Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (neljas koda)

21. märts 2019*

Liikmesriigi kohustuste rikkumine – Transport – Direktiiv 96/53/EÜ – Rahvusvaheline liiklus – Selles direktiivis massile ja mõõtmetele ette nähtud piirväärtustele vastavad sõidukid – Selliste liikmesriigis registreeritud või kasutusele võetud sõidukite kasutamine teise liikmesriigi territooriumil – Eriloa süsteem – Artiklid 3 ja 7 – 2003. aasta ühinemisakt – Üleminekusätted – XII lisa punkti 8 lõige 3

Kohtuasjas C-127/17,

mille ese on ELTL artikli 258 alusel 10. märtsil 2017 esitatud liikmesriigi kohustuste rikkumise hagi,

Euroopa Komisjon, esindajad: J. Hottiaux ja W. Mölls,

hageja,

versus

Poola Vabariik, esindajad: B. Majczyna, M. Kamejsza-Kozłowska ja J. Sawicka, keda abistas ekspert J. Waszkiewicz,

kostja,

EUROOPA KOHUS (neljas koda),

koosseisus: seitsmenda koja president T. von Danwitz neljanda koja presidendi ülesannetes, kohtunikud K. Jürimäe, C. Lycourgos, E. Juhász ja C. Vajda (ettekandja),

kohtujurist: Y. Bot,

kohtusekretär: ametnik K. Malacek,

arvestades kirjalikku menetlust ja 20. juuni 2018. aasta kohtuistungil esitatut,

olles 19. septembri 2018. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

* Kohtumenetluse keel: poola.

otsuse

1 Euroopa Komisjon palub oma hagiavalduses Euroopa Kohtul tuvastada, et kuna Poola Vabariik on kehtestanud veoettevõtjatele teatud üldkasutatavatel teedel liiklemiseks eriloa nõude, siis on ta rikkunud kohustusi, mis tulenevad nõukogu 25. juuli 1996. aasta direktiivi 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maanteesõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass (EÜT 1996, L 235, lk 59; ELT eriväljaanne 07/02, lk 478), mida on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2015. aasta direktiiviga (EL) 2015/719 (ELT 2015, L 115, lk 1), (edaspidi „direktiiv 96/53“) artiklitest 3 ja 7 koostoimes direktiivi 96/53 I lisa punktidega 3.1 ja 3.4.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

Ühinemisakt

2 Akti Tšehhi Vabariigi, Eesti Vabariigi, Küprose Vabariigi, Läti Vabariigi, Leedu Vabariigi, Ungari Vabariigi, Malta Vabariigi, Poola Vabariigi, Sloveenia Vabariigi ja Slovaki Vabariigi ühinemistingimuste ja Euroopa Liidu aluslepingutesse tehtavate muudatuste kohta (ELT 2003, L 236, lk 33; edaspidi „2003. aasta ühinemisakt“) artikkel 2 sätestab:

„Alates ühinemiskuupäevast on asutamislepingute sätted ning institutsioonide ja Euroopa Keskpanga poolt enne ühinemist vastuvõetud aktid uutele liikmesriikidele siduvad ja neid kohaldatakse nendes riikides vastavalt kõnealustes lepingutes ja käesolevas aktis sätestatud tingimustele.“

3 2003. aasta ühinemisakti artikkel 10 on sõnastatud järgmiselt:

„Asutamislepingute ja institutsioonide poolt vastuvõetud aktide kohaldamise suhtes kehtivad üleminekumeetmetena käesoleva aktiga ettenähtud erandid.“

4 Ühinemisakti artikkel 24 näeb ette:

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

5 Ühinemisakti XII lisa pealkiri on „Ühinemisakti artiklis 24 osutatud nimekiri: Poola“. Nimetatud lisa punkt 8 „Transpordipoliitika“ sisaldab lõiget 3, mille kohaselt direktiivi 96/53 kohaldatakse järgmiselt:

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

– 32002 L 0007: Euroopa Parlamendi ja nõukogu [18. veebruari 2002. aasta] direktiiv 2002/7/EÜ [ELT L 2002, L 67, lk 47].

Erandina direktiivi 96/53 artikli 3 lõikest 1 võivad sõidukid, mis vastavad nimetatud direktiivi I lisas sätestatud grupi 3.4 piirväärtustele, kasutada kuni 31. detsembrini 2010 ainult Poola teedevõrgu parandamata osi, kui need sõidukid vastavad teljemassi kohta kehtivatele Poola piirnormidele. Alates ühinemiskuupäevast ei tohi direktiivi [96/53] nõuetele vastavatel sõidukitel piirata peamiste transiiditrasside kasutamist, mis on ette nähtud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. juuli 1996. aasta otsuse [nr] 1692/96/EÜ [(EÜT L 1996, L 288, lk 1)] I lisas.

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

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

[…]“.

6 2003. aasta ühinemisakti XII lisa punkti 8 lõike 3 kolmandas lõigus viidatud Poola peamise transiitvõrgu parandamise ajakava on kindlaks määratud kaheksas tabelis ajavahemikuks alates 1. jaanuarist 2004 kuni 1. jaanuarini 2011.

Direktiiv 96/53

7 Direktiiviga 96/53 on kehtestatud ühtsed standardid rahvusvahelises liikluses kasutatavate kommertsmaanteesõidukite massile ja mõõtmetele ning ühtsed standardid selliste riigisiseses liikluses kasutatavate sõidukite mõõtmetele.

8 Direktiivi põhjendustes 3–5, 7, 11 ja 12 on märgitud:

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

(4) […] nende takistuste kõrvaldamiseks tuleks ühenduse tasandil võtta subsidiaarsuspõhimõtte kohaseid meetmeid;

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

[…]

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

[…]

(11) […] siseturu rakendamise puhul tuleks käesoleva direktiivi kohaldamisala laiendada ka riigisisesele veole, niivõrd kui see hõlmab transpordisektori konkurentsitingimusi oluliselt mõjutavaid karakteristikuid, eriti kaubaveoks mõeldud sõidukite ja liidendsõidukite lubatud maksimaalmõõtmete ning lubatud täismassiga seotud väärtusi;

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

9 Direktiivi 96/53 artikli 1 lõike 1 kohaselt:

„Käesolevat direktiivi kohaldatakse:

a) Euroopa Parlamendi ja nõukogu [5. septembri 2007. aasta] direktiivi 2007/46/EÜ[, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta (raamdirektiiv)] II lisas kindlaks määratud M2- ja M3-kategooria mootorsõidukite ja nende 0-kategooria haagiste ning N2- ja N3-kategooria mootorsõidukite ja nende 03- ja 04-kategooria haagiste mõõtmed (ELT L 2007, L 263, lk 1);

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

10 Direktiivi 96/53 artikkel 2 sätestab:

„Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

[…]

– *lubatud täismass* – rahvusvahelises liikluses lubatud sõiduki täismass,

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

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

[…]“.

11 Selle direktiivi artikli 3 lõige 1 näeb ette:

„Liikmesriik ei tohi:

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

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

juhul kui selle sõiduki karakteristikud vastavad I lisas kehtestatud piirmääradele.

See säte on kohaldatav olenemata sellest, et:

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

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

12 Kõnealuse direktiivi artikkel 7 on sõnastatud järgmiselt:

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

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

13 Selle direktiivi I lisa pealkiri on „Sõidukite täismassid ja maksimaalmõõtmed ning nendega seotud karakteristikud".

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

„[…]

3.1.	*Üksiktelg* Mittevedav üksiktelg	10 tonni

[…]

3.4.	*Veotelg*	
3.4.1.	Punktides 2.2.1 ja 2.2.2 mainitud sõidukite veoteljed	11,5 tonni
3.4.2.	Punktides 2.2.3, 2.2.4, 2.3 ja 2.4 mainitud sõidukite veoteljed	11,5 tonni

[…]".

