Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a patra)

21 martie 2019*

„Neîndeplinirea obligațiilor de către un stat membru – Transport – Directiva 96/53/CE – Trafic internațional – Vehicule care respectă valorile-limită privind greutatea și dimensiunile specificate în această directivă – Utilizare a unor astfel de vehicule, înregistrate sau puse în circulație într-un stat membru, pe teritoriul unui alt stat membru – Sistem de autorizare specială – Articolele 3 și 7 – Actul de aderare din 2003 – Dispoziții tranzitorii – Anexa XII punctul 8 alineatul 3”

În cauza C-127/17,

având ca obiect o acțiune în constatarea neîndeplinirii obligațiilor formulată în temeiul articolului 258 TFUE, introdusă la 10 martie 2017,

Comisia Europeană, reprezentată de J. Hottiaux și de W. Mölls, în calitate de agenți,

reclamantă,

împotriva

Republicii Polone, reprezentată de B. Majczyna, de M. Kamejsza-Kozłowska și de J. Sawicka, în calitate de agenți, asistați de J. Waszkiewicz, expert,

pârâtă,

CURTEA (Camera a patra),

compusă din domnul T. von Danwitz, președintele Camerei a șaptea, îndeplinind funcția de președinte al Camerei a patra, doamna K. Jürimäe și domnii C. Lycourgos, E. Juhász și C. Vajda (raportor), judecători,

avocat general: domnul Y. Bot,

grefier: domnul K. Malacek, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 20 iunie 2018,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 19 septembrie 2018,

pronunță prezenta

* Limba de procedură: polona.

Hotărâre

1 Prin intermediul cererii introductive, Comisia Europeană solicită Curții să constate că, prin faptul că impune întreprinderilor de transport obligația de a deține autorizații speciale pentru a putea circula pe anumite drumuri publice, Republica Polonă nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul dispozițiilor combinate ale articolelor 3 și 7 din Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional (JO 1996, L 235, p. 59, Ediție specială, 07/vol. 4, p. 79), astfel cum a fost modificată prin Directiva (UE) 2015/719 a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2015 (JO 2015, L 115, p. 1) (denumită în continuare „Directiva 96/53”), coroborate cu punctele 3.1 și 3.4 din anexa I la Directiva 96/53.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

Actul de aderare

2 Articolul 2 din Actul privind condițiile de aderare la Uniunea Europeană a Republicii Cehe, Republicii Estonia, Republicii Cipru, Republicii Letonia, Republicii Lituania, Republicii Ungare, Republicii Malta, Republicii Polone, Republicii Slovenia și Republicii Slovace și adaptările tratatelor pe care se întemeiază Uniunea Europeană (JO 2003, L 236, p. 33, denumit în continuare „Actul de aderare din 2003”) prevede:

„Începând cu data aderării, dispozițiile tratatelor originare și actele adoptate înainte de aderare de instituții și de Banca Centrală Europeană sunt obligatorii pentru noile state membre și se aplică în statele membre respective în condițiile prevăzute în aceste tratate și în prezentul act.”

3 Articolul 10 din Actul de aderare din 2003 are următorul cuprins:

„Aplicarea tratatelor originare și a actelor adoptate de instituții face obiectul, cu titlu tranzitoriu, al dispozițiilor derogatorii prevăzute în prezentul act.”

4 Potrivit articolului 24 din acest act de aderare:

„Măsurile enumerate în anexele V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIII și XIV la prezentul act se aplică noilor state membre în condițiile prevăzute în anexele menționate.”

5 Anexa XII la actul de aderare menționat este intitulată „Lista prevăzută în articolul 24 din actul de aderare: Polonia”. Punctul 8 din această anexă, intitulat „Politica în domeniul transporturilor”, conține un alineat 3 care declară aplicabilă Directiva 96/53 după cum urmează:

„31996 L 0053: Directiva [96/53], modificată ultima dată de:

– 32002 L 0007: Directiva 2002/7/CE a Parlamentului European și a Consiliului din [18 februarie 2002] [JO L 2002, L 67, p. 47, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 208].

Prin derogare de la articolul 3 alineatul [(1)] din Directiva [96/53], vehiculele care respectă valorile limită pentru categoria 3.4 din anexa I la respectiva directivă nu pot utiliza porțiunile nemodernizate ale rețelei rutiere poloneze până la 31 decembrie 2010 decât dacă respectă limitele stabilite în Polonia pentru sarcina pe osie. De la data aderării, nu mai pot fi impuse niciun fel de restricții cu privire la

utilizarea, de către vehiculele care sunt conforme cu cerințele din Directiva [96/53], a principalelor rute stabilite în anexa I la Decizia [nr.] 1692/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 iulie 1996 privind orientările comunitare pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport [(JO L 1996, L 288, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 4, p. 3)].

Polonia își respectă calendarul de modernizare a principalei sale rețele rutiere, stabilit în tabelele de mai jos, în conformitate cu anexa I la Decizia [nr. 1692/96]. Toate investițiile de infrastructură care implică utilizarea de fonduri de la bugetul [Uniunii] asigură construcția sau modernizarea arterelor rutiere la o capacitate portantă de 11,5 tone pe osie.

Paralel cu încheierea lucrărilor de modernizare, se realizează o deschidere progresivă a rețelei rutiere poloneze, inclusiv a rețelei menționate în anexa I la Decizia [nr. 1692/96], pentru vehiculele în trafic internațional care corespund valorilor limită specificate în directivă. În scopul încărcării și descărcării, dacă este tehnic posibil, este permisă utilizarea porțiunilor nemodernizate ale rețelei rutiere secundare pe întreaga perioadă de tranziție.

[…]”

6 Calendarul de modernizare a rețelei rutiere principale poloneze menționat la punctul 8 alineatul 3 al treilea paragraf din anexa XII la Actul de aderare din 2003 este stabilit în opt tabele, care acoperă perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2004 și 1 ianuarie 2011.

Directiva 96/53

7 Directiva 96/53 stabilește standarde comune privind greutatea și dimensiunile vehiculelor rutiere comerciale utilizate în traficul internațional, precum și standarde comune privind dimensiunile unor astfel de vehicule utilizate în traficul național.

