A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (negyedik tanács)

2019. március 21.*

„Tagállami kötelezettségszegés – Közlekedés – 96/53/EK irányelv – Nemzetközi közlekedés – Az ezen irányelvben meghatározott, a tömegre és a méretekre vonatkozó határértékeknek megfelelő járművek – Valamely tagállamban nyilvántartásba vett vagy forgalomba helyezett ilyen járműveknek egy más tagállam területén történő használata – Különleges engedélyezési rendszer – 3. és 7. cikk – A 2003. évi csatlakozási okmány – Átmeneti rendelkezések – A XII. melléklet 8. pontjának (3) bekezdése”

A C-127/17. sz. ügyben,

az EUMSZ 258. cikk alapján kötelezettségszegés megállapítása iránt a Bírósághoz 2017. március 10-én

az **Európai Bizottság** (képviselik: J. Hottiaux és W. Mölls, meghatalmazotti minőségben)

felperesnek

a **Lengyel Köztársaság** (képviselik: B. Majczyna, M. Kamejsza-Kozłowska és J. Sawicka, meghatalmazotti minőségben, segítőjük: J. Waszkiewicz szakértő)

alperes ellen

benyújtott keresete tárgyában,

A BÍRÓSÁG (negyedik tanács),

tagjai: T. von Danwitz, a hetedik tanács elnöke, a negyedik tanács elnökeként eljárva, K. Jürimäe, C. Lycourgos, Juhász E. és C. Vajda (előadó) bírák,

főtanácsnok: Y. Bot,

hivatalvezető: K. Malacek tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2018. június 20-i tárgyalásra,

a főtanácsnok indítványának a 2018. szeptember 19-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

* Az eljárás nyelve: lengyel.

Ítéletet

1 Keresetében az Európai Bizottság azt kéri, hogy a Bíróság állapítsa meg, hogy a Lengyel Köztársaság – mivel a fuvarozási vállalkozásokkal szemben megkövetelte, hogy bizonyos közutak használatához különleges engedélyekkel rendelkezzenek – nem teljesítette a 2015. április 29-i (EU) 2015/719 európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL 2015. L 115., 1. o.) módosított, a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló, 1996. július 25-i 96/53/EK tanácsi irányelvnek (HL 1996. L 235., 59. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 2. kötet, 478. o.; a továbbiakban: 96/53 irányelv.) az ezen irányelv I. mellékletének 3.1. és 3.4. pontjával összefüggésben értelmezett 3. és 7. cikkéből eredő kötelezettségeit.

Jogi háttér

Az uniós jog

A csatlakozási okmány

2 A Cseh Köztársaság, az Észt Köztársaság, a Ciprusi Köztársaság, a Lett Köztársaság, a Litván Köztársaság, a Magyar Köztársaság, a Máltai Köztársaság, a Lengyel Köztársaság, a Szlovén Köztársaság és a Szlovák Köztársaság csatlakozásának feltételeiről, valamint az Európai Unió alapját képező szerződések kiigazításairól szóló okmány (HL 2003. L 236., 33. o., továbbiakban: 2003. évi csatlakozási okmány) 2. cikke ekképp rendelkezik:

„A csatlakozás időpontjától kezdődően az eredeti szerződések rendelkezései és az intézmények, valamint az Európai Központi Bank által a csatlakozást megelőzően elfogadott jogi aktusok az új tagállamok számára kötelezőek, és az említett szerződésekben, illetve az ebben az okmányban megállapított feltételekkel alkalmazandók ezekben az államokban.”

3 A 2003. évi csatlakozási okmány 10. cikke a következőképpen fogalmaz:

„Az eredeti szerződéseket és az intézmények által elfogadott jogi aktusokat átmeneti intézkedésként az ebben az okmányban megállapított eltérésekkel kell alkalmazni.”

4 E csatlakozási okmány 24. cikke értelmében:

„Az ezen okmány V., VI., VII., VIII., IX., X., XI., XII., XIII. és XIV. mellékletében felsorolt intézkedéseket az új tagállamok vonatkozásában az említett mellékletekben meghatározott feltételekkel kell alkalmazni.”

5 A 2003. évi csatlakozási okmány XII. melléklete „A csatlakozási okmány 24. cikkében hivatkozott lista: Lengyelország” címet viseli. E mellékletnek a „Közlekedéspolitika” című 8. pontja tartalmaz egy (3) bekezdést, amely a 96/53 irányelv következők szerinti alkalmazásáról rendelkezik:

„31996 L 0053: A [96/53] irányelv az alábbi utolsó módosítással:

– 32002 L 0007: Az Európai Parlament és a Tanács [2002. február 18-i] 2002/7/EK irányelve [2002. február 18.] [HL 2002. L 67., 47. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 6. kötet, 85. o.].

A [96/53 irányelv] 3. cikkének (1) bekezdésétől eltérve, 2010. december 31-ig az irányelv 1. mellékletének 3.4. pontjában meghatározott határértékeknek megfelelő járművek csak abban az esetben használhatják a lengyel közúthálózat nem korszerűsített szakaszait, ha megfelelnek a

tengelyterhelésre vonatkozó lengyelországi határértékeknek. A csatlakozás időpontjától kezdve a [96/53 irányelvben] foglalt követelményeknek megfelelő járművek vonatkozásában [a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló, 1996. július 23 az] 1692/96/EK európai parlamenti és tanácsi határozat [(HL 1996. L 288., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 2. kötet, 364. o.)] I. mellékletében meghatározott fő tranzitútvonalak esetében nem alkalmazhatók úthasználati korlátozások.

Lengyelország az [1692/96] határozat I. mellékletében meghatározott főúthálózatát az alábbiakban ismertetett táblázatban foglalt időrend szerint korszerűsíti. A[z uniós] költségvetésből származó támogatást felhasználó infrastrukturális beruházások esetében biztosítani kell, hogy a megépített vagy korszerűsített főútvonalak a hajtott tengelyre eső 11,5 [t] terhelést bírjanak.

A korszerűsítés ütemével párhuzamosan a lengyelországi közúthálózatot, beleértve az [1692/96] határozat I. mellékletében meghatározott hálózatot is, fokozatosan meg kell nyitni a nemzetközi forgalomban részt vevő és az irányelv határértékeinek megfelelő járművek számára. Ahol műszakilag lehetséges, be- és kirakodás céljára a teljes átmeneti időszak alatt lehetővé kell tenni a másodrendű úthálózat nem korszerűsített szakaszainak használatát.

[…]”

6 A lengyel főúthálózat korszerűsítésére vonatkozó, a 2003. évi csatlakozási okmány XII. melléklete 8. pontja (3) bekezdésének harmadik albekezdése szerinti időrendet nyolc táblázat határozza meg, amelyek a 2004. január 1-jétől a 2011. január 1-jéig tartó időszakot fedik le.

A 96/53 irányelv

7 A 96/53 irányelv a nemzetközi forgalomban használt közúti haszongépjárművek súlyára és méretére vonatkozó közös szabályokat, valamint a belföldi forgalomban használt ilyen járművek méretére vonatkozó közös szabályokat állapít meg.

8 Ezen irányelv (3)–(5), (7), (11) és (12) preambulumbekezdése az alábbiakat mondja ki:

„(3) […]a tagállamok közúti haszongépjárművek tömegére és méreteire vonatkozó előírásai közötti különbségek kedvezőtlen hatással lehetnek a versenyfeltételekre, és megnehezíthetik a tagállamok közötti forgalmat;

(4) […] a szubszidiaritás elve alapján közösségi szinten kell tenni az ilyen akadályok elhárítása érdekében;

(5) […] az előzőekben említett előírások megfelelnek e közúti haszongépjárművek észszerű és gazdaságos alkalmazásának és az infrastruktúra fenntartása, a közlekedésbiztonság és a környezetvédelem, valamint az élet követelményeinek is;

[…]

(7) […] az egyik tagállamban engedélyezett vagy üzembe helyezett haszongépjárművekre további műszaki feltételeket lehet alkalmazni a tömeggel és méretekkel kapcsolatban; ezek a feltételek nem képezhetnek akadályokat a tagállamok közötti haszongépjármű-forgalommal szemben;

[…]

(11) […] a belső piac megvalósulásának keretében az irányelv hatályát a nemzeti forgalomra is ki kellene terjeszteni, amennyiben olyan jellemzőket érint, amelyek a versenyfeltételeket a közlekedés területén jelentősen érintik, különösen az áruszállításra szolgáló járművek és jármű-kombinációk legnagyobb megengedett hosszát és szélességét;

(12) […] a járművek egyéb jellemzőit illetően a tagállamok területükön csak olyan járművekre írhatnak elő más értékeket, mint amelyeket ezen irányelvben állapítanak meg, amelyek a nemzeti forgalomban használatosak.”

9 A 96/53 irányelv 1. cikkének (1) bekezdése értelmében:

„Ez az irányelv az alábbiakra vonatkozik:

a) [a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i] 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (keretirányelv) (HL 2007. L 263., 1. o.)] II. mellékletében meghatározott, az M2 és M3 kategóriába sorolt gépjárművek és a 0. kategóriába sorolt pótkocsijaik, valamint az N2 és N3 kategóriába sorolt gépjárművek és a 03 és 04 kategóriába sorolt pótkocsijaik;

b) az a) pont alatt jelzett tömegre és bizonyos más műszaki jellemzőkre és az irányelv I. mellékletének 2. pontjában külön megemlített járművekre.”

10 A 96/53 irányelv 2. cikke ekként rendelkezik:

„Az irányelv alkalmazásában:

[…]

– »legnagyobb megengedett össztömeg«: a legnagyobb tömeg egy, a nemzetközi forgalomban alkalmazott megrakott járműnél,

– »legnagyobb megengedett tengelyterhelés«: egy terhelt tengelyre vagy tengelycsoportra jutó legnagyobb tömeg a nemzetközi forgalomban,

– »oszthatatlan rakomány«: az a rakomány, amely a közúti szállítás céljára aránytalanul nagy költségek vagy kárkockázat nélkül nem osztható két vagy több egyedi rakományra, és amely méretei vagy tömege alapján nem szállítható olyan gépjárművön, pótkocsin, közúti járműszerelvényen vagy nyerges járművön, amely minden tekintetben megfelel az irányelv előírásainak,

[…]”

11 Ezen irányelv 3. cikkének (1) bekezdése a következőket írja elő:

„A tagállamok területükön nem utasíthatják el vagy tilthatják meg a használatát:

– a nemzetközi forgalomban az olyan járműveknek, amelyeket bármely másik tagállamban engedélyeztek vagy helyeztek üzembe, a tömeget és méreteket érintő okokból,

– a nemzeti forgalomban a más tagállamokban bejegyzett vagy forgalomba helyezett járművek a méreteikkel kapcsolatos okokból,

ha ezek a járművek az I. mellékletben megállapított határértékekkel összhangban vannak.

