



Mediji i informiranje

Sud Europske unije
PRIOPĆENJE ZA MEDIJE br. 37/14
U Luxembourg, 20. ožujka 2014.

Presuda u predmetu C-639/11
Komisija / Poljska
i C-61/12 Komisija/Litva

Obveza koju su nametnule Poljska i Litva o premještanju na lijevu stranu upravljača osobnih automobila kod kojih je isti smješten na desnoj strani krši pravo Unije

Takva mjera ide dalje od onog što je nužno za osiguranje cestovne sigurnosti

Države članice ne mogu zabraniti, ograničiti ili ometati registraciju, prodaju, stavljanje u upotrebu ili vožnju cestama vozila, sastavnih dijelova ili zasebnih tehničkih jedinica zbog načina njihove izradbe i funkcioniranja obuhvaćenih ovom direktivom, ako ispunjavaju zahtjeve Okvirne direktive 2007/46¹ i Direktive 70/311².

U Poljskoj i Litvi, državama u kojima se promet odvija desnom stranom ceste, sustav upravljanja, zbog registracije vozila, mora biti smješten na lijevu stranu vozila ili biti premješten na tu stranu ako je prije bio smješten na desnoj strani.

Kako je ocijenila da je ovaj uvjet protivan Direktivama 2007/46 i 70/311 glede novih vozila i propisima Unije u području slobodnog kretanja roba glede vozila prethodno registriranih u drugoj državi članici, Komisija je Sudu podnijela tužbu protiv te dvije države članice.

U svojim današnjim presudama Sud najprije navodi da **u vezi novih vozila**, usklađeni okvir uspostavljen tim direktivama ima za cilj uspostavljanje i funkcioniranje unutarnjeg tržišta, nastojeći pritom zajamčiti visok stupanj cestovne sigurnosti potpunim usklađivanjem tehničkih zahtjeva u tom području, osobito glede konstrukcije vozila.

Iako Direktive 2007/46 i 70/311 ne određuju smještaj vozačkog mjesta u vozilu propisujući, primjerice, da ono uvijek mora biti smješteno na suprotnoj strani od one kojom se odvija promet, to ne znači da taj element ne potpada pod njihovo polje primjene. Treba smatrati kako je zakonodavac Unije s tim u vezi proizvođačima automobila dodijelio slobodu koju nacionalne odredbe ne mogu ukinuti ili spriječiti.

Sud zatim ističe kako je zabrana odbijanja registracije sadržana u Direktivi 70/311 kategorična i opća, a riječi „uređaj za upravljanje“ obuhvaćaju također vozačko mjesto, odnosno smještaj upravljača vozila kao sastavnog dijela uređaja za upravljanje.

S obzirom na to da je ova zabrana uvedena aktom o pristupanju Irske i Ujedinjene Kraljevine Europskim zajednicama – jedinih država članica u kojim se u to vrijeme cestovni promet odvijao lijevom stranom ceste – ne može se razumno smatrati kako zakonodavac Unije nije bio svjestan činjenice da je pristupanje tih država članica (od kojih je jedna bila proizvođač automobila koji u načelu imaju vozačko mjesto na desnoj strani) moglo utjecati na navike u vožnji ili čak obuhvaćati određeni rizik vezan uz cestovni promet.

¹ Direktiva 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 L 263, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 13., svezak 35., str. 103.)

² Direktiva 70/311/EEZ Vijeća od 8. lipnja 1970. o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na uređaje za upravljanje motornim vozilima i njihovim prikolicama (SL L 133, str. 10) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 30., svezak 13., str. 3.).

Sud je ocijenio da se prilagodbe koje se mogu zahtijevati ne mogu odnositi na premještaj vozačkog mjesta, već samo na zahvate manjeg razmjera. Toliko široki zahtjev predstavljao bi također bitan zahvat u arhitekturu konstrukcije vozila, što bi bilo protivno tekstu i cilju Direktive 70/311.