8 Considerentele (3)-(5), (7), (11) și (12) ale acestei directive enunță:

„(3) […] diferențele dintre standardele aflate în vigoare în statele membre privind greutatea și dimensiunile vehiculelor rutiere comerciale ar putea avea un efect negativ asupra condițiilor de concurență și constituie un obstacol în calea traficului dintre statele membre;

(4) […] conform principiului subsidiarității, trebuie să se ia o hotărâre la nivelul Comunității pentru înlăturarea acestui obstacol;

(5) […] standardele menționate mai sus reflectă un echilibru între utilizarea rațională și economică a vehiculelor rutiere comerciale și cerințele întreținerii infrastructurii, siguranței rutiere, protejării mediului și a structurii încărcăturii utile [a se citi «și a condițiilor de viață»];

[…]

(7) […] vehiculelor comerciale înregistrate sau puse în circulație într-unul dintre statele membre li se pot aplica cerințe tehnice suplimentare legate de greutatea și dimensiunile vehiculelor; […] aceste cerințe nu trebuie să constituie un obstacol în calea circulației vehiculelor comerciale între statele membre;

[…]

(11) […] în realizarea pieței interne, domeniul de aplicare al prezentei directive ar trebui extins la transportul național în privința caracteristicilor care afectează în mod substanțial condițiile concurențiale în sectorul transportului și în special valorile legate de lungimea și lățimea maxime autorizate ale vehiculelor și ansamblului de vehicule destinate transportului de mărfuri;

(12) […] pentru celelalte caracteristici ale vehiculelor, statele membre sunt autorizate să aplice pe teritoriul lor valori diferite de cele stabilite în prezenta directivă numai la vehiculele utilizate în traficul național;"

9 Potrivit articolului 1 alineatul (1) din Directiva 96/53:

„Prezenta directivă se aplică pentru:

(a) dimensiunile autovehiculelor din categoriile M2 și M3 și ale remorcilor acestora din categoria 0 și cele ale autovehiculelor din categoriile N2 și N3 și ale remorcilor acestora din categoriile 03 și 04, definite în anexa II la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului [din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă cadru) (JO 2007, L 263, p. 1)];

(b) greutatea și anumite alte caracteristici ale vehiculelor definite la litera (a) și specificate în anexa I alineatul (2) la prezenta directivă."

10 Articolul 2 din Directiva 96/53 prevede:

„În înțelesul prezentei directive:

[…]

– «greutatea maximă autorizată» înseamnă greutatea maximă de utilizare în traficul internațional a unui vehicul încărcat;

– «greutatea maximă autorizată pe osie» înseamnă greutatea maximă de utilizare în traficul internațional a unei osii sub sarcină sau a unui grup de osii sub sarcină;

– «încărcătură indivizibilă» înseamnă o încărcătură care, în scopul transportului rutier, nu poate fi divizată în două sau mai multe încărcături fără costuri inutile sau riscul deteriorării și care, datorită dimensiunilor sau masei sale, nu poate fi transportată de un autovehicul, o remorcă, un autotren sau de un vehicul articulat în așa fel încât acesta să îndeplinească în orice privință cerințele prezentei directive;

[…]"

11 Articolul 3 alineatul (1) din această directivă prevede:

„Un stat membru nu poate respinge sau interzice utilizarea pe teritoriul său:

– în traficul internațional, a vehiculelor înregistrate sau puse în circulație în oricare alt stat membru, din motive referitoare la greutatea și dimensiunile lor;

– în trafic intern, a vehiculelor înregistrate sau puse în circulație în orice alt stat membru din motive care țin de dimensiunile acestora;

cu condiția ca aceste vehicule să respecte valorile limită specificate în anexa I.

Această dispoziție se aplică fără a aduce atingere faptului că:

(a) vehiculele menționate mai sus nu sunt conforme cu cerințele respectivului stat membru cu privire la anumite caracteristici referitoare la greutate și dimensiuni, care nu sunt cuprinse în anexa I;

(b) autoritatea competentă din statul membru în care sunt înregistrate sau puse în circulație vehiculele a autorizat limite care nu sunt prevăzute la articolul 4 alineatul (1) și care depășesc limitele stabilite în anexa I."

12 Articolul 7 din directiva menționată are următorul cuprins:

„Prezenta directivă nu exclude aplicarea dispozițiilor cu privire la traficul rutier în vigoare în fiecare stat membru, care permit limitarea maselor și/sau dimensiunilor vehiculelor pe anumite drumuri sau structuri de lucrări de construcții, indiferent de statul de înmatriculare al unor astfel de vehicule sau de statul unde aceste vehicule au fost puse în circulație.

Aceasta include posibilitatea de a impune restricții locale asupra dimensiunilor și/sau maselor maxime admise pentru vehiculele care pot fi utilizate în anumite zone sau pe anumite drumuri unde infrastructura nu este adecvată pentru vehicule lungi sau grele, cum ar fi centrele orașelor, satele mici sau locurile de interes natural deosebit."

13 Anexa I la Directiva 96/53 este intitulată „Greutatea maximă, dimensiunile maxime și caracteristicile aferente ale vehiculelor".

14 Punctul 3 din această anexă este intitulat „Greutatea maximă autorizată pe osie a vehiculelor prevăzute în articolul 1 alineatul (1) litera (b) (în tone)". Punctele 3.1 și 3.4 prevăd:

„[…]

3.1.	*O singură osie* O singură osie nemotoare	10 tone

[…]

3.4.	*Osia motoare*	
3.4.1.	Osia motoare a vehiculelor menționate în 2.2.1 și 2.2.2	11,5 tone
3.4.2.	Osia motoare a vehiculelor menționate la punctele 2.2.3, 2.2.4, 2.3 și 2.4	11,5 tone

[…]"

Decizia nr. 1692/96

15 Decizia nr. 1692/96 a fost înlocuită de Decizia nr. 661/2010/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport (JO 2010, L 204, p. 1), aceasta din urmă fiind înlocuită de Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010 (JO 2013, L 348, p. 1).

16 Decizia nr. 1692/96 prevedea la articolul 2, intitulat „Obiective”:

„(1) Rețeaua transeuropeană de transport se constituie treptat până în 2010 prin integrarea rețelelor de infrastructură de transport terestru, maritim și aerian, la nivel comunitar, conform planurilor arătate în hărțile din anexa I și/sau în specificațiile din anexa II.

