Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (štvrtá komora)

z 21. marca 2019*

„Nesplnenie povinnosti členským štátom – Preprava – Smernica 96/53/ES – Medzinárodná doprava – Vozidlá vyhovujúce limitným hodnotám pre hmotnosť a rozmery špecifikovaným v tejto smernici – Používanie takých vozidiel, ktoré sú registrované alebo uvedené do prevádzky v jednom členskom štáte, na území druhého členského štátu – Systém špeciálnych povolení – Články 3 a 7 – Akt o pristúpení z roku 2003 – Prechodné ustanovenia – Príloha XII, bod 8 ods. 3“

Vo veci C-127/17,

ktorej predmetom je žaloba o nesplnenie povinnosti podľa článku 258 ZFEÚ podaná 10. marca 2017,

Európska komisia, v zastúpení: J. Hottiaux a W. Mölls, splnomocnení zástupcovia,

žalobkyňa,

proti

Poľskej republike, v zastúpení: B. Majczyna, M. Kamejsza-Kozłowska a J. Sawicka, splnomocnení zástupcovia, za právnej pomoci J. Waszkiewicz, expert,

žalovanej,

SÚDNY DVOR (štvrtá komora),

v zložení: predseda siedmej komory T. von Danwitz, vykonávajúci funkciu predsedu štvrtej komory, sudcovia K. Jürimäe, C. Lycourgos, E. Juhász a C. Vajda (spravodajca),

generálny advokát: Y. Bot,

tajomník: K. Malacek, referent,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 20. júna 2018,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 19. septembra 2018,

vyhlásil tento

* Jazyk konania: poľština.

Rozsudok

1 Svojou žalobou Európska komisia navrhuje, aby Súdny dvor rozhodol, že Poľská republika si tým, že od prepravcov vyžaduje špeciálne povolenia na používanie niektorých verejných ciest, nesplnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú z článku 3 a 7 smernice Rady 96/53/ES z 25. júla 1996, ktorou sa v spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave (Ú. v. ES L 235, 1996, s. 59; Mim. vyd. 07/002, s. 478), zmenenej smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/719 z 29. apríla 2015 (Ú. v. EÚ L 115, 2015, s. 1) (ďalej len „smernica 96/53“), v spojení s bodmi 3.1 a 3.4 prílohy I k smernici 96/53.

Právna úprava

Právo Únie

Akt o pristúpení

2 Článok 2 Aktu o podmienkach pristúpenia Českej republiky, Estónskej republiky, Cyperskej republiky, Lotyšskej republiky, Litovskej republiky, Maďarskej republiky, Maltskej republiky, Poľskej republiky, Slovinskej republiky a Slovenskej republiky a o úpravách zmlúv, na ktorých je založená Európska únia (Ú. v. EÚ L 236, 2003, s. 33; ďalej len „akt o pristúpení z roku 2003“) uvádza:

„Odo dňa pristúpenia budú ustanovenia pôvodných zmlúv a aktov prijatých orgánmi a Európskou centrálnou bankou pred pristúpením záväzné pre nové členské štáty a budú sa uplatňovať za podmienok stanovených v týchto zmluvách a v tomto akte.“

3 Článok 10 aktu o pristúpení z roku 2003 znie takto:

„Uplatňovanie pôvodných zmlúv a aktov prijatých orgánmi podlieha prechodným opatreniam ustanoveným v tomto akte.“

4 Podľa článku 24 tohto aktu o pristúpení:

„Opatrenia uvedené v prílohách V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIII a XIV k tomuto aktu sa budú vo vzťahu k novým členským štátom uplatňovať za podmienok stanovených v týchto prílohách.“

5 Príloha XII uvedeného aktu o pristúpení je nazvaná „Zoznam uvedený v článku 24 aktu o pristúpení: Poľsko“. Bod 8 tejto prílohy, nazvaný „Dopravná politika“, obsahuje odsek 3, ktorý stanovuje uplatniteľnosť smernice 96/53 nasledujúcim spôsobom:

„31996 L 0053: Smernica [96/53] v znení naposledy zmenenom a doplnenom predpisom:

– 32002 L 0007: smernica Európskeho parlamentu a Rady č. 2002/7/ES z [18. februára 2002] [Ú. v. ES L 67, 2002, s. 47].

Bez ohľadu na ustanovenia článku 3 ods. [1] smernice [96/53] môžu vozidlá, ktoré spĺňajú limitné hodnoty kategórií 3.4 v prílohe I k uvedenej smernici, do 31. decembra 2010 používať nemodernizované časti poľskej cestnej siete, ak spĺňajú poľské limity hmotnosti pripadajúcej na nápravu. Odo dňa pristúpenia nemožno stanoviť žiadne obmedzenia používania hlavných tranzitných trás uvedených v prílohe I smernice [96/53] vozidlami, ktoré spĺňajú požiadavky rozhodnutia Európskeho parlamentu a Rady [č.] 1692/96/ES z 23. júla 1996 o usmerneniach spoločenstva pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete [(Ú. v. ES L 228, 1996, s. 1; Mim. vyd. 07/002, s. 364].

Poľsko sa bude pri modernizácii hlavnej cestnej siete spravovať časovým harmonogramom uvedeným v prílohe I k rozhodnutiu 1692/96/ES. Pri akýchkoľvek investíciách do infraštruktúry, na ktoré sa použijú prostriedky z rozpočtu spoločenstva, sa musí zabezpečiť, aby budované alebo modernizované hlavné cestné komunikácie mali únosnosť 11,5 tony na nápravu.

Počas modernizácie bude poľská cestná sieť vrátane siete vymedzenej v prílohe I k rozhodnutiu [č.] 1692/96 postupne sprístupňovaná pre vozidlá medzinárodnej dopravy, ktoré spĺňajú limitné hodnoty stanovené v smernici. Pokiaľ je to technicky možné, umožní sa počas celého prechodného obdobia používanie nemodernizovaných častí siete ciest druhej triedy na účely nakládky a vykládky.

…“

6 Časový harmonogram modernizácie poľskej hlavnej cestnej siete uvedený v bode 8 ods. 3 treťom pododseku prílohy XII k aktu o pristúpení z roku 2003 je stanovený v ôsmich tabuľkách, ktoré sa vzťahujú na obdobie od 1. januára 2004 do 1. januára 2011.

Smernica 96/53

7 Smernica 96/53 stanovuje spoločné normy týkajúce sa hmotnosti a rozmerov úžitkových cestných vozidiel používaných v medzinárodnej doprave, ako aj spoločné normy týkajúce sa rozmerov takých vozidiel vo vnútroštátnej doprave.

8 Odôvodnenia 3 až 5, 7, 11 a 12 tejto smernice uvádzajú:

„(3) … rozdiely medzi normami platnými v členských štátoch, ktoré sa týkajú hmotností a rozmerov úžitkových cestných vozidiel, by mohli mať negatívny dopad na podmienky súťaže a mohli by predstavovať prekážku pre dopravu medzi členskými štátmi;

(4) … podľa princípu subsidiarity na úrovni spoločenstva by mali byť podniknuté kroky, ktoré by viedli k odstráneniu tejto prekážky;

(5) … uvedené normy odrážajú rovnováhu medzi racionálnym a ekonomickým využitím úžitkových cestných vozidiel a požiadavky na údržbu infraštruktúry, bezpečnosť cestnej premávky, ochranu životného prostredia a usporiadania života;

…

(7) … na úžitkové vozidlá registrované alebo uvádzané do prevádzky v členskom štáte [sa] môžu uplatňovať dodatočné technické požiadavky týkajúce sa hmotností a rozmerov;… tieto požiadavky nesmú predstavovať prekážku v pohybe úžitkových vozidiel medzi členskými štátmi;

…

(11) … pri zavádzaní vnútorného trhu by mal byť rozsah pôsobnosti tejto smernice rozšírený na vnútroštátnu dopravu do tej miery, do akej sa táto smernica týka charakteristík, ktoré významným spôsobom ovplyvňujú podmienky hospodárskej súťaže v dopravnom sektore, a najmä hodnôt týkajúcich sa maximálne povolenej dĺžky a šírky vozidiel a jazdných súprav určených na prepravu tovaru;

(12) … pre ostatné charakteristiky vozidiel sú členské štáty oprávnené uplatňovať na svojom území hodnoty iné, než sú hodnoty uvedené v tejto smernici, iba na vozidlá používané vo vnútroštátnej doprave.“

9 Podľa článku 1 ods. 1 smernice 96/53:

„Táto smernica sa vzťahuje na:

a) rozmery motorových vozidiel kategórie M2 a M3 a ich prípojných vozidiel kategórie 0 a motorových vozidiel kategórie N2 a N3 a ich prípojných vozidiel kategórie 03 a 04 tak, ako sú definované v prílohe II k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES [z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (rámcová smernica) (Ú. v. EÚ L 263, 2007, s. 1)];

b) hmotnosti a určité ďalšie charakteristiky vozidiel definovaných v písm. a) a špecifikovaných v prílohe I bode 2 tejto smernice.“

10 Článok 2 smernice 96/53 uvádza:

„Na účely tejto smernice:

…

– ‚maximálne povolená hmotnosť‘ znamená maximálnu hmotnosť, pri ktorej je povolené použitie naloženého vozidla v medzinárodnej doprave,

– ‚maximálne povolená hmotnosť na nápravu‘ znamená maximálne zaťaženie nápravy alebo skupiny náprav, ktoré je povolené používať v medzinárodnej doprave,

– ‚nedeliteľný náklad‘ znamená náklad, ktorý sa nemôže pre účely prepravy po ceste rozdeliť do dvoch alebo viacerých nákladov bez toho, aby nevznikli neprimerané náklady alebo riziko poškodenia, a ktorý vzhľadom na svoje rozmery alebo hmotnosti nemôže byť prepravovaný motorovým vozidlom, prípojným vozidlom, prívesovou súpravou alebo návesovou súpravou spĺňajúcimi vo všetkých ohľadoch ustanovenia tejto smernice,

…“

11 Článok 3 ods. 1 tejto smernice uvádza:

„Členský štát nesmie na svojom území odmietnuť alebo zakázať použitie:

– v medzinárodnej doprave, vozidiel registrovaných alebo uvedených do prevádzky v ktoromkoľvek inom členskom štáte z dôvodov týkajúcich sa ich hmotností a rozmerov,

– vo vnútroštátnej doprave, vozidiel registrovaných alebo uvedených do prevádzky v ktoromkoľvek inom členskom štáte z dôvodov týkajúcich sa ich rozmerov,

za predpokladu, že takéto vozidlá spĺňajú limitné hodnoty uvedené v prílohe I.