Prema tome, Sud je zaključio kako smještaj vozačkog mjesta, koji je sastavni dio uređaja za upravljanje vozilom, potpada pod usklađivanje uspostavljeno Direktivama 2007/46 i 70/311, tako da države članice ne mogu zahtijevati, iz razloga sigurnosti, radi registracije novih vozila na svom državnom području, premještanje vozačkog mjesta tog vozila na stranu suprotnu smjeru odvijanja prometa na cesti.

Nadalje, **u vezi osobnih automobila prethodno registriranih u nekoj drugoj državi članici** koji imaju vozačko mjesto na desnoj strani, Sud smatra da sporni propisi predstavljaju mjeru s istovrsnim učinkom kao količinska ograničenja uvoza, koja je zabranjena ugovorom. Naime, ovi propisi imaju za učinak sprečavanje pristupa poljskom i litavskom tržištu za vozila koja imaju upravljačko mjesto na desnoj strani, a koja su zakonito proizvedena i registrirana u drugim državama članicama.

Sud je ispitao argument Poljske i Litve prema kojem su propisi tih država opravdani nužnošću osiguranja cestovne sigurnosti, što prema sudskoj praksi nesporno predstavlja važan razlog u općem interesu koji može opravdati prepreku slobodnom kretanju roba.

S tim u vezi Sud primjećuje kako predmetni propisi predviđaju iznimke u pogledu upotrebe vozila koja imaju upravljač smješten na desnoj strani od strane osoba koje borave u drugim državama članicama (primjerice turisti). Ova okolnost prema Sudu ukazuje na to da sporni propisi toleriraju rizik koji proizlazi iz takvog prometa.

Osim toga, statistički podaci na koje su se pozvale poljska i litavska vlada ne pokazuju dostatnu povezanost između istaknutog broja nesreća i uključenosti vozila čije vozačko mjesto je smješteno na desnoj strani.

Sud ističe kako postoje sredstva i mjere kojima se manje zadire u slobodu kretanja roba i kojima se istovremeno može znatno smanjiti rizike koje može donijeti promet vozilima čiji je upravljač smješten s iste strane poput one na kojoj se odvija promet. Sud ističe kako države članice u tom pogledu raspolažu velikom marginom prosudbe koja im omogućuje nametanje mjera kojima se može, ovisno o stanju tehnologije, osigurati dostatna vidljivosti kako naprijed tako i unazad vozaču vozila čiji je upravljač smješten s iste strane poput one na kojoj se odvija promet (primjeri: ugradnja vanjskih dodatnih retrovizora i prilagodba uređaja za osvjetljavanje i brisanja vjetrobranskog stakla).

Prema mišljenju Suda, ne proizlazi da se predmetna mjera može smatrati nužnom za postizanje cilja cestovne sigurnosti kojem teže Poljska i Litva. S obzirom na navedeno Sud smatra da predmetna mjera nije u skladu s načelom proporcionalnosti.

Stoga Sud utvrđuje povredu obveze Republike Poljske u skladu s Komisijinom tužbom.

NAPOMENA: Tužbu zbog povrede obveze protiv države članice koja nije ispunila svoje obveze koje proizlaze iz prava Unije mogu podnijeti Komisija ili druga država članica. Ukoliko Sud utvrdi postojanje povrede, dotična država članica mora postupiti u skladu s presudom u najkraćem roku. Ako Komisija ustanovi da država članica nije postupila u skladu s presudom, Komisija može podnijeti novu tužbu kojom će zahtijevati financijske sankcije. Međutim, u slučaju neobavješćavanja Komisije o mjerama prenošenja direktive, Sud može na prijedlog Komisije nametnuti sankcije u fazi prve presude.

Neslužbeni dokument za medije koji ne obvezuje Sud.

Cjeloviti tekst presuda ([C-639/11](#) i [C-61/12](#)) objavljuje se na stranici CURIA na dan objave.

Osoba za kontakt: Iliana Paliova ☎ (+352) 4303 3708

Slike objave presude dostupne su na "[Europe by Satellite](#)" ☎ (+32) 2 2964106

www.curia.europa.eu