(2) Rețeaua trebuie:

(a) să asigure mobilitatea durabilă a persoanelor și mărfurilor într-un spațiu fără frontiere interne, în cele mai bune condiții sociale și de siguranță, care să contribuie la realizarea obiectivelor comunitare, în special cu privire la mediu și competiție și contribuind la strângerea coeziunii economice și sociale;

[…]”

Dreptul polonez

17 Articolul 41 din ustawa o drogach publicznych (Legea privind drumurile publice, Dz. U. nr. 14, poziția 60) din 21 martie 1985, în versiunea relevantă în prezenta procedură (denumită în continuare „Legea privind drumurile publice”), prevede:

„1. Este permis pe drumurile publice traficul vehiculelor cu o greutate autorizată pe o singură osie motoare de 11,5 tone, sub rezerva alineatelor 2 și 3.

2. Minister właściwy do spraw transportu [ministrul transporturilor, Polonia] întocmește, prin regulament, lista:

1) drumurilor naționale și regionale pe care pot circula vehiculele cu o greutate autorizată pe o singură osie de 10 tone,

2) drumurilor naționale pe care pot circula vehiculele cu o greutate autorizată pe o singură osie de 8 tone,

ținând seama de necesitatea de a proteja drumurile și de a asigura tranzitul.

3. Drumurile regionale, altele decât cele definite în conformitate cu alineatul 2 punctul 1), drumurile districtuale și drumurile comunale constituie o rețea rutieră pe care pot circula vehicule cu o greutate autorizată pe o singură osie de 8 tone.”

18 În temeiul articolului 41 alineatul 2 din Legea privind drumurile publice, Minister Infrastruktury i Rozwoju (ministrul infrastructurii și al dezvoltării, Polonia) a adoptat, la 13 mai 2015, rozporządzenie w sprawie wykazu dróg krajowych oraz dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t, oraz wykazu dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t (Regulamentul privind lista drumurilor naționale și regionale pe care pot circula vehiculele cu o greutate autorizată pe o singură osie de 10 tone și lista drumurilor naționale pe care pot circula vehicule cu o greutate autorizată pe o singură osie de 8 tone (Dz. U. din 2015, poziția 802, denumit în continuare „Regulamentul din 13 mai 2015”).

19 Articolul 2 punctul 35a) din prawo o ruchu drogowym (Legea privind circulația rutieră, Dz. U. nr. 98, poziția 602), în versiunea relevantă în prezenta procedură (denumită în continuare „Legea privind circulația rutieră”), definește un vehicul neconform cu standardele ca un vehicul sau un ansamblu de vehicule ale căror greutăți pe osie cu sau fără încărcătură sunt mai mari decât cele autorizate și

prevăzute pentru un anumit drum de dispozițiile referitoare la drumurile publice sau ale căror dimensiuni sau greutate totală reală cu sau fără încărcătură sunt mai mari decât cele autorizate și prevăzute de dispozițiile acestei legi.

20 Articolul 2 punctul 35b) din Legea privind circulația rutieră definește o sarcină indivizibilă ca fiind o sarcină care nu poate fi împărțită în două sau mai multe încărcături fără cheltuieli sau riscul unor daune.

21 Articolul 64 alineatele 1-3 din această lege prevede:

„1. Vehiculele neconforme cu standardele sunt autorizate să circule, sub rezerva respectării următoarelor condiții:

1) obținerea unei autorizații de circulație pentru vehicule neconforme cu standardele din categoria corespunzătoare, eliberată de autoritatea competentă prin decizie administrativă […]

2) respectarea condițiilor de circulație prevăzute în autorizația menționată la punctul 1;

3) conducerea vehiculului neconform cu standardele de către un pilot atunci când vehiculul depășește cel puțin una dintre următoarele dimensiuni:
   a) lungime: 23 m;
   b) lățime: 3,2 m;
   c) înălțime: 4,5 m;
   d) greutate reală totală: 60 tone;

4) o atenție deosebită din partea conducătorului vehiculului neconform cu standardele.

2. Se interzice transportul, cu ajutorul unui vehicul neconform cu standardele, al altor încărcături decât cele indivizibile, cu excepția vehiculelor neconforme cu standardele autorizate să circule în temeiul unei autorizații din categoria I sau II.

3. Dimensiunile, greutatea și greutățile pe osie ale vehiculelor neconforme cu standardele autorizate să circule pe baza unei autorizații din categoriile I-VII, precum și drumurile pe care aceste vehicule sunt admise în circulație sunt indicate în tabelul din anexa 1 la prezenta lege.”

22 Articolele 64a-64d din legea menționată definesc, pentru fiecare dintre cele șapte categorii de vehicule neconforme cu standardele, procedura privind depunerea unei cereri de autorizare, precum și procedura privind eliberarea sa. Articolul 64f alineatul 1 din aceeași lege stabilește, pentru fiecare categorie, plafonul taxei datorate pentru eliberarea autorizației.

23 În secțiunea 4 din Legea privind circulația rutieră, articolul 140aa și următoarele prevăd amenzi aplicate vehiculelor neconforme cu standardele care circulă fără autorizație sau cu încălcarea condițiilor definite în autorizația eliberată.

Procedura precontencioasă

24 În urma unor plângeri depuse de întreprinderi de transport care își desfășoară activitatea pe teritoriul polonez și a colectării de informații de la Republica Polonă în cadrul unei proceduri „EU Pilot”, Comisia a adresat, la 30 aprilie 2015, acestui stat membru o scrisoare de punere în întârziere.

25 Prin această scrisoare, Comisia a atras atenția Republicii Polone cu privire la faptul că anumite dispoziții din legislația sa națională nu erau conforme cu obligațiile care îi revin, pe de o parte, în temeiul articolului 3 din Directiva 96/53, pentru motivul că aproximativ 97 % din rețeaua rutieră

poloneză era închisă circulației vehiculelor care respectă limitele de greutate stabilite la punctele 3.1 și/sau 3.4 din anexa I la această directivă, precum și, pe de altă parte, în temeiul articolului 7 din directiva menționată, întrucât acest stat membru invocase derogările prevăzute de această dispoziție fără să fi justificat motivele pentru care 97 % din rețeaua rutieră poloneză putea beneficia de acestea.

26 În plus, prin scrisoarea sa de punere în întârziere, Comisia repunea în discuție regimul special de autorizare care permite vehiculelor care respectă limitele de greutate stabilite la punctele 3.1 și/sau 3.4 din anexa I la Directiva 96/53 să circule pe infrastructuri închise în mod obișnuit pentru aceste vehicule.

27 Republica Polonă a răspuns, printr-o scrisoare din 29 iunie 2015, la scrisoarea de punere în întârziere, contestând motivele invocate de Comisie.