Toto ustanovenie sa bude uplatňovať bez ohľadu na skutočnosť, že:

a) uvedené vozidlá nie sú v súlade s požiadavkami tohto členského štátu vzhľadom na určité hmotnostné a rozmerové charakteristiky, ktoré nie sú uvedené v prílohe I;

b) príslušný orgán členského štátu, v ktorom sú vozidlá registrované alebo uvedené do prevádzky, povolil limity, ktoré nie sú uvedené v článku 4 ods. 1 a prekračujú limity stanovené v prílohe I.“

12 Článok 7 uvedenej smernice znie:

„Táto smernica nevylučuje uplatňovanie pravidiel cestnej premávky platných v každom členskom štáte, ktoré umožňujú, aby hmotnosti a/alebo rozmery vozidiel na určitých cestách alebo stavebných komunikáciách [cestných stavbách – *neoficiálny preklad*] boli obmedzené, bez ohľadu na štát, v ktorom sú také vozidlá registrované alebo uvedené do prevádzky.

To zahŕňa aj možnosť uložiť miestne obmedzenia týkajúce sa maximálnych povolených rozmerov a/alebo hmotností vozidiel, ktoré sa môžu používať v špecifikovaných oblastiach alebo na špecifikovaných cestách, kde infraštruktúra nie je vhodná pre dlhé a ťažké vozidlá, ako sú napríklad mestské centrá, malé dediny alebo miesta osobitného významu z hľadiska ochrany prírody.“

13 Príloha I smernice 96/53 má názov „Maximálne hmotnosti a rozmery a príslušné charakteristiky vozidiel“.

14 Bod 3 tejto prílohy má názov „Maximálna povolená hmotnosť na nápravu vozidiel uvedených v článku 1 ods. 1 písm. b) (v tonách)“. V bodoch 3.1 a 3.4 sa uvádza:

„…

3.1.	Jednotlivé nápravy Jednotlivé nápravy, ktoré nie sú hnacie	10 ton

…

3.4.	Hnacia náprava	
3.4.1	Hnacia náprava vozidiel uvedených v bodoch 2.2.1 a 2.2.2	11,5 tony
3.4.2	Hnacia náprava vozidiel uvedených v bodoch 2.2.3, 2.2.4, 2.3 a 2.4	11,5 tony

…“

Rozhodnutie č. 1692/96

15 Rozhodnutie č. 1692/96 bolo nahradené rozhodnutím Európskeho parlamentu a Rady č. 661/2010/EÚ zo 7. júla 2010 o základných usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete (Ú. v. EÚ L 204, 2010, s. 1), pričom toto posledné uvedené rozhodnutie bolo nahradené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ (Ú. v. EÚ L 348, 2013, s. 1).

16 Rozhodnutie č. 1692/96 vo svojom článku 2, nazvanom „Ciele“, uvádzalo:

„1. Transeurópska dopravná sieť sa vytvorí postupne do roku 2010 integráciou pozemných, námorných a leteckých dopravných infraštrukturálnych sietí v rámci celého spoločenstva, v súlade s rámcovými plánmi uvedenými na mapách v prílohe I a/alebo špecifikáciami v prílohe II.

2. Sieť musí:

a) zabezpečiť udržateľnú mobilitu osôb a tovaru v oblasti bez vnútorných hraníc za čo možno najlepších sociálnych a bezpečnostných podmienok a súčasne pomôcť k dosiahnutiu cieľov spoločenstva, najmä vzhľadom na životné prostredie a hospodársku súťaž, a prispieť k posilneniu hospodárskej a sociálnej súdržnosti;

…“

Poľské právo

17 § 41 ustawa o drogach publicznych (zákon o verejných cestách, Dz. U. č. 14, položka 60) z 21. marca 1985 v znení relevantnom na účely tohto konania (ďalej len „zákon o verejných cestách“) uvádza:

„1. Na verejných cestách sa povoľuje doprava vozidiel s prípustnou hmotnosťou na hnaciu nápravu 11,5 tony, s výhradou odsekov 2 a 3.

2. Minister właściwy do spraw transportu [minister dopravy, Poľsko] normatívne stanoví zoznam:

(1) štátnych a regionálnych ciest, po ktorých môžu premávať vozidlá s povolenou hmotnosťou na nápravu 10 ton,

(2) štátnych ciest, po ktorých môžu premávať vozidlá s povolenou hmotnosťou na nápravu 8 ton,

vzhľadom na potrebu chrániť cesty a zabezpečiť prepravu.

3. Ostatné regionálne cesty, ktoré nie sú vymedzené v súlade s odsekom 2 bodom 1, okresné cesty a miestne komunikácie tvoria cestnú sieť, po ktorej môžu premávať vozidlá s povolenou hmotnosťou na nápravu 8 ton.“

18 Na základe § 41 ods. 2 zákona o verejných cestách prijal Minister Infrastruktury i Rozwoju (minister pre infraštruktúru a rozvoj, Poľsko) 13. mája 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 (nariadenie o zozname štátnych a regionálnych ciest, po ktorých môžu premávať vozidlá s povolenou hmotnosťou nápravy 10 ton, a o zozname štátnych ciest, po ktorých môžu premávať vozidlá s povolenou hmotnosťou nápravy 8 ton (Dz. U. z roku 2015, položka 802, ďalej len „nariadenie z 13. mája 2015“).

19 § 2 bod 35a prawo o ruchu drogowym (zákon o cestnej premávke, Dz. U., č. 98, položka 602) v jeho znení relevantnom na účely tohto konania (ďalej len „zákon o cestnej premávke“) vymedzuje neštandardné vozidlo ako vozidlo alebo jazdnú súpravu s hmotnosťou nápravy, s nákladom alebo bez neho, ktorá je vyššia ako povolená hmotnosť stanovená pre danú cestu právnymi predpismi o verejných cestách, alebo s rozmermi, resp. skutočnou celkovou hmotnosťou, s nákladom alebo bez neho, ktoré sú vyššie ako prípustné rozmery a skutočná celková hmotnosť stanovené ustanoveniami tohto zákona.

20 § 2 bod 35b zákona o cestnej premávke vymedzuje nedeliteľný náklad ako náklad, ktorý sa nemôže rozdeliť do dvoch alebo viacerých nákladov bez toho, aby nevznikli neprimerané náklady alebo riziko poškodenia.

21 § 64 ods. 1 až 3 tohto zákona uvádza:

„1. Neštandardné vozidlá majú povolené premávať za predpokladu, že sú splnené tieto podmienky:

(1) získanie povolenia na prevádzku neštandardných vozidiel príslušnej kategórie v premávke, vydaného na základe administratívneho rozhodnutia príslušného orgánu…;

(2) dodržiavanie podmienok prevádzky v premávke stanovených v povolení uvedenom v bode 1;

(3) riadenie neštandardného vozidla pilotom, ak toto vozidlo presahuje jeden z nasledujúcich rozmerov:
a) dĺžka: 23 m;
b) šírka: 3,2 m;
c) výška: 4,5 m;
d) skutočná celková hmotnosť: 60 ton;

(4) osobitnú opatrnosť zo strany vodiča neštandardného vozidla.

2. Je zakázané neštandardným vozidlom prepravovať iný ako nedeliteľný náklad, avšak s výnimkou neštandardných vozidiel, ktoré sú oprávnené premávať na základe povolenia kategórie I alebo II.

3. Rozmery, hmotnosť a hmotnosť na nápravu neštandardných vozidiel oprávnených premávať na základe povolenia kategórie I až VII, ako aj cesty, po ktorých môžu tieto vozidlá premávať, sú spresnené v tabuľke tvoriacej prílohu 1 k tomuto zákonu.“

22 § 64a až 64d uvedeného zákona stanovujú pre každú zo siedmich kategórií neštandardných vozidiel postup predkladania žiadosti o povolenie, ako aj postup jeho vydania. § 64f ods. 1 toho istého zákona stanovuje pre každú kategóriu maximálnu výšku poplatkov za vydanie povolenia.

23 V oddiele 4 zákona o cestnej premávke stanovuje § 140aa a nasl. pokuty pre neštandardné vozidlá, ktoré premávajú bez povolenia alebo v rozpore s podmienkami stanovenými v povolení.

Konanie pred podaním žaloby

24 Na základe sťažností, ktoré podali prepravcovia vykonávajúci činnosť na poľskom území, a po získaní informácií od Poľskej republiky v rámci konania „EU Pilot“ Komisia zaslala 30. apríla 2015 tomuto štátu formálnu výzvu.

25 V tejto výzve Komisia upozornila Poľskú republiku na skutočnosť, že niektoré ustanovenia jej vnútroštátnej právnej úpravy nie sú v súlade s povinnosťami, ktoré jej vyplývajú jednak z článku 3 smernice 96/53 z dôvodu, že takmer 97 % poľskej cestnej siete je uzavretých pre prejazd vozidiel s hmotnosťou spĺňajúcou hmotnostné limity stanovené v bodoch 3.1 a/alebo 3.4 prílohy I k tejto smernici, ako jednak aj z článku 7 uvedenej smernice, keďže sa tento členský štát odvolával na výnimky upravené v tomto ustanovení bez toho, aby uviedol dôvody, ktoré by umožňovali zaviesť takéto výnimky pre 97 % poľskej cestnej siete.

