumenata Republike Poljske koji se temelje na stanju cestovne infrastrukture, Komisija ističe da iako se Direktivom 96/53 ne uvodi nikakva obveza obnove svih javnih cesta, države članice ipak moraju poštovati kriterije iz točaka 3.1. i 3.4. Priloga I. toj direktivi.

45 Dodaje da se Republika Poljska ne može osloboditi obveze od poštovanja normi donesenih u Direktivi 96/53, koje se odnose na najveće dopušteno osovinsko opterećenje, pozivajući se na uspostavu ravnoteže, koja se navodi u njezinoj uvodnoj izjavi 5., jer te norme proizlaze iz zahtjeva za postizanje te ravnoteže.

46 Republika Poljska smatra da se prvi dio Komisijina prigovora temelji na pogrešnom tumačenju članka 3. Direktive 96/53.

47 Republika Poljska najprije tvrdi da Komisija pogrešno smatra da se pojam „međunarodni promet" odnosi na cijelu cestovnu mrežu država članica, iako se taj pojam odnosi samo na prekogranični promet i na ceste na kojima se odvija većina tog prometa. Tvrdi da Komisijino široko tumačenje pojma međunarodnog prometa, kojim se svaka cesta država članica, čak i lokalna, otvara za vozila najvećeg opterećenja po pogonskoj osovini od 11,5 tona, ne proizlazi ni iz jedne odredbe ili uvodne izjave Direktive 96/53 kao ni iz rasprava u pogledu njezine izmjene. Prema mišljenju te države članice, tim bi se tumačenjem oduzeo smisao članku 3. stavku 1. drugoj alineji te direktive, kojim se unutarnji promet ograničava zbog dimenzija vozila, te bi ono dovelo do obrnute diskriminacije prema vozilima koja su registrirana ili puštena u promet u dotičnoj državi članici.

48 Republika Poljska također upućuje na obvezu tumačenja Direktive 96/53 u skladu s Odlukom br. 1692/96 čiji su ciljevi usklađeni, pri čemu su ta dva instrumenta postala istodobno obvezujuća prilikom njezina pristupanja Uniji.

49 Republika Poljska iz toga zaključuje da nije povrijedila članak 3. Direktive 96/53 time što je odstupila od općeg načela slobodnog prometovanja vozila najvećeg opterećenja po pogonskoj osovini od 11,5 tona za upotrebu određenih nacionalnih i lokalnih cesta, kao što su regionalne, okružne i općinske ceste. Tako je odlučila kako bi ostvarila cilj iz uvodne izjave 5. te direktive. Na taj je način željela postići ravnotežu između racionalne i ekonomične upotrebe gospodarskih cestovnih vozila te zahtjeva u vezi s održavanjem infrastrukture, sigurnošću prometa na cestama, zaštitom okoliša i životnim uvjetima.

– *Ocjena Suda*

50 Treba podsjetiti da, u skladu s člankom 3. stavkom 1. prvom alinejom Direktive 96/53, država članica na svojem državnom području ne smije odbiti ili zabraniti u međunarodnom prometu upotrebu vozila koja su registrirana ili puštena u promet u nekoj drugoj državi članici zbog razloga povezanih s njihovim masama i dimenzijama ako ta vozila zadovoljavaju granične vrijednosti navedene u Prilogu I. Direktivi 96/53. U skladu s točkama 3.1. i 3.4. tog priloga, najveće dopušteno osovinsko opterećenje predmetnih vozila je 10 tona po jednostrukoj osovini ili jednostrukoj nepogonskoj osovini i 11,5 tona po pogonskoj osovini.

51 Kad je riječ o, konkretnije, pojmu „međunarodni promet" iz članka 3. stavka 1. prve alineje Direktive 96/53, o čijem se tumačenju stranke ne slažu, jer u navedenoj direktivi nema nikakve definicije tog pojma treba ga tumačiti s obzirom na njegov uobičajeni smisao u svakodnevnom jeziku, uzimajući u obzir kontekst u kojem se on upotrebljava i ciljeve propisa kojega je dio (vidjeti po analogiji presudu od 20. rujna 2018., Carrefour Hypermarchés i dr., C-510/16, EU:C:2018:751, t. 28. i navedenu sudsku praksu).

52 Prema njegovu uobičajenom smislu, pojam „međunarodni promet" odnosi se na svako prometovanje vozila na državnom području barem dviju različitih zemalja. Bez dodatnog pojašnjenja, taj pojam nema konotaciju koja upućuje na konkretnu cestovnu infrastrukturu na kojoj se odvija taj promet.

53 Takvo tumačenje potvrđuje kontekst u kojemu se taj pojam koristi i cilj koji se želi postići člankom 3. stavkom 1. prvom alinejom Direktive 96/53. Naime, ni u drugoj alineji tog članka 3. stavka 1., koja se odnosi na pojam „nacionalni prijevoz", nema nikakvih pojedinosti o eventualnoj cestovnoj infrastrukturi na koju bi trebao biti ograničen takav nacionalni prijevoz.

54 Što se tiče cilja Direktive 96/53, treba podsjetiti da članak 3. stavak 1. prva alineja te direktive ima za cilj, kao što proizlazi iz uvodnih izjava 3. i 4. navedene direktive, ukloniti razlike koje postoje između važećih normi država članica u vezi s masama i dimenzijama gospodarskih cestovnih vozila koje bi mogle negativno djelovati na uvjete tržišnog natjecanja te predstavljati prepreku u prometu između država članica. Nadalje, iz uvodne izjave 7. te direktive proizlazi da se kod gospodarskih vozila koja su registrirana ili puštena u promet u određenoj državi članici mogu primjenjivati dodatni tehnički uvjeti u vezi s masama i dimenzijama vozila ako ti uvjeti nisu prepreka u prometovanju gospodarskih vozila između država članica. Treba istaknuti da se u preambuli Direktive 96/53, kad je riječ o tom cilju, ne pravi nikakva razlika prema vrsti ceste na kojoj se odvija promet između država članica.