Otsus nr 1692/96

15 Otsus nr 1692/96 asendati Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta otsusega nr 661/2010/EL üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta (ELT 2010, L 204, lk 1), mis omakorda asendati Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määrusega nr 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks otsus nr 661/2010/EL (ELT 2013, L 348, lk 1).

16 Otsuse nr 1692/96 artiklis 2 „Eesmärgid" on ette nähtud:

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

2. Võrk peab:

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

[…]“

Poola õigus

17 21. märtsi 1985. aasta üldkasutatavate teede seaduse (ustawa o drogach publicznych, *Dz. U.* nr 14, jrk 60) artikkel 41 sätestab:

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

2. [Poola] [t]transpordiminister [(minister właściwy do spraw transportu)] kinnitab määrusega nimekirja:

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

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

arvestades vajadust kaitsta teid ja tagada transiidi toimumine.

3. Muud, kui lõike 2 punkti 1 kohaselt määratletud vojevoodkonna maanteed ning maakonna- ja vallateed moodustavad teedevõrgu, millel võivad liigelda sõidukid, mille suurim lubatud teljekoormus on 8 tonni.“

18 Poola taristu- ja arenguminister (Minister Infrastruktury i Rozwoju) võttis üldkasutatavate teede seaduse artikli 41 lõike 2 alusel 13. mail 2015 vastu määruse, millega kinnitatakse nende riigi- ja vojevoodkonna maanteede nimekiri, millel võivad liigelda sõidukid, mille suurim lubatud teljekoormus on 10 tonni, ja nende riigimaanteede nimekiri, millel võivad liigelda sõidukid, mille suurim lubatud teljekoormus on kuni 8 tonni (rozporządzenie w sprawie wykazu dróg krajowych oraz dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t, oraz wykazu dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t; edaspidi „13. mai 2015. aasta määrus“).

19 20. juuni 1997. aasta liiklusseaduse (prawo o ruchu drogowym, *Dz. U.*, nr 98, jrk 602) käesoleva kohtuasja faktiliste asjaolude toimumise ajal kehtivas redaktsioonis artikli 2 punktis 35a on standardile mittevastav sõiduk määratletud kui sõiduk või liidendsõiduk, mille teljekoormus veosega või veoseta on konkreetsel teel üldkasutatavate teede kohta kehtivate õigusnormidega lubatust ja ettenähtust suurem või mille mõõtmed või tegelik mass veosega või veoseta on selle seaduse sätetega lubatust või ettenähtust suuremad.

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

21 Selle seaduse artikli 64 lõigetes 1–3 on sätestatud:

„1. Standardile mittevastavate sõidukite liiklus on lubatud tingimusel, et need vastavad järgmistele tingimustele:

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

2) need vastavad punktis 1 osutatud loas kehtestatud liiklemistingimustele;

3) standardile mittevastavat sõidukit juhib piloot, kui vähemalt üks sõiduki mõõtmetest on suurem kui järgmised mõõtmed:
   a) pikkus: 23 meetrit;
   b) laius: 3,2 meetrit;
   c) kõrgus: 4,5 meetrit;
   d) tegelik täismass: 60 tonni;

4) standardile mittevastava sõiduki juht tegutseb erilise valvsusega.

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

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

22 Selle seaduse artiklites 64a–64d on määratletud kõigi seitsme standardile mittevastavate sõidukite kategooria sõidukite kohta loataotluse esitamise ja loa väljastamise kord. Selle seaduse artikli 64f lõikes 1 on iga kategooria kohta kindlaks määratud loa väljastamise tasu ülemmäär.

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

Kohtueelne menetlus

24 Pärast Poola territooriumil tegutsevate veoettevõtjate esitatud kaebusi ja Poola Vabariigilt menetluse „EU Pilot“ raames teabe kogumist saatis komisjon 30. aprillil 2015 sellele liikmesriigile märgukirja.

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

26 Lisaks seadis komisjon oma märgukirjas kahtluse alla eriloa korra, mis võimaldab sõidukitel, mis vastavad direktiivi 96/53 I lisa punktides 3.1 ja/või 3.4 kehtestatud massipiirangutele, kasutada liikluseks taristut, mis on tavaliselt sellistele sõidukitele suletud.

27 Poola Vabariik vastas märgukirjale 29. juuni 2015. aasta kirjaga, milles ei nõustunud komisjoni etteheidetega.

28 Kuna komisjon leidis, et Poola Vabariigi 29. juuni 2015. aasta vastus ei ole rahuldav, esitas ta 26. veebruari 2016. aasta kirjaga põhjendatud arvamuse, milles väitis, et Poola Vabariik on rikkunud oma kohustusi, mis tulenevad direktiivi 96/53 artiklitest 3 ja 7 koostoimes, kehtestades üleeuroopalisse transpordivõrku kuuluvatel teedel ja teatavatel teistel riigimaanteedel liikluspiiranguid mootorsõidukitele, mille suurim lubatud veoteljekoormus on 11,5 tonni, ning kehtestades eriloa korra nende sõidukite liikluse suhtes teistel üldkasutatavatel teedel.

29 Poola Vabariik esitas 26. aprillil 2016 komisjonile taotluse pikendada sellele põhjendatud arvamusele vastamise tähtaega, kuid komisjon jättis selle taotluse rahuldamata põhjusel, et see ei sisaldanud konkreetset teavet rikkumise lõpetamiseks kavandatud seadusandlike muudatuste kohta.

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

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

Hagi

32 Oma hagi põhjenduseks esitab komisjon üheainsa väite, milles heidab Poola Vabariigile ette direktiivi 96/53 artiklitest 3 ja 7 koostoimes selle direktiivi I lisa punktidega 3.1 ja 3.4 tulenevate kohustuste rikkumist, eelkõige põhjusel, et Poola Vabariik on kehtestanud eriloa korra selliste sõidukite, mille suurim lubatud veoteljekoormus on 11,5 tonni, liikluse suhtes ülemäära suurel arvul üldkasutatavatel teedel.

33 See institutsioon väidab, et suurima lubatud teljekoormuse nõuetele, nimelt 10 tonni mittevedaval teljel ja 11,5 tonni veoteljel, vastavate direktiivis 96/53 osutatud sõidukite ja nende haagiste üldkasutatavatele teedele juurdepääsu piiramine tuleneb kahe teguri koosmõjust. Nendeks teguriteks on esiteks see, et tulenevalt üldkasutatavate teede seaduse artikli 41 lõigetest 2 ja 3 on kuni 11,5 tonnise veoteljekoormusega sõidukitele liikluseks avatud ainult üleeuroopalise transpordivõrgu maanteed ja teatavad muud riigimaanteed, ja teiseks nõue omada liiklusseaduse artiklist 64 ja sellele järgnevatest artiklitest tulenevalt eriluba teistel teedel liiklemiseks.

34 Neid kahte tegurit tuleb hinnata üksteise järel.

Rahvusvahelise liikluse piiramine ainult üleeuroopalise transpordivõrgu maanteedele ja teatavatele muudele riigimaanteedele

35 Komisjon väidab, et Poola õigusest tulenev üldkasutatavatel teedel rahvusvahelise liikluse piirang direktiivis 96/53 kõne all olevate selliste sõidukite ja nende haagiste suhtes, mis vastavad selle direktiivi I lisa punktides 3.1 ja 3.4 ette nähtud lubatud teljekoormuse nõuetele, on vastuolus selle direktiivi artiklitega 3 ja 7, koostoimes viidatud punktidega 3.1 ja 3.4. Komisjon ei nõustu ka Poola Vabariigi seisukohaga, et selle piirangu aluseks saab olla 2003. aasta ühinemisakti XII lisa punkti 8 lõige 3.