26 Okrem toho vo svojej formálnej výzve Komisia spochybnila systém udeľovania špeciálnych povolení pre vozidlá, ktoré spĺňajú hmotnostné limity stanovené v bodoch 3.1 a/alebo 3.4 prílohy I k smernici 96/53, na prejazd po cestách, ktoré sú zvyčajne pre tieto vozidlá uzavreté.

27 Poľská republika listom z 29. júna 2015 odpovedala na formálnu výzvu, pričom spochybňovala výhrady uvádzané Komisiou.

28 Keďže Komisia zastávala názor, že táto odpoveď Poľskej republiky z 29. júna 2015 bola neuspokojivá, 26. februára 2016 vydala odôvodnené stanovisko, v ktorom tvrdila, že Poľská republika porušila povinnosti, ktoré jej vyplývajú z ustanovení článkov 3 a 7 smernice 96/53, tým, že obmedzila prejazd motorových vozidiel s maximálnou hmotnosťou na nápravu 11,5 tony len na cesty, ktoré sú súčasťou transeurópskej dopravnej siete, a na niektoré iné štátne cesty, ako aj tým, že prejazd týchto vozidiel po iných verejných cestách podriadila režimu špeciálneho povolenia.

29 Poľská republika predložila Komisii 26. apríla 2016 žiadosť o predĺženie lehoty na zaslanie odpovede na odôvodnené stanovisko, ktorú Komisia zamietla z dôvodu, že neobsahovala konkrétne informácie o plánovaných legislatívnych zmenách, ktoré by ukončili porušovanie.

30 Poľská republika vo svojej odpovedi na uvedené odôvodnené stanovisko z 30. augusta 2016 oboznámila Komisiu o svojom úsilí predovšetkým rozšíriť sieť verejných ciest, na ktorých bude povolená premávka vozidiel s maximálnou hmotnosťou na nápravu 11,5 tony, ako aj o úsilí zmeniť uplatniteľné ustanovenia zákonov a iných právnych predpisov s cieľom znížiť počet úsekov štátnych a regionálnych ciest, na ktoré sa vzťahujú obmedzenia hmotnosti vozidiel. Poľská republika spresnila, že tieto zmeny by mali nadobudnúť účinnosť v máji 2017 a vo februári 2018.

31 Keďže Komisia nebola presvedčená o súlade oznámených zmien s právom Únie a neakceptovala lehotu, v rámci ktorej malo dôjsť k plánovaným úpravám právnych predpisov, rozhodla sa podať na Súdny dvor túto žalobu podľa článku 258 druhého odseku ZFEÚ.

O žalobe

32 Na podporu svojej žaloby Komisia uvádza jediný žalobný dôvod, ktorým Poľskej republike vytýka, že si tým, že podmienila prejazd vozidiel s maximálnou hmotnosťou na hnaciu nápravu 11,5 tony režimu špeciálneho povolenia na značnom množstve verejných ciest, nesplnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú z článkov 3 a 7 smernice 96/53 v spojení s bodmi 3.1 a 3.4 prílohy I tejto smernice.

33 Táto inštitúcia uvádza, že obmedzenie prístupu vozidiel a ich prívesov, ktorých sa týka smernica 96/53, a rešpektujúcich maximálnu povolenú hmotnosť na nápravu, teda 10 ton na jednotlivú nie hnaciu nápravu a 11,5 tony na hnaciu nápravu, na verejné cesty vyplýva z dvoch faktorov. Tieto faktory majú za cieľ po prvé umožnenie dopravy vozidiel s maximálne povolenou hmotnosťou na hnaciu nápravu 11,5 tony iba na cestách, ktoré sú súčasťou transeurópskej dopravnej siete, a na niektorých iných štátnych cestách, ktoré vyplýva z § 41 ods. 2 a 3 zákona o verejných cestách, a po druhé povinnosť disponovať špeciálnym povolením na prejazd po iných cestách podľa § 64 a nasl. zákona o cestnej premávke.

34 Tieto dva faktory je potrebné posúdiť postupne.

O obmedzení medzinárodnej dopravy len na cesty transeurópskej dopravnej siete a niektoré štátne cesty

35 Komisia uvádza, že obmedzenie prístupu vozidiel a ich prívesov uvedených v smernici 96/53, ktoré spĺňajú hmotnostné limity na nápravu stanovené v bodoch 3.1 a 3.4 prílohy I tejto smernice, v medzinárodnej doprave na verejné cesty, vyplývajúce z poľského práva, odporuje spojeným ustanoveniam článkov 3 a 7 uvedenej smernice v spojení s bodmi 3.1 a 3.4. Okrem toho odmieta stanovisko Poľskej republiky, podľa ktorého také obmedzenie možno odôvodniť prechodnými ustanoveniami uvedenými v prílohe XII bode 8 ods. 3 aktu o pristúpení z roku 2003.

36 Je potrebné posúdiť prvú časť výhrady Komisie vo svetle vyššie citovaných ustanovení smernice 96/53 a prílohy XII aktu o pristúpení z roku 2003.

O údajnom porušení článku 3 ods. 1 smernice 96/53

– Argumentácia účastníkov konania

37 Komisia uvádza, že obmedzenie prístupu vozidiel, ktorých maximálna hmotnosť na jednotlivú nie hnaciu a na hnaciu nápravu zodpovedá hodnotám stanoveným v bodoch 3.1 a 3.4 prílohy I smernice 96/53, v medzinárodnej doprave len na cesty transeurópskej dopravnej siete a niektoré štátne cesty, stanovené poľskou právnou úpravou, odporuje článku 3 ods. 1 smernice 96/53, ktorý stanovuje voľný pohyb týchto vozidiel.

38 V tejto súvislosti Komisia v prvom rade tvrdí, že hoci § 41 ods. 1 zákona o verejných cestách povoľuje premávku vozidiel s maximálnou hmotnosťou na hnaciu nápravu 11,5 tony na všetkých verejných cestách, § 41 odseky 2 a 3 tohto zákona zavádzajú výnimky, ktoré zbavujú uvedený § 41 ods. 1 jeho podstaty.

39 Podľa výnimiek uvedených v § 41 ods. 2 a 3 totiž premávka na štátnych cestách a regionálnych cestách uvedených v zozname, ktorý ma vypracovať minister dopravy, je obmedzená na vozidlá s povolenou hmotnosťou na jednotlivú nápravu 10 ton alebo 8 ton a premávka na iných regionálnych cestách, okresných cestách a miestnych komunikáciách je obmedzená na vozidlá s povolenou hmotnosťou na nápravu 8 ton. Komisia zdôrazňuje, že zoznamy uvedené v § 41 ods. 2 uvedeného zákona boli vypracované a sú uvedené v nariadení z 13. mája 2015.

40 Tieto výnimky vedú k vylúčeniu vozidiel rešpektujúcich maximálnu hmotnosť, tak ako je stanovená v prílohe I smernice 96/53 na 10 ton na jednotlivú nie hnaciu nápravu a 11,5 tony na hnaciu nápravu, z takmer 97 % cestnej siete.

41 Po druhé Komisia spochybňuje argument Poľskej republiky, podľa ktorého sa požiadavky stanovené smernicou 96/53 vzťahujú iba na cesty, na ktorých sa sústreďuje medzinárodná doprava, konkrétne cezhraničná doprava na transeurópskej cestnej dopravnej sieti.

42 Táto inštitúcia na jednej strane uvádza, že úseky ciest umožňujúce prístup do dôležitých miest, ktorých sa dotýka medzinárodná preprava, a osobitne nakladanie a vykladanie tovaru, sa môžu nachádzať mimo štátnych ciest a transeurópskej dopravnej siete, pričom tieto úseky nie sú voľne prístupné.

43 Na druhej strane Komisia uvádza, že na rozdiel od toho, čo tvrdí Poľská republika, v smernici 96/53 sa od nadobudnutia jej účinnosti neuvádza žiadne obmedzenie požiadaviek stanovených v článku 3 tejto smernice v súvislosti s jej cieľmi a po zriadení transeurópskej dopravnej siete rozhodnutím č. 1692/96 rozsah jej pôsobnosti nebol zmenený, aj keď toto rozhodnutie prispieva k rovnakému cieľu, ktorým je uľahčiť voľný obeh tovaru. Komisia spresňuje, že hoci článok 2 tejto smernice neobsahuje vymedzenie medzinárodnej cestnej dopravy, odôvodnenia 3 a 7 uvedenej smernice, ktoré odkazujú na dopravu medzi členskými štátmi, v spojení s jej odôvodnením 12 naznačujú, že tento pojem treba vykladať tak, že sa vzťahuje na celú cezhraničnú cestnú dopravu bez ohľadu na typ cesty. Pri akomkoľvek inom výklade by článok 7 smernice 96/53 strácal svoj zmysel.

44 Po tretie, pokiaľ ide o argumenty Poľskej republiky založené na stave cestnej infraštruktúry, Komisia zdôrazňuje, že hoci smernica 96/53 nestanovuje povinnosť zrekonštruovať všetky verejné cesty, členské štáty musia dodržiavať kritériá stanovené v bodoch 3.1 a 3.4 jej prílohy I.

45 Táto inštitúcia dodáva, že Poľská republika nemôže upustiť od dodržiavania noriem o maximálnej povolenej hmotnosti na nápravu prijatých v smernici 96/53 tým, že sa odvolá na dosiahnutie rovnováhy uvedenej v odôvodnení 5, keďže uvedené normy odrážajú túto rovnováhu.