55 Ako bi se zajedničke norme u vezi s najvećim osovinskim opterećenjem gospodarskih vozila, utvrđene Direktivom 96/53, primjenjivale samo na određene javne ceste država članica, iako se na potonjima može odvijati međunarodni promet, postojala bi opasnost da cilj te direktive, koji se sastoji od uklanjanja prepreka u prometovanju gospodarskih vozila između država članica, ne bude ostvaren.

56 Naime, tumačenje koje je predložila Republika Poljska imalo bi za posljedicu to da čim gospodarsko vozilo koje prometuje na državnom području barem dviju država članica napusti transeuropsku prometnu mrežu ili najvažnije nacionalne ceste neke države članice, promet, koji je do tog trenutka bio međunarodni, bi prestao to biti. Iz toga slijedi da bi se zajedničke norme utvrđene Direktivom 96/53 u vezi s, među ostalim, najvećim osovinskim opterećenjima gospodarskih vozila prestale primjenjivati na to vozilo. Takvo tumačenje, umjesto da potiče cilj olakšavanja prometovanja gospodarskih vozila između država članica, imalo bi za posljedicu održavanje prepreka tom prometovanju.

57 Republika Poljska ne može se u potporu svojem tumačenju pojma „međunarodni promet” iz članka 3. stavka 1. prve alineje Direktive 96/53 pozivati na uvodnu izjavu 5. te direktive, u kojoj se navodi da zajedničke norme utvrđene navedenom direktivom odražavaju ravnotežu između racionalne i ekonomične upotrebe gospodarskih cestovnih vozila te zahtjeva u vezi s održavanjem infrastrukture, sigurnošću prometa na cestama, zaštitom okoliša i životnim uvjetima. Naime, kao što je to nezavisni odvjetnik istaknuo u točki 78. svojeg mišljenja, Direktivom 96/53 želi se uspostaviti ta ravnoteža, među ostalim, utvrđivanjem graničnih vrijednosti u vezi s masama i dimenzijama cestovnih vozila, kako su navedene u Prilogu I. Direktivi 96/53.

58 To tumačenje pojma „međunarodni promet” iz članka 3. stavka 1. prve alineje Direktive 96/53, na način da se ono primjenjuje bez obzira na vrste predmetnih cesta, ne može biti dovedeno u pitanje trima argumentima koje Republika Poljska izvlači iz zakonodavnog konteksta te odredbe.

59 Kao prvo, ona tvrdi da se tu direktivu treba tumačiti u skladu s Odlukom br. 1692/96. Kao drugo, ističe da bi tumačenje iz prethodne točke članak 3. stavak 1. drugu alineju Direktive 96/53 učinilo besmislenim. Kao treće, tvrdi da to tumačenje ima za posljedicu obrnutu diskriminaciju prema vozilima koja su registrirana ili puštena u promet u dotičnoj državi članici.

60 Kad je riječ o prvom od tih argumenata, iako je točno da kako Direktiva 96/53 tako i Odluka br. 1692/96 doprinose pravilnom funkcioniranju unutarnjeg tržišta, ta odluka, koja ima za svrhu razvitak transeuropske prometne mreže, nema za cilj ograničiti područje primjene te direktive, čija je pak svrha olakšati prometovanje cestovnih vozila u Uniji utvrđivanjem dopuštenih zajedničkih normi o dimenzijama i masama tih vozila. U tim okolnostima, i u nedostatku ikakvog upućivanja u Direktivi 96/53 na Odluku br. 1692/96 ili na pojam „transeuropska prometna mreža”, pojam „međunarodni promet” iz članka 3. stavka 1. prve alineje Direktive 96/53 ne može se tumačiti tako da se odnosi samo na prometovanje između država članica koje je koncentrirano na transeuropsku prometnu mrežu.

61 Kad je riječ o drugom argumentu na koji se poziva Republika Poljska, nesporno je da se člankom 3. stavkom 1. drugom alinejom Direktive 96/53, za razliku od članka 3. stavka 1. prve alineje te direktive, ne zahtijeva od država članica da u unutarnjem prometu primijene zajedničke norme utvrđene

navedenom direktivom glede najvećeg dopuštenog osovinskog opterećenja za prometovanje vozila koja su registrirana ili puštena u promet u bilo kojoj drugoj državi članicičlanicama. Međutim, tumačenje pojma „međunarodni promet" na način da se primjenjuje bez obzira na vrste cesta na kojima se odvija taj promet ne bi imala za posljedicu to da se članku 3. stavku 1. drugoj alineji Direktive 96/53 oduzme smisao s obzirom na to da se ta odredba primjenjuje ako se i polazište i odredište prometa nalaze u istoj državi članici, bez obzira na različite vrste cesta kojima je prometovano, čime se u tom slučaju državi članici dopušta da ograniči unutarnji promet zbog razloga koji se odnose na masu vozila.

62 Kad je riječ o trećem argumentu na koji se poziva Republika Poljska, koji se temelji na obrnutoj diskriminaciji, treba istaknuti da, iako je državama članicama na temelju članka 3. stavka 1. prve i druge alineje Direktive 96/53, u vezi s njezinom uvodnom izjavom 12., za vozila koja se upotrebljavaju u unutarnjem prometu, na njihovu državnom području dopušteno primijeniti vrijednosti drukčije od onih predviđenih tom direktivom za međunarodni promet, kad je riječ o najvećem dopuštenom osovinskom opterećenju, tim im se člankom ne propisuje ta razlika u postupanju. Osim toga, iz uvodne izjave 11. navedene direktive proizlazi da različito postupanje ovisno o tome radi li se o „međunarodnom prometu" ili o „unutarnjem prometu" opravdavaju razlike u učincima koje svaka od značajki iz tog članka 3. stavka 1. prve i druge alineje može proizvesti na uvjete tržišnog natjecanja u okviru provođenja unutarnjeg tržišta.