36 Komisjoni etteheite esimest osa tuleb hinnata, lähtudes direktiivi 96/53 ja 2003. aasta ühinemisakti viidatud sätetest.

Direktiivi 96/53 artikli 3 lõike 1 väidetav rikkumine

– Poolte argumendid

37 Komisjon väidab, et Poola õiguse kohaselt rahvusvahelise liikluse piiramine nii, et direktiivi 96/53 I lisa punktides 3.1 ja 3.4 ette nähtud mittevedava telje ja veotelje suurimale lubatud koormusele vastavad sõidukid võivad liikluseks kasutada ainult üleeuroopalise transpordivõrgu maanteesid ja teatavaid muid riigimaanteesid, on vastuolus direktiivi 96/53 artikli 3 lõikega 1, mis näeb ette nende sõidukite vaba liikluse korra.

38 Sellega seoses leiab komisjon esiteks, et kuigi üldkasutatavate teede seaduse artikli 41 lõikes 1 on kehtestatud põhimõte, et sõidukid, mille suurim lubatud veoteljekoormus on 11,5 tonni, võivad liigelda kõikidel üldkasutatavatel teedel, on selle seaduse artikli 41 lõigetes 2 ja 3 kehtestatud erandid, mis muudavad nimetatud artikli 41 lõike 1 sisutühjaks.

39 Nimelt leiab komisjon, et viidatud artikli 41 lõigetest 2 ja 3 tulenevate erandite tõttu on transpordiministri kehtestatavas nimekirjas olevate riigi- ja vojevoodkonna maateedel lubatud liigelda ainult sõidukitel, mille lubatud teljekoormus on 10 tonni või 8 tonni, ning muudel vojevoodkonna maanteedel ning maakonna- ja vallateedel on liiklemine lubatud ainult sõidukitele, mille suurim lubatud teljekoormus on 8 tonni. Komisjon rõhutab, et selle seaduse artikli 41 lõikes 2 viidatud nimekirjad on kehtestatud ja need sisalduvad 13. mai 2015. aasta määruses.

40 Nende erandite tulemuseks on aga see, et ligi 97%-l teedevõrgust oli liiklus välistatud neile sõidukitele, mis vastavad direktiivi 96/53 I lisas kehtestatud suurimale lubatud koormusele, nimelt 10 tonni mittevedava telje ja 11,5 tonni veotelje puhul.

41 Teiseks vaidlustab komisjon Poola Vabariigi argumendi, et direktiivi 96/53 nõuded kehtivad ainult teedele, millele on koondunud rahvusvaheline liiklus, nimelt piiriülene liiklus üleeuroopalises transpordivõrgus.

42 See institutsioon väidab, et tähtsamatesse linnadesse juurdepääsu teelõigud, kus toimub rahvusvaheline transport ja eriti peale- ja mahalaadimine, võivad asuda ka väljaspool riigimaanteid ja üleeuroopalist transpordivõrku, kuid need teelõigud ei ole vabalt liikluseks kasutatavad.

43 Teiseks märgib komisjon, et vastupidi sellele, mida väidab Poola Vabariik, ei ole direktiivis 96/53 selle jõustumisest alates taotletavate eesmärkidega kooskõlas ette nähtud ühtki selle direktiivi artiklis 3 ette nähtud nõuete piirangut ja selle direktiivi kohaldamisala ei ole pärast otsusega nr 1692/96 üleeuroopalise transpordivõrgu loomist muudetud, kuigi ka see otsus teenib sama eesmärki, milleks on kaupade liikumise edendamine. Ta täpsustab, et kuigi selle direktiivi artiklis 2 ei ole mõistet „rahvusvaheline liiklus“ määratletud, on nimetatud direktiivi põhjendustes 3 ja 7, milles viidatakse liikmesriikidevahelisele liiklusele, koostoimes direktiivi põhjendusega 12 märgitud, et seda mõistet tuleks tõlgendada nii, et selles on silmas peetud igasugust piiriülest liiklust teeliigist olenemata. Direktiivi 96/53 artikli 7 teistsugusel tõlgendamisel kaotaks see säte oma mõtte.

44 Kolmandaks rõhutab komisjon Poola Vabariigi nende argumentide kohta, mis põhinevad teedetaristu seisukorral, et kuigi direktiiv 96/53 ei kohusta ümber ehitama kõiki üldkasutatavaid teid, peavad liikmesriigid ikkagi järgima selle direktiivi I lisa punktides 3.1 ja 3.4 ette nähtud kriteeriume.

45 Ta lisab, et Poola Vabariik ei saa vabaneda direktiivis 96/53 suurima lubatud teljekoormuse kohta vastu võetud standardite järgimisest, tuginedes sel eesmärgil direktiivi põhjenduses 5 osutatud tasakaalu taotlemisele, kuna need standardid põhinevad sellel tasakaalul.

46 Poola Vabariik väidab, et esimene komisjoni etteheide põhineb direktiivi 96/53 artikli 3 valel tõlgendusel.

47 Poola Vabariigi peamine väide on, et komisjon eksib, kui ta leiab, et mõiste „rahvusvaheline liiklus“ hõlmab kogu liikmesriikide teedevõrku, kuigi tegelikult on sellega silmas peetud ainult piiriülest liiklust maanteedel, kuhu see on koondunud. Ta väidab, et komisjonipoolne rahvusvahelise liikluse mõiste lai tõlgendus, mis tähendaks ükskõik millistel – isegi kohalikel – liikmesriigi teedel liiklemise lubamist sõidukitele, mille suurim lubatud veoteljekoormus on 11,5 tonni, ei tulene ühestki direktiivi 96/53 sättest ega põhjendusest ega ka nende sätete muutmise aruteludest. Liikmesriik on seisukohal, et selline tõlgendus muudaks sisutühjaks selle direktiivi artikli 3 lõike 1 teise taande, milles on riigisisest liiklust sõidukite mõõtude alusel piiratud, ja tooks kaasa asjaomases liikmesriigis registreeritud või kasutusele võetud sõidukite osas vastupidise diskrimineerimise.

48 Poola Vabariik tugineb samuti kohustusele tõlgendada direktiivi 96/53 kooskõlas otsusega nr 1692/96, mille eesmärgid on direktiivi omadega ühtelangevad, kuna need mõlemad õigusaktid muutusid tema liiduga ühinemisel talle siduvateks.

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

– Euroopa Kohtu hinnang

50 Olgu märgitud, et vastavalt direktiivi 96/53 artikli 3 lõike 1 esimesele taandele ei tohi liikmesriik massi või mõõtmetega seotud põhjustel keelduda lubamast kasutada rahvusvahelises liikluses oma territooriumil sõidukit, mis on registreeritud või kasutusse võetud mõnes teises liikmesriigis, kui see sõiduk vastab nimetatud direktiivi 96/53 I lisas sätestatud piirväärtustele. Nimetatud lisa punktide 3.1 ja 3.4 kohaselt on asjaomaste sõidukite suurim lubatud teljekoormus 10 tonni mittevedava telje puhul ja 11,5 tonni veotelje puhul.

51 Mis konkreetselt puutub direktiivi 96/53 artikli 3 lõike 1 esimeses taandes olevasse rahvusvahelise liikluse mõistesse, mille tõlgendamise küsimuses on pooled lahkarvamusel, siis kuna asjaomases direktiivis ei ole seda mõistet kuidagi määratletud, tuleb asjaomase mõiste tõlgendamisel lähtuda selle harjumuspärasest tähendusest tavakeeles, võttes arvesse selle mõiste kasutamise konteksti ja eesmärki, mida taotletakse õigusaktiga, milles see mõiste sisaldub (vt analoogia alusel 20. septembri 2018. aasta kohtuotsus Carrefour Hypermarchés jt, C-510/16, EU:C:2018:751, punkt 28 ja seal viidatud kohtupraktika).