46 Poľská republika zastáva názor, že prvá časť výhrady Komisie je založená na nesprávnom výklade článku 3 smernice 96/53.

47 Poľská republika predovšetkým tvrdí, že Komisia nesprávne konštatuje, že pojem „medzinárodná doprava“ zahŕňa celú cestnú sieť členských štátov, hoci tento pojem odkazuje len na cezhraničnú dopravu a cesty, na ktoré sa sústreďuje. Ďalej uvádza, že extenzívny výklad pojmu „medzinárodná doprava“ zo strany Komisie, ktorý vedie v členských štátoch k otvoreniu akejkoľvek cesty, dokonca aj miestnej, pre vozidlá s maximálnou hmotnosťou na hnaciu nápravu 11,5 tony, nevyplýva zo žiadneho ustanovenia ani odôvodnenia smernice 96/53 a ani zo žiadnych diskusií týkajúcich sa jej prípadných zmien. Podľa tohto členského štátu by pri takomto výklade strácal zmysel článok 3 ods. 1 druhá zarážka tejto smernice, ktorý obmedzuje vnútroštátnu dopravu z dôvodu rozmerov vozidiel a viedol by k obrátenej diskriminácii týkajúcej sa vozidiel registrovaných alebo uvedených do prevádzky v dotknutom členskom štáte.

48 Poľská republika sa tiež odvoláva na povinnosť vykladať smernicu 96/53 v súlade s rozhodnutím č. 1692/96, ktorého ciele sú zhodné, pričom obidva tieto nástroje sa stali súbežne záväzné pri jej pristúpení k Únii.

49 Poľská republika z toho vyvodzuje, že neporušuje článok 3 smernice 96/53, ak uplatní výnimku zo všeobecnej zásady voľného pohybu vozidiel s maximálnou hmotnosťou na hnaciu nápravu 11,5 tony, pokiaľ ide o použitie niektorých štátnych a miestnych ciest, ako sú regionálne cesty, okresné cesty a miestne komunikácie. Rozhodnutia, ktoré vykonala, sú zamerané na dosiahnutie cieľa uvedeného v odôvodnení 5 tejto smernice. Snažila sa tak o dosiahnutie rovnováhy medzi racionálnym a ekonomickým využitím úžitkových cestných vozidiel a požiadavkami na údržbu infraštruktúry, bezpečnosťou cestnej premávky, ochranou životného prostredia a usporiadania života.

– *Posúdenie Súdnym dvorom*

50 Je potrebné pripomenúť, že podľa článku 3 ods. 1 prvej zarážky smernice 96/53 členský štát nemôže odmietnuť alebo zakázať na svojom území používanie v medzinárodnej doprave vozidiel registrovaných alebo uvedených do prevádzky v ktoromkoľvek inom členskom štáte z dôvodov týkajúcich sa ich hmotností a rozmerov, ak tieto vozidlá spĺňajú limitné hodnoty uvedené v prílohe I smernice 96/53. Podľa bodov 3.1 a 3.4 tejto prílohy maximálna povolená hmotnosť na nápravu dotknutých vozidiel je stanovená na 10 ton pre jednotlivé nápravy alebo jednotlivé nápravy, ktoré nie sú hnacie, a 11,5 tony pre hnacie nápravy.

51 Pokiaľ ide konkrétnejšie o pojem „medzinárodná doprava“ uvedený v článku 3 ods. 1 prvej zarážke smernice 96/53, na ktorého výklade sa účastníci konania nezhodujú, pri absencii akejkoľvek definície tohto pojmu v uvedenej smernici treba tento pojem vykladať s prihliadnutím na jeho zvyčajný význam v bežnom jazyku, pričom sa zohľadní kontext, v ktorom je použitý, a ciele sledované právnou úpravou, ktorej je súčasťou (pozri analogicky rozsudok z 20. septembra 2018, Carrefour Hypermarchés a i., C-510/16, EU:C:2018:751, bod 28, ako aj citovanú judikatúru).

52 Podľa svojho zvyčajného významu sa pojem „medzinárodná doprava“ týka akejkoľvek premávky vozidiel na území aspoň dvoch rôznych krajín. Bez ďalšieho spresnenia nemá žiadnu konotáciu evokujúcu konkrétnu cestnú infraštruktúru, na ktorej sa premávka sústreďuje.

53 Tomuto výkladu nasvedčuje kontext, v akom je tento pojem použitý, a cieľ, ktorý sleduje prvá zarážka článku 3 ods. 1 smernice 96/53. Ani druhá zarážka tohto článku 3 ods. 1, ktorá sa týka pojmu „vnútroštátna doprava“, totiž neobsahuje žiadne spresnenie týkajúce sa prípadnej cestnej infraštruktúry, na ktorú by sa taká vnútroštátna doprava mala obmedziť.

54 Pokiaľ ide o cieľ smernice 96/53, treba pripomenúť, že článok 3 ods. 1 prvá zarážka tejto smernice, ako vyplýva z odôvodnení 3 a 4 uvedenej smernice, má za cieľ odstrániť rozdiely medzi normami platnými v členských štátoch, ktoré sa týkajú hmotností a rozmerov úžitkových cestných vozidiel, ktoré by mohli mať negatívny dosah na podmienky súťaže a mohli by predstavovať prekážku pre dopravu medzi členskými štátmi. Z odôvodnenia 7 tej istej smernice okrem toho vyplýva, že na úžitkové vozidlá registrované alebo uvádzané do prevádzky v členskom štáte sa môžu uplatňovať dodatočné technické požiadavky, keďže tieto požiadavky nepredstavujú prekážku v pohybe úžitkových vozidiel medzi členskými štátmi. Treba zdôrazniť, že v odôvodneniach smernice 96/53 sa neuvádza žiadne rozlišovanie, pokiaľ ide o tento cieľ, podľa typu ciest, na ktorých sa uskutočňuje premávka medzi členskými štátmi.

55 Hoci spoločné normy týkajúce sa maximálnej hmotnosti na nápravu úžitkových vozidiel stanovené smernicou 96/53 sa uplatňujú len na určitých verejných cestách členských štátov, aj keby to boli tie, ktoré môžu vytvárať medzinárodnú dopravu, cieľ tejto smernice, ktorý spočíva v odstránení prekážok premávky úžitkových vozidiel medzi členskými štátmi, by mohol byť ohrozený.

56 Výklad navrhovaný Poľskou republikou by mal za dôsledok, že hneď ako by úžitkové vozidlo premávajúce na území aspoň dvoch členských štátov opustilo transeurópsku dopravnú sieť alebo najdôležitejšie štátne cesty členského štátu, doprava, až do tohto momentu medzinárodná, by stratila túto povahu. Z toho by vyplývalo, že spoločné normy stanovené smernicou 96/53 najmä v súvislosti s maximálnou hmotnosťou na nápravu úžitkových vozidiel, by sa na uvedené vozidlo prestali uplatňovať. Takýto výklad namiesto toho, aby podporoval cieľ spočívajúci v uľahčení pohybu úžitkových vozidiel medzi členskými štátmi, by viedol k zachovaniu prekážok tohto pohybu.

57 Poľská republika sa na podporu svojho výkladu pojmu „medzinárodná doprava“ uvedeného v článku 3 ods. 1 prvej zarážke smernice 96/53 nemôže dovolávať odôvodnenia 5 tejto smernice, ktoré uvádza, že spoločné normy stanovené uvedenou smernicou odrážajú rovnováhu medzi racionálnym a ekonomickým využitím úžitkových cestných vozidiel a požiadavkami na údržbu infraštruktúry, bezpečnosť cestnej premávky, ochranu životného prostredia a usporiadania života. Ako totiž generálny advokát v podstate uviedol v bode 78 svojich návrhov, smernica 96/53 sa snaží dosiahnuť túto rovnováhu najmä stanovením limitných hodnôt, pokiaľ ide o hmotnosť a rozmery úžitkových vozidiel uvedené v prílohe I smernice 96/53.

58 Tento výklad pojmu „medzinárodná doprava“ uvedený v článku 3 ods. 1 prvej zarážke smernice 96/53 v tom zmysle, že tento pojem sa uplatňuje bez rozlíšenia medzi typmi dotknutých ciest, nemožno spochybniť tromi argumentmi Poľskej republiky založenými na legislatívnom kontexte, do ktorého toto ustanovenie patrí.

59 Po prvé uvádza, že táto smernica sa má vykladať v súlade s rozhodnutím č. 1692/96. Po druhé poznamenáva, že výklad uvedený v predchádzajúcom bode zbavuje článok 3 ods. 1 druhú zarážku smernice 96/53 jeho obsahu. Po tretie tvrdí, že tento výklad so sebou prináša obrátenú diskrimináciu týkajúcu sa vozidiel registrovaných alebo uvedených do prevádzky v dotknutom členskom štáte.

60 Pokiaľ ide o prvé z týchto tvrdení, hoci je pravda, že smernica 96/53, ako aj rozhodnutie č. 1692/96 prispievajú k riadnemu fungovaniu vnútorného trhu, toto rozhodnutie zamerané na rozvoj transeurópskej dopravnej siete nemá za cieľ obmedziť rozsah pôsobnosti tejto smernice, ktorej cieľom je uľahčiť pohyb cestných vozidiel v Únii, stanovením spoločných noriem týkajúcich sa povolených rozmerov a hmotností týchto vozidiel. Za týchto podmienok a pri absencii akéhokoľvek odkazu v smernici 96/53 na rozhodnutie č. 1692/96 alebo na pojem „transeurópska dopravná sieť“ nemožno pojem „medzinárodná doprava“ uvedený v článku 3 ods. 1 prvej zarážke smernice 96/53 vykladať ako obmedzený na premávku medzi členskými štátmi, ktorá sa sústreďuje na transeurópsku dopravnú sieť.