63 S obzirom na prethodna razmatranja, imajući u vidu elemente tumačenja članka 3. stavka 1. prve alineje Direktive 96/53, kako proizlaze iz točaka 50. do 56. ove presude, potrebno je ocijeniti osnovanost prvog dijela Komisijina prigovora.

64 Treba istaknuti da, iako je točno da je člankom 41. stavkom 1. Zakona o javnim cestama dopušten promet vozila koja poštuju najveće opterećenje po pogonskoj osovini od 11,5 tona, na to se pravilo, ipak, primjenjuje nekoliko ograničenja koja se navode u članku 41. stavcima 2. i 3. tog zakona.

65 Tako, s jedne strane, iz članka 41. stavka 2. navedenog zakona proizlazi da ministar prometa, u skladu s točkom 1. te odredbe, sastavlja popis nacionalnih i regionalnih cesta kojima mogu prometovati vozila najvećeg opterećenja po „jednostrukoj osovini" od 10 tona te, u skladu s točkom 2. navedene odredbe, popis nacionalnih cesta kojima mogu prometovati vozila najvećeg opterećenja po „jednostrukoj osovini" od 8 tona.

66 U tom kontekstu, treba navesti da se ograničenja iz tog članka 41. stavka 2. odnose, kao što je to potvrdila Republika Poljska u svojem odgovoru na pitanje Suda, kako na pogonsku osovinu tako i na nepogonsku osovinu vozila. Također treba istaknuti da su popisi iz tog članka 41. stavka 2. utvrđeni te se nalaze u Uredbi od 13. svibnja 2015.

67 S druge strane, iz članka 41. stavka 3. Zakona o javnim cestama proizlazi da regionalnim cestama osim onih definiranih u skladu s člankom 41. stavkom 2. točkom 1. tog zakona kao i okružnim i općinskim cestama mogu prometovati samo vozila najvećeg opterećenja po „jednostrukoj osovini" od 8 tona.

68 Tako iz članka 41. Zakona o javnim cestama proizlazi da vozila koja poštuju najveće opterećenje po pogonskoj osovini od 11,5 tona utvrđeno u točki 3.4. Priloga I. Direktivi 96/53 ulaze u područje primjene svih ograničenja koja proizlaze iz članka 41. stavaka 2. i 3. tog zakona, a da vozila koja poštuju najveće opterećenje po jednostrukoj osovini od 10 tona ulaze u područje primjene ograničenja koja proizlaze iz članka 41. stavka 2. točke 2. i članka 42. stavka 3. navedenog zakona.

69 U tim okolnostima treba utvrditi da su ograničenja pristupa poljskoj cestovnoj mreži vozilima koja poštuju granične vrijednosti osovinskog opterećenja utvrđene točkama 3.1. i 3.4. Priloga I. Direktivi 96/53, koja proizlaze iz poljskog prava, protivna članku 3. stavku 1. prvoj alineji te direktive, u vezi s točkama 3.1. i 3.4. Priloga I. toj direktivi.

Navodna povreda članka 7. Direktive 96/53

– Argumentacija stranaka

70 Komisija tvrdi da se ograničenja predviđena u članku 41. stavcima 2. i 3. Zakona o javnim cestama temelje na pogrešnom tumačenju članka 7. Direktive 96/53 kojim se predviđa iznimka od načela slobodnog prometovanja vozila najvećeg opterećenja po pogonskoj osovini od 11,5 tona. Ta institucija najprije podsjeća da Republika Poljska ne može tvrditi da se ograničenje o kojem je riječ odnosi na ceste na kojima se ne odvija međunarodni promet prije svega zato što se nijednim aktom Unije ne predviđa takvo razlikovanje između tih cesta i onih na kojima se odvija takav promet.

71 Ta institucija zatim pojašnjava da se jedino moguće odstupanje od načela slobodnog prometovanja na svim cestama mora temeljiti na njihovoj nepogodnosti za prometovanje vozila najvećeg opterećenja po pogonskoj osovini od 11,5 tona. Kriteriji koje treba uzeti u obzir jesu sigurnost tog prometa, nosivost građevinskih objekata i intenzitet cestovnog prometa. U tom pogledu ističe da članak 7. Direktive 96/53, kojim se predviđa mogućnost odstupanja od načela slobodnog prometovanja „na određenim cestama ili građevinskim objektima”, treba tumačiti usko. U tim okolnostima, odstupanja koja se odnose na 97 % poljske cestovne mreže ili, osobito, na sve lokalne ceste nisu osnovana.

72 Naposljetku, Komisija navodi da se ograničenja pristupa određenim poljskim javnim cestama ne temelje na njihovu stanju ili stanju nekih njihovih dionica, kao što proizlazi iz sustava izdavanja neograničenih prometnih dozvola.

73 Republika Poljska, koja podredno odgovara na taj dio prigovora Komisije, tvrdi da on proizlazi iz preuskog tumačenja članka 7. Direktive 96/53 koje je protivno njegovu tekstu jer, s jedne strane, područje primjene prvog stavka tog članka 7. ne određuje da se ograničenja na nepogodnost cesta koja su njime predviđena odnose samo na predmetna vozila kao i na „dionice određenih cesta” i, jer su, s druge strane, slučajevi iz drugog stavka tog članka 7. samo primjeri.

74 Ta država članica iz toga zaključuje da prometovanje može ograničiti ne samo na ceste koje su nepogodne za promet teških vozila, nego i na dijelove cestovne mreže na kojima bi, zbog njihove strukture prolaz takvih vozila bio opasan ili pak zbog postojanja brojnih mostova čiju je slabu nosivost od 20 i 30 tona Komisija zanemarila.

