Kohtulahendite kogumik

KOHTUJURISTI ETTEPANEK
YVES BOT
esitatud 19. septembril 2018 [1]

Kohtuasi C-127/17

Euroopa Komisjon
versus

Poola Vabariik

Liikmesriigi kohustuste rikkumine – Direktiiv 96/53/EÜ – Artiklid 3 ja 7 – Transport – Rahvusvaheline maanteeliiklus – Sõidukid – Suurim lubatud teljekoormus – Piirangud teatavatel maanteedel või tsiviilrajatistel – Eriloa kord

1. Euroopa Komisjon palub oma hagiavalduses Euroopa Kohtul tuvastada, et kuna Poola Vabariik kehtestab veoettevõtjatele teatud üldkasutatavatel teedel liiklemiseks eriloa nõude, siis on ta rikkunud kohustusi, mis tulenevad nõukogu 25. juuli 1996. aasta direktiivi 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maanteesõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass [2], mida on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2015. aasta direktiiviga (EL) 2015/719 [3], artiklitest 3 ja 7 koostoimes direktiivi 96/53 I lisa punktidega 3.1. ja 3.4.

2. See hagiavaldus on eriti oluline ühelt poolt selle uudsuse tõttu, kuigi direktiiv 96/53 on kehtinud juba kauem kui 20 aastat, ja teiselt poolt kaalul oleva majandusliku mõju tõttu, mis tuleneb kohustusest järgida Euroopa Liidus alates 1985. aastast ühtlustatud standardeid, mille eesmärk on hõlbustada liikmesriikidevahelist liikumist Euroopa maantee kaubaveo kiire kasvu oludes [4]. Nimelt on rahvusvahelise ja riigisisese kaubanduse arengu jaoks väga oluline, et kaupa saaks vedada kiiresti, täiesti turvaliselt ja mõistlike kuludega, eriti teatud majandustavade, sealhulgas tootmise mujale üleviimise tõttu. Seega tuleb olla eriti valvas veoettevõtjatele kehtestatud piirangute põhjendatuse suhtes, kuna need ei või takistada liidu eesmärkide saavutamist, eelkõige keskkonnakaitse ja konkurentsi valdkonnas.

3. Käesolevas ettepanekus esitan ma põhjused, mille pärast ma arvan, et see liikmesriigi kohustuste rikkumise hagi on põhjendatud.

1 Algkeel: prantsuse.

2 EÜT 1996, L 235, lk 59; ELT eriväljaanne 11/21, lk 80.

3 ELT 2015, L 115, lk 1, edaspidi „direktiiv 96/53“.

4 Eurostati andmetel kasvas see 2016. aastal 2015. aastaga võrreldes 5,1%.

I. Õiguslik raamistik

A. Liidu õigus

1. Direktiiv 96/53

4. Direktiivi 96/53 põhjendustes 1, 2, 3, 5, 7 ja 12 on sedastatud:

„(1) […] maanteesõidukite massi, mõõtmeid ja teatavaid muid tehnilisi karakteristikuid käsitlevas nõukogu 19. detsembri 1984. aasta direktiivis 85/3/EMÜ [4][5], kehtestati ühise transpordipoliitika raames ühised standardid, mis võimaldavad liikmesriikidevahelises liikluses maanteesõidukeid paremini kasutada;

(2) […] direktiivi 85/3 […] on mitu korda oluliselt muudetud; edasise muutmise korral tuleks selguse ja otstarbekuse huvides see direktiiv koos sõidukite direktiivi 85/3/EMÜ nõuetelevastavuse tõendamist käsitleva nõukogu 24. juuli 1986. aasta direktiiviga 86/364/EMÜ[6] ühe tekstina uuesti sõnastada;

(3) […] liikmesriikides kehtivate kommertsmaanteesõidukite massi ja mõõtmetega seotud standardite erinevused võivad kahjulikult mõjuda konkurentsitingimustele ja kujutada endast takistust liikmesriikidevahelisele liiklusele;

[…]

(5) […] mainitud standardid peegeldavad tasakaalu ühelt poolt kommertsmaanteesõidukite ratsionaalse ja kokkuhoidliku kasutamise ja teiselt poolt infrastruktuuri hooldamise, liiklusohutuse ning keskkonna ja biosfääri kaitsmisega seotud nõuete vahel;

[…]

(7) […] liikmesriikides registreeritud või kasutusele võetud sõidukite puhul võib rakendada massi ja mõõtmetega seotud tehnilisi lisanõudeid; need nõuded ei tohi takistada kommertsveokite liikmesriikidevahelist liikumist;

[…]

(12) […] muude sõiduki karakteristikute puhul on liikmesriikidel lubatud oma territooriumil rakendada käesolevas direktiivis ettenähtutest erinevaid väärtusi ainult nende sõidukite puhul, mida kasutatakse siseriiklikus liikluses.“

5 EÜT 1985, L 2, lk 14.

6 EÜT 1986, L 221, lk 48.

5. Selle direktiivi artikli 1 lõikes 1 on sätestatud:

„Käesolevat direktiivi kohaldatakse:

a) Euroopa Parlamendi ja nõukogu [5. septembri 2007. aasta] direktiivi 2007/46/EÜ [millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta (raamdirektiiv)[7]] II lisas kindlaks määratud M2- ja M3-kategooria mootorsõidukite ja nende 0-kategooria haagiste ning N2- ja N3-kategooria mootorsõidukite ja nende 03- ja 04-kategooria haagiste mõõtmed;

b) punktis a kindlaksmääratud ja käesoleva direktiivi I lisa punktis 2[8] loetletud sõidukite massi ja teatavate muude karakteristikute suhtes.“

6. Direktiivi artiklis 2 on ette nähtud:

Käesolevas [direktiivis] kasutatakse järgmisi mõisteid:

– […]

– liidendsõiduk – kas:

  – autorong, mis kujutab endast haagisega ühendatud mootorsõidukit, või

  – liigendsõiduk, mis kujutab endast poolhaagisega ühendatud mootorsõidukit,

– […]

– lubatud täismass – rahvusvahelises liikluses lubatud sõiduki täismass,

– teljele langev lubatud täismass – teljele või teljerühmale langev rahvusvahelises liikluses lubatud täismass,

– jagamatu last – last, mida maanteeveo puhul ei saa jagada kaheks või mitmeks lastiks, ilma et sellega kaasneks tarbetu kulu või kahjustamise oht, ja mida selle mõõtmete või massi tõttu ei saa vedada käesolevale direktiivile igas suhtes vastava mootorsõiduki, haagise, autorongi või liigendsõidukiga,

[…]“

7. Sama direktiivi artikli 3 lõikes 1 on ette nähtud:

„Liikmesriik ei tohi:

– massi või mõõtmetega seotud põhjustel keelduda lubamast kasutada rahvusvahelises liikluses oma territooriumil sõidukit, mis on registreeritud või kasutusse võetud mõnes teises liikmesriigis,

– mõõtmetega seotud põhjustel keelduda lubamast kasutada siseriiklikus liikluses sõidukeid, mis on registreeritud või kasutusse võetud mõnes teises liikmesriigis,

7 EÜT 2007, L 263, lk 1. M-kategooria moodustavad direktiivi 2007/46 II lisa A osa punkti 1.1. kohaselt „[v]ähemalt neljarattalised reisijateveoks konstrueeritud ja valmistatud mootorsõidukid“. N2-kategooria moodustavad selle direktiivi II lisa A osa punkti 1.2.2. kohaselt „[k]aubaveoks konstrueeritud ja valmistatud sõidukid, mille täismass on üle 3,5 t, kuid alla 12 t“. N3-kategooria moodustavad selle direktiivi II lisa A osa punkti 1.2.3. kohaselt „[k]aubaveoks konstrueeritud ja valmistatud sõidukid, mille täismass on üle 12 t“.

8 Vt käesoleva ettepaneku joonealune märkus 9.

juhul kui selle sõiduki karakteristikud vastavad I lisas kehtestatud piirmääradele.

See säte on kohaldatav olenemata sellest, et:

a) kõnesolev sõiduk ei vasta selle liikmesriigi massi ja mõõtmetega seotud I lisas märkimata nõuetele;

b) liikmesriik, kus sõiduk on registreeritud või kasutusse võetud, on kehtestanud I lisas kindlaksmääratud piirmääradest suuremad piirmäärad, mida ei ole mainitud artikli 4 lõikes 1.“

8. Direktiivi 96/53 artikkel 7 on sõnastatud järgmiselt:

„Käesolev direktiiv ei välista liikmesriikides kehtivate maanteeliiklust käsitlevate sätete kohaldamist, mis lubavad teatavatel maanteedel ja tsiviilrajatistel liikuvate sõidukite massi ja/või mõõtmeid piirata, olenemata sellest, millises riigis need sõidukid on registreeritud või kasutusse võetud.