Ez érvényes akkor is, ha:

a) a vonatkozó járművek bizonyos, az I. mellékletben fel nem sorolt tömeg- és méretjellemzők tekintetében nem felelnek meg a tagállam követelményeinek;

b) a tagállam illetékes hatósága, amelyben a járművet engedélyezték, illetve üzembe helyezték, olyan határértékeket engedélyezett, amelyeket a 4. cikk (1) bekezdése nem említ, és az I. mellékletben megállapított határértékeket túllépik.”

12 Az említett irányelv 7. cikkének szövege a következő:

„Ez az irányelv nem zárja ki a tagállamokban hatályos, a közúti közlekedésre vonatkozó, a járművek tömegének, illetve méreteinek egyes utakon vagy közúti műtárgyakon történő korlátozását, függetlenül attól, hogy ezeket a járműveket mely tagállamban jegyezték be vagy helyezték forgalomba.

Ide tartozik az olyan meghatározott területeken vagy utakon használható járművek megengedett legnagyobb méreteire, illetve tömegére vonatkozó helyi korlátozások előírásának lehetősége, ahol az infrastruktúra nem alkalmas hosszú és nehéz járművek számára, mint például a városközpontokban, kis falvakban vagy természetvédelmi területeken.”

13 A 96/53 irányelv I. melléklete „A járművek legnagyobb megengedett össztömegei és méretei, valamint ezekkel összefüggő jellemzői” címet viseli.

14 E melléklet 3. pontjának címe a következő: „Legnagyobb megengedett tengelyterhelés az [1. cikk (1) bekezdésének b) pontjában] említett járművekre (tonnában)”. A 3.1. és a 3.4. pont kifejti:

„[…]

3.1.	*Egy tengely* Nem hajtott tengely	10 t

[…]

3.4.	*Hajtott tengely*	
3.4.1.	A 2.2.1. és 2.2.2. pontok járműveinek hajtott tengelye	11,5 t
3.4.2.	A 2.2.3., 2.2.4., 2.3. és 2.4. pontok járműveinek hajtókeréktengelye	11,5 t

[…]”

Az 1692/96 határozat

15 Az 1692/96 határozat helyébe a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról szóló, 2010. július 7-i 661/2010/EU európai parlamenti és tanácsi határozat (HL 2010. L 204., 1. o.) lépett, amelyet a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről szóló, 2013. december 11-i 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2013. L 348., 1. o.) váltott fel.

16 E határozat „Célkitűzések” című 2. cikkében a következőket írta elő:

„(1) A transzeurópai közlekedési hálózat 2010-ig fokozatosan, a Közösséget behálózó szárazföldi, tengeri és légiközlekedési infrastrukturális hálózatok integrálásával, az I. mellékletben található térképeken jelzett terveknek, és/vagy a II. mellékletben szereplő előírásoknak megfelelően jön létre.

(2) A hálózatnak:

a) a belső határok nélküli területen, a lehető legjobb társadalmi és biztonsági feltételek között biztosítania kell a személyek és áruk fenntartható mobilitását, miközben elő kell segítenie a közösségi célkitűzések elérését, különösen a környezet és a verseny tekintetében, és hozzá kell járulnia a gazdasági és társadalmi kohézió erősítéséhez;

[…]”

A lengyel jog

17 Az 1985. március 21-i ustawa o drogach publicznychnak (a közutakról szóló törvény, Dz. U. 14. sz., 60. tétel) a jelen eljárásban releváns változata (a továbbiakban: közúti törvény) a 41. cikkében kimondja:

„(1) A (2) és (3) bekezdés sérelme nélkül a közutakon a hajtott tengelyre eső 11,5 t megengedett tengelyterhelésű járművek közlekedhetnek.

(2) A Minister właściwy do spraw transportu [közlekedési miniszter, Lengyelország] rendeleti úton határozza meg a következők listáját:

1) azon országutak és regionális utak, amelyeken az egy tengelyre eső 10 t megengedett tengelyterhelésű járművek közlekedhetnek,

2) azon országutak, amelyeken az egy tengelyre eső 8 t megengedett tengelyterhelésű járművek közlekedhetnek,

figyelembe véve az utak védelmének és a tranzitforgalom biztosításának szükségességét.

(3) A (2) bekezdés 1. pontjával összhangban meghatározottaktól eltérő regionális utak, a járási közutak és a települési közutak olyan úthálózatot alkotnak, amelyen az egy tengelyre eső 8 t megengedett tengelyterhelésű járművek közlekedhetnek.”

18 A közúti törvény 41. cikkének (2) bekezdése alapján a Minister Infrastruktury i Rozwoju (infrastrukturális és fejlesztési miniszter, Lengyelország) 2015. május 13-án meghozta a 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-t (rendelet azon országutak és regionális utak listájáról, amelyeken az egy tengelyre eső 10-t megengedett tengelyterhelésű járművek közlekedhetnek, valamint azon országutak listájáról, amelyeken az egy tengelyre eső 8 t megengedett tengelyterhelésű járművek közlekedhetnek; Dz. U. 2015, 802. tétel, a továbbiakban: 2015. május 13-i rendelet).

19 Az 1997. június 20-i prawo o ruchu drogowymnak (a közúti közlekedésről szóló törvény; Dz. U., 98. sz., 602. tétel) a jelen eljárásban releváns változata (a továbbiakban: a közúti közlekedésről szóló törvény) 2. cikke 35a. pontja a nem szabványos járművet olyan járműként vagy jármű-kombinációként határozza meg, amelynek tengelyterhelése rakománnyal vagy anélkül meghaladja a közutakról szóló rendelkezések

által egy adott útra engedélyezett és előírt tengelyterhelést, és amelynek méretei, illetve tényleges össztömege rakománnyal vagy anélkül meghaladja az e törvény rendelkezései által engedélyezett és előírt méreteket, illetve tényleges össztömeget.

20 A közúti közlekedésről szóló törvény 2. cikkének 35b. pontja oszthatatlan rakományként határozza meg azt a rakományt, amely aránytalanul nagy költségek vagy kárkockázat nélkül nem osztható két vagy több egyedi rakományra.

21 E törvény 64. cikkének (1)–(3) bekezdése kimondja:

„(1) A nem szabványos járművek a következő feltételek betartása mellett közlekedhetnek:

1) a nem szabványos járműnek megfelelő kategória szerinti, az illetékes hatóság által közigazgatási határozat útján kiállított közlekedési engedély megszerzése […];

2) az 1. pontban foglalt engedélyben meghatározott közlekedési feltételek betartása;

3) a nem szabványos járművet járművezető vezeti, ha a jármű mérete a következő méretek legalább egyikét meghaladja:
   a) hosszúság: 23 m;
   b) szélesség: 3,2 m;
   c) magasság: 4,5 m
   d) tényleges össztömeg: 60 t;

4) különös körültekintés a nem szabványos jármű vezetője részéről.

(2) Az oszthatatlan rakományoktól eltérő rakományok nem szabványos járművek által történő szállítása tilos, kivéve az I. és a II. kategória szerinti közlekedési engedéllyel rendelkező, nem szabványos járműveket.

(3) Az I–VII. kategória szerinti közlekedési engedéllyel rendelkező, nem szabványos járművek méreteit, tömegét és tengelyterhelését, valamint azokat az utakat, amelyeken ezek a járművek közlekedhetnek, az e törvény 1. mellékletében foglalt táblázat határozza meg.”

22 Az említett törvény 64a.–64d. cikke a nem szabványos járművek mind a hét kategóriája esetében meghatározza az engedély iránti kérelem benyújtásával, valamint az ezen engedély kiállításával kapcsolatos eljárást. Ugyanezen törvény 64f. cikke minden egyes kategória esetében meghatározza az engedély kiállításáért fizetendő díj felső határát.

23 Ugyanezen törvény 4. szakaszában a 140aa. és az azt követő cikkek az engedély nélkül vagy az engedélyben meghatározott feltételek megsértésével közlekedő nem szabványos járművekre kiszabható büntetéseket határozzák meg.

A pert megelőző eljárás

24 A tevékenységüket Lengyelország területén folytató szállítási vállalkozások által benyújtott panaszokat, valamint a Lengyel Köztársaságtól egy EU Pilot eljárás keretében történő információgyűjtést követően a Bizottság 2015. április 30-án felszólító levelet küldött e tagállamnak.

25 Ebben a levélben a Bizottság felhívta a Lengyel Köztársaság figyelmét arra a tényre, hogy szabályozásának bizonyos rendelkezései nem állnak összhangban egyrészről a 96/53 irányelv 3. cikkéből eredő kötelezettségeivel, mivel a lengyel közúthálózat közel 97%-át nem használhatják azok a járművek, amelyek betartják az említett irányelv I. mellékletének 3.1. és/vagy 3.4. pontjában

meghatározott tömeghatárokat, másrészt pedig az említett irányelv 7. cikkéből eredő kötelezettségeivel, mivel ez a tagállam az e rendelkezésben előírt eltérésekre anélkül hivatkozott, hogy igazolta volna azokat az okokat, amelyek miatt ezeket az eltéréseket a lengyel közúthálózat 97%-ára alkalmazta.

26 Ezenfelül a felszólító levelében a Bizottság megkérdőjelezte azt a különleges engedélyezési rendszert, amely a 96/53 irányelv I. mellékletének 3.1. és/vagy 3.4. pontjában meghatározott tömeghatárokat betartó járművek számára megengedi az e járművek által rendszerint nem használható infrastruktúrákon való közlekedést.