61 Pokiaľ ide o druhé tvrdenie uvádzané Poľskou republikou, je nesporné, že článok 3 ods. 1 druhá zarážka smernice 96/53 na rozdiel od článku 3 ods. 1 prvej zarážky tejto smernice nevyžaduje, aby členské štáty uplatňovali vo vnútroštátnej doprave spoločné normy stanovené uvedenou smernicou, ktoré sa týkajú maximálnej povolenej hmotnosti na nápravu pri premávke vozidiel registrovaných alebo uvedených do prevádzky v ktoromkoľvek inom členskom štáte. Napriek tomu výklad pojmu „medzinárodná doprava“ v tom zmysle, že sa uplatňuje bez rozlíšenia podľa ciest, na ktorých sa táto doprava vykonáva, nemá za dôsledok zbavenie článku 3 ods. 1 druhej zarážky smernice 96/53 jej obsahu, keďže toto ustanovenie sa uplatňuje, ak sa bod odjazdu, ako aj bod určenia dopravy, nachádzajú v tom istom členskom štáte, a to bez toho, aby sa rozlišovalo podľa použitých ciest, čím sa v takom prípade umožňuje, aby členský štát obmedzil vnútroštátnu dopravu z dôvodov týkajúcich sa hmotnosti vozidiel.

62 Pokiaľ ide o tretie tvrdenie uvádzané Poľskou republikou, založené na obrátenej diskriminácii, treba poznamenať, že hoci členské štáty môžu podľa článku 3 ods. 1 prvej a druhej zarážky smernice 96/53 v spojení s jej odôvodnením 12 uplatňovať na vozidlá používané vo vnútroštátnej doprave na ich území hodnoty odlišujúce sa od hodnôt stanovených touto smernicou pre medzinárodnú dopravu, pokiaľ ide o maximálnu hmotnosť na nápravu, tento článok im neukladá takéto odlišné zaobchádzanie. Z odôvodnenia 11 uvedenej smernice okrem toho vyplýva, že rozlišovanie podľa toho, či ide o „medzinárodnú dopravu“, alebo „vnútroštátnu dopravu“ je odôvodnené rozdielmi v účinkoch, ktoré každá z charakteristík uvedených v predmetnom článku 3 ods. 1 prvej a druhej zarážke môže mať na podmienky hospodárskej súťaže v odvetví dopravy v rámci vytvárania vnútorného trhu.

63 Vzhľadom na vyššie uvedené úvahy treba dôvodnosť prvej časti výhrady Komisie posúdiť s prihliadnutím na výkladové pravidlá článku 3 ods. 1 prvej zarážky smernice 96/53, tak ako vyplývajú z bodov 50 až 56 tohto rozsudku.

64 Treba poznamenať, že hoci § 41 ods. 1 zákona o verejných cestách povoľuje premávku vozidiel rešpektujúcich maximálnu hmotnosť na hnaciu nápravu 11,5 tony, toto pravidlo však podlieha viacerým obmedzeniam, ktoré sú uvedené v § 41 ods. 2 a 3 tohto zákona.

65 Takto na druhej strane z § 41 ods. 2 uvedeného zákona vyplýva, že minister dopravy v súlade s bodom 1 tohto ustanovenia vypracuje zoznam štátnych a regionálnych ciest, po ktorých môžu premávať vozidlá s povolenou hmotnosťou „na jednotlivú nápravu“ 10 ton, a v súlade s bodom 2 uvedeného ustanovenia zoznam štátnych ciest, po ktorých môžu premávať vozidlá s maximálnou hmotnosťou „na jednotlivú nápravu“ 8 ton.

66 V tomto kontexte treba spresniť, že obmedzenia uvedené v predmetnom § 41 ods. 2 sa, ako to potvrdila Poľská republika v jej odpovedi na otázku Súdneho dvora, týkajú hnacej nápravy, ako aj nie hnacej nápravy vozidla. Treba tiež poznamenať, že zoznamy uvedené v tomto § 41 ods. 2 boli zostavené a uvádzajú sa v nariadení z 13. mája 2015.

67 Na druhej strane z § 41 ods. 3 zákona o verejných cestách vyplýva, že po iných regionálnych cestách, než sú cesty definované podľa § 41 ods. 2 bodu 1 tohto zákona, ako aj po okresných cestách a miestnych komunikáciách môžu premávať len vozidlá s maximálnou hmotnosťou „na jednotlivú nápravu“ 8 ton.

68 Z § 41 zákona o verejných cestách tak vyplýva, že vozidlá rešpektujúce maximálnu hmotnosť na hnaciu nápravu 11,5 tony, stanovenú v bode 3.4 prílohy I smernice 96/53, patria do pôsobnosti všetkých obmedzení vyplývajúcich z § 41 ods. 2 a 3 tohto zákona a že vozidlá rešpektujúce maximálnu hmotnosť na jednotlivú nápravu 10 ton patria do pôsobnosti obmedzení vyplývajúcich z § 41 ods. 2 bodu 2 a § 41 ods. 3 uvedeného zákona.

69 Za týchto okolností treba konštatovať, že obmedzenia prístupu vozidiel spĺňajúcich limitné hodnoty na nápravu stanovené v bodoch 3.1 a 3.4 prílohy I smernice 96/53 na poľskú cestnú sieť, ktoré vyplývajú z poľského práva, odporujú článku 3 ods. 1 prvej zarážke tejto smernice v spojení s bodmi 3.1 a 3.4 jej prílohy I.

O údajnom porušení článku 7 smernice 96/53

– Argumentácia účastníkov konania

70 Komisia uvádza, že obmedzenia stanovené v § 41 ods. 2 a 3 zákona o verejných cestách sú založené na nesprávnom výklade článku 7 smernice 96/53, ktorý stanovuje výnimku zo zásady voľného pohybu vozidiel s maximálnou hmotnosťou hnacej nápravy 11,5 tony. Táto inštitúcia predovšetkým pripomína, že Poľská republika nemôže tvrdiť, že obmedzenie sa týka ciest, na ktorých sa nevykonáva medzinárodná doprava, a to hlavne z dôvodu, že žiadny akt Únie nestanovuje takéto rozlišovanie medzi týmito cestami a cestami dotknutými medzinárodnou dopravou.

71 Ďalej Komisia spresňuje, že jediná možná výnimka zo zásady voľného pohybu na všetkých cestách musí byť založená na skutočnosti, že tieto cesty nie sú prispôsobené premávke vozidiel, ktorých maximálna hmotnosť na hnaciu nápravu je 11,5 tony. Kritériami, ktoré treba zohľadniť, by mali byť bezpečnosť tejto premávky, nosnosť cestných stavieb a intenzita cestnej premávky. V tejto súvislosti Komisia zdôrazňuje, že článok 7 smernice 96/53, ktorý stanovuje možnosť odchýliť sa od zásady voľného pohybu „na určitých cestách alebo stavebných komunikáciách [cestných stavbách – *neoficiálny preklad*]“, sa musí vykladať reštriktívne. Za týchto podmienok sú výnimky, ktoré sa vzťahujú na 97 % poľskej cestnej siete, resp. osobitne na všetky miestne cesty, nedôvodné.

72 Napokon Komisia poznamenáva, že obmedzenia prístupu na určité poľské verejné cesty nezohľadňujú stav týchto ciest alebo ich úsekov, čo vyplýva zo systému vydávania neobmedzeného počtu povolení na prejazd.

73 Poľská republika, ktorá na túto časť výhrady Komisie odpovedá subsidiárne, uvádza, že táto výhrada je založená na príliš reštriktívnom výklade článku 7 smernice 96/53, ktorý je v rozpore s jeho znením, keďže na jednej strane rozsah pôsobnosti prvého odseku tohto článku 7 nevylučuje obmedzenia, pokiaľ sú niektoré cesty, resp. „úseky určitých ciest“, nevhodné pre dotknuté vozidlá a na druhej strane sú prípady uvedené v druhom odseku tohto článku 7 len príkladmi.

74 Tento členský štát z toho vyvodzuje, že môže obmedziť dopravu nielen na cestách, ktoré nie sú prispôsobené premávke ťažkých vozidiel, ale aj v častiach cestnej siete, po ktorých by bol vzhľadom na ich umiestnenie prejazd takýchto vozidiel nebezpečný, alebo prípadne aj z dôvodu existencie viacerých mostov na týchto úsekoch, ktorých nízku nosnosť pri obmedzenom zaťažení 20 ton a 30 ton Komisia ignorovala.

75 Okrem toho sa Poľská republika domnieva, že možnosť zaviesť obmedzenia na malej časti miestnych ciest, ktoré už boli prispôsobené premávke vozidiel s prípustnou hmotnosťou hnacej nápravy 11,5 tony, spadá pod článok 7 prvý odsek smernice 96/53 z dôvodu, že nemá žiadny praktický význam, aby sa tu umožnila premávka týchto vozidiel, keďže ide spravidla o úseky, ktoré nie sú napojené na zvyšok cestnej siete a nemôžu zabezpečiť plynulosť dopravy.

76 Poľská republika preto zastáva názor, že Komisia nemôže tvrdiť, že 97 % poľskej cestnej siete je uzavretých pre premávku vozidiel s maximálnou hmotnosťou na hnaciu nápravu 11,5 tony, pričom nezohľadní charakteristické vlastnosti tejto siete. Tento členský štát spresňuje, že na štátnych cestách, ktoré predstavujú 5 % verejných ciest, sa uskutočňuje až 60 % dopravy. Zvyšných 95 % tvoria miestne

cesty, z ktorých 88 % sú okresné cesty a miestne komunikácie. Využívajú sa na miestne potreby a jedna tretina verejných ciest nie je vyasfaltovaná, čo vyplýva aj z oficiálnych štatistík Eurostatu citovaných Komisiou.