75 Usto, Republika Poljska smatra da je, što se tiče malog dijela lokalnih cesta koje su već pogodne za promet vozila dopuštenog opterećenja po jednostrukoj pogonskoj osovini od 11,5 tona, mogućnost uvođenja ograničenja obuhvaćena člankom 7. prvim stavkom Direktive 96/53 s obzirom na to da ne postoji nikakav praktični interes da se na njima omogući prometovanje jer je općenito riječ o dionicama koje nisu povezane s ostatkom cestovnog sustava i ne mogu osigurati protočnost prometa.

76 Nadalje, Republika Poljska smatra da Komisija ne može tvrditi da je 97 % poljske cestovne mreže zatvoreno za prometovanje vozila najvećeg opterećenja po pogonskoj osovini od 11,5 tona a da nije uzela u obzir obilježja te mreže. Ta država članica pojašnjava da se na nacionalnim cestama, koje predstavljaju 5 % javnih cesta, odvija do 60 % prometa. Preostalih 95 % javnih cesta jesu lokalne ceste, od kojih je 88 % okružnih i općinskih cesta. One se upotrebljavaju za lokalne potrebe, a trećina javnih cesta nije asfaltirana, kao što proizlazi iz službenih statistika Eurostata koje navodi Komisija.

– *Ocjena Suda*

77 Komisija smatra da se argumentacija Republike Poljske kojom se potonja, u biti, poziva na oronulost i nepogodnost predmetne prometne infrastrukture kako bi opravdala ograničenja, nametnuta nacionalnim pravom, pristupa vozilima koja poštuju granične vrijednosti utvrđene u točkama 3.1. i 3.4. Priloga I. Direktivi 96/53 na temelju članka 7. te direktive temelji na pogrešnom tumačenju tog članka 7.

78 S tim u vezi treba podsjetiti da, u skladu s člankom 7. prvim stavkom Direktive 96/53, potonja ne isključuje primjenu odredbi o cestovnom prometu koje su na snazi u svakoj od država članica koje dopuštaju ograničenje mase i/ili dimenzija na određenim cestama ili građevinskim objektima, bez obzira na državu registracije takvih vozila ili državu u kojoj su takva vozila stavljena u promet.

79 U članku 7. drugom stavku te direktive navode se primjeri situacija u kojima se mogu nametnuti ograničenja iz njezina članka 7. prvog stavka. Tako je, među ostalim, moguće nametnuti lokalna ograničenja na najveće dopuštene dimenzije i/ili masu vozila koja se mogu koristiti na posebnim područjima ili posebnim cestama na kojima infrastruktura nije pogodna za dugačka i teška vozila, kao što su središta grada, mala mjesta ili prirodna područja koja su od posebnog značaja.

80 S obzirom na to da je članak 7. Direktive 96/53 iznimka od načela slobodnog prometovanja vozila, kako je predviđeno njezinim člankom 3. stavkom 1., treba ga, kao što je nezavisni odvjetnik to naglasio u točki 79. svojeg mišljenja, usko tumačiti.

81 Treba, osim toga, istaknuti, kao što je to nezavisni odvjetnik naveo u točkama 93. i 94. svojeg mišljenja, da je opravdanje koje se temelji na nepogodnosti cestovne infrastrukture predviđeno u članku 7. Direktive 96/53 samo u posebnim situacijama, kao što je objašnjeno različitim primjerima koji se navode u drugom stavku tog članka.

82 Kao što proizlazi iz članka 41. stavka 2. Zakona o javnim cestama, samo iznimno, pod uvjetom da se poljska nacionalna cesta nalazi na popisima iz te odredbe, mogu vozila koja poštuju ograničenja mase utvrđena u točkama 3.1. i 3.4. Priloga I. Direktivi 96/53 slobodno prometovati na takvoj cesti. Jednako tako, samo iznimno, pod uvjetom da se poljska nacionalna cesta nalazi na tim popisima, mogu vozila koja poštuju ograničenje mase utvrđeno u točki 3.4. Priloga I. Direktivi 96/53 slobodno prometovati na takvoj cesti ako nije dopušteno prometovanje na drugim cestama koje se ne nalaze na navedenim popisima.

83 Osim toga, u skladu s člankom 41. stavkom 3. navedenog zakona, na svim drugim regionalnim cestama kao i na okružnim i općinskim cestama vozila koja poštuju ograničenja osovinskog opterećenja utvrđena u točkama 3.1. i 3.4. Priloga I. Direktivi 96/53 podliježu predmetnim ograničenjima prometovanja.

84 Nadalje, kao što je to nezavisni odvjetnik istaknuo u točki 95. svojeg mišljenja, ograničenja pristupa javnim cestama koja se temelje na članku 41. tog zakona mogu se zaobići dobivanjem posebne dozvole koja se plaća, pri čemu su jedina ograničenja isključenje komadnog tereta kao i vremensko ograničenje te se, prema tome, stanje predmetnih cesta ne uzima u obzir.

85 Treba dodati da se, prema podacima iz spisa, čini da ograničenja pristupa javnim cestama koja se temelje na članku 41. imaju znatan domašaj te se stoga ne odnose samo na „određene” ceste ili građevinske objekte, kao što to nalaže članak 7. Direktive 96/53. Prema statističkim podacima za 2015. koje je Republika Poljska dostavila u predsudskom postupku ili koje je Komisija iznijela u svojoj tužbi a država članica ih nije osporila, manje od 40 % cestovne mreže koja se sastoji od poljskih autocesta i nacionalnih cesta i manje od 4 % cestovne mreže koja se sastoji od autocesta, nacionalnih cesta i najvažnijih regionalnih cesta bilo je u navedenoj godini otvoreno, bez ograničenja, za prometovanje vozila najvećeg opterećenja po pogonskoj osovini od 11,5 tona. Nadalje, prema podacima koje je

dostavila Republika Poljska a koji se odnose na situaciju od stupanja na snagu rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie wykazu dróg krajowych oraz dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t, oraz wykazu dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t (Uredba ministra infrastrukture i graditeljstva o popisu nacionalnih i regionalnih cesta na kojima mogu prometovati vozila dopuštenog opterećenja po jednostrukoj pogonskoj osovini od 10 tona i popisu nacionalnih cesta na kojima mogu prometovati vozila dopuštenog opterećenja po jednostrukoj pogonskoj osovini od 8 tona) od 21. travnja 2017., to jest nakon datuma koji je relevantan za potrebe ovog postupka, samo 54,2 % poljskih nacionalnih cesta bilo je otvoreno za prometovanje, bez ograničenja, vozila najvećeg opterećenja po pogonskoj osovini od 11,5 tona.