52 Kui lähtuda harjumuspärasest tähendusest, siis tähendab rahvusvahelise liikluse mõiste sõidukite mis tahes liiklust vähemalt kahe eri riigi territooriumil. Kui muid täpsustusi ei ole, puudub sellele mõistel tähendus, mis viitaks konkreetsele teedetaristule, kuhu liiklus on koondunud.

53 Seda tõlgendust toetab mõiste kasutamise kontekst ja direktiivi 96/53 artikli 3 lõike 1 esimese taande eesmärk. Nimelt ei sisalda ka selle artikli 3 lõike 1 teine taane, milles kasutatakse riigisisese liikluse mõistet, mingit täpsustust sellise teedetaristu kohta, mille kasutamisega peab piirduma mainitud riigisisene liiklus.

54 Mis puutub direktiivi 96/53 eesmärki, siis tuleb meenutada, et direktiivi artikli 3 lõike 1 esimese taande eesmärk on – nagu nähtub selle põhjendustest 3 ja 4 – kõrvaldada liikmesriikides kehtivate standardite erinevused kaubanduslikul eesmärgil kasutatavate kommertsmaanteesõidukite massi ja mõõtmete osas, mis võivad kahjulikult mõjuda konkurentsitingimusi ja kujutada endast liikmesriikidevahelise liikluse takistust. Lisaks nähtub selle direktiivi põhjendusest 7, et liikmesriigis registreeritud või kasutusele võetud kommertsveokite puhul võib rakendada tehnilisi lisanõudeid tingimusel, et need nõuded ei tohi takistada kommertsveokite liikmesriikidevahelist liiklust. Seega tuleb tõdeda, et direktiivi 96/53 preambulis ei tehta selle eesmärgiga seoses mingit vahet liikmesriikidevaheliseks liikluseks kasutatavate teede tüübi alusel.

55 Kui suurimat lubatud teljekoormust käsitlevaid ühiseid standardeid, mis on sätestatud direktiivis 96/53, kohaldatakse üksnes liikmesriigi teatavate avalike teede kohta, isegi kui neil võib toimuda rahvusvaheline liiklus, siis on oht, et võidakse eirata selle direktiivi eesmärki kõrvaldada kommertsveokite liikmesriikidevahelise liikluse tõkked.

56 Poola Vabariigi pakutava tõlgendusega kaasneks nimelt see, et kui vähemalt kahe liikmesriigi territooriumil liiklev kommertsveok lahkub üleeuroopalise transpordivõrgu teelt või liikmesriigi mõnelt tähtsamalt riigimaanteelt, siis ei oleks enam tegemist rahvusvahelise liiklusega. Sellest järeldub, et direktiivis 96/53 sätestatud ühtsed standardeid eeskätt kommertsveoki teljekoormustele ei kohaldataks enam sellise veoki suhtes. Selle asemel, et edenda kommertsveokite liikmesriikidevahelise liikluse edendamise eesmärki, tooks selline tõlgendus kaasa selle liikluse takistuste püstitamise.

57 Poola Vabariik ei saa direktiivi 96/53 artikli 3 lõike 1 esimeses taandes oleva rahvusvahelise liikluse mõiste tõlgendamisel tugineda selle direktiivi põhjendusele 5, milles on märgitud, et kõnealuses direktiivis sätestatud ühtsed standardid peegeldavad tasakaalu ühelt poolt kommertsmaanteesõidukite ratsionaalse ja kokkuhoidliku kasutamise ja teiselt poolt infrastruktuuri hooldamise, liiklusohutuse ning keskkonna ja biosfääri kaitsmisega seotud nõuete vahel. Nimelt nagu kohtujurist oma ettepaneku punktis 78 sisuliselt märkis, on direktiivi 96/53 eesmärk saavutada kõnealune tasakaal, eeskätt määrates kindlaks kommertssõidukite massi ja mõõtmete piirväärtused, mis on täpsustatud direktiivi 96/53 I lisas.

58 Direktiivi 96/53 artikli 3 lõike 1 esimeses taandes oleva rahvusvahelise liikluse mõiste seda tõlgendust, mille kohaselt mõiste kohaldub asjaomaste teeliikide vahel vahet tegemata, ei saa kummutada Poola Vabariigi kolme argumendiga, mis põhinevad selle sätte seadusandlikul kontekstil.

59 Esiteks väidab Poola Vabariik, et seda direktiivi tuleb tõlgendada kooskõlas otsusega nr 1692/96. Teiseks märgib ta, et eelmises punktis esitatud tõlgendus muudaks sisutühjaks direktiivi 96/53 artikli 3 lõike 1 teise taande. Kolmandaks tähendaks tema sõnul selline tõlgendus asjaomases liikmesriigis registreeritud või kasutusele võetud sõidukite osas vastupidist diskrimineerimist.

60 Mis puutub neist argumentidest esimesse, siis kuigi peab paika, et nii direktiiv 96/53 kui ka otsus 1692/96 aitavad kaasa siseturu tõhusale toimimisele, ei ole üleeuroopalise transpordivõrgu arendamisele suunatud otsuse eesmärk piirata selle direktiivi kohaldamisala, mille eesmärk on hõlbustada sõidukite vaba liikumist liidus, kehtestades sõidukite lubatud maksimaalmõõtmete ja täismassi ühtsed standardid. Neil asjaoludel ning arvestades, et direktiivis 96/53 puudub mis tahes viide otsusele nr 1692/96 või üleeuroopalise transpordivõrgu mõistele, ei saa direktiivi 96/53 artikli 3 lõike 1 esimeses taandes olevat rahvusvahelise liikluse mõistet tõlgendada nii, et see seondub ainult sellise liikmesriikidevahelise liiklusega, mis on koondunud üleeuroopalisse transpordivõrku.

61 Mis puutub Poola Vabariigi teise argumenti, siis on vaieldamatu, et erinevalt direktiivi 96/53 artikli 3 lõike 1 esimesest taandest ei nõua selle direktiivi artikli 3 lõike 1 teine taane, et liikmesriik peab riigisiseses liikluses kohaldama selle direktiiviga kehtestatud suurima lubatud teljekoormuse ühtseid standardeid mis tahes teises liikmesriigis registreeritud või kasutusse võetud sõiduki liikluse suhtes. Ent rahvusvahelise liikluse mõiste tõlgendamine nii, et seda kohaldatakse, tegemata vahet liikluseks

kasutatavate teede alusel, ei tooks tagajärjena kaasa direktiivi 96/53 artikli 3 lõike 1 teise taande sisutühjaks muutumist, kuna seda sätet kohaldatakse siis, kui teekonna lähte- ja sihtkoht on ühes ja samas liikmesriigis, ilma et tehtaks vahet läbitavate teede alusel, nii et sellisel juhul on liikmesriigil võimalik piirata riigisisest liiklust sõiduki massiga seotud põhjustel.

62 Mis puutub Poola Vabariigi kolmandasse argumenti vastupidise diskrimineerimise koha, siis tuleb märkida, et kuigi liikmesriikidel on lubatud vastavalt direktiivi 96/53 artikli 3 lõike 1 esimesele ja teisele taandele koostoimes selle määruse põhjendusega 12 kohaldada nende sõidukite puhul, mida kasutatakse riigisiseses liikluses, oma territooriumil selles direktiivis ettenähtutest erinevaid suurima lubatud teljekoormuse väärtusi, ei kohusta kõnealune artikkel selliseks erinevaks kohtlemiseks. Lisaks nähtub kõnealuse direktiivi põhjendusest 11, et vahetegemist vastavalt sellele, kas tegemist on rahvusvahelise või riigisisese liiklusega, õigustab erinev mõju, mis selle artikli 3 lõike 1 esimeses ja teises taandes ette nähtud igal karakteristikul võib siseturu väljakujundamise raames olla konkurentsitingimustele transpordisektoris.