Siia hulka kuulub võimalus kehtestada lubatud maksimaalmõõtmete ja/või täismassi kohalikke piiranguid sõidukite puhul, mida võidakse kasutada pikkadele ja rasketele sõidukitele ebasobiva infrastruktuuriga eripiirkondades või eriteedel, näiteks kesklinnas, väikestes külades ja looduslike huviväärsustega kohtades.“

9. Selle direktiivi I lisa pealkiri on „Sõidukite täismassid ja maksimaalmõõtmed ning nendega seotud karakteristikud“ [9].

10. Selle lisa punkti 3 pealkiri on „Artikli 1 lõike 1 punktis b mainitud sõidukite puhul telgedele langev lubatud täismass (tonnides)“. Punktides 3.1. ja 3.4. on täpsustatud:

„3.1.	Üksiktelg Mittevedav üksiktelg	10 tonni

[…]

3.4.	Veotelg [10]	
3.4.1.	Punktides 2.2.1[11] ja 2.2.2[12] mainitud sõidukite veoteljed	11,5 tonni
3.4.2.	Punktides 2.2.3[13], 2.2.4[14], 2.3[15] ja 2.4[16] mainitud sõidukite veoteljed	11,5 tonni

[…]“

9 Punkti 1 pealkiri on „Lubatud maksimaalmõõtmed, mida on mainitud artikli 1 lõike 1 punktis a“. Punkt 2 käsitleb „[s]õiduki lubatud täismass[i] (tonnides)“.

10 Asjaomaste sõidukite lubatud täismass on vahemikus 18–44 tonni.

11 „Viie- või kuueteljelised autorongid […]“.

12 „Viie- või kuueteljelised liigendsõidukid […]“.

13 „Kaheteljelisest mootorsõidukist ja kaheteljelisest haagisest koosnevad neljateljelised autorongid.“

14 „Kaheteljelisest mootorsõidukist ja kaheteljelisest poolhaagisest koosnevad liigendsõidukid, kui poolhaagise teljevahe [mille järgi eristatakse] on […]“.

15 „Mootorsõidukid […]“.

16 „Kolmeteljelised liigendbussid“.

2. Otsus nr 1692/96/EÜ

11. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. juuli 1996. aasta otsus nr 1692/96/EÜ üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate ühenduse suuniste kohta[17], mis asendati otsusega nr 661/2010/EL[18], mis asendati määrusega (EL) nr 1315/2013[19], nägi artiklis 2 „Eesmärgid“ ette:

„1. Üleeuroopalise transpordivõrgu loomine toimub ühenduse kõigi osade maismaa-, mere- ja õhutranspordi infrastruktuuride võrgu järkjärgulise ühendamise teel 2010. aastaks[20] I lisa kaartidel näidatud üldkavade ja/või II lisas esitatud spetsifikatsioonide kohaselt.

2. Võrk peab:

a) tagama isikute ja kaupade püsiva liikuvuse sisepiirideta alal parimates sotsiaalsetes ja ohutustingimustes, samal ajal aitama saavutada ühenduse eesmärke eelkõige keskkonnakaitse ja konkurentsi valdkonnas ning aitama tugevdada majanduslikku ja sotsiaalset ühtekuuluvust;

[…]“

3. 2003. aasta ühinemisakt

12. Tšehhi Vabariigi, Eesti Vabariigi, Küprose Vabariigi, Läti Vabariigi, Leedu Vabariigi, Ungari Vabariigi, Malta Vabariigi, Poola Vabariigi, Sloveenia Vabariigi ja Slovaki Vabariigi ühinemistingimusi ja Euroopa Liidu aluslepingutesse tehtavaid muudatusi käsitleva akti[21] artiklis 24 on sätestatud:

„Käesoleva akti V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIII ja XIV lisas loetletud meetmeid kohaldatakse uute liikmesriikide suhtes vastavalt neis lisades sätestatud tingimustele.“

13. 2003. aasta ühinemisakti XII lisa kannab pealkirja „Ühinemisakti artiklis 24 osutatud nimekiri: Poola“. Nimetatud lisa punkt 8 „Transpordipoliitika“ sisaldab lõiget 3, mis tunnistab direktiivi 96/53 kohaldatavaks järgmiselt:

„31996 L 0053: direktiiv 96/53 […],viimati muudetud järgmise aktiga:

– 32002 L 0007: Euroopa Parlamendi ja nõukogu [18. veebruari 2002. aasta] direktiiv 2002/7/EÜ […][22].

Erandina direktiivi 96/53[…] artikli 3 lõikest 1 võivad sõidukid, mis vastavad nimetatud direktiivi I lisas sätestatud grupi 3.4 piirväärtustele, kasutada kuni 31. detsembrini 2010 ainult Poola teedevõrgu parandamata osi, kui need sõidukid vastavad teljemassi kohta kehtivatele Poola piirnormidele. Alates ühinemiskuupäevast ei tohi direktiivi 96/53/EÜ nõuetele vastavatel sõidukitel piirata peamiste transiiditrasside kasutamist, mis on ette nähtud […] otsuse nr 1692/96[…] I lisas.

17 EÜT 1996, L 228, lk 1; ELT eriväljaanne 07/02, lk 364.

18 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta otsus üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta (ELT 2010, L 204, lk 1).

19 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määrus üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks otsus nr 661/2010/EL (ELT 2013, L 348, lk 1).

20 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta otsuse nr 884/2004/EÜ, millega muudetakse otsust 1692/96/EÜ üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate ühenduse suuniste kohta, (ELT 2004, L 167, lk 1; ELT eriväljaanne 07/08, lk 254) artikli 1 lõikega 1 asendati see kuupäev aastaga „2020“. Vt ka selle otsuse põhjendused 1, 4 ja 5.

21 ELT 2003, L 236, lk 33, edaspidi „2003. aasta ühinemisakt“.

22 EÜT 2002, L 67, lk 47; ELT eriväljaanne 07/06, lk 85.

Poola peab kinni oma peamise transiitvõrgu (nagu see on ette nähtud otsuse 1692/96/EÜ I lisas) parandamise ajakavast, mis on esitatud allpool olevates tabelites. Kõik infrastruktuuriinvesteeringud, mille puhul kasutatakse vahendeid ühenduse eelarvest, peavad tagama, et liiklussõlmed ehitataks või parandataks selliselt, et nende kandevõime oleks 11,5 tonni telje kohta.

Vastavalt parandamise lõpuleviimisele avatakse järk-järgult Poola teedevõrk, kaasa arvatud otsuse [nr] 1692/96[…] I lisas ettenähtud võrk, rahvusvahelistel vedudel kasutatavatele sõidukitele, mis vastavad direktiivi piirnormidele. Kui see on tehniliselt võimalik, lubatakse kogu üleminekuperioodi jooksul kasutada peale- ja mahalaadimiseks teisejärgulise teedevõrgu parandamata osi.

[…]“

14. 2003. aasta ühinemisakti XII lisa punkti 8 lõike 3 kolmandas lõigus osutatud Poola peamise transiitvõrgu parandamise ajakava on kindlaks määratud kaheksas tabelis ajavahemikuks alates 1. jaanuarist 2004 kuni 1. jaanuarini 2011.

B. Poola õigus

15. 21. märtsi 1985. aasta üldkasutatavate teede seaduse (ustawa o drogach publicznych)[23] faktiliste asjaolude toimumise ajal kehtinud redaktsioonis[24] artiklis 41 on sätestatud:

„1. Üldkasutatavatel teedel on lubatud liigelda sõidukitel, mille suurim lubatud veoteljekoormus on 11,5 t, kui lõigetest 2 ja 3 ei tulene teisiti.

2. [Poola] Transpordiminister [Minister właściwy do spraw transportu] kinnitab määrusega nimekirja:

1) riigi- ja piirkondlikest maanteedest, millel võivad liigelda sõidukid, mille suurim lubatud teljekoormus on 10 tonni,

2) riigimaanteedest, millel võivad liigelda sõidukid, mille suurim lubatud teljekoormus on 8 tonni,

arvestades vajadust kaitsta teid ja tagada transiidi toimumine.

3. Muud kui lõike 2 punktis 1 määratletud piirkondlikud maanteed, kohalike omavalitsuste teed ja valdade teed moodustavad teedevõrgu, millel võivad sõita sõidukid, mille suurim lubatud teljekoormus on 8 tonni.“

16. Poola taristu- ja arenguminister (Minister Infrastruktury i Rozwoju) võttis üldkasutatavate teede seaduse artikli 41 lõike 2 alusel 13. mail 2015. aastal vastu määruse, millega kinnitatakse nende riigi- ja piirkondlike maanteede nimekiri, millel võivad liigelda sõidukid, mille suurim lubatud teljekoormus on 10 tonni, ja nende riigimaanteede nimekiri, millel võivad liigelda sõidukid, mille suurim lubatud teljekoormus on kuni 8 tonni (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)[25].