86 Ta ograničenja u primjeni pravila utvrđenog člankom 3. stavkom 1. prvom alinejom Direktive 96/53, koja zbog svojeg opsega i općenite prirode imaju toliko velike posljedice po načelo slobodnog prometovanja vozila, ne mogu se opravdati člankom 7. te direktive kako iznimka koja proizlazi iz tog članka 7. ne bi imala prednost pred pravilom propisanim u članku 3. navedene direktive.

87 S obzirom na prethodna razmatranja, Republika Poljska ne može se pozivati na navedeni članak 7. kako bi navođenjem razloga općenite prirode koji se u biti odnosi na oronulost i nepogodnost cestovne infrastrukture opravdala ograničenja koja se primjenjuju u odnosu na vrste cesta, a koja proizlaze iz poljskog prava.

88 Stoga ograničenje pristupa poljskoj cestovnoj mreži vozilima koja poštuju granične vrijednosti osovinskog opterećenja utvrđene točkama 3.1. i 3.4. Priloga I. Direktivi 96/53, koja proizlaze iz poljskog prava, ne mogu se opravdati člankom 7. Direktive 96/53. Prema tome, i također s obzirom na razmatranja iz točke 69. ove presude, treba utvrditi da su ta ograničenja protivna odredbama članaka 3. i 7. te direktive, u vezi s točkama 3.1. i 3.4. njezina Priloga I.

Mogućnost pozivanja na prijelazne odredbe predviđene u Prilogu XII. točki 8. stavku 3. Akta o pristupanju iz 2003.

– *Argumentacija stranaka*

89 Komisija osporava argument Republike Poljske koji se temelji na Prilogu XII. točki 8. stavku 3. Akta o pristupanju iz 2003. jer se drugim podstavkom te odredbe jasno zahtijevala prilagodba cesta koje ne pripadaju mreži transeuropskog cestovnog prometa međunarodnom prometu do 31. prosinca 2010. a da se više ne čeka napredak obnove nacionalne cestovne mreže, kao što je to bilo dopušteno tijekom prijelaznog razdoblja.

90 Dodatno, ta institucija navodi da je od 2004. nekoliko tisuća kilometara cesta koje nisu nacionalne ceste ili ceste transeuropske prometne mreže obnovljeno u okviru nacionalnog programa rekonstruiranja lokalnih cesta, pri čemu je veliki broj njih financiran europskim sredstvima. Međutim, nijedna od tih cesta nije bila otvorena za promet vozila koja poštuju najveće opterećenje po pogonskoj osovini od 11,5 tona, bez razlikovanja stupnja obnove tih cesta. Komisija također smatra da je, s obzirom na to da je prometovanje ipak moguće uz posjedovanje dozvole koja se plaća, razlog iznesen u obrani, temeljen na obnovi cestovne mreže koja je u tijeku, neosnovan.

91 Republika Poljska podredno se poziva na prijelazne odredbe iz Priloga XII. točke 8. stavka 3. Akta o pristupanju iz 2003. koje uređuju pitanja povezana s provedbom Direktive 96/53 i Odluke br. 1692/96. Konkretno, iz trećeg i četvrtog podstavka te točke 8. stavka 3. proizlazi da joj nije bio propisan nikakav rok za prilagodbu cesta koje nisu ceste transeuropske prometne mreže na najvišu razinu nosivosti.

92 Ta država članica naglašava da, u skladu s točkom 8. stavkom 3. četvrtim podstavkom tog priloga, cestovnu mrežu treba postupno otvarati za vozila u međunarodnom prometu istodobno s dovršetkom obnove tih cesta. Ne slaže se s Komisijinim mišljenjem prema kojem je to tumačenje protivno odredbama druge rečenice te točke 8. stavka 3. četvrtog podstavka, kojim se predviđa dozvola za upotrebu neobnovljenih dijelova sporedne mreže radi utovara i istovara tijekom cijelog prijelaznog razdoblja jer se radi o iznimci od načela.

93 S druge strane, Republika Poljska osporava Komisijin argument prema kojem njezino tumačenje prijelaznih odredbi dovodi do prihvaćanja toga da će se poljska cestovna mreža, u skladu s Direktivom 96/53, otvoriti tek nakon nekoliko desetljeća. Tvrdi da se napori uloženi u obnovu moraju odnositi na asfaltirane ceste i da je, nakon već uloženih napora, 54,2 % svih nacionalnih cesta otvoreno prometovanju predmetnih vozila.

94 U tom pogledu ta država članica podsjeća da je oko 91 % njezinih javnih cesta bilo izgrađeno prije njezina pristupanja Uniji, a prometovanje je tada bilo ograničeno na vozila čije opterećenje po jednostrukoj osovini nije prelazilo 10 tona za nacionalne ceste i 8 tona za ostale ceste, te je poljsko zakonodavstvo izmijenjeno kako bi se poštovale obveze koje proizlaze iz prava Unije.

95 Zatim, Republika Poljska navodi značajke svoje cestovne mreže, kako su sažeto iznesene u točki 76. ove presude.

96 Naposljetku, ta država članica navodi stalne napore od svojeg pristupanja Uniji koje ulaže u otvaranje novih nacionalnih cesta s obzirom na potrebe međunarodnog prometa i zaštite okoliša te ističe znatno financijsko opterećenje koje dugoročno predstavlja prilagodba, koja je iznimna u državi članici Unije, cijele njezine cestovne mreže za prometovanje vozila najvećeg opterećenja po pogonskoj osovini od 11,5 tona.