63 Eeltoodud kaalutlusi arvestades tuleb komisjoni etteheite esimese osa põhjendatust hinnata, arvestades käesoleva kohtuotsuse punktides 50–56 esitatud direktiivi 96/53 artikli 3 lõike 1 esimese taande tõlgendusjuhiseid.

64 Tuleb märkida, et kuigi üldkasutatavate teede seaduse artikli 41 lõige 1 lubab liikluses kasutada sõidukeid, mille suurim lubatud veoteljekoormus on 11,5 tonni, kehtivad selle reegli suhtes mitmed piirangud, mis on ette nähtud selle seaduse artikli 41 lõigetes 2 ja 3.

65 Esiteks nähtub selle seaduse artikli 41 lõikest 2, et vastavalt punktile 1 kehtestab transpordiminister nende riigi- ja vojevoodkonna maanteede nimekirja, millel võivad liigelda sõidukid, mille suurim lubatud teljekoormus on 10 tonni, ja vastavalt selle sätte punktile 2 nende riigimaanteede nimekirja, millel võivad liigelda sõidukid, mille suurim lubatud teljekoormus on 8 tonni.

66 Sellega seoses tuleb täpsustada, et Poola Vabariigi poolt vastuseks Euroopa Kohtu esitatud küsimusele vastas Poola Vabariik kinnitusega, et viidatud artikli 41 lõikes 2 ette nähtud piirangud käivad nii veotelje kui ka mittevedava telje kohta. Samuti tuleb märkida, et kõnealuse artikli 41 lõikes 2 ette nähtud nimekirjad on kinnitatud ja sisalduvad 13. mai 2015. aasta määruses.

67 Teiseks nähtub üldkasutatavate teede seaduse artikli 41 lõikest 3, et muudel vojevoodkonna maanteedel kui need, mis on määratletud vastavalt selle seaduse artikli 41 lõike 2 punktile 1, ning maakonna- ja vallateedel võivad liigelda ainult sõidukid, mille suurim lubatud teljekoormus on 8 tonni.

68 Seega nähtub üldkasutatavate teede seaduse artiklist 41, et sõidukid, mille suurim lubatud veoteljekoormus on 11,5 tonni, mis on kindlaks määratud direktiivi 96/53 I lisa punktis 3.4, kuuluvad selle seaduse artikli 41 lõigetes 2 ja 3 kehtestatud kõigi piirangute kohaldamisalasse, ning et sõidukid, mille suurim lubatud teljekoormus on 10 tonni, kuuluvad kõnealuse seaduse artikli 41 lõike 2 punkti 2 ja lõike 3 kohaldamisalasse.

69 Neil asjaoludel tuleb tõdeda, et Poola õigusest tulenevad Poola teedevõrgu kasutamise piirangud sõidukitele, mis vastavad direktiivi 96/53 I lisa punktides 3.1 ja 3.4 ette nähtud teljekoormuse piirväärtustele, on vastuolus nimetatud direktiivi artikli 3 lõike 1 esimese taandega koostoimes selle direktiivi I lisa punktidega 3.1 ja 3.4.

Direktiivi 96/53 artikli 7 väidetav rikkumine

– Poolte argumendid

70 Komisjon väidab, et üldkasutatavate teede seaduse artikli 41 lõigetes 2 ja 3 ette nähtud piirangud põhinevad direktiivi 96/53 artikli 7 vääral tõlgendamisel, milline säte näeb ette erandi sõidukite, mille suurim lubatud veoteljekoormus on 11,5 tonni, vaba liikumise põhimõttest. Komisjon tuletab kõigepealt meelde, et Poola Vabariik ei saa väita, et see piirang on kehtestatud teede osas, kus ei toimu üldse rahvusvahelist liiklust, peamiselt põhjusel, et üheski liidu õigusaktis ei ole ette nähtud viidatud teede eristamist teedest, kus toimub rahvusvaheline liiklus.

71 Järgmiseks täpsustab komisjon, et ainus võimalik erand kõikidel teedel vaba liikumise põhimõttest peab põhinema sellel, et tee ei ole sobiv niisuguste sõidukite liiklemiseks, mille suurim lubatud veoteljekoormus on 11,5 tonni. Kriteeriumid, mida tuleb arvesse võtta, peaksid olema liiklusohutus, tsiviilrajatiste kandevõime ja maanteeliikluse intensiivsus. Sellega seoses rõhutab ta, et direktiivi 96/53 artiklit 7, mis näeb ette võimaluse teha erand vaba liikumise põhimõttest „teatavatel maanteedel ja tsiviilrajatistel“, tuleb tõlgendada kitsalt. Nendel asjaoludel ei ole põhjendatud sellise erandi tegemine, mis hõlmab 97% Poola teedevõrgust ja täpsemalt kõiki kohalikke teid.

72 Komisjon märgib lõpuks, et nagu nähtub piiramatute liiklemislubade väljastamise süsteemist, ei põhine teatavate Poola üldkasutatavatele teede kasutamise piirangud nende teede või teelõikude seisukorra kaalutlustel.

73 Komisjoni etteheite sellele osale teise võimalusena vastanud Poola Vabariik leiab, et see etteheide tuleneb direktiivi 96/53 artikli 7 liiga kitsast tõlgendamisest, mis on vastuolus selle artikli sõnastusega, kuna esiteks ei piira artikli 7 esimese lõigu kohaldamisala selles sättes ette nähtud piiranguid teede asjaomaste sõidukite liikluseks sobimatuse kaudu ega „konkreetsete teekõikude“ kaudu, ja teiseks on nimetatud artikli 7 teises lõigus esitatud üksnes näited.

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

75 Lisaks märgib Poola Vabariik, et seoses väikese osaga kohalikest teedest, mis on juba kohandatud liiklemiseks sõidukitele, mille suurim lubatud veoteljekoormus on 11,5 tonni, tuleneb võimalus piiranguid kehtestada direktiivi 96/53 artikli 7 esimesest lõigust põhjusel, et ei ole mingit praktilist huvi lubada nendel sõidukitel seal liigelda, sest üldjuhul on tegemist teelõikudega, mis ei ole ülejäänud teedesüsteemiga ühendatud ega saa tagada liikluse sujuvust.

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

– Euroopa Kohtu hinnang

77 Komisjon leiab, et Poola Vabariigi argumendid, milles ta direktiivi 96/53 artiklile 7 tuginedes sisuliselt põhjendab selle direktiivi I lisa punktides 3.1 ja 3.4 kehtestatud piirväärtustele vastavate sõidukite liiklusele riigisiseses õiguses kehtestatud piiranguid asjaomase teedetaristu halvale seisukorra ja ebakohasusega, põhinevad nimetatud artikli 7 valel tõlgendusel.

78 Selles küsimuses tuleb märkida, et vastavalt direktiivi 96/53 artikli 7 esimesele lõigule ei välista see direktiiv liikmesriikides kehtivate maanteeliiklust käsitlevate sätete kohaldamist, mis lubavad teatavatel maanteedel ja tsiviilrajatistel liikuvate sõidukite massi ja/või mõõtmeid piirata, olenemata sellest, millises riigis need sõidukid on registreeritud või kasutusse võetud.

79 Nimetatud direktiivi artikli 7 teises lõigus on toodud näited, millistel juhtudel võib artikli 7 esimeses lõigus ette nähtud piiranguid kohaldada. Eeskätt on võimalik kehtestada lubatud maksimaalmõõtmete ja/või täismassi kohalikke piiranguid sõidukite puhul, mida võidakse kasutada pikkadele ja rasketele sõidukitele ebasobiva infrastruktuuriga eripiirkondades või eriteedel, näiteks kesklinnas, väikestes külades ja looduslike huviväärsustega kohtades.