28 Considerând că acest răspuns al Republicii Polone din 29 iunie 2015 nu era satisfăcător, Comisia a emis, la 26 februarie 2016, un aviz motivat în care a susținut că Republica Polonă încălca obligațiile care îi revin, în temeiul dispozițiilor coroborate ale articolelor 3 și 7 din Directiva 96/53, prin limitarea circulației autovehiculelor a căror greutate maximă pe o singură osie motoare este de 11,5 tone la drumurile care constituie o parte a rețelei transeuropene de transport și la anumite alte drumuri naționale, precum și prin supunerea circulației acestor vehicule pe alte drumuri publice unui regim de autorizare specială.

29 Republica Polonă a prezentat Comisiei, la 26 aprilie 2016, o cerere de prelungire a termenului de răspuns la acest aviz motivat, care a fost respinsă de Comisie, pentru motivul că nu conținea informații concrete cu privire la modificările legislative preconizate pentru a pune capăt încălcării reproșate.

30 În răspunsul său din 30 august 2016 la avizul motivat menționat, Republica Polonă a informat Comisia cu privire la eforturile sale în special pentru extinderea rețelei de drumuri publice pe care era permisă circulația vehiculelor a căror greutate maximă pe o singură osie motoare este de 11,5 tone, precum și pentru modificarea dispozițiilor legislative și administrative aplicabile prin care se urmărea reducerea numărului de secțiuni ale drumurilor naționale și regionale care fac obiectul limitărilor de greutate a vehiculelor. Republica Polonă a precizat că aceste modificări trebuiau să intre în vigoare în lunile mai 2017 și februarie 2018.

31 Întrucât nu a fost convinsă de conformitatea cu dreptul Uniunii a modificărilor anunțate și nu a acceptat termenul în care trebuiau să intervină modificările normative preconizate, Comisia a decis să sesizeze Curtea cu prezenta acțiune, în temeiul articolului 258 al doilea paragraf TFUE.

Cu privire la acțiune

32 În susținerea acțiunii sale, Comisia invocă un motiv unic prin care reproșează Republicii Polone că nu și-a îndeplinit obligațiile care rezultă din dispozițiile combinate ale articolelor 3 și 7 din Directiva 96/53 coroborate cu punctele 3.1 și 3.4 din anexa I la aceasta, prin faptul că a supus în special circulația vehiculelor a căror greutate maximă pe osie motoare este de 11,5 tone, pe un număr excesiv de drumuri publice, unui regim de autorizare specială.

33 Această instituție susține că limitarea accesului la drumurile publice al vehiculelor și al remorcilor acestora, menționate în Directiva 96/53 și care respectă greutatea maximă autorizată pe osie, și anume 10 tone pentru osia nemotoare și 11,5 tone pentru osia motoare, rezultă din combinarea a doi factori. Aceștia ar ține, în primul rând, de deschiderea pentru traficul de vehicule a căror greutate maximă pe osie motoare este de 11,5 tone doar a drumurilor care fac parte din rețeaua transeuropeană de transport și a anumitor alte drumuri naționale, care rezultă din articolul 41 alineatele 2 și 3 din Legea

privind drumurile publice, și, în al doilea rând, de obligația de a deține o autorizație specială care permite să se circule pe alte drumuri, în conformitate cu articolul 64 și următoarele din Legea privind circulația rutieră.

34 Trebuie să se aprecieze succesiv acești doi factori.

Cu privire la limitarea traficului internațional doar la drumurile din rețeaua transeuropeană de transport și la anumite drumuri naționale

35 Comisia susține că limitarea în traficul internațional, care rezultă din dreptul polonez, a accesului la drumurile publice al vehiculelor și al remorcilor acestora, prevăzute de Directiva 96/53, care respectă limitele de greutate pe osie stabilite la punctele 3.1 și 3.4 din anexa I la această directivă, este contrară dispozițiilor combinate ale articolelor 3 și 7 din directiva respectivă coroborate cu punctele 3.1 și 3.4 menționate. Ea respinge, în plus, poziția Republicii Polone, potrivit căreia o astfel de limitare se poate întemeia pe dispozițiile tranzitorii prevăzute în anexa XII punctul 8 alineatul 3 la Actul de aderare din 2003.

36 Trebuie să se aprecieze această primă parte a motivului Comisiei în lumina dispozițiilor citate anterior ale Directivei 96/53 și ale anexei XII la Actul de aderare din 2003.

Cu privire la pretinsa încălcare a articolului 3 alineatul (1) din Directiva 96/53

– Argumentația părților

37 Comisia susține că limitarea, în traficul internațional, a accesului vehiculelor a căror greutate maximă pe o singură osie nemotoare sau pe osie motoare respectă valorile-limită stabilite la punctele 3.1 și 3.4 din anexa I la Directiva 96/53 doar la drumurile din rețeaua transeuropeană de transport și la anumite drumuri naționale, prevăzută de legislația poloneză, este contrară articolului 3 alineatul (1) din Directiva 96/53 care stabilește un regim de liberă circulație a acestor vehicule.

38 În această privință, ea susține, în primul rând, că, deși articolul 41 alineatul 1 din Legea privind drumurile publice permite circulația vehiculelor a căror greutate maximă pe osie motoare este de 11,5 tone pe toate drumurile publice, articolul 41 alineatele 2 și 3 din această lege introduce derogări care lipsesc respectivul articolul 41 alineatul 1 de substanță.

39 Astfel, în temeiul derogărilor care figurează la respectivul articol 41 alineatele 2 și 3, circulația pe drumurile naționale și regionale care figurează pe o listă care trebuie să fie adoptată de ministrul transporturilor ar fi limitată la vehiculele cu o greutate autorizată pe o singură osie de 10 tone sau de 8 tone, iar circulația pe celelalte drumuri regionale, pe drumurile districtuale și pe drumurile comunale ar fi limitată la vehiculele cu o greutate autorizată pe o singură osie de 8 tone. Comisia subliniază că listele prevăzute la articolul 41 alineatul 2 din legea menționată au fost adoptate și figurează în Regulamentul din 13 mai 2015.

40 Or, aceste derogări ar conduce la excluderea din aproximativ 97 % din rețeaua rutieră a vehiculelor care respectă greutatea maximă, astfel cum este stabilită în anexa I la Directiva 96/53, de 10 tone pentru osia nemotoare și de 11,5 tone pentru osia motoare.