– *Ocjena Suda*

97 Svojom argumentacijom Republika Poljska se, kako bi opravdala ograničenja koje nameće nacionalno pravo u pogledu pristupa vozilima koja poštuju granične vrijednosti utvrđene u točkama 3.1. i 3.4. Priloga I. Direktivi 96/53, poziva na prijelazne odredbe iz Priloga XII. točke 8. stavka 3. Aktu o pristupanju iz 2003. na temelju kojih može otvoriti za međunarodni promet svoje ceste, osim onih iz transeuropske prometne mreže po dovršetku njihove obnove, bez određivanja ikakvog roka s tim u vezi.

98 Treba podsjetiti da Prilog XII. točka 8. stavak 3. drugi podstavak Akta o pristupanju iz 2003. predviđa, odstupajući od članka 3. stavka 1. Direktive 96/53, da vozila koja su u skladu s graničnim vrijednostima navedenima u točki 3.4. Priloga I. toj direktivi mogu upotrebljavati neobnovljene dijelove poljske cestovne mreže samo ako su u skladu s graničnim vrijednostima osovinskog opterećenja utvrđenima u Poljskoj, te kao krajnji rok za to odstupanje određuje 31. prosinca 2010. koji za više od četiri godine prethodi datumu isteka roka utvrđenom u obrazloženom mišljenju.

99 Kad je riječ o obnovi njezine glavne cestovne mreže, Republika Poljska morala je, kao što proizlazi iz Priloga XII. točke 8. stavka 3. trećeg podstavka Aktu o pristupanju iz 2003., poštovati vremenski raspored utvrđen u osam tablica, koje obuhvaćaju razdoblje od 1. siječnja 2004. do 1. siječnja 2011.

100 Ne određujući sličan vremenski raspored za ceste koje nisu dio te glavne cestovne mreže, Prilog XII. točka 8. stavak 3. četvrti podstavak tom Aktu o pristupanju iz 2003. u svojoj prvoj rečenici predviđa da će se istodobno s dovršetkom obnove, pristup poljskoj cestovnoj mreži, uključujući mrežu iz Priloga I. Odluci br. 1692/96, postupno otvarati za vozila u međunarodnom prometu koja su u skladu s graničnim vrijednostima iz Direktive 96/53. U drugoj rečenici tog Priloga XII. točke 8. stavka 3.

četvrtog podstavka predviđeno je da u svrhu utovara i istovara, ako je tehnički moguće, mora biti dopuštena upotreba neobnovljenih dijelova sporedne cestovne mreže tijekom cijelog prijelaznog razdoblja.

101 Iz zajedničkog tumačenja drugog podstavka i četvrtog podstavka Priloga XII. točke 8. stavka 3. Aktu o pristupanju iz 2003. proizlazi da Republika Poljska ograničavanje pristupa svojoj cestovnoj mreži vozilima koja poštuju granične vrijednosti navedene u točki 3.4. Priloga I. Direktivi 96/53, koje se temelji na ograničenjima osovinskog opterećenja utvrđenima nacionalnim pravom, može opravdati samo tijekom prijelaznog razdoblja, i to u određenim granicama.

102 Naime, izraz „istodobno s dovršetkom obnove" iz Priloga XII. točke 8. stavka 3. četvrtog podstavka Akta o pristupanju ne može se tumačiti izolirano, nego na način da se njime utvrđuju okolnosti u kojima se odstupanje od članka 3. stavka 1. Direktive 96/53 iz Priloga XII. točke 8. stavka 3. drugog podstavka tom Aktu o pristupanju prestaje primjenjivati. Stoga se Prilog XII. točka 8. stavak 3. četvrti podstavak tom Aktu o pristupanju ne može tumačiti na način da se primjenjuje nakon isteka roka važenja odstupanja utvrđenog u Prilogu XII. točki 8. stavku 3. drugom podstavku tom Aktu o pristupanju, to jest 31. prosinca 2010.

103 To tumačenje Priloga XII. točke 8. stavka 3. Aktu o pristupanju iz 2003. potvrđuje kontekst u kojem se ta odredba primjenjuje. Naime, iz članaka 2. i 10. tog Akta o pristupanju proizlazi da se potonji temelji na načelu neposredne i cjelovite primjene odredaba prava Unije na nove države članice i da su odstupanja izričito predviđena prijelaznim odredbama dopuštena samo privremeno (vidjeti u tom smislu presudu od 22. prosinca 2010., Komisija/Poljska, C-385/08, neobjavljena, EU:C:2010:801, t. 54. i navedenu sudsku praksu). Stoga se ne može dopustiti da se odstupanje predviđeno Prilogom XII. točkom 8. stavkom 3. tog Akta o pristupanju, ako nema izričite odredbe u tom smislu, nastavi primjenjivati.

104 Takvo tumačenje potvrđuje i cilj Priloga XII. točke 8. stavka 3. Aktu o pristupanju iz 2003., koji, kao što je to nezavisni odvjetnik istaknuo u točki 92. svojeg mišljenja, ima za cilj urediti razdoblje od datuma pristupanja Republike Poljske do 31. prosinca 2010. kako bi se načelo utvrđeno u Direktivi 96/53 moglo poštovati nakon tog datuma, pri čemu je tim ciljem, uostalom, opravdana dodjela europskih sredstava njegovoj provedbi.

105 S obzirom na prethodna razmatranja, treba odbiti argumentaciju Republike Poljske koja se temelji na prijelaznim odredbama predviđenima Prilogom XII. točkom 8. stavkom 3. Aktu o pristupanju iz 2003.

106 S obzirom na prethodna razmatranja i, osobito, točke 69. i 88. ove presude, treba prihvatiti prvi dio Komisijina prigovora koji se odnosi na ograničenje međunarodnog prometa samo na ceste transeuropske prometne mreže i određene nacionalne ceste.