80 Kuna direktiivi 96/53 artikkel 7 kujutab endast erandit sõidukite vaba liikumise põhimõtet, nii nagu see on sätestatud kõnealuse määruse artikli 3 lõikes 1, tuleb seda tõlgendada kitsalt, nagu tõdes ka kohtujurist oma ettepaneku punktis 79.

81 Lisaks tuleb kohtujuristi ettepaneku punktides 93 ja 94 tõdetu eeskujul märkida, et teedetaristu ebakohasusel rajanev põhjendus on direktiivi 96/53 artiklis 7 ette nähtud konkreetseteks olukordadeks, mille kohta on selle artikli teises taandes esitatud erinevaid näiteid.

82 Ent nagu nähtub üldkasutatavate teede seaduse artikli 41 lõikest 2, võib direktiivi 96/53 I lisa punktides 3.1 ja 3.4 ette nähtud massipiirangutele vastav sõiduk Poola riigimaanteel vabalt liikuda vaid erandjuhtudel, tingimusel, et see tee on kantud nimetatud artiklis 41 mainitud nimekirja. Samuti võib direktiivi 96/53 I lisa punktis 3.4 ette nähtud massipiirangutele vastav sõiduk Poola vojevoodkonna maanteel vabalt liikuda üksnes erandkorras ja tingimusel, et see maantee on kantud mainitud nimekirja, kuna liiklus muudel teedel, mis ei ole sellisesse nimekirja kantud, ei ole lubatud.

83 Lisaks on direktiivi 96/53 I lisa punktides 3.1 ja 3.4 ette nähtud massipiirangutele vastavate sõidukite liiklusele nimetatud seaduse artikli 41 lõike 3 alusel asjaomased piirangud ette nähtud kõigil teistel vojevoodkonna maanteedel ja maakonna- ning vallateedel.

84 Lisaks – nagu märgib kohtujurist oma ettepaneku punktis 95 – saab selle seaduse artiklil 41 põhinevaid üldkasutatavate teede kasutamise piiranguid vältida, kui hankida tasuline eriluba, mille ainsad piirangud on välistatus jagamatute veoste puhul ja ajaline piirang, ning seega ei puutu asjaomaste teede seisundiga arvestamine asjasse.

85 Olgu lisatud, et kohtuasja toimiku materjalide põhjal näivad artiklil 41 põhinevaid üldkasutatavate teede kasutamise piiranguid olevat märkimisväärse ulatusega ega piirdu seega „teatavate“ teede ega „teatavate“ tsiviilrajatistega, nagu seda nõuab direktiivi 96/53 artikkel 7. Vastavalt statistilistele andmetele 2015. aasta kohta, mille esitas Poola Vabariik komisjoni kohtueelses menetluses või mille esitas komisjon hagiavalduses ja mida see liikmesriik vaidlustanud ei ole, oli viidatud aastal 11,5 tonnise suurima lubatud veoteljekoormusega sõidukitele piiranguteta liikluseks avatud vähem kui 40% Poola kiirteede- ja riigimaanteede võrgust ja vähem kui 4% teedevõrgust, mille moodustavad kiirteed, riigimaanteed ja tähtsamad vojevoodkonna maanteed. Lisaks nähtub Poola Vabariigi esitatud andmetest, mis käsitlevad olukorda pärast seda, kui jõustus taristu- ja ehitusministri 21. aprilli 2017. aasta määrus, millega kinnitatakse nende riigi- ja vojevoodkonna maanteede nimekiri, millel võivad liigelda sõidukid, mille suurim lubatud teljekoormus on 10 tonni, ja nende riigimaanteede nimekiri, millel võivad liigelda sõidukid, mille suurim lubatud teljekoormus on 8 tonni (rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie wykazu dróg krajowych oraz dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t, oraz wykazu dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t), st ajal, mis on hilisem käesolevas menetluses tähtsust omavast kuupäevast, et sõidukid, mille suurim lubatud teljekoormus on 11,5 tonni, said piiranguteta liigelda ainult 54,2%-l riigimaanteedest.

86 Direktiivi 96/53 artikli 3 lõike 1 esimeses lõigus ette nähtud reegli kohaldamise piiranguid, millel oma ulatuse ja üldise laadi tõttu on nii ulatuslik mõju sõidukite vaba liikumise põhimõttele, ei saa põhjendada selle direktiivi artikli 7 alusel, kuna sellisel juhul oleks sellest artiklist 7 tulenev erand kõnealuse direktiivi artiklis 3 ette nähtud põhimõttega võrreldes esikohal

87 Eeltoodud kaalutlusi arvesse võttes ei saa Poola Vabariik tugineda artiklile 7, et põhjendada Poola õigusest tulenevaid tee liigi põhiselt kohaldatavaid piiranguid viitega üldist laadi põhjusele, et teedetaristu on halvas seisukorras ja ebakohane.

88 Järelikult ei saa Poola õiguses direktiivi 96/53 I lisa punktides 3.1 ja 3.4 ette nähtud teljekoormuse piirangutele vastavate sõidukitele ette nähtud Poola teedevõrgu kasutamise piiranguid põhjendada direktiivi 96/53 artikli 7 alusel. Võttes arvesse samuti käesoleva kohtuotsuse punktis 69 esitatud kaalutlusi, tuleb seega tõdeda, et need piirangud on vastuolus selle direktiivi artiklitega 3 ja 7 koostoimes selle direktiivi I lisa punktidega 3.1 ja 3.4.

Võimalus tugineda 2003. aasta ühinemisakti XII lisa punkti 8 lõikes 3 ette nähtud üleminekusätetele

– *Poolte argumendid*

89 Komisjon ei nõustu Poola Vabariigi argumendiga, mis põhineb 2003. aasta ühinemisakti XII lisa punkti 8 lõikel 3, kuna selle sätte teine lõige nõuab komisjoni sõnul selgelt, et pärast 31. detsembrit 2010 tuleb rahvusvahelisele liiklusele kohandada ka muud teed peale üleeuroopalise teedevõrgu teede, ootamata enam riigisisese teedevõrgu moderniseerimisel tehtavaid edusamme, erinevalt sellest, mis oli lubatud üleminekuajal.

90 Lisaks märgib see institutsioon, et alates 2004. aastast on riikliku kohalike teede rekonstrueerimise kava raames moderniseeritud mitu tuhat kilomeetrit muid teid kui riigimaanteed või üleeuroopalise transpordivõrgu teid, kusjuures väga paljudel juhtudel on seda rahastatud Euroopa vahenditest. Ent ühtki neist kohalikest teedest ei avatud 11,5 tonnise suurima lubatud teljekoormusega sõidukite liiklusele, tegemata vahet kõnealuste teede moderniseerimise alusel. Komisjon samuti seisukohal, et kuna liigelda on siiski võimalik tasulise loa alusel, siis on alusetu kostja väide teedevõrgus käimas oleva ajakohastamise kohta.

91 Poola Vabariik viitab teise võimalusena 2003. aasta ühinemisakti XII lisa punkti 8 lõikes 3 olevatele üleminekusätetele, mis reguleerivad direktiivi 96/53 ja otsuse nr 1692/96 rakendamise küsimusi. Selle punkti 8 lõike 3 kolmandast ja neljandast lõigust nähtub konkreetselt, et Poola Vabariigile ei kehtestatud tähtaega muude kui üleeuroopalise transpordivõrgu maanteede kohandamiseks kandevõime maksimaaltasemele.