41 În al doilea rând, Comisia contestă argumentul Republicii Polone potrivit căruia doar drumurile pe care se concentrează traficul internațional, și anume traficul transfrontalier pe rețeaua de transport rutier transeuropean, intră sub incidența cerințelor stabilite de Directiva 96/53.

42 Această instituție susține, pe de o parte, că secțiunile de drumuri care permit accesul la orașe importante, vizate de transportul internațional și în special de încărcare și de descărcare, se pot situa în afara drumurilor naționale și a rețelei transeuropene de transport, în timp ce aceste secțiuni nu sunt liber accesibile.

43 Pe de altă parte, Comisia arată că, contrar celor susținute de Republica Polonă, nicio restricție privind cerințele stabilite la articolul 3 din Directiva 96/53 nu figurează în această directivă, în conformitate cu obiectivele pe care le urmărește de la intrarea sa în vigoare, și că domeniul său de aplicare nu a fost modificat după crearea rețelei transeuropene de transport prin Decizia nr. 1692/96, chiar dacă aceasta contribuie la realizarea aceluiași obiectiv care constă în facilitarea circulației mărfurilor. Ea precizează că, deși articolul 2 din această directivă nu conține o definiție a traficului internațional, considerentele (3) și (7) ale directivei menționate, care fac referire la circulația dintre statele membre, coroborate cu considerentul (12) al acesteia arată că această noțiune trebuie interpretată ca privind orice circulație transfrontalieră, fără a ține seama de tipul de drumuri. Orice altă interpretare ar lipsi de sens articolul 7 din Directiva 96/53.

44 În al treilea rând, în ceea ce privește argumentele Republicii Polone întemeiate pe starea infrastructurii rutiere, Comisia subliniază că, deși Directiva 96/53 nu impune nicio obligație de a reconstrui toate drumurile publice, statele membre trebuie totuși să respecte criteriile enunțate la punctele 3.1 și 3.4 din anexa I la aceasta.

45 Această instituție adaugă că Republica Polonă nu se poate sustrage respectării standardelor adoptate în Directiva 96/53, referitoare la greutatea maximă autorizată pe osie, invocând căutarea echilibrului, prevăzut în considerentul (5) al acesteia, în măsura în care aceste standarde rezultă din acest echilibru.

46 Republica Polonă consideră că prima parte a motivului Comisiei se întemeiază pe o interpretare eronată a articolului 3 din Directiva 96/53.

47 Republica Polonă susține, cu titlu principal, că Comisia consideră în mod eronat că noțiunea de „trafic internațional” vizează ansamblul rețelei rutiere din statele membre, în timp ce aceasta se referă numai la traficul transfrontalier și la drumurile pe care acesta se concentrează. Ea susține că interpretarea extensivă de către Comisie a noțiunii de „trafic internațional”, care conduce la deschiderea oricărui drum din statele membre, chiar și local, pentru vehicule a căror greutate maximă pe osie motoare este de 11,5 tone, nu rezultă din nicio dispoziție, din niciun considerent al Directivei 96/53 și nici din dezbaterile în vederea modificării acesteia. Potrivit statului membru respectiv, această interpretare ar lipsi de sens articolul 3 alineatul (1) a doua liniuță din această directivă, care limitează traficul național în funcție de dimensiunile vehiculelor, și ar conduce la o discriminare pozitivă a vehiculelor înregistrate sau puse în circulație în statul membru în cauză.

48 Republica Polonă invocă de asemenea obligația de a interpreta Directiva 96/53 în conformitate cu Decizia nr. 1692/96, ale căror obiective sunt convergente, întrucât aceste două instrumente au devenit obligatorii concomitent, odată cu aderarea sa la Uniune.

49 Republica Polonă deduce din aceasta că ea nu încalcă articolul 3 din Directiva 96/53 prin derogarea de la principiul general al liberei circulații a vehiculelor a căror greutate maximă pe osie motoare este de 11,5 tone pentru utilizarea anumitor drumuri naționale și locale, cum ar fi drumurile regionale, districtuale și comunale. Alegerile pe care le-a efectuat ar urmări îndeplinirea obiectivului enunțat în considerentul (5) al acestei directive. Astfel, ea ar fi căutat un echilibru între utilizarea rațională și economică a vehiculelor rutiere comerciale și cerințele întreținerii infrastructurii, siguranței rutiere, protejării mediului și a condițiilor de viață.

– Aprecierea Curții

50 Trebuie amintit că, în conformitate cu articolul 3 alineatul (1) prima liniuță din Directiva 96/53, un stat membru nu poate respinge sau interzice utilizarea pe teritoriul său, în traficul internațional, a vehiculelor înregistrate sau puse în circulație în oricare alt stat membru pentru motive legate de greutate și de dimensiune, dacă aceste vehicule respectă valorile-limită specificate în anexa I la Directiva 96/53. Potrivit punctelor 3.1 și 3.4 din această anexă, greutatea maximă autorizată pe osie a vehiculelor în cauză este stabilită la 10 tone pe o singură osie sau pe o singură osie nemotoare și la 11,5 tone pe osie motoare.

51 În ceea ce privește, mai exact, noțiunea de „trafic internațional”, care figurează la articolul 3 alineatul (1) prima liniuță din Directiva 96/53, cu a cărei interpretare părțile sunt in dezacord, în lipsa oricărei definiții a acesteia în directiva menționată, această noțiune trebuie interpretată în lumina sensului său obișnuit în limbajul curent, ținând seama și de contextul în care este utilizată și de obiectivele urmărite de reglementarea din care face parte (a se vedea prin analogie Hotărârea din 20 septembrie 2018, Carrefour Hypermarchés și alții, C-510/16, EU:C:2018:751, punctul 28, precum și jurisprudența citată).

52 Potrivit sensului său obișnuit, noțiunea de „trafic internațional” vizează orice circulație a vehiculelor pe teritoriul a cel puțin două țări diferite. Fără altă precizare, aceasta nu are vreo conotație care să evoce o infrastructură rutieră specifică pe care se concentrează acest trafic.

53 Această interpretare este confirmată de contextul în care această noțiune este utilizată și de obiectivul urmărit la prima liniuță a articolului 3 alineatul (1) din Directiva 96/53. Astfel, nici a doua liniuță a articolului 3 alineatul (1) menționat, care vizează noțiunea de „trafic național”, nu conține vreo precizare privind o eventuală infrastructură rutieră pe care ar trebui să se limiteze un astfel de trafic național.