– *Posúdenie Súdnym dvorom*

77 Komisia zastáva názor, že argumentácia Poľskej republiky, ktorou sa v podstate dovoláva zastaranosti a neprispôsobenia príslušnej cestnej infraštruktúry s cieľom, aby odôvodnila obmedzenia prístupu vozidiel spĺňajúcich limitné hodnoty stanovené v bodoch 3.1 a 3.4 prílohy I smernice 96/53 uložené vnútroštátnym právom na základe článku 7 tejto smernice, vychádza z nesprávneho výkladu tohto článku 7.

78 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že smernica 96/53 podľa svojho článku 7 prvého odseku nevylučuje uplatňovanie pravidiel cestnej premávky platných v každom členskom štáte, ktoré umožňujú, aby hmotnosti a/alebo rozmery vozidiel na určitých cestách alebo cestných stavbách boli obmedzené, a to bez ohľadu na štát, v ktorom sú také vozidlá registrované alebo uvedené do prevádzky.

79 Článok 7 druhý odsek tejto smernice uvádza príklady, keď možno obmedzenia uvedené v článku 7 prvom odseku uložiť. Takto možno uložiť miestne obmedzenia týkajúce sa maximálnych povolených rozmerov a/alebo hmotností vozidiel, ktoré sa môžu používať v špecifikovaných oblastiach alebo na špecifikovaných cestách, kde infraštruktúra nie je vhodná pre dlhé a ťažké vozidlá, ako sú napríklad mestské centrá, malé dediny alebo miesta osobitného významu z hľadiska ochrany prírody.

80 Vzhľadom na to, že článok 7 smernice 96/53 predstavuje výnimku zo zásady voľného pohybu vozidiel stanovenej v jej článku 3 ods. 1, treba ho vykladať, ako zdôraznil generálny advokát v bode 79 svojich návrhov, reštriktívne.

81 Okrem toho treba poznamenať, ako to uviedol generálny advokát v bodoch 93 a 94 svojich návrhov, že odôvodnenie založené na nevhodnosti cestnej infraštruktúry je upravené v článku 7 smernice 96/53, v osobitných situáciách vykreslených rôznymi príkladmi uvedenými v druhom odseku tohto článku.

82 Ako vyplýva z § 41 ods. 2 zákona o verejných cestách, iba výnimočne pod podmienkou, že poľská štátna cesta sa uvádza v zoznamoch, ktorých sa týka toto ustanovenie, vozidlá spĺňajúce obmedzenia hmotnosti stanovené v bodoch 3.1 a 3.4 prílohy I smernice 96/53 môžu voľne premávať po tejto ceste. Rovnako iba výnimočne pod podmienkou, že poľská regionálna cesta sa uvádza na týchto zoznamoch, vozidlá spĺňajúce obmedzenie hmotnosti stanovené v bode 3.4 prílohy I smernice 96/53 môžu voľne premávať na takej ceste, pokiaľ je premávka po iných cestách, ktoré sa v predmetných zoznamoch neuvádzajú, vylúčená.

83 Okrem toho podľa § 41 ods. 3 uvedeného zákona na všetkých ostatných regionálnych cestách, ako aj na okresných cestách a miestnych komunikáciách podliehajú vozidlá spĺňajúce obmedzenia hmotnosti na nápravu uvedené v bodoch 3.1 a 3.4 prílohy I smernice 96/53 predmetným obmedzeniam premávky.

84 Okrem toho, ako uviedol generálny advokát v bode 95 svojich návrhov, obmedzenia prístupu na verejné cesty založené na § 41 toho istého zákona možno prekonať získaním osobitného spoplatneného povolenia s výhradou vylúčenia deliteľných nákladov, ako aj časového obmedzenia, a teda bez toho, aby sa zohľadnil stav dotknutých ciest.

85 Je potrebné dodať, že podľa údajov uvedených v spise sa zdá, že obmedzenia prístupu na verejné cesty na základe § 41 majú značný rozsah, a teda neobmedzujú sa len na „určité“ cesty alebo „určité“ cestné stavby, ako sa vyžaduje v článku 7 smernice 96/53. Podľa štatistík týkajúcich sa roku 2015, ktoré poskytla Poľská republika v rámci konania pred podaním žaloby, prípadne predložila Komisia vo svojej žalobe, pričom ich tento členský štát nespochybňoval, sa zdá, že menej než 40 % cestnej siete tvorenej

poľskými diaľnicami a štátnymi cestami a menej než 4 % cestnej siete tvorenej diaľnicami, štátnymi cestami a najdôležitejšími regionálnymi cestami bolo počas uvedeného roka bez obmedzenia prístupných pre premávku vozidiel s maximálnou hmotnosťou na hnaciu nápravu 11,5 tony. Navyše podľa informácií oznámených Poľskou republikou a týkajúcich sa situácie konštatovanej po tom, čo nadobudlo účinnosť 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 (nariadenie ministra pre infraštruktúru a výstavbu o zozname štátnych a regionálnych ciest, na ktorých môžu premávať vozidlá s prípustnou hmotnosťou na nápravu 10 ton, a o zozname štátnych ciest, na ktorých môžu premávať vozidlá s prípustnou hmotnosťou na nápravu 8 ton) z 21. apríla 2017, teda z neskoršieho dátumu, než je dátum relevantný na účely tohto konania, iba 54,2 % poľských štátnych ciest je bez obmedzenia prístupných pre vozidlá s maximálnou hmotnosťou na hnaciu nápravu 11,5 tony.

86 Tieto obmedzenia uplatňovania pravidla stanoveného v článku 3 ods. 1 prvej zarážke smernice 96/53, ktoré svojím rozsahom a ich všeobecnou povahou majú rozsiahle dôsledky na zásadu voľného pohybu vozidiel, nemožno odôvodňovať článkom 7 tejto smernice, pretože výnimka vyplývajúca z tohto článku 7 by tak mala prednosť pred pravidlom stanoveným v článku 3 uvedenej smernice.

87 Vzhľadom na vyššie zhrnuté úvahy sa Poľská republika nemôže odvolávať na uvedený článok 7, aby s poukázaním na dôvod všeobecnej povahy, ktorý je v podstate založený na zastaranosti a neprispôsobení cestnej infraštruktúry, odôvodnila obmedzenia, ktoré sa uplatňujú podľa typov ciest, vyplývajúce z poľského práva.

88 V dôsledku toho obmedzenia prístupu vozidiel spĺňajúcich limitné hodnoty na nápravu stanovené bodmi 3.1 a 3.4 prílohy I smernice 96/53 na poľskú cestnú sieť, ktoré vyplývajú z poľského práva, nemožno odôvodniť na základe článku 7 smernice 96/53. Z tohto dôvodu a aj s prihliadnutím na úvahy uvedené v bode 69 tohto rozsudku treba konštatovať, že tieto obmedzenia odporujú spojeným ustanoveniam článkov 3 a 7 tejto smernice v spojení s bodmi 3.1 a 3.4 jej prílohy I.

O možnosti dovolávať sa prechodných ustanovení uvedených v prílohe XII bode 8 ods. 3 aktu o pristúpení z roku 2003

– Argumentácia účastníkov konania

89 Komisia spochybňuje argument Poľskej republiky založený na prílohe XII bode 8 odseku 3 aktu o pristúpení z roku 2003 z dôvodu, že druhý pododsek tohto ustanovenia jednoznačne vyžaduje, aby boli po 31. decembri 2010 prispôsobené medzinárodnej doprave aj iné cesty ako cesty transeurópskej dopravnej siete, a to bez toho, aby sa čakalo na pokrok v modernizácii vnútroštátnej cestnej siete, ako tomu bolo počas prechodného obdobia.

90 Na doplnenie Komisia uvádza, že od roku 2004 bolo v rámci národného programu obnovy miestnych komunikácií modernizovaných niekoľko tisíc kilometrov iných ciest než štátnych ciest alebo ciest transeurópskej dopravnej siete, pričom veľký počet z nich bol financovaný z európskych fondov. Žiadna z týchto miestnych komunikácií však nebola sprístupnená pre premávku vozidiel rešpektujúcich maximálnu hmotnosť na hnaciu nápravu 11,5 tony, pričom by sa nerozlišovalo podľa stupňa modernizácie uvedených ciest. Okrem toho sa Komisia domnieva, že hoci je doprava s podmienkou získania spoplatneného povolenia možná, námietka uvádzaná na obranu, založená na prebiehajúcej modernizácii cestnej siete, je neopodstatnená.

91 Poľská republika sa subsidiárne dovoláva prechodných ustanovení uvedených v prílohe XII bode 8 ods. 3 aktu o pristúpení z roku 2003, ktoré upravujú otázky spojené s vykonaním smernice 96/53 a rozhodnutia č. 1692/96. Z tretieho a štvrtého pododseku tohto bodu 8 ods. 3 vyplýva, že jej nebola uložená žiadna lehota na prispôsobenie iných ciest než ciest transeurópskej dopravnej siete na maximálnu nosnosť.

92 Tento členský štát na jednej strane zdôrazňuje, že podľa bodu 8 ods. 3 štvrtého pododseku tejto prílohy k postupnému sprístupňovaniu cestnej siete pre vozidlá medzinárodnej dopravy malo dôjsť súbežne s dovŕšením procesu modernizácie týchto ciest. Nesúhlasí s názorom Komisie, že takýto výklad by bol v rozpore s ustanoveniami druhej vety tohto bodu 8 ods. 3 štvrtého pododseku, ktorá stanovuje, že počas celého prechodného obdobia sa umožní používanie nemodernizovaných častí siete ciest druhej triedy na účely nakládky a vykládky tovaru, z dôvodu, že ide o výnimku zo zásady.