27 A Lengyel Köztársaság 2015. június 29-i levelében válaszolt a felszólító levélre, vitatva a Bizottság kifogásait.

28 Mivel a Lengyel Köztársaság 2015. június 29-i e válaszát nem találta kielégítőnek, a Bizottság 2016. február 26-án levelével indokolással ellátott véleményt bocsátott ki, amelyben azt állította, hogy a Lengyel Köztársaság nem teljesítette a 96/53 irányelv együttesen értelmezett 3. és 7. cikkéből eredő kötelezettségeit azáltal, hogy a hajtott tengelyre eső 11,5 t legnagyobb tengelyterhelésű gépjárművek forgalmát a transzeurópai közlekedési hálózat részét képező utakra, valamint bizonyos egyéb országutakra korlátozta, továbbá a más közutakon közlekedő ilyen járművek forgalmára olyan különleges engedélyezési rendszert alkalmazott, amelynek a Bizottság emellett a szükségességét is vitatta.

29 A Lengyel Köztársaság 2016. április 26-án az indokolással ellátott véleményre adandó válasz határidejének meghosszabbítása iránti kérelmet terjesztett a Bizottság elé, amelyet a Bizottság azzal az indokkal utasított el, hogy az nem tartalmazott konkrét információkat a felrótt jogsértés megszüntetése érdekében tervezett jogszabályi módosításokról.

30 Az említett indokolással ellátott véleményre adott, 2016. augusztus 30-i válaszában a Lengyel Köztársaság tájékoztatta a Bizottságot az arra irányuló erőfeszítéseiről, hogy elsősorban azt a közúthálózatot bővítse, amelyen a 11,5 t legnagyobb tengelyterhelésű járművek közlekedhetnek, illetve hogy módosítsa az alkalmazandó törvényi és rendeleti rendelkezéseket annak érdekében, hogy csökkentse az olyan országúti és regionális közúti útszakaszok számát, amelyeken a járművek tömegére vonatkozó korlátozások állnak fenn. A Lengyel Köztársaság kifejtette, hogy ezek a módosítások várhatóan 2017 májusában és 2018 februárjában lépnek hatályba.

31 A Bizottság, miután nem volt meggyőződve arról, hogy a bejelentett módosítások összhangban állnak az uniós joggal, és mivel nem fogadta el a tervezett szövegmódosítások bevezetésének határidejét, úgy döntött, hogy az EUMSZ 258. cikk második bekezdése alapján a Bíróság elé terjeszti a jelen keresetet.

A keresetről

32 Keresetének alátámasztására a Bizottság egyetlen jogalapra hivatkozik, amelyben azt rója fel a Lengyel Köztársaságnak, hogy nem teljesítette a 96/53 irányelv I. mellékletének 3.1. és 3.4. pontjával összefüggésben értelmezett 3. és 7. cikkének együttes rendelkezéséből eredő kötelezettségeit, mivel túlzottan nagy számú közúton különleges engedélyezési rendszert alkalmazott a hajtott tengelyre eső 11,5 t legnagyobb tengelyterhelésű járművek közlekedése tekintetében.

33 Ezen intézmény azt állítja, hogy a 10 t nem hajtott tengely, illetve 11,5 t hajtott tengely legnagyobb megengedett tengelyterhelésű, a 96/53 irányelvben foglalt járművek és pótkocsijaik közutakhoz való hozzáférésének korlátozása két tényező együttes hatásából ered. Először is abból, hogy a hajtott tengelyre eső 11,5 t legnagyobb megengedett tengelyterhelésű járművek kizárólag a transzeurópai közlekedési hálózat részét képező utakon, valamint bizonyos egyéb országos utakon közlekedhetnek a

közúti törvény 41. cikkének (2) és (3) bekezdése alapján, másodszor pedig abból a kötelezettségből, hogy a közúti közlekedésről szóló törvény 64. és azt követő cikkei alapján a más utakon való közlekedést megengedő különleges engedéllyel kell rendelkezni.

34 E két tényezőt egymást követően célszerű megvizsgálni.

A nemzetközi forgalomnak kizárólag a transzeurópai közlekedési hálózathoz tartozó utakra, valamint bizonyos országutakra történő korlátozásáról

35 A Bizottság azt állítja, hogy a nemzetközi forgalomban a 96/53 irányelv szerinti, az ezen irányelv I. mellékletének 3.1. és 3.4. pontjában rögzített tengelyterhelési korlátokat tiszteletben tartó járművek és pótkocsijaik közutakhoz való hozzáférésének a lengyel jogból eredő korlátozása, ellentétes az említett irányelv 3. és 7. cikkével, e 3.1. és 3.4. ponttal összefüggésben. A Bizottság nem osztja a Lengyel Köztársaság azon álláspontját, miszerint az ilyen korlátozás a 2003. évi csatlakozási okmány XII. melléklete 8. pontjának (3) bekezdésében előírt átmeneti rendelkezésekre alapítható.

36 A Bizottság kifogásának ezen első részét a 96/53 irányelv és a 2003. évi csatlakozási okmány XII. mellékletének említett rendelkezései fényében kell értékelni.

A 96/53 irányelv 3. cikke (1) bekezdésének hivatkozott megsértéséről

– A felek érvei

37 A Bizottság azt állítja, hogy a nemzetközi forgalomban a 96/53 irányelv I. mellékletének 3.1. és 3.4. pontjában rögzített határértékeknek megfelelő, egy nem hajtott tengelyre, illetve hajtott tengelyre eső tengelyterhelésű járművek hozzáférésének a kizárólag a transzeurópai közlekedési hálózathoz tartozó utakra, valamint bizonyos országos utakra történő, a lengyel jog által előírt korlátozása ellentétes a 96/53 irányelv 3. cikkének (1) bekezdésével, amely az ilyen járművek szabad mozgásának rendszerét rögzíti.

38 E tekintetben a Bizottság először is arra hivatkozik, hogy bár a közúti törvény 41. cikkének (1) bekezdése valamennyi közúton engedélyezi azon járművek közlekedését, amelyeknek a hajtott tengelyre eső legnagyobb terhelése 11,5 t, e törvény 41. cikkének (2) és (3) bekezdése olyan eltéréseket ír elő, amelyek megfosztják lényegétől az említett 41. cikk (1) bekezdését.

39 Az említett 41. cikk (2) és (3) bekezdésében szereplő eltérések értelmében ugyanis a közlekedési miniszter által meghatározott listán szereplő országos és regionális utakon korlátozott azon járművek közlekedése, amelyek egy tengelyre eső engedélyezett tengelyterhelése 10 t vagy 8 t, valamennyi más regionális úton, járási úton, illetve települési úton korlátozott azon járművek közlekedése, amelyek egy tengelyre eső engedélyezett terhelése 8 t. A Bizottság kiemeli, hogy az említett törvény 41. cikkének (2) bekezdésében szereplő listákat elfogadták, és azok szerepelnek a 2015. május 13-i rendeletben.

40 Márpedig ezek az eltérések a Bizottság szerint ahhoz vezetnek, hogy a közúthálózat mintegy 97%-ából kizárják azokat a járműveket, amelyek megfelelnek a 96/53 irányelv I. mellékletében rögzített nem hajtott tengelyre eső10 t, illetve hajtott tengelyre eső 11,5 tonna maximális tömegnek.

41 Másodsorban, a Bizottság vitatja a Lengyel Köztársaság azon érvét, amely szerint csak azok az utak tartoznak a 96/53 irányelv által előírt követelmények hatálya alá, ahol a nemzetközi forgalom, azaz a transzeurópai közúti közlekedési hálózaton zajló, határokon átnyúló forgalom összpontosul.

42 Ez az intézmény egyfelől arra hivatkozik, hogy azok az útszakaszok, amelyek jelentős településekhez való hozzáférést tesznek lehetővé, és amelyeket a nemzetközi forgalom érint, különösen a be- és kirakodás, lehet, hogy nem esnek egybe az országos utakkal és a transzeurópai közlekedési hálózattal, ezek az útszakaszok ugyanakkor nem szabadon hozzáférhetők.

43 Másfelől a Bizottság kiemeli, hogy – a Lengyel Köztársaság állításával szemben – a 96/53 irányelv 3. cikkében rögzített követelmények semmiféle korlátozása nem található ebben az irányelvben a hatálybalépésétől kezdődően általa követett célkitűzéseknek megfelelően, és hatályát nem módosították azóta, hogy az 1692/96 határozat létrehozta a transzeurópai közlekedési hálózatot, jóllehet ez utóbbinak ugyanaz a célkitűzése, vagyis az áruk mozgásának elősegítése. A Bizottság kifejti, hogy bár ezen irányelv 2. cikke nem tartalmazza a nemzetközi forgalom fogalommeghatározását, az említett irányelvnek az ezen irányelv (12) preambulumbekezdésével összhangban értelmezett (3) és (7) preambulumbekezdése – amely a tagállamok közötti forgalomra hivatkoznak – arra utal, hogy ezt a fogalmat úgy kell értelmezni, hogy az az út típusától függetlenül a határokon átnyúló minden forgalomra vonatkozik. Minden más értelmezés kiüresítené a 96/53 irányelv 7. cikkének értelmét.

44 Harmadsorban, a Lengyel Köztársaságnak a közúti infrastruktúra állapotára alapított érveit illetően a Bizottság kiemeli, hogy bár a 96/53 irányelv nem írja elő az összes közút átépítésének kötelezettségét, a tagállamoknak mindazonáltal tiszteletben kell tartaniuk az ezen irányelv I. mellékletének 3.1. és 3.4. pontjában foglalt kritériumokat.

45 Ezen intézmény előadja továbbá, hogy a Lengyel Köztársaság nem mentesülhet a 96/53 irányelvben elfogadott, a legnagyobb megengedett tengelyterhelésre vonatkozó szabályok betartása alól azáltal, hogy az (5) preambulumbekezdése szerinti egyensúlyra való törekvésre hivatkozik, miközben ezek a szabályok éppen ezen egyensúlyból erednek.

46 A Lengyel Köztársaság azt állítja, hogy a Bizottság kifogásának első része a 96/53 irányelv 3. cikkének téves értelmezésén alapul.