54 În ceea ce privește obiectivul Directivei 96/53, trebuie amintit că articolul 3 alineatul (1) prima liniuță din această directivă urmărește, astfel cum reiese din considerentele (3) și (4) ale directivei menționate, să elimine diferențele dintre standardele în vigoare în statele membre privind greutatea și dimensiunile vehiculelor rutiere comerciale care ar putea avea un efect negativ asupra condițiilor de concurență și ar putea constitui un obstacol în calea traficului dintre statele membre. Pe de altă parte, din considerentul (7) al aceleiași directive reiese că vehiculelor comerciale înregistrate sau puse în circulație într-unul dintre statele membre li se pot aplica cerințe tehnice suplimentare legate de greutatea și de dimensiunile vehiculelor, atât timp cât aceste cerințe nu constituie un obstacol în calea circulației vehiculelor comerciale între statele membre. Trebuie să se arate că, în preambulul Directivei 96/53, nu se efectuează nicio distincție, în ceea ce privește acest obiectiv, în funcție de tipul de drumuri pe care se desfășoară circulația între statele membre.

55 Dacă standardele comune referitoare la greutatea maximă pe osie a vehiculelor comerciale, stabilite de Directiva 96/53, s-ar aplica numai pe anumite drumuri publice ale statelor membre, chiar dacă acestea din urmă ar fi cele susceptibile de a genera un trafic internațional, obiectivul acestei directive, care constă în eliminarea obstacolelor în calea circulației vehiculelor comerciale între statele membre, ar risca să fie încălcat.

56 Astfel, interpretarea sugerată de Republica Polonă ar avea drept consecință faptul că, din momentul în care un vehicul comercial care circulă pe teritoriul a cel puțin două state membre părăsește rețeaua transeuropeană de transport sau drumurile naționale cele mai importante ale unui stat membru, traficul, până la acel moment internațional, ar pierde acest caracter. Ar rezulta că standardele comune stabilite de Directiva 96/53 cu privire la, printre altele, greutatea maximă pe osie a vehiculelor comerciale ar înceta să se mai aplice vehiculului respectiv. O astfel de interpretare, în loc să promoveze obiectivul care constă în facilitarea circulației vehiculelor comerciale între statele membre, ar conduce la menținerea obstacolelor în calea acestei circulații.

57 Republica Polonă nu poate invoca, în susținerea interpretării sale date noțiunii de „trafic internațional”, care figurează la articolul 3 alineatul (1) prima liniuță din Directiva 96/53, considerentul (5) al acestei directive, care enunță că standardele comune stabilite de directiva menționată reflectă un echilibru între utilizarea rațională și economică a vehiculelor rutiere comerciale și cerințele întreținerii infrastructurii, siguranței rutiere, protejării mediului și a condițiilor de viață. Astfel, după cum a arătat în esență domnul avocat general la punctul 78 din concluzii, Directiva 96/53 urmărește să atingă acest echilibru în special prin stabilirea unor valori-limită în ceea ce privește greutatea și dimensiunile vehiculelor rutiere comerciale, astfel cum sunt precizate în anexa I la Directiva 96/53.

58 Această interpretare a noțiunii de „trafic internațional”, care figurează la articolul 3 alineatul (1) prima liniuță din Directiva 96/53, în sensul că această noțiune se aplică fără distincție între tipurile de drumuri vizate, nu poate fi repusă în discuție prin cele trei argumente pe care Republica Polonă le deduce din contextul legislativ în care se înscrie această dispoziție.

59 În primul rând, ea susține că această directivă trebuie interpretată în concordanță cu Decizia nr. 1692/96. În al doilea rând, ea arată că interpretarea vizată la punctul anterior ar lipsi de substanță articolul 3 alineatul (1) a doua liniuță din Directiva 96/53. În al treilea rând, ea susține că această interpretare ar implica o discriminare pozitivă a vehiculelor înregistrate sau puse în circulație în statul membru în cauză.

60 În ceea ce privește primul dintre aceste argumente, deși este adevărat că atât Directiva 96/53, cât și Decizia nr. 1692/96, contribuie la buna funcționare a pieței interne, această decizie, care urmărește dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, nu are ca obiect să limiteze domeniul de aplicare al acestei directive, care urmărește, la rândul său, să faciliteze circulația vehiculelor rutiere în Uniune, prin stabilirea unor standarde comune autorizate referitoare la dimensiunile și la greutatea acestor vehicule. În aceste condiții și în lipsa oricărei referiri, în Directiva 96/53, la Decizia nr. 1692/96 sau la noțiunea de „rețea transeuropeană de transport”, noțiunea de „trafic internațional”, care figurează la articolul 3 alineatul (1) prima liniuță din Directiva 96/53, nu poate fi interpretată ca fiind limitată la circulația între statele membre care se concentrează pe rețeaua transeuropeană de transport.

61 În ceea ce privește al doilea argument invocat de Republica Polonă, nu se poate nega că articolul 3 alineatul (1) a doua liniuță din Directiva 96/53, spre deosebire de articolul 3 alineatul (1) prima liniuță din această directivă, nu impune statelor membre să aplice, în traficul național, standardele comune stabilite de directiva menționată, referitoare la greutatea maximă autorizată pe osie pentru vehiculele înregistrate sau puse în circulație în orice alt stat membru. Cu toate acestea, o interpretare a noțiunii de „trafic internațional” în sensul că aceasta se aplică fără distincție în funcție de drumurile pe care se desfășoară acest trafic nu ar avea drept consecință lipsirea de substanță a articolului 3 alineatul (1) a doua liniuță din Directiva 96/53, această dispoziție aplicându-se atunci când atât punctul de plecare, cât și punctul de destinație al traficului se află în același stat membru, fără să se facă o distincție în funcție de drumurile folosite, permițând astfel, în acest caz, unui stat membru să limiteze traficul național din motive referitoare la greutatea vehiculelor.