93 Na druhej strane Poľská republika spochybňuje argument Komisie, podľa ktorého by jej výklad prechodných ustanovení viedol k prijatiu skutočnosti, že otvorenie poľskej cestnej siete v súlade so smernicou 96/53 sa uskutoční až po niekoľkých desaťročiach. Tvrdí, že úsilie o modernizáciu by sa malo týkať predovšetkým vyasfaltovaných ciest a po jej realizácii je 54,2 % všetkých štátnych ciest otvorených pre dopravu predmetných vozidiel.

94 V tejto súvislosti tento členský štát predovšetkým pripomína, že pred jeho vstupom do Únie bolo vybudovaných približne 91 % jeho verejných ciest, pričom premávka bola obmedzená na vozidlá, ktorých hmotnosť na jednotlivú nápravu neprekračovala 10 ton pre štátne cesty a 8 ton pre ostatné cesty, a že poľská legislatíva bola zmenená s cieľom splniť povinnosti vyplývajúce z práva Únie.

95 V nadväznosti na to Poľská republika pripomína charakteristiky jej cestnej siete, tak ako sú zhrnuté v bode 76 tohto rozsudku.

96 Napokon Poľská republika zdôrazňuje neustále úsilie, ktoré vyvíja od svojho vstupu do Únie, zamerané na otvorenie nových štátnych ciest s prihliadnutím na potreby medzinárodnej dopravy a životného prostredia a poukazuje na značnú a dlhodobú finančnú záťaž, ktorú by predstavovalo prispôsobenie, nezvyčajné v členskom štáte Únie, celej jej cestnej siete premávke vozidiel, ktorých maximálna hmotnosť na hnaciu nápravu je 11,5 tony.

– Posúdenie Súdnym dvorom

97 Svojou argumentáciou sa Poľská republika s cieľom odôvodniť obmedzenia prístupu vozidiel spĺňajúcich limitné hodnoty stanovené bodmi 3.1 a 3.4 prílohy I smernice 96/53 uložené vnútroštátnym právom odvoláva na prechodné ustanovenia uvedené v prílohe XII bode 8 ods. 3 aktu o pristúpení z roku 2003, ktoré jej umožňujú sprístupniť medzinárodnej doprave svoje iné cesty než cesty transeurópskej dopravnej siete až pri ukončení procesu modernizácie jej ciest, avšak bez toho, aby stanovila akúkoľvek lehotu v tejto súvislosti.

98 Treba pripomenúť, že príloha XII bod 8 ods. 3 druhý pododsek aktu o pristúpení z roku 2003 stanovuje ako výnimku z článku 3 ods. 1 smernice 96/53, že vozidlá spĺňajúce limitné hodnoty špecifikované v bode 3.4 prílohy I tejto smernice môžu používať nemodernizované úseky poľskej cestnej siete, iba ak spĺňajú limitné hodnoty definované v Poľsku pre hmotnosť na nápravu, a ako konečný dátum pre túto výnimku stanovuje 31. december 2010, ktorý predchádza uplynutiu lehoty stanovenej v odôvodnenom stanovisku o viac ako štyri roky.

99 Pokiaľ ide o modernizáciu jej hlavnej cestnej siete, Poľská republika musí, ako vyplýva z prílohy XII bodu 8 ods. 3 tretieho pododseku aktu o pristúpení z roku 2003, dodržiavať časový harmonogram stanovený v ôsmich tabuľkách, ktoré sa vzťahujú na obdobie od 1. januára 2004 do 1. januára 2011.

100 Bez stanovenia podobného harmonogramu pre cesty, ktoré nie sú súčasťou hlavnej cestnej siete, príloha XII bod 8 ods. 3 štvrtý pododsek tohto aktu o pristúpení vo svoje prvej vete uvádza, že počas modernizácie bude poľská cestná sieť vrátane siete vymedzenej v prílohe I k rozhodnutiu 1692/96 postupne sprístupňovaná pre vozidlá medzinárodnej dopravy, ktoré spĺňajú limitné hodnoty stanovené v smernici 96/53. Druhá veta tejto prílohy XII bodu 8 ods. 3 štvrtého pododseku stanovuje, že pokiaľ je to technicky možné, umožní sa počas celého prechodného obdobia používanie nemodernizovaných častí siete ciest druhej triedy na účely nakládky a vykládky.

101 Zo znenia spojených ustanovení druhého a štvrtého pododseku prílohy XII bodu 8 ods. 3 aktu o pristúpení z roku 2003 vyplýva, že odôvodnenia založeného na modernizácii poľskej cestnej siete sa Poľská republika môže dovolávať na účely zavedenia obmedzenia prístupu vozidiel spĺňajúcich limitné hodnoty špecifikované v bode 3.4 prílohy I smernice 96/53 do jej cestnej siete, založené na hmotnostných limitoch na nápravu stanovených vnútroštátnym právom, len počas trvania prechodného obdobia a za určitých ohraničení.

102 Formuláciu „pri modernizácii“ uvedenú v prílohe XII bode 8 ods. 3 štvrtom pododseku aktu o pristúpení z roku 2003 totiž nemožno vnímať izolovane, ale treba ju vnímať ako stanovujúcu okolnosti, za ktorých sa prestáva uplatňovať výnimka z dodržiavania článku 3 ods. 1 smernice 96/53 uvádzaná v prílohe XII bode 8 ods. 3 druhom pododseku tohto aktu o pristúpení. Preto prílohu XII bod 8 ods. 3 štvrtý pododsek uvedeného aktu o pristúpení nemožno vykladať ako uplatňujúcu sa po dátume uplynutia platnosti výnimky stanovenej v prílohe XII bode 8 ods. 3 druhom pododseku toho istého aktu o pristúpení, teda po 31. decembri 2010.

103 Tento výklad prílohy XII bodu 8 ods. 3 aktu o pristúpení z roku 2003 je podporený aj kontextom, do ktorého toto ustanovenie patrí. Z článkov 2 a 10 aktu o pristúpení totiž vyplýva, že tento akt je v podstate založený na zásade okamžitého a úplného uplatnenia ustanovení práva Únie na nové členské štáty a že výnimky sú povolené len prechodne a v prípade, že ich výslovne stanovujú prechodné ustanovenia (pozri v tomto zmysle rozsudok z 22. decembra 2010, Komisia/Poľsko, C-385/08, neuverejnený, EU:C:2010:801, bod 54 a citovanú judikatúru). Preto nemožno pripustiť, že režim výnimky, ktorý stanovuje príloha XII bod 8 ods. 3 uvedeného aktu o pristúpení, by sa pri absencii výslovného ustanovenia v tomto zmysle mal naďalej uplatňovať.

104 Tento výklad potvrdzuje aj cieľ prílohy XII bodu 8 ods. 3 aktu o pristúpení z roku 2003, ktorý, ako to uviedol generálny advokát v bode 92 svojich návrhov, má za cieľ upraviť obdobie od pristúpenia Poľskej republiky do Únie do 31. decembra 2010, aby sa po tomto dátume rešpektovala zásada stanovená v smernici 96/53, keďže tento cieľ napokon odôvodňuje aj pridelenie európskych finančných prostriedkov na jeho realizáciu.

105 Vzhľadom na vyššie uvedené úvahy treba odmietnuť tvrdenie Poľskej republiky založené na prechodných ustanoveniach stanovených v prílohe XII bode 8 ods. 3 aktu o pristúpení z roku 2003.

106 S prihliadnutím na vyššie uvedené úvahy a najmä úvahy v bodoch 69 a 88 tohto rozsudku treba uznať prvú časť výhrady Komisie, týkajúcu sa obmedzenia medzinárodnej dopravy len na cesty transeurópskej dopravnej siete a na určité štátne cesty.

O požiadavke týkajúcej sa držby osobitného povolenia na premávku na iných cestách

Argumentácia účastníkov konania

107 Komisia tvrdí, že režim zákazu premávky s výnimkou získania povolenia je v rozpore so smernicou 96/53 v tom zmysle, že obmedzuje a bráni voľnému pohybu vozidiel.

108 Táto inštitúcia poznamenáva, že podľa tohto obmedzujúceho režimu, ktorému podliehajú regionálne cesty, okresné cesty alebo miestne komunikácie, podľa § 64 ods. 1 a 3 zákona o cestnej premávke je na jeden prejazd potrebné požiadať viaceré orgány o povolenie pre každú z týchto ciest. Komisia sa domnieva, že pri neexistencii centrálneho kontaktného miesta a z dôvodu času potrebného na získanie povolenia, ako aj pevne stanovených poplatkov sa zavedený systém ukazuje ako nákladný a časovo náročný systém, ktorý môže spôsobovať nepriamu diskrimináciu na úkor prepravcov, ktorí nie sú rezidentmi Poľskej republiky a prichádzajú z iných členských štátov. Uvedená inštitúcia ďalej spresňuje, že podľa § 64 ods. 2 zákona o cestnej premávke povolenia kategórie IV, ktoré umožňujú vozidlám s hmotnosťou na hnaciu nápravu 11,5 tony premávať po štátnych cestách, nie je možné použiť v prípade prepravy deliteľného nákladu, ktorý tvorí prevažnú časť nákladov prepravovaných po cestách. Práca prepravných spoločností je preto skomplikovaná povinnosťou využívať väčší počet nákladných vozidiel. Rovnako poukazuje na závažné obmedzenie slobodného poskytovania cestných služieb.

109 Komisia tvrdí, že argument Poľskej republiky, podľa ktorého tento režim vydávania povolení nie je v rozpore so smernicou 96/53, pretože sa uplatňuje bez obmedzenia alebo diskriminácie a so zhovievavosťou, je nielen neúčinný vzhľadom na zásadu voľného pohybu stanovenú v tejto smernici, ale zároveň naznačuje, že ochrana cestnej infraštruktúry a kontrola počtu vozidiel, ktoré po nej premávajú, nie sú spôsobilé odôvodniť systém zavedený poľským zákonodarcom.