23 *Dz. U.* nr 14, jrk-nr 60.

24 S.o 26. aprillil 2016, nagu kinnitati kohtuistungil.

25 *Dz. U.* 2015, jrk-nr 802.

17. 20. juuni 1997. aasta liiklusseaduse (prawo o ruchu drogowym)[26] selle faktiliste asjaolude toimumise ajal kehtivas redaktsioonis[27] artikli 2 punktis 35a on standardile mittevastav sõiduk määratletud kui sõiduk või liidendsõiduk, mille teljekoormus veosega või veoseta on konkreetsel teel üldkasutatavate teede kohta kehtivate õigusnormidega lubatust ja ettenähtust suurem või mille mõõtmed või tegelik mass veosega või veoseta on selle seaduse sätetega lubatust või ettenähtust suuremad.

18. Liiklusseaduse artikli 2 punktis 35b on jagamatu veos määratletud kui veos, mida ei saa jagada kaheks või enamaks veoseks, ilma et sellega kaasneks tarbetu kulu või kahjustamise oht.

19. Selle seaduse artikli 64 lõigetes 1–3 on sätestatud:

„1. Standardile mittevastavatel sõidukitel on lubatud liigelda tingimusel, et need vastavad järgmistele tingimustele:

1) neil on olemas pädeva asutuse haldusotsusega vastava kategooria standardile mittevastavate sõidukite jaoks väljastatud liiklemisluba […];

2) need vastavad punktis 1 osutatud loas kehtestatud liiklemistingimustele;

3) standardile mittevastavat sõidukit juhib piloot[28], kui vähemalt üks sõiduki mõõtmetest on suurem kui järgmised mõõtmed:

   a) pikkus: 23 m;

   b) laius: 3,2 m;

   c) kõrgus: 4,5 m;

   d) tegelik täismass: 60 t;

4) standardile mittevastava sõiduki juht tegutseb erilise valvsusega.

2. Muu kui jagamatu veose vedamine standardile mittevastava sõidukiga on keelatud, millest tehakse erand standardile mittevastavate sõidukite puhul, millel on lubatud liigelda I või II kategooria loa alusel.

3. I–VII kategooria loa alusel liigelda lubatud standardile mittevastavate sõidukite mõõtmed, mass ja teljekoormus ning teed, millel on nende sõidukite liiklemine lubatud, on täpsustatud käesoleva seaduse lisa 1 tabelis[29].“

20. Selle seaduse artiklites 64a–64d on määratletud kõigi seitsme standardile mittevastavate sõidukite kategooria sõidukite kohta loataotluse esitamise ja loa väljastamise kord. Sõidukite puhul, mille suurim lubatud veoteljekoormus on 11,5 t, on sõiduki liikluseks kasutatava üldkasutatava tee kategooriast sõltuvalt vaja I või IV kategooria luba.

26 *Dz. U.* nr 98, jrk-nr 602.

27 S.o 26. aprill 2016, nagu kinnitati kohtuistungil.

28 Poola Vabariigi osundatud liiklusseaduse artikli 2 punktis 35c on termin „piloot“ määratletud kui isik, kes vastutab asjaomase sõiduki liiklemisel liiklusohutuse tagamise ja liiklustakistuste võimaluste piires vähendamise eest.

29 Selles tabelis on täpsustatud mõõtmed (pikkus, laius ja kõrgus) ja teljekoormus kõikide nende kategooriate kaupa.

21. Liiklusseaduse artikli 64a lõikes 3 on täpsustatud, et I kategooria loa[30] väljastab pädev teedehaldaja selle tee kohta, mida tuleb sõidul läbida. Luba väljastatakse seitsme tööpäeva jooksul alates taotluse esitamise päevast.

22. Selle seaduse artikli 64c lõike 3 punktis 2 on märgitud, et eeskätt IV kategooria[31] loa väljastab Poola riigimaanteede ja kiirteede peadirektor (Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad). Vastavalt artikli 64c lõikele 4 väljastab sõiduki Poola Vabariigi territooriumile sisenemisel selle loa Poolas ka tolli- ja maksubüroo juht (naczelnik urzędu celno-skarbowego). Vastavalt artikli 64c lõikele 7 väljastatakse IV kategooria luba kolme tööpäeva jooksul alates taotluse esitamise päevast.

23. Vastavalt Poola Vabariigi viidatud liiklusseaduse artikli 64d lõike 2 punktile 3 väljastatakse luba eelkõige juhul, kui on võimalik piiritleda sõiduteekonda, tagades liiklusohutuse ja -tõhususe, ning eelkõige, kui:

„a) liikluse intensiivsus võimaldab standardile mittevastava sõiduki turvalist liiklemist;

b) kavandatud sõiduteekonna ääres asuvate hoonete tehniline seisukord (see seisukord määratakse kindlaks ehitusõiguse eeskirjade alusel) võimaldab niisugust liiklemist;

c) liiklemine ei sea eespool nimetatud sõiduteekonna läheduses paiknevate hoonete tehnilist seisukorda ohtu.“

24. Selle seaduse artiklis 64f on iga kategooria kohta kindlaks määratud loa väljastamise tasu ülemmäär, mis on 240 Poola zlotti (PLN) (umbes 55 eurot[32]) I kategooria puhul kuni 5800 Poola zlotti (umbes 1326 eurot) VI kategooria puhul. IV kategooria puhul on kehtestatud ülemmäär 3600 Poola zlotti (umbes 823 eurot).

25. Sama seaduse 4. jaotises on artiklis 140aa ja sellele järgnevates artiklites ette nähtud trahvid ilma loata või loas kindlaks määratud tingimusi rikkudes liiklevate standardile mittevastavate sõidukite puhul.

26. Poola Vabariik täpsustas, et loa eest võlgnetava tasu täpne summa on määratud transpordi-, ehitus- ja meremajandusministri 28. märtsi 2012. aasta määrusega standarditele mittevastavate sõidukite liiklemisloa tasu kohta (rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie wysokości opłat za wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego)[33] ja selle suurus on:

„1) I kategooria puhul:

– 50 PLN [umbes 11,50 eurot] loa eest kehtivusajaga üks kuu;

– 100 PLN [umbes 23 eurot] loa eest kehtivusajaga kuus kuud;

– 200 PLN [umbes 46 eurot] loa eest kehtivusajaga 12 kuud.

[…]

30 Nimelt luba kasutada valla, kohaliku omavalitsuse ja piirkonna teid.

31 Nimelt luba kasutada riigimaanteid.

32 26. aprilli 2016. aasta vahetuskursiga. See on võetud hiljem nimetatud summade aluseks.

33 2012. aasta *Dz. U.*, jrk-nr 366.

4) IV kategooria puhul:

– 500 PLN [umbes 115 eurot] loa eest kehtivusajaga üks kuu;

– 1000 PLN [umbes 230 eurot] loa eest kehtivusajaga kuus kuud;

– 2000 PLN [umbes 460 eurot] loa eest kehtivusajaga 12 kuud;

– 3000 PLN [umbes 686 eurot] loa eest kehtivusajaga 24 kuud.“

II. Kohtueelne menetlus

27. Pärast Poola territooriumil tegutsevate veoettevõtjate esitatud kaebusi ja Poola Vabariigilt EU Pilot menetluse [34] raames teabe kogumist saatis komisjon 30. aprillil 2015 sellele liikmesriigile märgukirja.

28. Selle kirjaga juhtis komisjon Poola Vabariigi tähelepanu asjaolule, et tema riigisisese õiguse teatavad normid ei ole kooskõlas kohustustega, mis tal on ühelt poolt tulenevalt direktiivi 96/53 artiklist 3, põhjusel, et ligi 97% Poola teedevõrgust oli liikluseks suletud sõidukitele, mis vastavad selle direktiivi I lisa punktides 3.1. ja/või 3.4. kehtestatud massipiirangutele, ning teiselt poolt tulenevalt selle direktiivi artiklist 7, kuna see liikmesriik tugines nimetatud sättes ette nähtud eranditele, esitamata põhjendust, miks võib neid erandeid kohaldada 97%-le Poola teedevõrgust.

29. Lisaks pidas komisjon oma märgukirjas küsitavaks eriloakorda, mis võimaldab sõidukitel, mis vastavad direktiivi 96/53 I lisa punktides 3.1. ja/või 3.4. kehtestatud massipiirangutele, kasutada liiklemiseks taristut, mis on tavaliselt seda tüüpi sõidukitele suletud.