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

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

94 Sellega seoses tuletab liikmesriik kõigepealt meelde, et ligikaudu 91% üldkasutatavatest teedest on Poolas ehitatud enne liiduga ühinemist, mil riigimaanteedel oli teljekoormuse piirang 10 tonni ja teistel teedel 8 tonni, ning et Poola õigusakte on liidu õigusest tulenevate kohustuste täitmiseks muudetud.

95 Järgmiseks juhib Poola Vabariik tähelepanu oma teedevõrgu iseloomulikele omadustele, mida on kirjeldatud käesoleva kohtuotsuse punktis 76.

96 Lõpetuseks teatab see liikmesriik, et ta teeb alates liiduga ühinemisest pidevaid jõupingutusi liikluse lubamiseks üha uutel riigimaanteedel, võttes arvesse rahvusvahelise liikluse ja keskkonna vajadusi, ning toob esile suure rahalise koormuse pika aja vältel, mis tuleneb liidu liikmesriigi jaoks erakorralisest kogu teedevõrgu kohandamisest liikluseks sõidukitele, mille suurim lubatud veoteljekoormus on 11,5 tonni.

– *Euroopa Kohtu hinnang*

97 Oma argumentides tugineb Poola Vabariik direktiivi 96/53 I lisa punktides 3.1 ja 3.4 ette nähtud piirväärtustele vastavate sõidukitele riigisiseses õiguses kehtestatud teekasutuspiirangute põhjendamiseks üleminekusätetele, mis on ette nähtud 2003. aasta ühinemisakti XII lisa punkti 8 lõikes 3 ja mis väidetavalt võimaldavad tal avada rahvusvahelisele liiklusele muud kui üleeuroopalisse transpordivõrgustikku kuuluvad maanteed vastavalt selle, kuidas toimub nende maanteede ajakohastamine, kuid ei näe selleks siiski ette mingit tähtaega.

98 Tuleb märkida, ja 2003. aasta ühinemisakti XII lisa punkti 8 lõike 3 teine lõik näeb erandina direktiivi 96/53 artikli 3 lõikest 1 ette, et kõnealuse direktiivi I lisa punktis 3.4 sätestatud piirväärtustele vastavaid sõidukeid võib kasutada ainult Poola teedevõrgu parandamata osadel, kui need sõidukid vastavad Poolas ette nähtud teljekoormuse piirväärtustele, ning erandi kohaldamise tähtaja lõpuks on määratud 31. detsember 2010, mis on rohkem kui neli aastat varasem kui põhjendatud arvamuses määratud tähtaja möödumise aeg.

99 Mis puutub Poola Vabariigi peamise transiitvõrgu parandamist, siis nagu nähtub 2003. aasta ühinemisakti XII lisa punkti 8 lõike 3 kolmandas lõigust, pidi see liikmesriik järgima ajakava, mis oli on kindlaks määratud kaheksas tabelis ajavahemikuks alates 1. jaanuarist 2004 kuni 1. jaanuarini 2011.

100 Nimetatud ühinemisakti XII lisa punkti 8 lõike 3 neljandas lõigus ei ole küll ette nähtud samasugust ajakava teede puhul, mis ei kuulu sellesse peamisse transiitvõrku, kuid selle sätte esimeses lauses on öeldud, et vastavalt parandamise lõpuleviimisele avatakse järk-järgult Poola teedevõrk, kaasa arvatud otsuse nr 1692/96 I isas ettenähtud võrk, rahvusvahelistel vedudel kasutatavatele sõidukitele, mis vastavad direktiivi 96/53 piirväärtustele. Nimetatud XII lisa punkti 8 lõike 3 neljanda lõigu teises lauses on öeldud, et kui see on tehniliselt võimalik, lubatakse kogu üleminekuperioodi jooksul kasutada peale- ja mahalaadimiseks teisejärgulise teedevõrgu parandamata osi.

101 Kui lugeda koos XII lisa punkti 8 lõike 3 teist ja neljandat lõiku, siis on selge, et Poola Vabariik saab ainult üleminekuperioodi ajal ja teatavates piirides tugineda Poola teedevõrgu ajakohastamisele selleks, et kehtestada riigisiseses õiguses kindlaks määratud teljekoormuse piirangutel põhinevaid piiranguid oma teedevõrgu kasutamisele sõidukite puhul, mis vastavad direktiivi 96/53 I lisa punktis 3.4 ette nähtud piirväärtustele.

102 Nimelt ei saa 2003. aasta ühinemisakti XII lisa punkti 8 lõike 3 neljandas lõigus olevat fraasi „vastavalt parandamise lõpuleviimisele“ vaadelda lahus muudest sätetest, vaid seda tuleb mõista nii, et see määrab ära asjaolud, mille esinemisel enam ei kohaldata selle ühinemisakti XII lisa punkti 8 lõike 3 teises lõigus ette nähtud erandit direktiivi 96/53 artikli 3 lõike 1 järgimise kohustusest. Järelikult ei saa selle

ühinemisakti XII lisa punkti 8 lõike 3 neljandat lõiku tõlgendada nii, et seda kohaldatakse pärast selle sama ühinemisakti XII lisa punkti 8 lõike 3 teises lõigus ette nähtud erandi kehtivusaja lõppu, st pärast 31. detsembrit 2010.

103 2003. aasta ühinemisakti XII lisa punkti 8 lõike 3 sellist tõlgendust toetab ka selle sätte kontekst. Nimelt nähtub kõnealuse ühinemisakti artiklitest 2 ja 10, et ühinemisakti aluseks on liidu õiguse sätete kohene ja täielik kohaldamine uute liikmesriikide suhtes ja üleminekusätetes otsesõnu ette nähtud erandeid on lubatud kohaldada ainult üleminekuperioodil (vt selle kohta 22. detsembri 2010. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Poola, C-385/08, ei avaldata, EU:C:2010:801, punkt 54 ja seal viidatud kohtupraktika). Seega ei saa nõustuda mainitud ühinemisakti XII lisa punkti 8 lõikes 3 ette nähtud erandkorra jätkuva kohaldamisega, kui sellekohased sõnaselged sätted puuduvad.

104 Sellist tõlgendust kinnitab ka 2003. aasta ühinemisakti XII lisa punkti 8 lõike 3 eesmärk, milleks kohtujuristi ettepaneku punktis 92 öeldu kohaselt on näha ette ajavahemik alates Poola Vabariigi liiduga ühinemise kuupäevast kuni 31. detsembrini 2010, et direktiiviga 96/53 kehtestatud põhimõtet oleks võimalik pärast seda kuupäeva järgida, kusjuures seda eesmärki toetab ka asjaolu, et selle saavutamiseks on eraldatud liidu rahalisi vahendeid.

105 Eeltoodud kaalutlusi arvestades tuleb tagasi lükata Poola Vabariigi argument, mis põhineb 2003. aasta ühinemisakti XII lisa punkti 8 lõikes 3 olevatel üleminekusätetel.

106 Lähtudes eeltoodud ja eelkõige käesoleva kohtuotsuse punktides 69 ja 88 sisalduvatest kaalutlustest, tuleb nõustuda komisjoni etteheite esimese osaga, mis käsitleb rahvusvahelise liikluse piiramist ainult üleeuroopalise transpordivõrgu teedele ja teatavatele riigimaanteedele.