62 În ceea ce privește al treilea argument invocat de Republica Polonă, întemeiat pe o discriminare pozitivă, trebuie să se arate că, deși statele membre sunt autorizate, în temeiul articolului 3 alineatul (1) prima și a doua liniuță din Directiva 96/53 coroborat cu considerentul (12) al acesteia, să aplice pe teritoriul lor, pentru vehiculele utilizate în traficul național, valori diferite de cele prevăzute de această directivă pentru traficul internațional, în ceea ce privește greutatea maximă autorizată pe osie, acest articol nu le impune această diferență de tratament. În plus, din considerentul (11) al directivei menționate rezultă că distincția efectuată după cum este vorba despre „trafic internațional” sau despre „trafic național” este justificată de diferențele în ceea ce privește efectele pe care fiecare dintre caracteristicile vizate la respectivul articol 3 alineatul (1) prima și a doua liniuță poate să le producă asupra condițiilor de concurență în sectorul transportului, în cadrul realizării pieței interne.

63 Având în vedere considerațiile care precedă, trebuie să se aprecieze, în lumina elementelor de interpretare a articolului 3 alineatul (1) prima liniuță din Directiva 96/53, astfel cum rezultă acestea din cuprinsul punctelor 50-56 din prezenta hotărâre, temeinicia primei părți a motivului Comisiei.

64 Trebuie arătat că, deși, în mod cert, articolul 41 alineatul 1 din Legea privind drumurile publice permite traficul vehiculelor care respectă greutatea maximă pe osie motoare de 11,5 tone, această normă este totuși supusă mai multor limitări, care figurează la articolul 41 alineatele 2 și 3 din această lege.

65 Astfel, pe de o parte, din articolul 41 alineatul 2 din legea menționată reiese că ministrul transporturilor întocmește, în conformitate cu punctul 1 din această dispoziție, lista drumurilor naționale și regionale pe care pot circula vehiculele cu o greutate maximă pe „o singură osie" de 10 tone și, în conformitate cu punctul 2 din dispoziția menționată, lista drumurilor naționale pe care pot circula vehiculele cu o greutate maximă pe „o singură osie" de 8 tone.

66 În acest context, trebuie să precizeze că limitările vizate la respectivul articol 41 alineatul 2 privesc, astfel cum a confirmat Republica Polonă în răspunsul său la o întrebare a Curții, atât osia motoare, cât și osia nemotoare a unui vehicul. Trebuie de asemenea să se arate că listele vizate la acest articol 41 alineatul 2 au fost adoptate și figurează în Regulamentul din 13 mai 2015.

67 Pe de altă parte, din articolul 41 alineatul 3 din Legea privind drumurile publice rezultă că, pe drumurile regionale, altele decât cele definite în conformitate cu articolul 41 alineatul 2 punctul 1 din această lege, precum și pe drumurile districtuale și pe drumurile comunale, pot circula doar vehiculele cu o greutate maximă pe „o singură osie" de 8 tone.

68 Astfel, din articolul 41 din Legea privind drumurile publice rezultă că vehiculele care respectă greutatea maximă pe osie motoare de 11,5 tone stabilită la punctul 3.4 din anexa I la Directiva 96/53 intră în domeniul de aplicare al ansamblului limitărilor care rezultă din articolul 41 alineatele 2 și 3 din această lege și că vehiculele care respectă greutatea maximă pe o singură osie de 10 tone intră în cel al limitărilor care rezultă din articolul 41 alineatul 2 punctul 2 și alineatul 3 din legea menționată.

69 În aceste condiții, trebuie să se constate că limitările accesului la rețeaua rutieră poloneză al vehiculelor care respectă valorile-limită pe osie stabilite la punctele 3.1 și 3.4 din anexa I la Directiva 96/53, care rezultă din dreptul polonez, sunt contrare articolului 3 alineatul (1) prima liniuță din această directivă coroborat cu punctele 3.1 și 3.4 din anexa I la aceasta.

Cu privire la pretinsa încălcare a articolului 7 din Directiva 96/53

– *Argumentația părților*

70 Comisia susține că restricțiile prevăzute la articolul 41 alineatele 2 și 3 din Legea privind drumurile publice se întemeiază pe o interpretare eronată a articolului 7 din Directiva 96/53, care prevede o excepție de la principiul liberei circulații a vehiculelor a căror greutate maximă pe osie motoare este de 11,5 tone. Această instituție amintește mai întâi că Republica Polonă nu poate susține că limitarea în cauză privește drumuri care nu suportă niciun trafic internațional, pentru motivul principal că niciun act al Uniunii nu prevede o distincție între aceste drumuri și cele care sunt vizate de un astfel de trafic.

71 În continuare, această instituție precizează că singura derogare posibilă de la principiul liberei circulații pe toate drumurile trebuie să se întemeieze pe caracterul inadecvat al acestora pentru circulația vehiculelor a căror greutate maximă pe osie motoare este de 11,5 tone. Criteriile care trebuie luate în considerare ar trebui să fie siguranța acestui trafic, capacitatea portantă a structurilor de lucrări de construcții și intensitatea traficului rutier. Ea subliniază, în această privință, că articolul 7 din Directiva

96/53, care prevede posibilitatea de a deroga de la principiul liberei circulații „pe anumite drumuri sau structuri de lucrări de construcții”, trebuie interpretat în sens restrictiv. În aceste condiții, derogările cu privire la 97 % din rețeaua rutieră poloneză sau în special cu privire la toate drumurile locale ar fi lipsite de temei.

72 În sfârșit, Comisia observă că restricțiile privind accesul la anumite drumuri publice poloneze nu se întemeiază pe considerații care țin de starea acestora sau de cea a anumitor secțiuni ale acestora, astfel cum rezultă din sistemul de eliberare a unor autorizații de circulație nelimitate.

73 Republica Polonă, care răspunde cu titlu subsidiar la această parte a motivului Comisiei, susține că aceasta decurge dintr-o interpretare excesiv de restrictivă a articolului 7 din Directiva 96/53, care este contrară modului său de redactare, din moment ce, pe de o parte, domeniul de aplicare al primului paragraf al acestui articol 7 nu limitează restricțiile pe care le prevede la caracterul inadecvat al drumurilor pentru vehiculele în cauză, precum și la „secțiuni de drum determinate”, iar, pe de altă parte, cazurile menționate la al doilea paragraf al acestui articol 7 nu constituie decât exemple.

74 Acest stat membru deduce de aici că poate limita circulația nu numai pe drumuri neadaptate la traficul de vehicule grele, ci și pe secțiuni din rețeaua rutieră pe care trecerea unor astfel de vehicule ar fi periculoasă, dată fiind configurația lor sau chiar ca urmare a existenței a numeroase poduri a căror capacitate portantă redusă, în limitele de sarcină de 20 de tone și de 30 de tone, a fost ignorată de Comisie.