110 Navyše Komisia zastáva názor, že skutočnosť uvádzaná Poľskou republikou, že predmetné povolenia sa vydávajú bez diskriminácie všetkým prepravcom, nemá vplyv na reštriktívnu povahu týchto povolení a na porušenie ustanovení smernice 96/53.

111 Komisia ďalej dodáva, že neobstojí tvrdenie Poľskej republiky, že povinnosť získať povolenie má podnietiť prepravcov k tomu, aby premávali po paralelných cestách, ktoré sú lepšie prispôsobené premávke nákladných vozidiel, pričom toto odôvodnenie je v rozpore s článkom 3 uvedenej smernice.

112 Okrem toho táto inštitúcia na jednej strane poznamenáva, že napríklad pokiaľ ide o štátnu cestu DK 92 medzi Berlínom (Nemecko) a Varšavou (Poľsko), tento cieľ sa dosiahol iným spôsobom, konkrétne vyberaním poplatkov za nákladné vozidlá, ktorý je na rozdiel od režimu vydávania povolení primeraným spôsobom riadenia dopravy. Na druhej strane pripomína, že na to, aby bolo možné dostať sa po určitých cestách na miesto nakládky a vykládky tovaru, neexistuje iná možnosť ako získať povolenie.

113 Poľská republika odpovedá na tvrdenia Komisie založené na požiadavke týkajúcej sa držby osobitného povolenia na premávku po iných cestách než cestách transeurópskej dopravnej siete a niektorých iných štátnych cestách.

114 Tento členský štát vychádza z predpokladu, že obmedzenie používania cestnej siete nie je v rozpore s článkom 3 smernice 96/53 a dodáva, že práve vďaka finančným príspevkom na údržbu ciest poškodených ťažkými vozidlami, ktoré po nich premávajú, stanovených v § 64 a nasl. zákona o cestnej premávke, je dlhodobo zabezpečený voľný pohyb vozidiel s hmotnosťou na nápravu, ktorá nie je prispôsobená technickým možnostiam, ktoré ponúkajú dotknuté cesty.

115 V tejto súvislosti Poľská republika uvádza, že Komisia prezentovala predmetný systém vydávania povolení sčasti nepresne, a spresňuje, že povolenia kategórie I vydáva správca cesty alebo generálny riaditeľ pre štátne cesty a diaľnice, pokiaľ ide o povolenia kategórie IV určené pre predmetné štátne cesty. Povolenia kategórie I sa vydávajú na žiadosť prepravcu na obdobie jedného, šiestich alebo dvanástich mesiacov bez uvedenia konkrétnych vozidiel. Povolenie sa vydá v lehote siedmich pracovných dní odo dňa podania žiadosti. Rovnaké pravidlá sa uplatňujú aj na povolenia kategórie IV, pričom tieto povolenia môžu byť vydané aj na obdobie dvadsaťštyri mesiacov a vydávajú sa do troch pracovných dní odo dňa podania žiadosti.

116 Podľa Poľskej republiky sa v záujme zaručenia právnej istoty pre záujemcov stanovila maximálna výška poplatku uvedeného v § 64f ods. 1 zákona o cestnej premávke za povolenia kategórie I na 240 poľských zlotých (PLN) (približne 55 eur) a pre povolenia kategórie IV vo výške 3 600 PLN (približne 850 eur). Skutočná výška poplatku stanovená nariadením ministra dopravy, výstavby a námorného hospodárstva o výške poplatkov za vydanie povolenia na prechod neštandardných vozidiel sa však odlišuje v závislosti od trvania jednotlivých povolení. Preto podľa sadzobníka nezmeneného od roku 2012 najlacnejšie povolenie kategórie I platné dvanásť mesiacov stojí 200 PLN (približne 47 eur), zatiaľ čo povolenie kategórie IV platné dvanásť mesiacov stojí 2 000 PLN (približne 470 euro) a to isté povolenie platné dvadsaťštyri mesiacov stojí 3 000 PLN (približne 705 eur).

117 Poľská republika vo svojom vyjadrení k žalobe dospela v tejto veci k záveru, že nesúhlasí s analýzou Komisie, podľa ktorej je tento systém nákladný a časovo náročný, pretože je transparentný a uľahčuje pohyb prepravcov v rámci celej siete. Okrem toho odmieta stanovisko Komisie, podľa ktorého v prípade neexistencie povolenia dôjde k zákazu prejazdu, pretože je možné zvoliť si cestu, po ktorej sa bude uskutočňovať medzinárodná doprava.

118 Vo svojej duplike sa tento členský štát dovoláva neprípustnosti dôvodov založených na nepriamej diskriminácii prepravcov prichádzajúcich z iných členských štátov a obmedzení slobodného poskytovania cestných služieb, pretože ide o nové dôvody, ktoré Komisia uviedla vo svojich pripomienkach v replike. Uvedený členský štát dodáva, že tieto dôvody sú v každom prípade nedôvodné, pretože žiadosti o povolenie možno ľahko získať prostredníctvom webovej stránky, vydávajú sa na určité obdobie bez ohľadu na počet prepráv a ich cena je relatívne nízka v porovnaní s prevádzkovými nákladmi prepravcov. Tvrdí, že tento transparentný a praktický systém splnil ich očakávania a pred sťažnosťami doručenými Komisii nebol kritizovaný.

Posúdenie Súdnym dvorom

119 Na úvod treba pripomenúť, že v súlade s ustálenou judikatúrou je predmet žaloby o nesplnenie povinnosti na základe článku 258 ZFEÚ vymedzený odôvodneným stanoviskom Komisie, takže žaloba musí byť založená na tých istých odôvodneniach a žalobných dôvodoch ako odôvodnenia a žalobné dôvody tohto odôvodneného stanoviska (rozsudok z 10. novembra 2011, Komisia/Portugalsko, C-212/09, EU:C:2011:717, bod 26 a citovaná judikatúra), a že podľa článku 127 ods. 1 Rokovacieho poriadku Súdneho dvora uvádzanie nových dôvodov je prípustné počas konania len vtedy, ak sú tieto dôvody založené na nových právnych a skutkových okolnostiach, ktoré vyšli najavo v priebehu konania.

120 V prejednávanej veci treba konštatovať, že Komisia uviedla tvrdenia o nepriamej diskriminácii na úkor prepravcov, ktorí nie sú rezidentmi a ktorí prichádzajú z iných členských štátov než Poľská republika, ako aj o obmedzovaní slobodného poskytovania cestných služieb po prvýkrát v štádiu repliky. Za týchto podmienok treba tieto tvrdenia považovať za neprípustné.

121 Treba poznamenať, že vozidlá, ktoré spĺňajú limitné hodnoty hmotnosti na nápravu stanovené v bodoch 3.1 a 3.4 prílohy I smernice 96/53 sa považujú za „neštandardné“ v zmysle článku 2 bodu 35a zákona o cestnej premávke, ak hmotnosť na nápravu s nákladom alebo bez nákladu pri týchto vozidlách presahuje povolené hmotnosti, ktoré sú pre danú cestu stanovené poľskou právnou úpravou týkajúcou sa verejných ciest. Premávka týchto vozidiel na predmetných cestách podlieha podľa § 64 ods. 1 tohto zákona získaniu špeciálneho spoplatneného povolenia, ktoré vydáva príslušný orgán. Keďže je to tak, z dôvodu účinku § 64 ods. 2 uvedeného zákona preprava deliteľného nákladu „neštandardným“ vozidlom je v zásade zakázaná.

122 Z toho vyplýva, že na verejných cestách, na ktorých sa uplatňujú obmedzenia hmotnosti na nápravu vyplývajúce z poľskej právnej úpravy, premávka vozidiel spĺňajúcich hmotnostné limity stanovené v bodoch 3.1 a 3.4 prílohy I smernice 96/53 podlieha získaniu špeciálneho povolenia.

123 Keďže prístup týchto vozidiel na verejné cesty, na ktorých sa uplatňujú obmedzenia hmotnosti na nápravu vyplývajúce z poľskej právnej úpravy, závisí od získania takého povolenia a keďže takéto obmedzenia sú, ako vyplýva z bodov 69 a 88 tohto rozsudku, v rozpore s článkami 3 a 7 smernice 96/53 v spojení s bodmi 3.1 a 3.4 prílohy I tejto smernice, tento systém povolení treba považovať za rovnako odporujúci ustanoveniam uvedenej smernice bez toho, aby bolo potrebné rozhodnúť o tvrdeniach účastníkov konania týkajúcich sa konkrétnych podmienok získania takých povolení.

124 Za týchto okolností treba konštatovať, že Poľská republika si tým, že od prepravcov vyžaduje špeciálne povolenia na premávku po niektorých verejných cestách, nesplnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú z ustanovení článkov 3 a 7 smernice Rady 96/53 v spojení s bodmi 3.1 a 3.4 prílohy I k smernici 96/53.

O trovách

125 Podľa článku 138 ods. 1 Rokovacieho poriadku Súdneho dvora účastník konania, ktorý vo veci nemal úspech, je povinný nahradiť trovy konania, ak to bolo v tomto zmysle navrhnuté. Keďže Komisia navrhla zaviazať Poľskú republiku na náhradu trov konania a Poľská republika nemala úspech vo svojich dôvodoch, je opodstatnené zaviazať ju na náhradu trov konania.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (štvrtá komora) rozhodol takto:

1. **Poľská republika si tým, že od prepravcov vyžaduje špeciálne povolenia na premávku po niektorých verejných cestách, nesplnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú z ustanovení článkov 3 a 7 smernice Rady 96/53/ES z 25. júla 1996, ktorou sa v spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave, zmenenej smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/719 z 29. apríla 2015, v spojení s bodmi 3.1 a 3.4 prílohy I k uvedenej smernici 96/53.**

2. **Poľská republika je povinná nahradiť trovy konania.**

Podpisy