47 A Lengyel Köztársaság elsődlegesen arra hivatkozik, hogy a Bizottság tévesen véli úgy, hogy a „nemzetközi forgalom” fogalma a tagállamok közúthálózatának egészére vonatkozik, holott az csak a határon átnyúló forgalomra, valamint a forgalom által igénybe vett azon utakra utal, amelyekre ez a határforgalom összpontosul. Azt állítja, hogy a „nemzetközi forgalom” fogalmának a Bizottság általi kiterjesztő értelmezése – amely ahhoz vezet, hogy a tagállamokban bármilyen, akár helyi utat is megnyit a 11,5 t hajtott tengely legnagyobb tengelyterhelésű járművek számára – nem következik a 96/53 irányelv egyik rendelkezéséből, preambulumbekezdéséből, illetve az ezen irányelv módosítására irányuló vitákból sem. E tagállam szerint ez az értelmezés kiüresítené ezen irányelv 3. cikke (1) bekezdése második francia bekezdésének tartalmát, amely a belföldi forgalmat a járművek méretei miatt korlátozza, és az az érintett tagállamban nyilvántartásba vett vagy ott forgalomba helyezett járművekre vonatkozó pozitív diszkriminációhoz vezetne.

48 A Lengyel Köztársaság arra a kötelezettségre is hivatkozik, miszerint a 96/53 irányelvet az 1692/96 határozattal összhangban kell értelmezni, amelyek céljai egybehangzóak, mivel ez a két eszköz az Unióhoz való csatlakozással egyidejűleg vált kötelező erejűvé.

49 A Lengyel Köztársaság ebből azt a következtetést vonja le, hogy nem sérti meg a 96/53 irányelv 3. cikkét azáltal, hogy bizonyos országos utak és helyi utak – úgymint a regionális, a járási, valamint a települési közutak – használata tekintetében eltér a hajtott tengelyre eső 11,5 t legnagyobb tengelyterhelésű járművek szabad mozgásának általános elvétől. Döntései az ezen irányelv (5) preambulumbekezdésében említett célkitűzés elérése irányulnak. Ennélfogva egyensúlyt keresett a közúti haszongépjárművek észszerű és gazdaságos használata, valamint az infrastruktúra karbantartására, a közúti biztonságra, valamint a környezetvédelem és az életkörülmények védelmére vonatkozó követelmények között.

– A Bíróság álláspontja

50 Emlékeztetni kell arra, hogy a 96/53 irányelv 3. cikke (1) bekezdésének első francia bekezdése értelmében a tagállamok területükön nem utasíthatják el vagy tilthatják meg a nemzetközi forgalomban az olyan járműveknek a használatát, amelyeket bármely másik tagállamban engedélyeztek vagy helyeztek üzembe, a tömeget és méreteket érintő okokból, ha ezek a járművek megfelelnek a 96/53 irányelv I. mellékletében megállapított határértékeknek. E melléklet 3.1. és 3.4. pontja szerint az érintett gépjárművek maximális tengelyterhelése egy tengely vagy egy hajtott tengely esetén 10 t, illetve 11,5 t hajtott tengely esetén.

51 Ami – közelebbről – a „nemzetközi forgalomnak” a 96/53 irányelv 3. cikke (1) bekezdésének első francia bekezdésében szereplő fogalmát illeti, és amelynek értelmezésében a felek nem értenek egyet, mivel az említett irányelv nem tartalmazza e fogalom meghatározását, annak általános nyelvhasználatban elfogadott szokásos jelentését kell alapul venni, figyelembe véve azon szövegkörnyezetet, amelyben e kifejezést használják, és azon szabályozás célkitűzéseit, amelynek e kifejezés részét képezi (lásd analógia útján: 2018. szeptember 20-i Carrefour Hypermarchés és társai ítélet, C-510/16, EU:C:2018:751, 28. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

52 Szokásos jelentése szerint a „nemzetközi forgalom” fogalma járműveknek legalább két különböző ország területét érintő minden forgalmára vonatkozik. További pontosítások nélkül nincs semmiféle olyan másodlagos jelentése, amely valamely pontosan meghatározott olyan közúti infrastruktúrára vonatkozna, amelyen e forgalom összpontosul.

53 Ezt az értelmezést azon szövegkörnyezet is megerősíti, amelyben azt használják, illetve a 96/53 irányelv 3. cikke (1) bekezdésének első francia bekezdése által követett célkitűzés is. E 3. cikk (1) bekezdésének második francia bekezdése ugyanis, amely a „nemzeti forgalom” fogalmára vonatkozik, nem tartalmaz semmiféle további olyan pontosítást, amely azt az esetleges közúthálózatot érintené, amelyre e nemzeti forgalomnak korlátozódnia kellene.

54 A 96/53 irányelv célkitűzését illetően emlékeztetni kell arra, hogy ezen irányelv 3. cikke (1) bekezdésének első francia bekezdése, amint az az említett irányelv (3) és (4) preambulumbekezdéséből következik, arra irányul, hogy elhárítsa a tagállamok közúti haszongépjárművek tömegére és méreteire vonatkozó hatályos előírásai közötti különbségeket, amelyek kedvezőtlen hatással lehetnek a versenyfeltételekre, és megnehezíthetik a tagállamok közötti forgalmat. Egyébiránt ugyanezen irányelv (7) preambulumbekezdéséből az következik, hogy az egyik tagállamban engedélyezett vagy üzembe helyezett haszongépjárművekre további műszaki feltételeket lehet alkalmazni, amennyiben ezek a feltételek nem képeznek akadályt a tagállamok közötti haszongépjármű-forgalommal szemben. Meg kell állapítani, hogy a 96/53 irányelv preambuluma e célkitűzés tekintetében egyáltalán nem tesz semmiféle olyan úttípus szerinti megkülönböztetést, amelyet a tagállamok közötti forgalomban kell igénybe venni.

55 Bár a haszongépjárművek maximális tengelyterhelésére vonatkozó, a 96/53 irányelvben rögzített közös szabályokat csak a tagállamok bizonyos közútjaira kell alkalmazni, még akkor is, ha ezek nemzetközi forgalmat is előidézhetnek, sérülhet ezen irányelv azon célkitűzése, miszerint el kell hárítani a haszongépjárművek tagállamok közötti forgalmának akadályait.

56 A Lengyel Köztársaság által javasolt értelmezés ugyanis azzal a következménnyel járna, hogy ha egy, legalább két tagállam területén közlekedő haszongépjármű elhagyja a transzeurópai közlekedési hálózatot vagy valamely tagállam legfontosabb országos útjait, az addig nemzetközinek minősülő forgalom elveszítené e jellegét. Ebből az következne, hogy a 96/53 irányelvben a – többek között – a haszongépjárművek maximális tengelyterhelésének tárgyában rögzített közös szabályokat már nem kellene alkalmazni az említett járműre. Az ilyen értelmezés, ahelyett hogy elősegítené a haszongépjárművek tagállamok közötti forgalmának megkönnyítésére irányuló célkitűzést, e forgalom akadályainak fenntartásához vezetne.

57 A Lengyel Köztársaság a „nemzetközi forgalomnak” a 96/53 irányelv 3. cikke (1) bekezdése első francia bekezdésében szereplő fogalma általa történő értelmezésének alátámasztására nem hivatkozhat ezen irányelv (5) preambulumbekezdésére, amely kimondja, hogy az említett irányelvben rögzített közös szabályok megfelelnek a közúti haszongépjárművek észszerű és gazdaságos alkalmazásának és az infrastruktúra fenntartása, a közlekedésbiztonság és a környezetvédelem, valamint az élet követelményeinek is. Amint ugyanis azt lényegében a főtanácsnok is kiemelte indítványának 78. pontjában, a 96/53 irányelv ezen egyensúly megteremtésére törekszik, elsősorban a határértékeknek a 96/53 irányelv I. mellékletében meghatározott haszongépjárművek tömege és méretei vonatkozásában történő rögzítésével.

58 A „nemzetközi forgalomnak” a 96/53 irányelv 3. cikke (1) bekezdése első francia bekezdésében szereplő fogalma azon értelmezését, miszerint ezt a fogalmat az érintett utak típusa szerinti különbségtétel nélkül kell alkalmazni, azon három érv sem teszi vitathatóvá, amelyeket a Lengyel Köztársaság azon jogszabályi szövegkörnyezetre alapít, amelybe e rendelkezés illeszkedik.

59 Először is a Lengyel Köztársaság arra hivatkozik, hogy ezt az irányelvet az 1692/96 határozattal összhangban kell értelmezni. Másodsorban kiemeli, hogy az előző pontban említett értelmezés megfosztaná tartalmától a 96/53 irányelv 3. cikke (1) bekezdésének második francia bekezdését. Harmadsorban azt állítja, hogy ez az értelmezés az érintett tagállamban nyilvántartásba vett vagy ott forgalomba helyezett gépjárművek vonatkozásában pozitív diszkriminációt eredményezne.

60 Ezen érvek közül az elsőt illetően, bár mind a 96/53 irányelv, mind pedig az 1692/96 határozat hozzájárul a belső piac megfelelő működéséhez, ennek a határozatnak, amely az európai közlekedési hálózat fejlesztésére irányul, nem az a célja, hogy korlátozza ezen irányelv hatályát, amely a maga részéről a közúti járműveknek az Unión belüli forgalma megkönnyítésére irányul az e járművek méreteire és tömegére vonatkozó engedélyezett közös szabályok rögzítése által. E körülményekre, valamint arra figyelemmel, hogy a 96/53 irányelv egyáltalán nem utal az 1692/96 határozatra vagy az „transzeurópai közlekedési hálózat” fogalmára, a „nemzetközi forgalomnak” a 96/53 irányelv 3. cikke (1) bekezdésének első francia bekezdésében szereplő fogalma nem értelmezhető úgy, mint amely a tagállamok közötti, a transzeurópai közlekedési hálózatra összpontosuló forgalomra korlátozódik.