Zahtjev koji se odnosi na posjedovanje posebne dozvole za prometovanje na drugim cestama

Argumentacija stranaka

107 Komisija tvrdi da je sustav zabrane prometovanja, osim ako se za to ishodi dozvola, protivan Direktivi 96/53 jer se njime ograničava i ometa sloboda prometovanja vozila.

108 Ta institucija navodi da u skladu s ograničavajućim sustavom koji se primjenjuje na regionalne, okružne ili općinske ceste, na temelju članka 64. stavaka 1. i 3. Zakona o cestovnom prometu, za svaku od tih cesta treba zatražiti dozvolu od nekoliko tijela za samo jedno putovanje. Smatra da, uzimajući u obzir da se dozvola ne može ishoditi na jednom mjestu te zbog rokova za dobivanje dozvole, kao i utvrđenih cijena, uspostavljeni je sustav skup, dugotrajan i uvodi neizravnu

diskriminaciju prema nerezidentnim prijevoznicima podrijetlom iz država članica osim Republike Poljske. Ta institucija pojašnjava da se, u skladu s člankom 64. stavkom 2. Zakona o cestovnom prometu, dozvole kategorije IV, kojima se vozilima opterećenja po pogonskoj osovini od 11,5 tona omogućuje da prometuju na nacionalnim cestama, ne mogu upotrebljavati u slučaju prijevoza djeljivog tereta, iako taj teret predstavlja većinu tereta prevezenog cestom. Tako je posao prijevoznih poduzeća još složeniji zbog obveze upotrebe većeg broja kamiona. Također navodi ozbiljno ograničenje slobodnog pružanja cestovnih usluga.

109 Komisija tvrdi da argument Republike Poljske prema kojem taj sustav dozvola nije protivan Direktivi 96/53, s obzirom na to da se primjenjuje bez ograničenja ili diskriminacije i u dobroj vjeri, nije samo bespredmetan zbog načela slobodnog prometovanja iz te direktive, nego također upućuje na to da zaštita cestovne infrastrukture i nadzor broja vozila koja na njoj prometuju ne mogu opravdati sustav koji je uspostavio poljski zakonodavac.

110 Nadalje, Komisija smatra da činjenica koju je navela Republika Poljska, da se predmetne dozvole izdaju bez diskriminacije svim prijevoznicima ne utječe na stav da su te dozvole restriktivne i da se time krše odredbe Direktive 96/53.

111 Komisija dodaje da Republika Poljska ne može tvrditi da je cilj obveze dobivanja dozvole potaknuti prijevoznike na prometovanje paralelnim cestama koje su pogodnije za promet kamiona jer je to opravdanje protivno članku 3. navedene direktive.

112 Osim toga, ta institucija, s jedne strane, za primjer navodi da je za nacionalnu cestu DK 92 između Berlina (Njemačka) i Varšave (Poljska) taj cilj postignut na drugi način, odnosno naplatom naknada za kamione, što je razuman način upravljanja prometom, za razliku od sustava dozvola. S druge strane, podsjeća da je na određenim cestama jedino rješenje za pristupanje mjestima za utovar i istovar tereta dobivanje dozvole.

113 Republika Poljska odgovorila je na Komisijine argumente u pogledu zahtjeva za posjedovanje posebne dozvole za prometovanje na cestama osim cestama transeuropske prometne mreže i nekim drugim nacionalnim cestama.

114 Polazeći od načela da ograničenje upotrebe cestovne mreže nije protivno članku 3. Direktive 96/53, ta država članica dodaje da je upravo zahvaljujući financijskom doprinosu održavanju cesta oštećenih teškim vozilima koja na njima prometuju, koje je predviđeno u članku 64. i sljedećima Zakona o cestovnom prometu, dugoročno osigurano slobodno prometovanje vozila čije osovinsko opterećenje nije prilagođeno tehničkim mogućnostima predmetnih cesta.

115 U tom pogledu, Republika Poljska ističe da je Komisija djelomično netočno predstavila predmetni sustav dozvola te pojašnjava da dozvole izdaje cestovni operater kada je riječ o dozvolama kategorije I ili glavni upravitelj za nacionalne ceste i autoceste kada je riječ o dozvolama kategorije IV koje su namijenjene predmetnim nacionalnim cestama. Dozvole kategorije I izdaju se prijevozniku na zahtjev, na razdoblje od jednog, šest ili dvanaest mjeseci, bez navođenja predmetnih vozila. Svaka dozvola se izdaje u roku od najviše sedam radnih dana od dana podnošenja zahtjeva. Ista se pravila primjenjuju na dozvole kategorije IV, pri čemu se potonje dozvole međutim mogu također izdati na razdoblje od 24 mjeseca, i to u roku od najviše tri radna dana od dana podnošenja zahtjeva.

116 Prema mišljenju Republike Poljske, kako bi se dotičnim osobama zajamčila pravna sigurnost, najveći iznos naknade predviđene člankom 64.f stavkom 1. Zakona o cestovnom prometu za dozvole kategorije I utvrđen je na 240 poljskih zlota (PLN) (oko 55 eura), dok je za dozvole kategorije IV utvrđen na 3600 PLN (oko 850 eura). Međutim, stvarni iznos naknade, koji je utvrđen Uredbom ministra prometa, graditeljstva i pomorskog gospodarstva o iznosu naknade za prometnu dozvolu nenormiranih vozila, razlikuje se ovisno o trajanju svake dozvole. Prema tome, u skladu s tim

cjenikom koji se nije promijenio od 2012., najjeftinija dozvola kategorije I, koja vrijedi 12 mjeseci, košta 200 PLN (oko 47 eura), dok dozvola kategorije IV koja vrijedi 12 mjeseci košta 2000 PLN (oko 470 eura), a ona koja vrijedi 24 mjeseca košta 3000 PLN-a (oko 705 eura).