30. Kuna komisjon leidis, et Poola Vabariigi 29. juuni 2015. aasta vastus ei ole rahuldav, esitas ta 26. veebruari 2016. aasta kirjaga põhjendatud arvamuse. Ta väitis, et Poola Vabariik on rikkunud oma kohustusi, mis tulenevad direktiivi 96/53 artiklitest 3 ja 7 koostoimes, seades liikluspiiranguid mootorsõidukitele, mille suurim lubatud veoteljekoormus on 11,5 tonni, teedel, mis kuuluvad üleeuroopalisse transpordivõrku, ja teatavatel teistel riigimaanteedel ning kehtestades nende sõidukite liiklusele teistel üldkasutatavatel teedel eriloakorra, mille vajalikkuse komisjon samuti vaidlustas.

31. Poola Vabariik esitas 26. aprillil 2016 komisjonile põhjendatud arvamusele vastamise tähtaja pikendamise taotluse, mille komisjon rahuldamata jättis põhjusel, et see ei sisaldanud konkreetset teavet rikkumise lõpetamiseks kavandatud seadusemuudatuste kohta.

32. Oma 30. augusti 2016. aasta vastuses põhjendatud arvamusele teavitas Poola Vabariik komisjoni oma tööst peamiselt selle üldkasutatavate teede võrgustiku laiendamiseks, kus on lubatud liigelda sõidukitel, mille suurim lubatud teljekoormus on 11,5 t, ning kohaldatavate õigus- ja haldusnormide muutmiseks, et vähendada sõidukite massipiirangutega riigi- ja piirkondlike teede lõikude arvu. Poola Vabariik täpsustas, et need muudatused peaks jõustuma 2017. aasta mais ja 2018. aasta veebruaris.

33. Kuna komisjon ei olnud veendunud väljakuulutatud muudatuste kooskõlas liidu õigusega ning tähtaeg, mille jooksul need muudatused oli kavandatud õigusaktidesse teha, ei olnud komisjonile vastuvõetav, otsustas ta esitada ELTL artikli 258 teise lõigu alusel Euroopa Kohtule käesoleva hagi.

34 Toimik EU Pilot nr 5913/13/MOVE. Poola Vabariik täpsustas oma vastuepliigis esitatud seisukohtades, et Poola maanteetranspordi sektori tööandjate ühendus (Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego) esitas komisjonile kaebuse.

34. Komisjon heidab ainsa väitega Poola Vabariigile ette direktiivi 96/53 artiklitest 3 ja 7 koostoimes selle direktiivi I lisa punktidega 3.1. ja 3.4. tulenevate kohustuste rikkumist, eelkõige kuna Poola Vabariik on kehtestanud eriloakorra sõidukitele, mille suurim lubatud veoteljekoormus on 11,5 t, ülekaalukalt suurel arvul üldkasutatavatel teedel.

III. Poolte argumendid

A. Komisjon

35. Oma hagi toetuseks väidab komisjon, et suurima lubatud teljekoormuse nõuetele, nimelt 10 tonni mittevedaval teljel ja 11,5 tonni veoteljel, vastavate direktiivis 96/53[35] osutatud sõidukite ja nende haagiste juurdepääsu piiramine üldkasutatavatele teedele tuleneb kahe teguri koosmõjust, nimelt esiteks sellest, et tulenevalt üldkasutatavate teede seaduse artikli 41 lõikest 2 on kuni 11,5 tonnise veoteljekoormusega sõidukitele liikluseks avatud ainult üleeuroopalise transpordivõrgu maanteed ja teatavad muud riigimaanteed, ja teiseks nõudest saada liiklusseaduse artiklist 64 ja sellele järgnevatest artiklitest tulenevalt eriluba teistel teedel liiklemiseks.

36. Et illustreerida selle kohustuse majandusliku mõju Euroopa ja rahvusvahelise tähtsusega tehaste tegevusele, tõi komisjon nimelt näiteks teed, mille kaudu pääseb ligi Kętrzyni linnale (Poola), kuhu on rajatud Plastivaloire'i ja Philipsi tehased ja mille liikluskord väidetavalt kohustab veoettevõtjaid tegema pikki ümbersõite, et transportida nendes tehastes valmistatud tooteid Lääne-Euroopa turgudele.

1. Rahvusvahelise liikluse piiramine ainult üleeuroopalise transpordivõrgu teedele ja teatavatele riigimaanteedele

37. Komisjoni esimene argument on, et Poola õigusnormides ette nähtud piirang on vastuolus direktiivi 96/53 artikli 3 lõikega 1, milles on kehtestatud kuni 11,5 tonnise veoteljekoormusega sõidukite vaba liiklemise kord.

38. Sellega seoses väidab ta esiteks, et kuigi üldkasutatavate teede seaduse artikli 41 lõikes 1 on kehtestatud põhimõte, et sõidukid, mille suurim lubatud veoteljekoormus on 11,5 tonni, võivad liigelda kõikidel üldkasutatavatel teedel, on selle artikli lõigetes 2 ja 3 kehtestatud erandid, mis muudavad lõike 1 sisutühjaks, kuna nende erandite tagajärjel on peaaegu 97% teedevõrgust nende sõidukite jaoks liiklemiseks välistatud.

39. Teiseks rõhutab komisjon, et Poola Vabariigi poolt 29. juunil 2015 esitatud teabest ilmneb, et kuni 11,5 tonnise veoteljekoormusega sõidukitele on ilma piiranguteta liikluseks avatud vähem kui 40% kiirteede- ja riigimaanteede võrgust, mis moodustab vähem kui 4% teedevõrgust, mille moodustavad kiirteed, riigimaanteed ja tähtsamad piirkondlikud maanteed Poola territooriumil.

40. Kolmandaks vaidlustab komisjon Poola Vabariigi argumendi, et direktiivi 96/53 nõuded kehtivad ainult teedele, millele on koondunud rahvusvaheline liiklus, nimelt piiriülene liiklus üleeuroopalises transpordivõrgus. Ta väidab ühelt poolt, tuues mitu näidet, et tähtsamatesse linnadesse juurdepääsu teelõigud, kus toimub rahvusvaheline transport ja eriti peale- ja mahalaadimine[36], ei ole vabalt kasutatavad.

35 Vt käesoleva ettepaneku punktid 5 ja 10.

36 Komisjon täpsustab, et seda kohta nimetatakse ka „esimeseks ja viimaseks miiliks".

41. Teiseks märgib ta, et vastupidi sellele, mida väidab Poola Vabariik, ei ole direktiivis 96/53 vastavalt selles sätestatud eesmärkidele jõustumisest alates ühtegi piirangut ja et selle kohaldamisala ei ole pärast otsusega nr 1692/96 üleeuroopalise transpordivõrgu loomist muudetud, kuigi ka see otsus teenib sama eesmärki hõlbustada kaupade liikumist. Ta täpsustab, et kuigi selle direktiivi artiklis 2 ei ole mõistet „rahvusvaheline liiklus“ määratletud, on nimetatud direktiivi põhjendustes 3 ja 7, milles viidatakse liikmesriikidevahelisele liiklusele, koostoimes direktiivi põhjendusega 12 märgitud, et seda mõistet tuleks tõlgendada nii, et selles on silmas peetud igasugust piiriülest liiklust teeliikidest olenemata. Direktiivi 96/53 artikli 7 teistsugusel tõlgendamisel kaotaks see säte oma mõtte.

42. Neljandaks rõhutab komisjon Poola Vabariigi argumentide kohta seoses teedetaristu seisukorraga, et kuigi direktiiv 96/53 ei kohusta ehitama kõiki üldkasutatavaid teid nii, et I lisa punktide 3.1. ja 3.4. kriteeriume saaks järgida, peavad liikmesriigid ikkagi neid kriteeriume täitma. Pealegi võiksid teed, mis kannatavad massi kuni 10 tonni, kannatada piiratud mahus liiklust sõidukitega, mille veoteljekoormus on kuni 11,5 tonni.

43. Ta lisab, et Poola Vabariik ei või ennast vabastada direktiivis 96/53 suurima lubatud teljekoormuse kohta vastu võetud standardite järgimisest, tuginedes põhjenduses 5 osutatud tasakaalu taotlemisele, kuna need standardid põhinevad sellel.

44. Mis putub üldkasutatavate, suures osas asfalteerimata teede kategooriasse ja asukohta, mille Poola Vabariik põhjenduseks tõi, on komisjon seisukohal, et see ei ole tulemuslik argument, kuna arutelu ei puuduta mitte teid, kus ei ole olulisi peale- ja mahalaadimispunkte ja mille seisukord võiks õigustada seda, et need kuuluvad direktiivi 96/53 artikli 7 kohaldamisalasse, vaid suuremat osa asfaltteedest, mida võiks kasutada.