61 A Lengyel Köztársaság által hivatkozott második érvet illetően tagadhatatlan, hogy a 96/53 3. cikke (1) bekezdésének második francia bekezdése, ezen irányelv 3. cikke (1) bekezdésének első francia bekezdésétől eltérően nem követeli meg a tagállamoktól, hogy a nemzeti forgalomban a bármely más tagállamban nyilvántartásba vett vagy ott forgalomba helyezett járművek tekintetében az említett irányelv által rögzített, az engedélyezett maximális tengelyterhelésre vonatkozó közös szabályokat alkalmazzák. Mindazonáltal a „nemzetközi forgalom” fogalmának azon értelmezése, miszerint azt az azon utak szerinti megkülönböztetés nélkül kell alkalmazni, amelyeken e forgalom bonyolódik, nem jár azzal a következménnyel, hogy megfosztja tartalmától a 96/53 irányelv 3. cikke (1) bekezdésének második francia bekezdését, mivel ezt a rendelkezést akkor is alkalmazni kell, ha a forgalom kiindulási és érkezési pontja ugyanabban a tagállamban található, mégpedig anélkül, hogy különbséget kellene tenni az igénybe vett utak szerint, ily módon lehetővé téve ebben az esetben a tagállam számára, hogy a járművek súlyát érintő okok miatt korlátozza a nemzeti forgalmat.

62 A Lengyel Köztársaság által hivatkozott harmadik, a pozitív diszkrimináción alapuló érvet illetően meg kell állapítani, hogy bár a tagállamok a 96/53 irányelv (12) preambulumbekezdésével összefüggésben értelmezett 3. cikke (1) bekezdésének első és második francia bekezdése értelmében a nemzeti forgalomban használt járművek vonatkozásában az ezen irányelvben a nemzetközi forgalom tekintetében előírtaktól eltérő értékeket alkalmazzanak az engedélyezett maximális tengelyterhelést illetően, e cikk nem kötelezi a tagállamokat erre az eltérő bánásmódra. Ezenfelül az említett irányelv (11) preambulumbekezdéséből az következik, hogy az aszerint történő megkülönböztetést, hogy „nemzetközi forgalomról” vagy „nemzeti forgalomról” van-e szó, azon hatások eltérései igazolják,

amelyeket az említett 3. cikk (1) bekezdésének első és második francia bekezdésében foglalt egyes jellemzők gyakorolhatnak a versenyfeltételekre a közlekedési ágazatban a belső piac megvalósításának keretében.

63 A fenti megfontolásokra figyelemmel a Bizottság kifogásának első részének megalapozottságát a 96/53 irányelv 3. cikke (1) bekezdésének első albekezdésére vonatkozó, a jelen ítélet 50–56. pontjából következő értelmezési elemek fényében kell értékelni.

64 Meg kell állapítani, hogy bár a közúti törvény 41. cikkének (1) bekezdése engedélyezi azon járművek közlekedését, amelyek betartják a hajtott tengelyre eső 11,5 t maximális terhelést, e szabályra ugyanakkor több korlátozás is vonatkozik, amelyek e törvény 41. cikkének (2) és (3) bekezdésében találhatók.

65 Ily módon egyfelől az említett törvény 41. cikkének (2) bekezdéséből az következik, hogy a közlekedési miniszter e rendelkezés 1. pontjának megfelelően összeállítja azon országos és regionális utak listáját, amelyeken a 10 t „egy tengelyre” eső maximális tengelyterhelésű járművek közlekedhetnek, illetve az említett rendelkezés 2. pontjának megfelelően azon országos utak listáját, amelyeken a 8 t „egy tengelyre” eső maximális tengelyterhelésű járművek közlekedhetnek.

66 Ezen összefüggésben meg kell állapítani, hogy az említett 41. cikk (2) bekezdésében előírt korlátozások, amint azt a Lengyel Köztársaság is megerősítette a Bíróság kérdésére adott válaszában, a járművek hajtott és nem hajtott tengelyére egyaránt vonatkoznak. Azt is meg kell állapítani, hogy az e 41. cikk (2) bekezdésében szereplő listákat a 2015. május 13-i rendeletben állapították meg, és abban szerepelnek.

67 Másfelől, a közúti törvény 41. cikkének (3) bekezdéséből az következik, hogy az e törvény 41. cikke (2) bekezdése 1. pontjának megfelelően meghatározottaktól eltérő regionális utakon, valamint a járási és az települési utakon kizárólag a 8 t „egy tengelyre” eső maximális tengelyterhelésű járművek közlekedhetnek.

68 Ily módon a közúti törvény 41. cikkéből az következik, hogy hogy azok a járművek, amelyek betartják a 96/53 irányelv I. mellékletének 3.4. pontjában rögzített, hajtott tengelyenkénti 11,5 t maximális terhelést, az e törvény 41. cikkének (2) és (3) bekezdéséből következő korlátozások összességének hatálya alá kerülnek, az egy tengelyenkénti 10 t maximális terhelést tiszteletben tartó járművek pedig az említett törvény 41. cikke (2) bekezdésének 2. pontjából, illetve (3) bekezdéséből eredő korlátozások hatálya alá.

69 E körülményekre figyelemmel meg kell állapítani, hogy a 96/53 irányelv I. mellékletének 3.1. és 3.4. pontjában rögzített tengelyenkénti határértéket betartó járműveknek a lengyel úthálózathoz való hozzáférésére vonatkozó, a lengyel jogból következő korlátozásai ellentétesek ezen irányelv I. mellékletének 3.1. és 3.4. pontjával összefüggésben értelmezett 3. cikke (1) bekezdésének első francia bekezdésével.

A 96/53 irányelv 7. cikkének állítólagos megsértéséről

– A felek érvei

70 A Bizottság azt állítja, hogy a közúti törvény 41. cikkének (2) és (3) bekezdésében előírt korlátozások a 96/53 irányelv 7. cikkének téves értelmezésén alapulnak, amely cikk az azon járművek szabad mozgásának elve alóli kivételt ír elő, amelyeknek a meghajtott tengelyre eső maximális terhelése 11,5 t. Ezen intézmény először is arra emlékeztet, hogy a Lengyel Köztársaság azon elsődleges okból nem

állíthatja azt, hogy a szóban forgó korlátozás olyan utakra vonatkozik, amelyeken semmiféle nemzetközi forgalom nem bonyolódik, hogy egyetlen uniós jogi aktus sem írja elő az ezen utak és a nemzetközi forgalom által érintett utak közötti különbségtételt.

71 Ezen intézmény ezt követően kifejti, hogy a valamennyi úton történő szabad mozgás elvétől való egyetlen lehetséges eltérésnek azon kell alapulnia, hogy ezek az utak nincsenek hozzáigazítva a hajtott tengelyre eső 11,5 t legnagyobb tengelyterhelésű járművek forgalmához. A figyelembe veendő kritériumoknak a következőknek kell lenniük: e forgalom biztonsága, a műtárgyak teherbíró képessége, valamint a közúti forgalom intenzitása. E tekintetben kiemeli, hogy a 96/53 irányelv 7. cikkét, amely „egyes utakon vagy közúti műtárgyakon" a szabad mozgás elvétől való eltérés lehetőségéről rendelkezik, szigorúan kell értelmezni. E körülmények között a lengyel közúthálózat 97%-ára vagy konkrétan a helyi utak összességére kiterjedő eltérések megalapozatlanok.

72 A Bizottság végül megjegyzi, hogy a bizonyos lengyel közutakhoz való hozzáférés korlátozásai nem e közutak vagy egyes szakaszaik állapotával kapcsolatos megfontolásokon alapulnak, ahogyan az a korlátozások nélküli közlekedési engedélyek kiállítására vonatkozó rendszerből következik.

73 A Lengyel Köztársaság a Bizottság kifogásának e részére másodlagosan válaszolva azt állítja, hogy a kifogás ezen része a 96/53 irányelv 7. cikkének túlságosan szigorú értelmezésén alapul, ami ellentétes e rendelkezés megfogalmazásával, tekintve hogy egyfelől e 7. cikk első bekezdésének hatálya alapján az előírt korlátozások nem csupán az utaknak a szóban forgó járművek közlekedésére alkalmatlan jellegére és a „meghatározott útszakaszokra" szorítkoznak, másfelől pedig az e 7. cikk második bekezdésében foglalt esetek csupán példáknak minősülnek.

74 Ebből e tagállam azt a következtetést vonja le, hogy a forgalmat nem csak a nehézgépjárművek forgalmához nem igazított utakon, hanem az úthálózat azon részein is korlátozhatja, amelyeken – azok kialakítása miatt – az ilyen járművek áthaladása veszélyes lenne, vagy számos olyan híd miatt, amelyeknek kismértékű, 20 t és 30 t terhelési határig terjedő teherbíró képességét a Bizottság figyelmen kívül hagyta.

75 Ezenfelül a Lengyel Köztársaság úgy véli, hogy mivel azon helyi közutak kis részéről van szó, amelyeket már hozzáigazítottak a hajtott tengelyre eső 11,5 t megengedett tengelyterhelésű járművek forgalmához, a korlátozások bevezetésének lehetősége a 96/53 irányelv 7. cikke első bekezdésének hatálya alá tartozik azon okból, hogy semmilyen gyakorlati érdek nem fűződik ezen járművek forgalmának lehetővé tételéhez, mivel általában olyan útszakaszokról van szó, amelyek nem kapcsolódnak az útrendszer fennmaradó részéhez, és nem biztosíthatják a forgalom folyamatosságát.

76 A Lengyel Köztársaság egyébiránt úgy véli, hogy a Bizottság nem állíthatja azt, hogy a lengyel közúthálózat 97%-a le van zárva a hajtott tengelyre eső 11,5 t legnagyobb tengelyterhelésű járművek forgalma előtt, anélkül hogy figyelembe venné e hálózat jellemzőit. E tagállam kifejti, hogy az országos utakon, amelyek a közutak 5%-át teszik ki, a forgalomnak mintegy 60%-a zajlik. A fennmaradó 95% helyi út, amelynek 88%-a járási és települési út. Ezeket helyi szükségletekre használják, és a közutak egyharmada nem aszfaltozott, ahogyan az a Bizottság által idézett hivatalos Eurostat statisztikákból kitűnik.

– A Bíróság álláspontja

77 A Bizottság azt állítja, hogy a Lengyel Köztársaság azon érvelése, amellyel lényegében a releváns közúti infrastruktúra elavultságára és alkalmatlanságára hivatkozik annak érdekében, hogy igazolja azon korlátozásokat, amelyeket a 96/53 irányelv 7. cikke alapján a nemzeti jog ír elő azon járműveknek a hozzáférését illetően, amelyek betartják az ezen irányelv I. mellékletének 3.1. és 3.4. pontjában rögzített határértékeket, e 7. cikk téves értelmezésén alapul.