117 Republika Poljska u svojem odgovoru na tužbu u tom pogledu zaključuje da se ne slaže s Komisijinom analizom, prema kojoj je taj sustav skup i dugotrajan jer je transparentan i pojednostavnjuje kretanje prijevoznika na cijeloj mreži. Usto, pobija Komisijinu tezu prema kojoj je zabranjeno prometovanje bez posjedovanja dozvole jer je moguće odabrati cestu na kojoj se odvija međunarodni promet.

118 U svojem odgovoru na repliku, ta država članica ističe da su nedopušteni tužbeni razlozi, koji se temelje na neizravnoj diskriminaciji prema prijevoznicima podrijetlom iz ostalih država zemalja i na ograničenju slobodnog pružanja cestovnih usluga, koje je Komisija istaknula u svojim očitovanjima na repliku, jer su novi. Navedena država članica dodaje da su u svakom slučaju ti tužbeni razlozi neosnovani jer se zahtjevi za dozvolu mogu jednostavno dobiti putem internetske stranice, jer se izdaju za određeno razdoblje, neovisno o broju prijevoza, i jer je njihov trošak relativno nizak s obzirom na potrebe prijevoznika. Tvrdi da je taj transparentan i praktičan sustav u skladu s očekivanjima potonjih i da ga se nije kritiziralo prije nego što je Komisiji podnesena pritužba.

Ocjena Suda

119 Uvodno treba podsjetiti da je, u skladu s ustaljenom sudskom praksom, predmet tužbe zbog povrede obveze na temelju članka 258. UFEU-a utvrđen Komisijinim obrazloženim mišljenjem, tako da se tužba mora temeljiti na istim argumentima i razlozima kao što su oni u tom mišljenju (presuda od 10. studenoga 2011., Komisija/Portugal, C-212/09, EU:C:2011:717, t. 26. i navedena sudska praksa), te da je, u skladu s člankom 127. stavkom 1. Poslovnika Suda tijekom postupka zabranjeno iznositi nove razloge, osim ako se ne temelje na pravnim ili činjeničnim pitanjima za koja se saznalo tijekom postupka.

120 U ovom slučaju, treba utvrditi da je Komisija po prvi put u replici istaknula argument o neizravnoj diskriminaciji prema nerezidentnim prijevoznicima podrijetlom iz država članica osim Republike Poljske kao i na argument o ograničenju slobodnog pružanja cestovnih usluga. U tim okolnostima valja smatrati da su te tvrdnje nedopuštene.

121 Treba istaknuti da se za vozila koja poštuju ograničenja osovinskog opterećenja utvrđena u točkama 3.1. i 3.4. Priloga I. Direktivi 96/53 smatra da su „nenormirana”, u smislu članka 2. točke 35.a Zakona o cestovnom prometu, ako je njihovo osovinsko opterećenje s teretom ili bez tereta veće od dopuštenog opterećenja, kako je za konkretnu cestu predviđeno poljskim propisom o javnim cestama. Prometovanje tih vozila na predmetnim cestama je, u skladu s člankom 64. stavkom 1. tog zakona, uvjetovano dobivanjem posebne dozvole koja se plaća, koju izdaje nadležno tijelo. Ipak, na temelju članka 64. stavka 2. navedenog zakona, prijevoz djeljivog tereta „nenormiranim vozilom” je, u načelu, zabranjen.

122 Iz toga slijedi da je na javnim cestama na kojima se primjenjuju ograničenja osovinskog opterećenja koja proizlaze iz poljskog zakonodavstva prometovanje vozila koja su u skladu s granicama osovinskog opterećenja utvrđenima u točkama 3.1. i 3.4. Priloga I. Direktivi 96/53 uvjetovano dobivanjem posebne dozvole.

123 Budući da pristup tih vozila javnim cestama na kojima se primjenjuju ograničenja osovinskog opterećenja koja proizlaze iz poljskog propisa ovisi o dobivanju takve dozvole, i da su ta ograničenja, kao što to proizlazi iz točaka 69. i 88. ove presude, protivna članku 3. i članku 7. Direktive 96/53, tumačenima u vezi s točkama 3.1. i 3.4. Priloga I. toj direktivi, taj sustav dozvola treba također smatrati protivnim odredbama navedene direktive a da pritom nije potrebno odlučiti o argumentima stranaka koji se odnose na konkretne postupke za dobivanje takvih dozvola.

124 U tim okolnostima, valja utvrditi da je, time što je prijevoznim poduzećima naložila obvezu posjedovanja posebnih dozvola kako bi mogla prometovati na određenim javnim cestama, Republika Poljska povrijedila obveze koje ima na temelju odredbi članaka 3. i 7. Direktive 96/53, u vezi s točkama 3.1. i 3.4. Priloga I. Direktivi 96/53

Troškovi

125 Sukladno članku 138. stavku 1. Poslovnika, stranka koja ne uspije u postupku dužna je, na zahtjev protivne stranke, snositi troškove. Budući da je Komisija podnijela zahtjev da se Republici Poljskoj naloži snošenje troškova i da potonja nije uspjela u postupku, treba joj naložiti snošenje troškova.

Slijedom navedenog, Sud (četvrto vijeće) proglašava i presuđuje:

1. **Time što je prijevoznim poduzećima naložila obvezu posjedovanja posebnih dozvola kako bi mogla prometovati na određenim javnim cestama, Republika Poljska povrijedila je obveze koje ima na temelju odredbi članaka 3. i 7. Direktive Vijeća 96/53/EZ od 25. srpnja 1996. o utvrđivanju najvećih dopuštenih dimenzija u unutarnjem i međunarodnom prometu te najveće dopuštene mase u međunarodnom prometu za određena cestovna vozila koja prometuju unutar Zajednice, kako je izmijenjena Direktivom (EU) 2015/719 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2015., u vezi s točkama 3.1. i 3.4. Priloga I. navedenoj Direktivi 96/53.**

2. **Republici Poljskoj nalaže se snošenje troškova.**

Potpisi