45. Viiendaks vaidleb komisjon vastu Poola Vabariigi argumendile 2003. aasta ühinemisakti XII lisa punkti 8 lõike 3 kohta põhjusel, et selle esimene lõik nõuab tema sõnul selgelt, et pärast 31. detsembrit 2010 tuleb rahvusvahelisele liiklusele kohandada ka muud teed peale üleeuroopalise teedevõrgu teede, ootamata enam riigisisese teedevõrgu moderniseerimisel tehtavaid edusamme, nagu see oli lubatud üleminekuajal.

46. Lisaks märgib ta, et alates 2004. aastast on Euroopa vahenditest rahastatud riikliku kohalike teede rekonstrueerimise kava raames moderniseeritud mitu tuhat kilomeetrit muid teid kui riigimaanteid või üleeuroopalise transpordivõrgu teid. Poola seaduste kohaselt kehtib aga sellistel valdade või kohalike omavalitsuste teedel põhimõtteliselt teljekoormuse piirang 8 tonni, olenemata sellest, kas need teed on ajakohastatud või mitte. See on endiselt nii ka pärast seda, kui jõustus taristu- ja arenguministri 21. aprilli 2017. aasta määrus, millega kinnitatakse nende riigi- ja piirkondlike maanteede nimekiri, millel võivad liigelda sõidukid, mille suurim lubatud teljekoormus on 10 tonni, ja nende riigimaanteede nimekiri, millel võivad liigelda sõidukid, mille suurim lubatud teljekoormus on 8 tonni (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)[37], millele viitab Poola Vabariik ja mis jõustus pärast liikmesriigi kohustuste rikkumise hagi esitamist; selle määruse tagajärjel ei saa sõidukid, mille teljekoormus vastab direktiivi 96/53 nõuetele, ikka veel ilma loata liigelda 45%-l riigimaanteedest. Ta leiab samuti, et kuna liigelda on siiski võimalik tasulise loaga, on kostja väide teedevõrgus käimas oleva moderniseerimise kohta alusetu.

37 *Dz. U.*, 2017, jrk-nr 878.

47. Komisjon toob põhjenduseks teise argumendi, mille kohaselt põhinevad üldkasutatavate teede seaduse artikli 41 lõigetes 2 ja 3 ette nähtud piirangud direktiivi 96/53 artikli 7 vääral tõlgendamisel, milline säte näeb ette erandi põhimõttest, et sõidukid, mille suurim lubatud veoteljekoormus on 11,5 tonni, võivad vabalt liigelda. Komisjon tuletab kõigepealt meelde, et Poola Vabariik ei saa väita, et piirang on kehtestatud teedel, kus ei ole rahvusvahelist liiklust, peamiselt põhjusel, et üheski liidu õigusaktis ei ole niisugust vahetegemist ette nähtud.

48. Seejärel täpsustab ta, et ainus võimalik erand kõikidel teedel vaba liikumise põhimõttest peab põhinema sellel, et teed ei ole sobivad niisuguste sõidukite liiklemiseks, mille suurim lubatud veoteljelekoormus on 11,5 tonni. Kriteeriumid, mida tuleb arvesse võtta, peaksid olema liiklusohutus, tsiviilrajatiste kandevõime ja maanteeliikluse intensiivsus. Sellega seoses ta rõhutab, et direktiivi 96/53 artiklit 7, mis näeb ette võimaluse teha erand vaba liikumise põhimõttest „teatavatel maanteedel ja tsiviilrajatistel“, tuleb tõlgendada kitsalt. Nendel asjaoludel ei ole põhjendatud erandi tegemine 97%-l Poola teedevõrgust, täpsemalt kõikidel kohalikel teedel.

49. Komisjon märgib lõpuks, et nagu nähtub piiramatute liiklemislubade väljastamise süsteemist, ei põhine teatavatele Poola üldkasutatavatele teedele juurdepääsu piirangud nende teede või teelõikude seisukorra kaalutlustel.

2. Teistel teedel liiklemise eriloa nõue

50. Komisjon väidab, et loatingimusega liiklemiskeelu kord on vastuolus direktiiviga 96/53, kuna see piirab ja takistab sõidukite vaba liikumist.

51. Ta märgib, et piirangukorra kohaselt, mis kehtib piirkondlikel, kohalike omavalitsuste või valdade teedel, tuleb ainult ühe veoteekonna jaoks hankida load kõikide nende teede jaoks mitmest ametiasutusest. Komisjon on seisukohal, et kuna puudub ühtne teeninduspunkt ning kuna loa saamine on seotud tähtaegade ja kindlaksmääratud hindadega, siis on kehtestatud süsteem kulukas, aeganõudev ja põhjustab mitteresidentidest ja liikmesriikidest pärit veoettevõtjate kaudset diskrimineerimist. Ta täpsustab, et vastavalt liiklusseaduse artikli 64 lõikele 2 ei saa IV kategooria luba, millega sõidukitel, mille suurim lubatud veoteljekoormus on 11,5 tonni, on lubatud liigelda riigimaanteedel, kasutada raskevedudel, kuigi just need moodustavad enamiku maanteel veetavatest veostest. Nii muudab kohustus kasutada rohkem veoautosid veoettevõtjate töö keerulisemaks. Komisjon rõhutab, et kõikide nende probleemide tõttu on esitatud kaebusi, mille pärast on ta esitanud liikmesriigi kohustuste rikkumise hagi. Ta toob põhjenduseks ka teenuste osutamise vabaduse olulise piiramise.

52. Ta väidab, et Poola Vabariigi argument, et loakord ei ole direktiiviga 96/53 vastuolus, kuna seda kohaldatakse ilma piirangute või diskrimineerimiseta ja heatahtlikult, ei saa olla edukas mitte ainult selles direktiivis sätestatud vaba liikumise põhimõtte tõttu, vaid osutab ka sellele, et teeinfrastruktuuri kaitse ja sellel liiklevate sõidukite arvu kontrollimine ei õigusta Poola seadusandja kehtestatud süsteemi.

53. Komisjon lisab, et Poola Vabariik ei saa väita, et loa taotlemise nõue paneb veoettevõtjaid liiklema paralleelsetel teedel, mis on veoautode liikluseks paremini kohandatud, kuna see põhjendus on vastuolus kõnealuse direktiivi artikliga 3.

54. Lisaks sellele märgib ta ühelt poolt näiteks, et Berliini (Saksamaa) ja Varssavi (Poola) vahelisel riigimaanteel DK 92 on see eesmärk saavutatud muude vahenditega, nimelt kaubaveokitelt võetava teemaksuga, mis on vastupidi loakorrale mõistlik liikluse korraldamise viis. Teiselt poolt tuletab komisjon meelde, et teatavatel teedel ei ole kauba peale- ja mahalaadimise kohtadesse pääsemiseks muud lahendust kui hankida luba.

B. Poola Vabariik

55. Poola Vabariik leiab, et komisjoni hagi põhineb direktiivi 96/53 artiklite 3 ja 7 vääral tõlgendamisel, ja palub Euroopa Kohtul selle rahuldamata jätta.

1. Direktiivi 96/53 artikli 3 rikkumine

a) Teed, mille suhtes kehtib „rahvusvahelises liikluses“ kasutatavate raskeveokite liikluse lubamise kohustus

56. Selle kohta väidab Poola Vabariik esimese võimalusena, et komisjon eksib, kui ta leiab, et mõiste „rahvusvaheline liiklus“ hõlmab kogu liikmesriikide teedevõrku, kuigi tegelikult on selles silmas peetud ainult piiriülest liiklust ja maanteid, mis toetavad liiklust teedel, kuhu see on koondunud. Ta väidab, et komisjoni „rahvusvahelise liikluse“ lai tõlgendus, millega avatakse ükskõik millised liikmesriikide teed, isegi kohalikud, sõidukitele, mille suurim lubatud veoteljekoormus on 11,5 tonni, ei tulene ühestki direktiivi 96/53 sättest ega põhjendusest ega ka nende sätete muutmise aruteludest. Liikmesriik on seisukohal, et selline tõlgendus muudaks selle direktiivi artikli 3 lõike 1 teises taande, milles on riigisisest liiklust sõidukite mõõtude tõttu piiratud, sisutühjaks.

57. Poola Vabariik tugineb ka kohustusele tõlgendada direktiivi 96/53 kooskõlas otsusega nr 1692/96 üleeuroopalise transpordivõrgu kohta, mille eesmärgid on ühtelangevad, kuna need mõlemad õigusaktid muutusid tema liiduga ühinemisel talle siduvateks.