78 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a 96/53 irányelv 7. cikkének első bekezdése értelmében ez utóbbi nem akadályozza az egyes tagállamokban hatályban lévő, a közúti forgalmat szabályozó olyan rendelkezések alkalmazását, amelyek bizonyos utakon vagy bizonyos műtárgyakon lehetővé teszik a járművek tömegének és/vagy méretének korlátozását, függetlenül attól, hogy a járművet melyik államban vették nyilvántartásba vagy helyezték forgalomba.

79 Ezen irányelv 7. cikkének második bekezdése olyan példákat említ meg, amelyek esetében az ezen irányelv 7. cikkének első bekezdésében szereplő korlátozásokat elő lehet írni. Ily módon lehetséges – többek között – helyi szinten korlátozásokat előírni a meghatározott területeken vagy utakon használható járművek megengedett legnagyobb méreteit és/vagy tömegét illetően, amennyiben az infrastruktúra nem alkalmas hosszú és nehéz járművek számára, mint például a városközpontokban, kis falvakban vagy természetvédelmi területeken.

80 Mivel a 96/53 irányelv 7. cikke kivételt képez a járművek szabad mozgásának az ezen irányelv 3. cikke (1) bekezdésében rögzített elve alól, e rendelkezést szigorúan kell értelmezni, amint azt a főtanácsnok is kiemelte indítványának 79. pontjában.

81 Ezenfelül meg kell állapítani, hogy – amint arra a főtanácsnok is rámutatott indítványának 93. és 94. pontjában, az utak alkalmatlan jellegére alapított igazolást a 96/53 irányelv 7. cikke különleges helyzetek tekintetében írja elő, amelyeket az e cikk második bekezdésében található különböző példák illusztrálnak.

82 Márpedig, amint az a közúti törvény 41. cikkének (2) bekezdéséből következik, a 96/53 irányelv I. mellékletének 3.1. és 3.4. pontjában rögzített tömeghatárokat betartó járművek csak kivételesen, azzal a feltétellel közlekedhetnek szabadon egy lengyel országos úton, ha az szerepel az e rendelkezésben foglalt listákon. Hasonlóképpen, a 96/53 irányelv I. mellékletének 3.1. és 3.4. pontjában rögzített tömeghatárokat betartó járművek csak kivételesen, azzal a feltétellel közlekedhetnek szabadon egy lengyel regionális úton, ha az szerepel e listákon, mivel az egyéb, az említett listákon szereplő utakon történő közlekedés kizárt.

83 Ezenfelül az említett törvény 41. cikkének (3) bekezdése értelmében az egyéb regionális utak összességén, valamint a járási és települési utakon a 96/53 irányelv I. mellékletének 3.1. és 3.4. pontjában rögzített tengelyterhelést betartó járművek a szóban forgó forgalomkorlátozás alá esnek.

84 Ráadásul, amint arra a főtanácsnok is rámutatott indítványának 95. pontjában, a közutakhoz való hozzáférésnek az ugyanezen törvény 41. cikkén alapuló korlátozásai feloldhatók egy különleges díjköteles engedély megszerzésével, csupán az osztható rakomány kizárására vonatkozó korlátozással, illetve egy időbeli korlátozással, következésképpen anélkül, hogy az érintett utak állapotát figyelembe vennék.

85 Meg kell továbbá állapítani, hogy az ügy irataiban található információk szerint a közutakhoz való hozzáférésnek a 41. cikken alapuló korlátozásai láthatóan széles terjedelemmel rendelkeznek, tehát nem szorítkoznak „egyes” utakra vagy „egyes” műtárgyakra, amint azt a 96/53 irányelv 7. cikke megköveteli. A Lengyel Köztársaság által a pert megelőző eljárás keretében, illetve a Bizottság által a keresetlevelében benyújtott, a 2015. évre vonatkozó, e tagállam által nem vitatott statisztikákból az tűnik ki, hogy az autópályákból és a lengyel országos utakból álló úthálózat kevesebb mint 40%-a, és az autópályákból, az országos utakból és a legfontosabb regionális utakból álló úthálózat kevesebb mint 4%-a volt az említett évben korlátozás nélkül hozzáférhető a 11,5 t hajtott tengelyre eső maximális tengelyterhelésű járművek számára. Ezenfelül azon adatok szerint, amelyeket a Lengyel Köztársaság közölt, és amelyek a 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 (az infrastruktúra és építésügyi minisztérium 2017. április 21-i, azon országos és regionális utak listájára vonatkozó rendelete, amelyeken közlekedhetnek

az egy hajtott tengelyre eső 10 t tengelyterhelésű járművek, illetve azon országos utak listájára, amelyeken közlekedhetnek az egy tengelyre eső 8 t tengelyterhelésű járművek) hatálybalépését követő, tehát a jelen ügy szempontjából releváns időpont utáni helyzetre vonatkoznak, a lengyel országos utaknak csak 54,2%-a volt hozzáférhető korlátozás nélkül a 11,5 t egy hajtott tengelyre eső maximális tengelyterhelésű járművek számára.

86 Márpedig a 96/53 irányelv 3. cikke (1) bekezdésének első francia bekezdésében rögzített szabály alkalmazásának e korlátozásai, amelyek terjedelmüknél és általános jellegüknél fogva széles körű következményekkel járnak a járművek szabad mozgásának elve vonatkozásában, nem igazolhatók ezen irányelv 7. cikkének jogcímén, amiből az következne, hogy az e 7. cikkben rögzített kivétel elsőbbséget élvezne az említett irányelv 3. cikkében előírt szabállyal szemben.

87 A fenti megfontolásokra figyelemmel a Lengyel Köztársaság egy általános jellegű, lényegében a közúti infrastruktúra elavultságára és alkalmatlanságára alapított jogalap alapján nem hivatkozhat az említett 7. cikkre annak érdekében, hogy igazolja a lengyel jogból eredő, úttípusonként alkalmazandó korlátozásokat.

88 Következésképpen a 96/53 irányelv I. mellékletének 3.1. és 3.4. pontjában rögzített tengelyterhelési határértékeket betartó járművek lengyel közúthálózathoz való hozzáférésének a lengyel jogból eredő korlátozásai nem igazolhatók a 96/53 irányelv 7. cikke alapján. Következésképpen és a jelen ítélet 69. pontjában szereplő megállapításokra is figyelemmel meg kell állapítani, hogy e korlátozások ellentétesek az ezen irányelv I. mellékletének 3.1. és 3.4. pontjával összefüggésben értelmezett 3. és 7. cikke együttes rendelkezésével.

A 2003. évi csatlakozási okmány XII. melléklete 8. pontjának (3) bekezdésében előírt átmeneti rendelkezésekre való hivatkozás lehetőségéről

– A felek érvei

89 A Bizottság vitatja a Lengyel Köztársaságnak a 2003. évi csatlakozási okmány XII. melléklete 8. pontjának (3) bekezdésére alapított érvét, mivel annak második albekezdése egyértelműen előírja a transzeurópai közúti közlekedési hálózathoz tartozó utaktól eltérő utaknak a nemzetközi forgalomhoz való hozzáigazítását 2010. december 31-ét követően, anélkül hogy tovább várnának a nemzeti közúthálózat korszerűsítésének előrehaladására, ahogyan az az átmeneti időszakban elfogadott volt.

90 Kiegészítő jelleggel ez az intézmény megjegyzi, hogy 2004-től kezdődően több ezer kilométernyi, az országutaktól vagy a transzeurópai közlekedési hálózathoz tartozó utaktól eltérő utat korszerűsítettek a helyi utak újjáépítésével kapcsolatos, nagyrészt uniós forrásokból finanszírozott nemzeti program keretében. Márpedig ezen utak közül egyet sem nyitottak meg a 11,5 t hajtott tengelyre eső tengelyterhelést betartó járművek forgalma előtt, anélkül hogy különbséget tettek volna az említett utak korszerűsítésének szintje szerint. A Bizottság úgy véli továbbá, hogy mivel a forgalom mindazonáltal díjköteles engedély megszerzésével lehetséges, a közúthálózat folyamatban lévő korszerűsítésére alapított védekezési jogalap megalapozatlan.

91 A Lengyel Köztársaság másodlagosan a 2003. évi csatlakozási okmány XII. melléklete 8. pontjának (3) bekezdésében foglalt átmeneti rendelkezésekre hivatkozik, amelyek a 96/53 irányelv és az 1692/96 határozat végrehajtásával kapcsolatos kérdéseket szabályozzák. Különösen e 8. pont (3) bekezdésének harmadik és negyedik albekezdéséből következik az, hogy számára semmilyen határidő sem volt előírva ahhoz, hogy a transzeurópai közlekedési hálózaton kívüli utakat igazítson hozzá a teherbíró képesség legmagasabb szintjéhez.

92 E tagállam egyfelől azt emeli ki, hogy e melléklet 8. pontja (3) bekezdésének negyedik albekezdésével összhangban a közúthálózat nemzetközi forgalomban részt vevő járművek előtti fokozatos megnyitásának az ezen utak korszerűsítésére vonatkozó folyamattal párhuzamosan kell megvalósulnia. Nem ért egyet a Bizottság azon véleményével, miszerint ez az értelmezés ellentétes e 8. pont (3) bekezdése negyedik albekezdése második mondatának rendelkezéseivel, amelyek a másodlagos hálózat nem korszerűsített részei használatának engedélyezését írja elő a berakodás és a kirakodás céljából az átmeneti időszak teljes tartama alatt, azzal az indokkal, hogy főszabály alóli kivételről van szó.

93 Másfelől a Lengyel Köztársaság vitatja a Bizottság azon érvét, miszerint az átmeneti rendelkezések általa adott értelmezése annak elfogadásához vezetne, hogy a lengyel közúthálózatnak a 96/53 irányelvvel összhangban történő megnyitására csak évtizedekkel később kerülne sor. Arra hivatkozik, hogy a korszerűsítésre irányuló erőfeszítéseknek az aszfaltozott utakra kell vonatkozniuk, valamint hogy a már kifejtett erőfeszítéseket követően az országos utak 54,2%-a nyitva áll a szóban forgó járművek forgalma számára.