Nõue, et muudel teedel liiklemiseks peab omama eriluba

Poolte argumendid

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

108 Nimetatud institutsioon märgib, et piirangukorra kohaselt, mis kehtib vojevoodkonna maanteedel ning maakonna- ja vallateedel, tuleb liiklusseaduse artikli 64 lõigete 1 ja 3 alusel ainult ühe veoteekonna jaoks hankida mitmest ametiasutusest load kõikide nende teede jaoks. Komisjon on seisukohal, et kuna puudub ühtne teeninduspunkt ning kuna vajaliku loa saamine on seotud tähtaegade ja kindlaksmääratud hindadega, siis on kehtestatud süsteem kulukas, aeganõudev ja põhjustab mitteresidentidest ning muudest liikmesriikidest kui Poola Vabariik pärit veoettevõtjate kaudset diskrimineerimist. Nimetatud institutsioon täpsustab, et vastavalt liiklusseaduse artikli 64 lõikele 2 ei saa IV kategooria luba, millega sõidukitel, mille suurim lubatud veoteljekoormus on 11,5 tonni, on lubatud liigelda riigimaanteedel, kasutada jagatava lasti vedudel, kuigi just need moodustavad enamiku maanteel veetavatest veostest. Nii muudab kohustus kasutada rohkem veoautosid veoettevõtjate töö keerulisemaks. Komisjon toob põhjenduseks ka teenuste osutamise vabaduse olulise piiramise.

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

110 Lisaks leiab komisjon, et Poola Vabariigi tõstatatud asjaolu, et kõnealuseid lube väljastatakse mittediskrimineerivatel alustel kõigile veoettevõtjatele, ei mõjuta tõika, et kõnealused load on oma laadilt diskrimineerivad, ja seda, et rikutakse direktiivi 96/53 sätteid.

111 Komisjon lisab, et Poola Vabariik ei saa väita, et loanõue ajendab veoettevõtjaid liiklema paralleelsetel teedel, mis on veoautode liikluseks paremini kohandatud, kuna see põhjendus on vastuolus kõnealuse direktiivi artikliga 3.

112 Lisaks märgib nimetatud institutsioon esiteks, et näiteks Berliini (Saksamaa) ja Varssavi (Poola) vahelisel riigimaanteel DK 92 on see eesmärk saavutatud muude vahenditega, nimelt veoautodelt võetava teemaksuga, mis vastupidi loakorrale on mõistlik liikluse korraldamise viis. Teiseks tuletab komisjon meelde, et teatavatel teedel ei ole kauba peale- ja mahalaadimise kohtadesse pääsemiseks muud lahendust kui tuleb hankida luba.

113 Poola Vabariik vastas komisjoni argumentidele, mis käsitlevad nõuet omada eriluba liiklemiseks muudel teedel peale üleeuroopalise transpordivõrgu teede ja teatavate muude riigimaanteede.

114 Lähtudes põhimõttest, et teedevõrgu kasutamisele kehtestatud piirang ei ole direktiivi 96/53 artikliga 3 vastuolus, märgib Poola Vabariik, et just tänu liiklusseaduse artiklis 64 ja sellele järgnevates ette nähtud rahalisele panusele raskeveokite liikluse tagajärjel lagunenud maanteede hooldamisse tagataksegi pikas perspektiivis vaba liikumine sellistele sõidukitele, mille teljekoormuse jaoks ei ole teede tehnilised võimalused kohandatud.

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

116 Poola Vabariigi sõnul on huvitatud isikutele õiguskindluse tagamiseks liiklusseaduse artikli 64f lõike 1 alusel kehtestatud I kategooria loa tasuks maksimaalselt 240 Poola zlotti (ligikaudu 55 eurot), samas kui IV kategooria lubade puhul on tasu kuni 3600 Poola zlotti (ligikaudu 850 eurot). Tasu tegelik suurus, mis standardile mittevastavate sõidukite liiklemisloa puhul määratakse transpordi-, ehitus- ja meremajandusministri määrusega, sõltub siiski konkreetse loa kehtivusajast. Järelikult maksab vastavalt hinnakirjale, mida ei ole alates 2012. aastast muudetud, kõige odavam I kategooria luba, mis kehtib kaksteist kuud, 200 Poola zlotti (ligikaudu 47 eurot), samas kui IV kategooria luba, mis kehtib kaksteist kuud, maksab 2000 Poola zlotti (ligikaudu 470 eurot) ja 24 kuud kehtiv luba 3000 Poola zlotti (ligikaudu 705 eurot).

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

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

Euroopa Kohtu hinnang

119 Kõigepealt tuleb märkida, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt on ELTL artikli 258 alusel esitatud liikmesriigi kohustuste rikkumise hagi piiritletud komisjoni põhjendatud arvamusega, mistõttu hagi peab rajanema samadel põhjendustel ja väidetel kui põhjendatud arvamus (10. novembri 2011. aasta kohtuotsus, komisjon *vs.* Portugal, C-212/09, EU:C:2011:717, punkt 26 ja seal viidatud kohtupraktika) ja et kodukorra artikli 127 lõike 1 kohaselt ei või menetluse käigus esitada uusi väiteid, kui need ei tugine faktilistele ja õiguslikele asjaoludele, mis on tulnud ilmsiks menetluse käigus.

120 Käesolevas asjas tuleb märkida, et komisjoni väide teisest liikmesriigist kui Poola Vabariigist pärit mitteresidendist veoettevõtjate kaudse diskrimineerimise ning maanteeveoteenuste osutamise vabaduse piirangu kohta esitati esimest korda repliigi staadiumis. Neil asjaoludel tuleb need väited tunnistada vastuvõetamatuks.

121 Olgu öeldud, et sõidukid, mille teljekoormus vastab direktiivi 96/53 I lisa punktides 3.1 ja 3.4 sätestatud piirväärtusele, on liiklusseaduse artikli 2 punkti 35a tähenduses „standardile mittevastavad“, kui nende sõidukite teljekoormus kas koormaga või ilma selleta on suurem lubatud koormusest, mis on konkreetse tee puhul ette nähtud avalikke teid käsitlevates Poola õigusnormides. Selliste sõidukite liiklus asjaomastel teedel eeldab nimetatud seaduse artikli 64 lõike 1 kohaselt tasulist eriluba, mille annab välja pädev asutus. Ent selle seaduse artikli 64 lõike 2 kohaselt on vedu „standardile mittevastava“ raskeveokiga üldjuhul keelatud.

122 Sellest järeldub, et avalikel teedel, mille puhul kohalduvad Poola õigusnormidest tulenevad teljekoormuse piirangud, on direktiivi 96/53 I lisa punktides 3.1 ja 3.4 ette nähtud massipiiranguga sõidukite liikluseks vaja saada eriluba.

123 Kuna nende sõidukite juurdepääs Poola õigusaktidest tulenevate teljekoormuse piirangutega avalike teedele sõltub sellise loa saamisest ja kuna need piirangud on vastavalt käesoleva kohtuotsuse punktides 69 ja 88 tõdetule vastuolus direktiivi 96/53 artiklitega 3 ja 7 koostoimes selle direktiivi I lisa punktidega 3.1 ja 3.4, siis on selline loasüsteem samuti vastuolus direktiivi sätetega, ilma et oleks vaja teha otsust poolte argumentide kohta, mis puudutavad selliste lubade taotlemise konkreetset korda.

124 Neil tingimustel tuleb tuvastada, et kuna Poola Vabariik on kehtestanud veoettevõtjatele teatavatel üldkasutatavatel teedel liiklemiseks eriloa nõude, siis on ta rikkunud kohustusi, mis tulenevad direktiivi 96/53 artiklitest 3 ja 7 koostoimes direktiivi 96/53 I lisa punktidega 3.1 ja 3.4.

Kohtukulud

125 Euroopa Kohtu kodukorra artikli 138 lõike 1 alusel on kohtuvaidluse kaotanud pool kohustatud hüvitama kohtukulud on seda nõudnud. Kuna komisjon on kohtukulude hüvitamist nõudnud ja Poola Vabariik on kohtuvaidluse kaotanud, tuleb kohtukulud temalt välja mõista.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (neljas koda) otsustab:

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

2. **Mõista kohtukulud välja Poola Vabariigilt.**

Allkirjad