58. Poola Vabariik järeldab sellest, et ta ei ole rikkunud direktiivi 96/53 artiklit 3, tehes teatavatel riigimaanteedel ja kohalikel maanteedel, näiteks piirkondlikel, kohalike omavalitsuste ja valdade teedel, vaba liikumise üldpõhimõttest erandi sõidukite puhul, mille suurim lubatud veoteljekoormus on 11,5 tonni. Tema tehtud valiku eesmärk on saavutada direktiivi põhjenduses 5 seatud eesmärk. Seega püüdis ta nõnda tagada tasakaalu ühelt poolt kommertsmaanteesõidukite ratsionaalse ja kokkuhoidliku kasutamise ja teiselt poolt taristu hooldamise, liiklusohutuse ning keskkonna ja biosfääri kaitsmisega seotud nõuete vahel.

59. Teise võimalusena tugineb Poola Vabariik 2003. aasta ühinemisakti üleminekusätetele XII lisas, mille punkti 8 lõikes 3 reguleeritakse direktiivi 96/53 ja otsuse nr 1692/96 rakendamise küsimusi, ja eriti selle lõike teisele ja kolmandale lõigule, millest tema sõnul tuleneb, et talle ei ole määratud mingit tähtaega muude kui üleeuroopalise transpordivõrgu teede kohandamiseks maksimaalse kandevõimega.

60. Ta rõhutab esiteks, et vastavalt selle lisa punkti 8 lõike 3 kolmandale lõigule peab teedevõrgu järkjärguline avamine rahvusvahelise liikluse sõidukitele toimuma samal ajal nende teede ajakohastamise protsessi lõpuleviimisega. Ta ei jaga komisjoni arvamust, et niisugune tõlgendus on vastuolus kolmanda lõigu teise lausega, mis näeb ette, et kogu üleminekuperioodil lubatakse peale- ja mahalaadimiseks kasutada teisejärgulise teedevõrgu parandamata osi, kuna tegu on erandiga põhimõttest.

61. Teiseks vaidleb Poola Vabariik vastu komisjoni argumentidele, mille kohaselt viib üleminekusätetele tema antud tõlgendus selleni, et Poola teedevõrgu avamine vastavalt direktiivile 96/53 toimub alles mitmekümne aasta pärast. Ta väidab, et töid teede ajakohastamiseks tuleks teha asfaltteedel ja et juba tehtud tööde tulemusel on 54,2% kõikidest riigimaanteedest kõnealuste sõidukite liiklusele avatud.

62. Sellega seoses tuletab Poola Vabariik kõigepealt meelde, et umbes 91% üldkasutatavatest teedest on Poolas ehitatud enne Euroopa Liiduga ühinemist, mil teljekoormuse piiranguks oli riigimaanteedel 10 tonni ja teistel teedel 8 tonni, ning et Poola õigusakte on liidu õigusest tulenevate kohustuste täitmiseks muudetud.

63. Poola Vabariik täpsustab seejärel, et kuni 60% liiklusest toimub riigimaanteedel, mis moodustavad 5% üldkasutatavatest teedest. Ülejäänud 95% üldkasutatavatest teedest on kohalikud maanteed, millest 88% on kohalike omavalitsuste ja valdade teed. Neid kasutatakse kohalikeks vajadusteks ja üks kolmandik üldkasutatavatest teedest ei ole asfalteeritud, nagu nähtub Eurostati ametlikust statistikast, millele komisjon viitab. Poola Vabariik leiab, et järelikult ei saa komisjon väita, et 97% Poola teedevõrgust on sõidukitele, mille suurim lubatud veoteljekoormus on 11,5 tonni, liikluseks suletud, võtmata arvesse selle teedevõrgu omadusi.

64. Lõpuks teatab ta, et ta teeb alates liiduga ühinemisest pidevaid jõupingutusi uute riigimaanteede avamiseks, võttes arvesse rahvusvahelise liikluse ja keskkonna vajadusi, ning märgib, kui suur rahaline koormus on pika aja jooksul liidu liikmesriigis kogu teedevõrgu erakorraline kohandamine liikluseks sõidukitele, mille suurim lubatud veoteljekoormus on 11,5 tonni.

b) Liiklemisloa nõue teistel teedel

65. Lähtudes põhimõttest, et teedevõrgu kasutamise piiramine ei ole direktiivi 96/53 artikliga 3 vastuolus, lisab Poola Vabariik, et just tänu liiklusseaduse artiklis 64 ja sellele järgnevates ette nähtud rahalisele panusele raskeveokite liikluse tagajärjel lagunenud maanteede hooldamisse tagataksegi pika aja jooksul liiklus sõidukitele, mille teljekoormuse jaoks ei ole teede tehnilised võimalused kohandatud.

66. Selle kohta märgib Poola Vabariik, et komisjon kirjeldas loasüsteem osaliselt ebatäpselt, ja täpsustab, et lube annab I kategooria lubade [38] puhul teedehaldaja või IV kategooria lubade puhul asjaomaste riigimaanteede jaoks riigimaanteede ja kiirteede peadirektor. I kategooria lube väljastatakse veoettevõtjale taotluse alusel üheks kuuks, kuueks kuuks või kaheteistkümneks kuuks, ilma asjaomaseid sõidukeid loal märkimata. Luba väljastatakse kuni seitsme tööpäeva jooksul alates taotluse esitamise päevast. Samad eeskirjad kehtivad ka IV kategooria lubadele, mida võib siiski väljastada kestusega 24 kuud, ja seda maksimaalselt kolme tööpäeva jooksul alates taotluse esitamisest.

67. Poola Vabariigi sõnul on huvitatud isikutele õiguskindluse tagamiseks kehtestatud I kategooria loa tasuks maksimaalselt 240 Poola zlotti (umbes 55 eurot), samas kui IV kategooria lubade puhul on tasu kuni 3600 Poola zlotti (umbes 850 eurot). Tasu tegelik suurus, mis standardile mittevastavate sõidukite liiklemisloa puhul määratakse transpordi-, ehitus- ja meremajandusministri määrusega sõltub siiski konkreetse loa kehtivusajast. Järelikult maksab vastavalt hinnakirjale, mida ei ole alates 2012. aastast muudetud, kõige kallim I kategooria luba, mis kehtib kaksteist kuud, 200 Poola zlotti (umbes 50 eurot), samas kui IV kategooria luba, mis kehtib kaksteist kuud, maksab 2000 Poola zlotti (umbes 470 eurot) ja 24 kuud kehtiv luba 3000 Poola zlotti (ligikaudu 710 eurot) [39].

68. Poola Vabariik leiab kostja vastuses selles küsimuses kokkuvõttes, et ta ei nõustu komisjoni analüüsiga, mille kohaselt on süsteem kulukas ja aeganõudev, kuna see on läbipaistev ja lihtsustab veoettevõtjate liikumist kõikjal teedevõrgus. Lisaks lükkab ta tagasi komisjoni argumendi, et loa puudumise korral on liiklemine keelatud, kuna on võimalik on valida tee, kus toimub rahvusvaheline transport.

38 Nimelt tema pädevusalasse kuuluvate teelõikude jaoks, s.t valdade, kohalike omavalitsuste või piirkondade teede jaoks.

39 26. aprilli 2016. aasta vahetuskursiga (vt käesoleva ettepaneku joonealune märkus 32) olid need summad umbes 55 eurot, 823 eurot, 46 eurot, 460 eurot ja 686 eurot.

69. Oma vasturepliigis väidab ta, et komisjoni repliigi seisukohtades[40] esitatud väited teistest liikmesriikidest pärit veoettevõtjate kaudse diskrimineerimise ja teenuste osutamise vabaduse piiramise kohta on vastuvõetamatud, kuna tegemist on uute väidetega. Ta lisab, et igal juhul on need põhjendamatud, kuna loataotluse saab lihtsalt veebisaidi kaudu, luba väljastatakse kindla ajavahemiku jaoks, olenemata veotoimingute arvust, ja loa maksumus on suhteliselt väike võrreldes veoettevõtjate vajadustega. Ta väidab, et see läbipaistev ja praktiline süsteem on vastavuses vedajate ootustega ja seda ei ole enne komisjonile kaebuse esitamist kritiseeritud.

2. Direktiivi 96/53 artikli 7 rikkumine

70. Poola Vabariik esitab argumendid ka teise võimalusena, kuna ta on seisukohal, et tema õigusnormid on direktiivi 96/53 artikliga 3 kooskõlas.