94 E tekintetben e tagállam először is arra emlékeztet, hogy közútjainak mintegy 91%-át az uniós csatlakozást megelőzően építették a forgalmat akkor az országutak esetében az egy tengelyre eső 10 t legnagyobb tengelyterhelésű járművekre, a többi út esetében pedig az egy tengelyre eső 8 t legnagyobb tengelyterhelésű járművekre korlátozták, és a lengyel szabályozást később módosították az uniós jogból eredő kötelezettségek tiszteletben tartása érdekében.

95 Ezt követően a Lengyel Köztársaság úthálózatának a jelen ítélet 76. pontjában összefoglalt jellemzőire emlékeztet.

96 Végül e tagállam az uniós csatlakozása óta állandó erőfeszítéseket tesz annak érdekében, hogy új országutakat nyisson meg a nemzetközi forgalommal és a környezetvédelemmel kapcsolatos szükségletek figyelembevétele mellett, és rámutat arra a jelentős, hosszú távú pénzügyi teherre, amelyet egy uniós tagállamban az jelent hogy egész közúthálózatát rendkívüli módon hozzá kell igazítani a hajtott tengelyre eső 11,5 t legnagyobb tengelyterhelésű járművek forgalmához.

– *A Bíróság álláspontja*

97 Érvelésében a Lengyel Köztársaság, annak érdekében, hogy igazolja a 96/53 irányelv I. mellékletének 3.1. és 3.4. pontjában rögzített határértékeket betartó járműveknek az utakhoz való hozzáférése lengyel jogból eredő korlátozását, a 2003. évi csatlakozási okmány XII. melléklete 8. pontjának (3) bekezdésében előírt átmeneti rendelkezésekre hivatkozik, amelyek lehetővé tették számára, hogy annak megfelelően nyissa meg a transzeurópai közlekedési hálózathoz nem tartozó útjait a nemzetközi forgalom előtt, ahogyan előrehalad ezen utak korszerűsítésének folyamata, anélkül hogy e tekintetben bármiféle határidő rögzítésére került volna sor.

98 Emlékeztetni kell arra, hogy a 2003. évi csatlakozási okmány XII. melléklete 8. pontja (3) bekezdésének második albekezdése a 96/53 irányelv 3. cikkének (1) bekezdésétől való eltérésképpen előírja, hogy az ezen irányelv I. mellékletének 3.4. pontjában meghatározott határértékeknek megfelelő járművek csak akkor használhatják a lengyel úthálózat nem korszerűsített szakaszait, ha azok megfelelnek a Lengyelországban a tengelyterhelés tekintetében meghatározott határértékeknek, és ez a rendelkezés az eltérés lejártának határidejét 2010. december 31-e napjában rögzítette, amely időpont több mint négy évvel korábbi, mint az indokolással ellátott véleményben kitűzött határidő lejártának időpontja.

99 Elsődleges úthálózatának korszerűsítését illetően a Lengyel Köztársaságnak, amint az a 2003. évi csatlakozási okmány XII. melléklete 8. pontja (3) bekezdésének harmadik albekezdéséből következik, egy nyolc táblázatban rögzített naptárat kellett volna tiszteletben tartania, amely a 2004. január 1-jétől 2011. január 1-jéig terjedő időszakot öleli át.

100 E csatlakozási okmány XII. melléklete 8. pontja (3) bekezdésének negyedik albekezdése, anélkül hogy hasonló naptárat tartalmazna az ezen elsődleges úthálózat részét nem alkotó utak tekintetében, első mondatában előírja, hogy a korszerűsítés előrehaladtával párhuzamosan a lengyel úthálózathoz való hozzáférést, az 1692/96 határozat I. mellékletében szereplő úthálózatot is beleértve, fokozatosan meg kell nyitni a nemzetközi forgalomban a 96/53 irányelvben rögzített határértékeknek megfelelő járművek előtt. E XII. melléklet 8. pontja (3) bekezdése negyedik albekezdésének második mondata előírja, hogy a műszaki lehetőségek függvényében a másodlagos úthálózat nem korszerűsített részeinek használatát a teljes átmeneti időszak alatt engedélyezni kell a kirakodás és berakodás céljából.

101 A 2003. évi csatlakozási okmány XII. melléklete 8. pontja (3) bekezdése második és negyedik albekezdésének együttes értelmezéséből az következik, hogy a Lengyel Köztársaság csak az átmeneti időszak alatt és csak bizonyos határok között hivatkozhat a lengyel úthálózat korszerűsítésére alapított igazolásra annak érdekében, hogy a nemzeti jog által előírt tengelyterhelés behatárolásán alapuló korlátozást írhasson elő azon járműveknek az úthálózatához való hozzáférése tekintetében, amelyek betartják a 96/53 irányelv I. mellékletének 3.4. pontjában meghatározott határértékeket.

102 A 2003. évi csatlakozási okmány XII. melléklete 8. pontja (3) bekezdésének negyedik albekezdésében szereplő „korszerűsítéssel párhuzamosan” kifejezés nem értelmezhető elszigetelten, hanem azt úgy kell tekinteni, mint amely azokat a körülményeket rögzíti, amelyek között a 96/53 irányelv 3. cikke (1) bekezdésének tiszteletben tartásától való, e csatlakozási okmány XII. melléklete 8. pontja (3) bekezdésének második albekezdésében foglalt eltérés alkalmazhatósága megszűnik. Következésképpen az említett csatlakozási okmány XII. melléklete 8. pontja (3) bekezdésének negyedik albekezdése nem értelmezhető úgy, hogy az az ugyanezen csatlakozási okmány XII. melléklete 8. pontja (3) bekezdésének negyedik albekezdésében az eltérés tekintetében rögzített határidőn, azaz 2010. december 31-e után is alkalmazható.

103 A 2003. évi csatlakozási okmány XII. melléklete 8. pontja (3) bekezdésének ezt az értelmezését e rendelkezés szövegkörnyezete is megerősíti. E csatlakozási okmány 2. és 10. cikkéből ugyanis az következik, hogy az a közösségi jogi rendelkezéseknek az új tagállamokra való azonnali és teljes alkalmazásának elvén alapul, és az eltérések csak abban az esetben elfogadottak, amennyiben azokat az átmeneti rendelkezések kifejezetten előírják (lásd ebben az értelemben: 2010. december 22-i Bizottság kontra Lengyelország ítélet, C-385/08, nem tették közzé, EU:C:2010:801, 54. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). Következésképpen nem fogadható el, hogy az említett csatlakozási okmány XII. melléklete 8. pontjának (3) bekezdése által előírt eltérést engedő szabályozásnak az lett volna a célja, hogy erre vonatkozó kifejezett rendelkezés hiányában is hatályban maradjon.

104 Ezt az értelmezést a 2003. évi csatlakozási okmány XII. melléklete 8. pontja (3) bekezdésének célkitűzése is alátámasztja, amely – amint azt a főtanácsnok is kiemeli indítványának 92. pontjában – arra irányult, hogy kialakítsa a Lengyel Köztársaságnak az Unióhoz való csatlakozásától 2010. december 31-ig tartó időszakot, annak érdekében, hogy a 96/53 irányelvben meghatározott elvet ezen időpontot követően tiszteletben tudják tartani, mivel egyébként e célkitűzés igazolta azt, hogy megvalósításához európai alapokat rendeljenek.

105 A fenti megfontolásokra figyelemmel el kell utasítani a Lengyel Köztársaság azon érvelését, amely a 2003. évi csatlakozási okmány XII. melléklete 8. pontjának (3) bekezdésében előírt átmeneti rendelkezéseken alapul.

106 A fenti megfontolásokra és különösen a jelen ítélet 69. és 88. pontjára figyelemmel el kell fogadni a Bizottság kifogásának első, a nemzetközi forgalomnak kizárólag a transzeurópai közlekedési hálózathoz tartozó utakra, illetve bizonyos országos utakra történő korlátozására vonatkozó részét.

A más utakon történő közlekedéshez szükséges különleges engedély birtoklásának követelményéről

A felek érvei

107 A Bizottság arra hivatkozik, hogy az engedély megszerzésének hiányában a forgalmat tiltó rendszer ellentétes a 96/53 irányelvvel, mivel korlátozza és akadályozza a járművek szabad mozgását.

108 Ezen intézmény kiemeli, hogy a regionális, a járási, illetve a települési közutakra vonatkozó korlátozó szabályozás szerint a közúti közlekedésről szóló törvény 64. cikkének (1) és (3) bekezdése értelmében egyetlen fuvar esetében több hatóságnál kell engedélyt kérni ezen utak mindegyikére. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy egyablakos ügyintézés hiányában, valamint az engedély megszerzésére vonatkozó határidők és a fix díjak miatt a létrehozott rendszer költségesnek és időigényesnek bizonyul, és alkalmas arra, hogy közvetett hátrányos megkülönböztetést eredményezzen a nem honos és a Lengyel Köztársaságtól eltérő, más tagállamokból érkező fuvarozók hátrányára. Az említett intézmény kifejti, hogy a közúti közlekedésről szóló törvény 64. cikke (2) bekezdésének megfelelően a IV. kategória szerinti engedélyek, amelyek a hajtott tengelyre eső 11,5 tonna tengelyterhelésű járművek számára megengedik az országos utakon való közlekedést, nem alkalmazhatók osztható rakományok szállítása esetén, miközben ezek alkotják a közúton szállított rakományok nagy részét. Ekképpen a fuvartársaságok munkáját bonyolultabbá teszi, hogy nagyobb számú tehergépjárművet kell használniuk. A Bizottság a közúti szolgáltatások szabad nyújtásának súlyos korlátozására is hivatkozik.

109 A Bizottság azt állítja, hogy a Lengyel Köztársaság azon érve, miszerint ez az engedélyezési rendszer nem ellentétes a 96/53 irányelvvel, mivel azt korlátozás, illetve hátrányos megkülönböztetés nélkül és jóhiszeműen alkalmazzák, nemcsak hatástalan az ezen irányelvben kimondott szabad mozgás elve miatt, hanem egyúttal azt is jelzi, hogy a közúti infrastruktúra védelme és az azon közlekedő járművek számának ellenőrzése nem igazolhatja a lengyel jogalkotó által létrehozott rendszert.

110 Ráadásul a Bizottság úgy véli, hogy a Lengyel Köztársaság által kiemelt azon tény, miszerint a szóban forgó engedélyeket hátrányos megkülönböztetés nélkül állítják ki minden fuvarozó számára, nincs hatással ezen engedélyek korlátozó jellegére és a 96/53 irányelv rendelkezéseinek megsértésére.

111 A Bizottság hozzáteszi, hogy a Lengyel Köztársaság nem állíthatja azt, hogy az engedély megszerzésére vonatkozó kötelezettség a fuvarozók arra történő ösztönzésére irányul, hogy a tehergépjármű-forgalomhoz jobban igazított, párhuzamos utakon közlekedjenek, mivel ez az igazolás ellentétes az említett irányelv 3. cikkével.

112 Egyébiránt ezen intézmény egyfelől példaképpen megjegyzi, hogy a Berlin (Németország) és Varsó (Lengyelország) közötti DK 92 országos utat illetően ezt a célt egy másik eszközzel, azaz a tehergépjárműveket terhelő díj beszedésével érték el, amely az engedélyezési rendszerrel ellentétben a forgalom észszerű kezelési módja. Másfelől a Bizottság emlékeztet arra, hogy bizonyos utakon az áruk berakodására és kirakodására szolgáló hely eléréséhez nincs más megoldás, csak az engedély megszerzése.

113 A Lengyel Köztársaság válaszolt a Bizottságnak a transzeurópai közlekedési hálózathoz nem tartozó utakon és bizonyos egyéb országos utakon való közlekedéshez szükséges különleges engedély birtoklására vonatkozó követelményre alapított érveire.

114 Abból az elvből kiindulva, hogy a közúthálózat használatának korlátozása nem ellentétes a 96/53 irányelv 3. cikkével, e tagállam kifejti, hogy éppen az azon közlekedő nehézgépjárművek által lerontott utak fenntartásához való, a közúti közlekedésről szóló törvény 64. és azt követő cikkeiben előírt pénzügyi hozzájárulásnak köszönhető, hogy hosszú távon biztosított azon járművek szabad mozgása, amelyek tengelyterhelése nem felel meg az utak műszaki lehetőségeinek.

115 Ebben a tekintetben a Lengyel Köztársaság rámutat, hogy a Bizottság a szóban forgó engedélyezési rendszert részben pontatlanul mutatta be, és kifejti, hogy az engedélyeket az I. kategória szerinti engedélyek esetében a közútkezelő, az érintett országutak esetében releváns IV. kategória szerinti engedélyek esetében pedig az országos utakért és autópályákért felelős főigazgató állítja ki. Az I. kategória szerinti engedélyeket a fuvarozó számára a kérelem szerint egy hónapra, hat hónapra vagy tizenkét hónapra állítják ki, az érintett járművek megjelölése nélkül. Az engedélyeket a kérelem benyújtásának napjától számított legkésőbb hét munkanapon belül állítják ki. Ugyanezek a szabályok vonatkoznak a IV. kategória szerinti engedélyekre is, ez utóbbiakat azonban huszonnégy hónapra is kiállíthatják, és mindezt a kérelem benyújtásának napjától számított legkésőbb három munkanapon belül.

116 A Lengyel Köztársaság szerint a jogbiztonságnak az érdekeltek számára történő garantálása érdekében a közúti közlekedésről szóló törvény 64f. cikkének (1) bekezdésében előírt, az I. kategória szerinti engedélyekre vonatkozó díjak maximális összegét 240 PLN-ben (mintegy 55 euró) állapították meg, míg a IV. kategória szerinti engedélyek esetében az eléri a 3600 PLN-t (mintegy 850 euró). Mindazonáltal a nem szabványos járművek közlekedési engedélyéért fizetendő díjnak a közlekedésért, építésügyért és tengergazdaságért felelős miniszter rendelete által megállapított tényleges összege az egyes engedélyek időtartama szerint változik. Következésképpen e 2012 óta változatlan skála szerint az I. kategória szerinti legolcsóbb, tizenkét hónapig érvényes engedély 200 PLN-be (körülbelül 50 euró), míg a IV. kategória szerinti, tizenkét hónapig érvényes engedély 2000 PLN-be (körülbelül 470 euró), a huszonnégy hónapig érvényes pedig 3000 PLN-be (körülbelül 710 euró) kerül.

117 A Lengyel Köztársaság e tekintetben ellenkérelmében azt állítja, hogy azért nem ért egyet a Bizottság azon elemzésével, miszerint ez a rendszer költséges és időigényes, mivel az átlátható, és megkönnyíti a fuvarozók helyváltoztatását a hálózat egészében. E tagállam ezenfelül elutasítja a Bizottság azon álláspontját, miszerint az engedély megadásának hiánya közlekedési tiltással jár, mivel ki lehet választani azt az utat, amelyen a nemzetközi szállítás megvalósul.

118 Viszonválaszában e tagállam arra hivatkozik, hogy a más tagállamokból származó fuvarozók tekintetében fennálló közvetett hátrányos megkülönböztetésen, valamint a Bizottság által a válaszában hivatkozott, a közúti szolgáltatások szabad nyújtásának korlátozásán alapuló jogalapok új jellegük miatt elfogadhatatlanok. Az említett tagállam megjegyzi, hogy mindenesetre e jogalapok megalapozatlanok, mivel az engedély iránti kérelmek egy internetes oldalon keresztül könnyen megszerezhetők, azokat határozott időre állítják ki, a fuvarozási műveletek számától függetlenül, valamint hogy azok költsége a fuvarozók szükségleteihez képest viszonylagosan alacsony. Arra hivatkozik, hogy ez az átlátható és praktikus rendszer megfelel a fuvarozók elvárásainak, és azt nem kifogásolták a Bizottsághoz benyújtott panaszt megelőzően.

A Bíróság álláspontja

119 Előzetesen emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat értelmében az EUMSZ 258. cikk alapján előterjesztett kötelezettségszegés megállapítása iránti kereset tárgyát behatárolja a Bizottság indokolással ellátott véleménye, így a keresetet ugyanazokra az indokokra és jogalapokra kell alapítani, mint e véleményt (2011. november 10-i Bizottság kontra Portugália ítélet, C-212/09, EU:C:2011:717, 26. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat), illetve a bíróság eljárási szabályzata 127. cikkének (1) bekezdése értelmében az eljárás további részében semmilyen új jogalapot nem lehet felhozni, kivéve ha az olyan jogi vagy ténybeli helyzetből származik, amely az eljárás során merült fel.

120 A jelen ügyben meg kell állapítani, hogy a Bizottság a viszonválasz szakaszában hivatkozott először a nem honos és a Lengyel Köztársaságtól eltérő tagállamokból származó fuvarozók közvetett hátrányos megkülönböztetésére, valamint a közúti szolgáltatások szabad nyújtásának korlátozására alapított érvre. E körülményre figyelemmel e hivatkozásokat elfogadhatatlannak kell tekinteni.

121 Meg kell állapítani, hogy azok a járművek, amelyek betartják a 96/53 irányelv I. mellékletének 3.1. és 3.4. pontjában rögzített tengelyterhelési határértékeket, a közúti közlekedésről szóló törvény 2. cikkének 35a. pontja értelmében „nem szabványosnak” minősülnek, amennyiben e járművek egy tengelyre eső terhelése rakománnyal, vagy anélkül, meghaladja az engedélyezett terhelést, amelyet egy adott út tekintetében a közutakra vonatkozó lengyel szabályozás ír elő. E járműveknek az érintett utakon való közlekedése e törvény 64. cikkének (1) bekezdése értelmében egy díjköteles különleges engedély megszerzéséhez van kötve, amelyet az illetékes hatóság állít ki. Erre tekintettel az említett törvény 64. cikkének (2) bekezdése azzal a joghatással jár, hogy az osztható rakományt szállító „nem szabványos” jármű közlekedése főszabály szerint tilos.

122 Ebből az következik, hogy azokon a közutakon, amelyeken a tengelyterhelésnek a lengyel jogból eredő korlátozásait alkalmazzák, a 96/53 irányelv I. mellékletének 3.1. és 3.4. pontjában rögzített tömeghatároknak megfelelő járművek közlekedése különleges engedély megszerzéséhez van kötve.

123 Mivel e járműveknek az azon közutakhoz való hozzáférése, amelyeken tengelyterhelésre vonatkozó, a lengyel szabályozásból eredő korlátozásokat alkalmaznak, egy ilyen engedély megszerzésétől függ, és mivel e korlátozások – amint az a jelen ítélet 69. és 88. pontjából is következik – ellentétesek a 96/53 irányelv I. mellékletének 3.1. és 3.4. pontjával összefüggésben értelmezett 3. és 7. cikkével, ezen engedélyezési rendszert is ellentétesnek kell tekinteni az említett irányelv rendelkezéseivel, anélkül hogy határozni kellene a feleknek az ilyen engedélyek megszerzéséről szóló konkrét szabályokra vonatkozó érveiről.

124 E körülményekre figyelemmel meg kell állapítani, hogy a Lengyel Köztársaság – mivel a fuvarozási vállalkozásokkal szemben megkövetelte, hogy bizonyos közutak használatához különleges engedélyekkel rendelkezzenek – nem teljesítette a 96/53 irányelvnek a 96/53 irányelv I. melléklete 3.1. és 3.4. pontjával összefüggésben értelmezett 3. és 7. cikkéből eredő kötelezettségeit.

A költségekről

125 Az eljárási szabályzat 138. cikkének (1) bekezdése alapján a Bíróság a pervesztes felet kötelezi a költségek viselésére, ha a pernyertes fél ezt kérte. A Lengyel Köztársaságot, mivel pervesztes lett, a Bizottság kérelmének megfelelően kötelezni kell a költségek viselésére.

A fenti indokok alapján a Bíróság (negyedik tanács) a következőképpen határozott:

1) **A Lengyel Köztársaság – mivel a fuvarozási vállalkozásokkal szemben megkövetelte, hogy bizonyos közutak használatához különleges engedélyekkel rendelkezzenek – nem teljesítette a 2015. április 29-i (EU) 2015/719 európai parlamenti és tanácsi irányelvvel módosított, a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló, 1996. július 25-i 96/53/EK tanácsi irányelvnek az ezen 96/53 irányelv I. melléklete 3.1. és 3.4. pontjával összefüggésben értelmezett 3. és 7. cikkéből eredő kötelezettségeit.**

2) **A Bíróság a Lengyel Köztársaságot kötelezi a költségek viselésére.**

Aláírások