71. Ta väidab, et etteheide, et on rikutud direktiivi 96/53 artiklit 7, tuleneb selle õigusnormi liiga kitsast tõlgendamisest, mis on vastuolus selle sätte sõnastusega, sest esiteks ei tähenda selle esimese lõigu kohaldamisala, et piiranguid võib seada ainult seoses teede sobimatusega kõnealustele sõidukitele ja seoses „teatavate teelõikudega“, ja teiseks on teises lõigus osutatud juhud üksnes näited.

72. Poola Vabariik leiab seetõttu, et ta võib piirata liiklemist mitte ainult teedel, mis ei ole raskeveokite liikluseks sobivad, vaid ka teedevõrgu osadel, kus nende konfiguratsiooni tõttu oleks nende sõidukite läbisõit ohtlik, või ka seepärast, et seal arvukalt on sildu, mille väikest kandevõimet koormuspiiranguga 20 tonni ja 30 tonni on komisjon ignoreerinud.

73. Lisaks leiab Poola Vabariik, et kuna tegu on väikese osaga kohalikest teedest, mis on juba kohandatud liiklemiseks sõidukitele, mille suurim lubatud veoteljelekoormus on 11,5 tonni, kuulub võimalus piiranguid kehtestada direktiivi 96/53 artikli 7 esimese lõigu alla põhjusel, et ei ole mingit praktilist huvi lubada nendel sõidukitel seal liigelda, sest üldjuhul on need teelõigud, mis ei ole ülejäänud teedesüsteemiga ühendatud ega saa tagada liikluse sujuvust.

74. Ta täpsustab komisjoni toodud näidete kohta raskeveokite liikluse piirangutest Poola territooriumil, et nende veokite liiklemine on enamikus nendest olukordadest nüüdseks lubatud ja et kui see veel nii ei olnud, siis seisukohtade esitamise päeval[41] nähakse ette asjakohased muudatused.

75. Peale selle märgib ta, et rahvusvaheline liiklus direktiivi 96/53 artikli 3 tähenduses ei ole koondunud nendele teelõikudele, ja tuletab meelde, et 2003. aasta ühinemisakti üleminekusätted kohustavad avama raskeveokite liiklusele teed, mis ei kuulu üleeuroopalisse transpordivõrku, ainult järk-järgult.

IV. Minu analüüs

76. Euroopa Komisjoni esitatud liikmesriigi kohustuste rikkumise hagi puudutab sisuliselt direktiivis 96/53 osutatud raskeveokite[42] rahvusvahelise liikluse jaoks selle direktiivi artikli 3 lõikes 1 sätestatud vaba liikumise põhimõtte selle direktiivi I lisas täpsustatud piirides Poola Vabariigi poolt 26. aprillil 2016 rakendamise tingimusi.

77. Poolte vaidlus puudutab sisuliselt selle sätte ulatust, kuna Poola õigusaktides on kehtestatud eriloa nõue raskeveokite juurdepääsuks üldkasutatavatele teedele, välja arvatud teed, mis kuuluvad üleeuroopalisse transpordivõrku, ja teatavatele teistele riigimaanteedele.

40 Vt käesoleva ettepaneku punktid 51 ja 52.

41 Nimelt 25. mail 2017.

42 Kategooriate meenutamiseks vt käesoleva ettepaneku punktid 5 ja 10.

78. Minu arvates on selge, et direktiivi 96/53 artikli 3 sõnastusest ja eesmärkidest, mis on esitatud direktiivi põhjendustes 3, 7 ja 12, tulenevalt tähendab mõiste „rahvusvaheline liiklus“ liikmesriikidevahelist liiklemist, mitte sõitmist teatavatel üldkasutatavatel või üleeuroopalise võrgu teedel. Ainsad selle liikluse piirangud puudutavad massi ja mõõtmeid, mille väärtused on täpsustatud selle direktiivi I lisas ja mis tulenevad direktiivi põhjenduses 5 nimetatud tasakaalu taotlemisest.

79. See, et eri teeliikide vahel ei tehta vahet, on ajendanud ELi seadusandjat tegema vaba liikumise põhimõttest erandeid nii, et võetakse arvesse, et mõned nendest teedest või tsiviilehitistest ei ole liikluseks kohased. Direktiivi 96/53 artikliga 7 taotletakse seda eesmärki. Reegel on, et kuna tegu on erandiga, tuleb seda tõlgendada kitsalt.

80. Selle õigusnormi eesmärki arvestades on selle kohaldamiseks nõutavad ka täpsed põhjendused igal konkreetsel juhul ja selleks tuleb valida meetmed taristu kaitseks, kui see ei ole kohandatud liiklemiseks sõidukitele, mille mõõtmed või mass ulatuvad kõrgemate piirväärtusteni. Kuigi on põhjendatud seisukoht, nagu väidab Poola Vabariik, et artikli 7 teine lõik annab vaid näite võimalikest meetmetest, kinnitab see siiski artikli 7 esimeses lõigus sätestatut, nimelt, et need meetmed peavad hõlmama ainult sõidukite kaalu või mõõtmete piiramist vastavalt sellele, et mõned kohad ei ole nende liiklemiseks kohased.

81. Seetõttu tuleb komisjoni etteheite põhjendatust hinnata neid asjaolusid silmas pidades.

82. Mis esiteks puutub argumenti rahvusvahelise liikluse piiramise kohta teatavatel teedel, siis tuleb märkida, et kuigi üldkasutatavate teede seaduse artikli 41 lõikes 1 on sedastatud kooskõlas direktiiviga 96/53 põhimõte, et üldkasutatavatel teedel võivad vabalt liigelda sõidukid, mille suurim lubatud veoteljekoormus on 11,5 tonni, on selle põhimõttega seotud tingimused, mis vähendavad oluliselt selle ulatust.

83. Nimelt nähtub selle seaduse artikli 41 lõigetest 2 ja 3, et:

– teatavatel riigimaanteedel võivad liigelda kõik sõidukid, mille „üksiktelje“, suurim lubatud koormus on 10 t või ainult 8 t;

– teatavatel piirkondlikel teedel võivad liigelda kõik sõidukid, mille „üksiktelje“ suurim lubatud koormus on 10 t;

– piirkondlikel teedel, kohalike omavalitsuste teedel ja valdade teedel võivad liigelda kõik sõidukid, mille „üksiktelje“ suurim lubatud koormus on 8 t.

84. Nagu Poola Vabariik kohtuistungil kinnitas, kehtib liiklemiskeeld kõigil juhtudel, kui teljekoormus on üle 8 t või 10 t, kuna üldkasutatavate teede seaduse artikli 41 lõigete 2 ja 3 sõnastuses ei tehta vahet veotelje ja mittevedava telje järgi

85. Ühelt poolt on direktiivi 96/53 I lisas, milles sätestatakse asjaomaste sõidukite lubatud teljekoormuse piirväärtused, tehtud vahet koormuse järgi „veoteljel“ ja „mittevedaval teljel“ või „üksikteljel“. Teiselt poolt on suurimaks lubatud veoteljekoormuseks kehtestatud 11,5 t ja mittevedaval üksikteljel on selleks 10 t. Seega ei saa veoteljekoormuse piirväärtuseks kehtestada 10 t ja mittevedava üksikteljele puhul 8 t. Teisisõnu, Poola õigusakti terminoloogiat kasutades ei saa sõidukeid, mille suurim lubatud veoteljekoormus on 11,5 t, käsitada standardile mittevastavate sõidukitena[43], kuna see koormus on vastavuses direktiivi 96/53 I lisas ette nähtuga. Sama kehtib sõidukite puhul, mille mittevedava üksiktelje suurim lubatud koormus on 10 t ja millele on teatavatel teedel kehtestatud piiranguks 8 t.

43 Vt käesoleva ettepaneku punktid 17 ja 19.

86. Lisaks tuleb kohtuistungil öeldu eeskujul tõdeda, et jagatava veose vedamise keeld Poola õigusnormide tähenduses „standardile mittevastava“ sõidukiga on liiklusseaduse artikli 64 lõike 2 toimel, millega on reguleeritud liiklemislubade kord üldkasutatavate teede seaduse artikli 41 lõikel 2 põhinevate juurdepääsupiirangutega teedel, teatavatel riigimaanteedel [44] absoluutne.

87. Lisaks ei ole vaidlust selles, et Poola õigusnormide toimel on 97%-l üldkasutatavatel teedel liiklemine keelatud sõidukitele, mille suurim lubatud veoteljekoormus on 11,5 tonni, välja arvatud juhul, kui on olemas eriluba [45]. Käesoleva hagi põhjendatuse hindamiseks ei ole vaja käsitleda Poola Vabariigi tõstatatud küsimust, kas teedevõrgu seisukorra tõttu niisuguse osakaalu juurde jäämine on kohane. Piisab sellest, kui tuua välja sageli kasutatavate teede võrgus liiklemist käsitlevate Poola õigusnormide tagajärjed.

88. Poola Vabariigi esitatud 2015. aasta lõpu statistika järgi oli ilma piiranguteta asjaomastele sõidukitele liikluseks avatud vähem kui 40% kiirteede- ja riigimaanteedevõrgust, mis moodustab vähem kui 4% [46] teedevõrgust, mille moodustavad kiirteed, riigimaanteed ja tähtsamad piirkondlikud maanteed Poola territooriumil. Selle kohta nähtub näiteks Poola Vabariigi kostja vastusest, et vaba juurdepääs komisjoni hagis nimetatud Łomża, Nowy Sączi, Piła, Koszalini, Poznańi linnadele (Poola) riigimaanteede kaudu, millel on lubatud vabalt liigelda sõidukitel, mille suurim lubatud veoteljekoormus on 11,5 t, on võimalik alles alates käesoleva ettepaneku punktis 46 osutatud taristu- ja arenguministri 21. aprilli 2017. aasta määruse jõustumisest. Lisaks ei ole vaidlust selles, et Wrocławi ja Krakówi (Poola) läheduses ei ole enam vaba juurdepääsu peale- ja mahalaadimiskohtadele, kuigi need on rahvusvahelise autokaubaveo jaoks üliolulised. Vaidlustatud ei ole ka komisjoni järeldust, et pärast 2017. aastat on Kętrzynist Lääne-Euroopasse suunduval teelõigul endiselt kehtiv kohustus taotleda umbes 25 kilomeetri pikkuse teekonna ühekordseks läbimiseks kaks või kolm luba kahelt eri ametiasutuselt, tasudes 100-150 Poola zlotti (umbes 23–35 eurot).

89. Lisaks tuleb märkida, et kuigi Euroopa vahenditest rahastatud riikliku kohalike teede rekonstrueerimise kava raames on parandatud muid teid peale riigimaanteede või üleeuroopalise transpordivõrgu teede, on nendel teedel – kui tegu on valdade või kohaliku omavalitsuse teedega – liiklemine sõidukitele, mille suurim lubatud veoteljekoormus on 11,5 tonni, üldjuhul keelatud.

90. Lisaks võib märkida, et teedevõrgu ajakohastamise tulemusel võrgu laiendamise tulemused on jätkuvalt tagasihoidlikud, sest nagu Poola Vabariik täpsustas seoses 2017. aasta seadusemuudatusega, on sõidukitele, mille suurim lubatud veoteljelekoormus on 11,5 tonni, liiklemiseks avatud ainult 54,2% riigimaanteedest, mis moodustavad 5% üldkasutatavatest teedest.

91. Kõigist eelnevatest kaalutlustest tuleneb, et juurdepääs kogu Poola teedevõrgule on piiratud tingimustel, mis on direktiivi 96/53 artiklis 3 sedastatud põhimõttega vastuolus.

92. Mis teiseks puutub Poola Vabariigi poolt teise võimalusena esitatud argumentidesse, et tema teedevõrgu rahvusvahelisele liiklusele avamisele seatud piirangute ja nendega seotud korra aluseks võib olla 2003. aasta ühinemisakti või direktiivi 96/53 artikli 7 tõlgendus, siis tuleb kõigepealt märkida, et need piirangud tekitavad konkreetselt nende ulatuse ja üldkohaldatavuse tõttu olukorra, mida võib võrrelda 2003. aasta ühinemisaktiga ette nähtud üleminekuperioodiga. Ühelt poolt nimelt ei saa selle akti XII lisa punkti 8 lõikest 3 järeldada, et selles ette nähtud erikord jääb püsima. Selle sätte eesmärk

44 Niisugusel juhul on nõutav IV kategooria luba. Ent ainus jagatava veose puhul ette nähtud erand puudutab sõidukeid, millel on lubatud liigelda I või II kategooria loaga.

45 Välja arvatud jagatava veosega sõidukite puhul, mis liiklevad teatavatel teedel.

46 Vastavalt kirjalikule vastusele neljandale küsimusele, mille esitas Euroopa Kohus Poola Vabariigile, oli see osakaal 2016. aasta lõpu andmete alusel 6%.

oli hoopis näha ette ajavahemik alates Poola Vabariigi liiduga ühinemise kuupäevast kuni 31. detsembrini 2010, et direktiiviga 96/53 kehtestatud põhimõtet saaks pärast seda kuupäeva järgida[47]. See eesmärk on muide põhjenduseks, mille pärast on selle täitmiseks eraldatud Euroopa vahendeid.

93. Teiselt poolt arvan ma, et samadel põhjustel, mis seonduvad nende erandite ülemääraste tagajärgedega, ei saa neid erandeid teha ka kõnealuse direktiivi artikli 7 alusel, isegi kui nende põhjenduseks tuuakse teedetaristu halb seisukord, millele viitas Poola Vabariik.

94. Sellist üldist põhjendust ei ole direktiivis 96/53 tegelikult ette nähtud ja teedevõrgu sobimatus on direktiivi artiklis 7 ette nähtud ainult konkreetsete olukordade jaoks.

95. Sellest tulenevalt ei saa sellel õigusnormil põhineda mingeid piiranguid teeliikide kaupa. *A fortiori* ei saa olla lubatav üldiste lubade süsteem nende piirangute korraldamiseks. Pealegi on üldkasutatavate teede seaduse artikli 41 lõike 2 alusel transpordiministri määratud teedel liiklemise piirangute konkreetne põhjendatus kaheldav, kui neid piiranguid ei kohaldata, kui hangitud on tasuline üldluba, mis on mõeldud üksnes jagamatu veose vedamiseks kõige tihedama liiklusega teedel ja mis on ainult ajaliselt piiratud, mistõttu ei ole sellel seost teede kahjustamise astmega,[48] nagu ka rahastamisvajadustega, millele Poola Vabariik tugines süsteemi asjakohasuse põhjendamiseks. Teisisõnu – tee kas võib kanda läbisõitjaid, kelle arvu ei kontrollita kuni 24 kuu pikkuse ajavahemiku jooksul, või ei ole tee liikluseks sobiv, ja sel juhul ei saa loa eest väikese summa maksmine seda olukorda parandada.

96. Eespool öeldust tuleneb, et kuna Poola Vabariik piirab liiklemist mootorsõidukitele, mille suurim lubatud veoteljekoormus on 11,5 t, nii et need sõidukid võivad liigelda ainult maanteedel, mis kuuluvad üleeuroopalisse transpordivõrku, ja teatavatel teistel riigimaanteedel, ning kehtestades nende sõidukite liiklemiseks teistel üldkasutatavatel teedel eriloa korra, siis on Poola Vabariik rikkunud direktiivi 96/53 artiklitest 3 ja 7 koostoimes tulenevaid kohustusi.

97. Seega tuleb tuvastada, et kuna Poola Vabariik kehtestab veoettevõtjatele teatavatel üldkasutatavatel teedel liiklemiseks loanõude, siis on ta rikkunud kohustusi, mis tulenevad direktiivi 96/53 artiklitest 3 ja 7 koostoimes direktiivi 96/53 I lisa punktidega 3.1. ja 3.4.

V. Kohtukulud

98. Euroopa Kohtu kodukorra artikli 138 lõike 1 alusel on kohtuvaidluse kaotanud pool kohustatud hüvitama kohtukulud, kui vastaspool on seda nõudnud. Kuna komisjon on nõudnud Poola Vabariigilt kohtukulude hüvitamist ning viimane on kohtuvaidluse kaotanud, tuleb viimaselt kohtukulud välja mõista.

47 Vt selle kohta Kronenberger, V., „Transport Policy“, *Die Verträge zur EU-Osterweiterung. Kommentar mit systematischen Erläunterungen*, Berliner Wissenschafts-Verlag, Berlin, 2008, lk 297–322, eriti punktid 33–36 ja 54 (ingliskeelne artikkel).

48 Siinkohal tuleb meelde tuletada, et teatavatel parandatud teedel liiklemisel kehtib loakord (vt käesoleva ettepaneku punkt 89).

VI. Ettepanek

99. Esitatud põhjendusi arvestades teen Euroopa Kohtule ettepaneku otsustada järgmiselt:

1. Kuna Poola Vabariik kehtestab veoettevõtjatele teatavatel üldkasutatavatel teedel liiklemiseks loanõude, siis on ta rikkunud kohustusi, mis tulenevad nõukogu 25. juuli 1996. aasta direktiivi 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maanteesõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass, mida on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2015. aasta direktiiviga (EL) 2015/719, artiklitest 3 ja 7 koostoimes direktiivi 96/53 I lisa punktidega 3.1. ja 3.4.

2. Kohtukulud mõistetakse välja Poola Vabariigilt.