75 În plus, Republica Polonă consideră că, în ceea ce privește o mică parte a drumurilor locale, care au fost deja adaptate la traficul de vehicule a căror greutate autorizată pe o singură osie motoare este de 11,5 tone, posibilitatea de a introduce limitări intră sub incidența articolului 7 primul paragraf din Directiva 96/53, pentru motivul că nu există niciun interes practic să se permită circulația lor, fiind vorba, în general, despre secțiuni care nu sunt legate de restul sistemului rutier și care nu pot asigura fluiditatea traficului.

76 Pe de altă parte, Republica Polonă consideră că Comisia nu poate afirma că 97 % din rețeaua rutieră poloneză este închisă circulației vehiculelor a căror greutate maximă pe osie motoare este de 11,5 tone, fără să țină seama de caracteristicile acestei rețele. Acest stat membru precizează că drumurile naționale, care reprezintă 5 % din drumurile publice, suportă până la 60 % din trafic. Restul de 95 % ar fi drumuri locale, din care 88 % sunt drumuri districtuale și comunale. Acestea ar fi utilizate pentru nevoi locale, iar o treime din drumurile publice nu ar fi gudronate, astfel cum ar reieși din statisticile oficiale ale Eurostat citate de Comisie.

– Aprecierea Curții

77 Comisia consideră că argumentația Republicii Polone, prin care aceasta din urmă se prevalează în esență de uzura și de caracterul inadecvat al infrastructurii rutiere pertinente pentru a justifica limitările impuse de dreptul național accesului vehiculelor care respectă valorile-limită stabilite la punctele 3.1 și 3.4 din anexa I la Directiva 96/53, în temeiul articolul 7 din această directivă, se întemeiază pe o interpretare eronată a articolului 7 menționat.

78 Trebuie amintit, în această privință, că, în conformitate cu articolul 7 primul paragraf din Directiva 96/53, aceasta din urmă nu exclude aplicarea dispozițiilor cu privire la traficul rutier în vigoare în fiecare stat membru, care permit limitarea maselor și/sau dimensiunilor vehiculelor pe anumite drumuri sau structuri de lucrări de construcții, indiferent de statul de înmatriculare al unor astfel de vehicule sau de statul unde aceste vehicule au fost puse în circulație.

79 Articolul 7 al doilea paragraf din această directivă menționează exemple în care pot fi impuse limitările prevăzute la articolul 7 primul paragraf din directiva menționată. Astfel, aceasta include posibilitatea de a impune restricții locale asupra dimensiunilor și/sau maselor maxime admise pentru vehiculele care pot fi utilizate în anumite zone sau pe anumite drumuri unde infrastructura nu este adecvată pentru vehicule lungi sau grele, cum ar fi centrele orașelor, satele mici sau locurile de interes natural deosebit.

80 În măsura în care articolul 7 din Directiva 96/53 constituie o excepție de la principiul liberei circulații a vehiculelor, astfel cum este prevăzut la articolul 3 alineatul (1) din aceasta, el trebuie să fie interpretat, după cum a subliniat domnul avocat general la punctul 79 din concluzii, în mod restrictiv.

81 În plus, trebuie să se arate, astfel cum a arătat domnul avocat general la punctele 93 și 94 din concluzii, că justificarea întemeiată pe caracterul inadecvat al infrastructurii rutiere este avută în vedere la articolul 7 din Directiva 96/53 în situații specifice, ilustrate prin diferitele exemple care figurează la al doilea paragraf al acestui articol.

82 Or, astfel cum rezultă din articolul 41 alineatul 2 din Legea privind drumurile publice, numai prin excepție, cu condiția ca un drum național polonez să figureze pe listele prevăzute de această dispoziție, vehiculele care respectă limitele de greutate stabilite la punctele 3.1 și 3.4 din anexa I la Directiva 96/53 pot circula liber pe un astfel de drum. De asemenea, numai prin excepție, cu condiția ca un drum regional polonez să figureze pe aceste liste, vehiculele care respectă limita de greutate stabilită la punctul 3.4 din anexa I la Directiva 96/53 pot circula liber pe un astfel de drum, în măsura în care circulația pe celelalte drumuri, care nu figurează pe listele menționate, este exclusă.

83 În plus, potrivit articolului 41 alineatul 3 din legea menționată, pe ansamblul celorlalte drumuri regionale, precum și pe drumurile districtuale și pe drumurile comunale, vehiculele care respectă limitele de greutate pe osie stabilite la punctele 3.1 și 3.4 din anexa I la Directiva 96/53 sunt supuse restricțiilor de circulație în cauză.

84 De altfel, după cum a arătat domnul avocat general la punctul 95 din concluzii, restricțiile privind accesul la drumurile publice întemeiate pe articolul 41 din aceeași lege pot fi înlăturate prin obținerea unei autorizații speciale, cu plată, având ca limitări numai excluderea încărcăturilor indivizibile, precum și o limitare în timp și, prin urmare, fără ca starea drumurilor în cauză să fie luată în considerare.

85 Trebuie să se adauge că, potrivit indicațiilor care figurează în dosar, restricțiile privind accesul la drumurile publice întemeiate pe articolul 41 par a avea o întindere considerabilă și, prin urmare, nu par să se limiteze la „anumite” drumuri sau la „anumite” structuri de lucrări de construcții, astfel cum impune articolul 7 din Directiva 96/53. Potrivit statisticilor pentru anul 2015, furnizate de Republica Polonă în cadrul procedurii precontencioase sau prezentate de Comisie în cererea sa introductivă și care nu au fost contestate de acest stat membru, rezultă că mai puțin de 40 % din rețeaua rutieră constituită din autostrăzile și din drumurile naționale poloneze și mai puțin de 4 % din rețeaua rutieră constituită din autostrăzile, din drumurile naționale și drumurile regionale cele mai importante erau, în cursul anului respectiv, accesibile, fără restricții, circulației vehiculelor cu o greutate maximă pe osie motoare de 11,5 tone. De altfel, potrivit elementelor comunicate de Republica Polonă și referitoare la situația constatată de la intrarea în vigoare 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 (Regulamentul ministrului infrastructurii și al construcțiilor privind lista drumurilor naționale și regionale pe care pot circula vehiculele cu o greutate autorizată pe o singură osie motoare de 10 tone și lista drumurilor naționale pe care pot circula vehicule cu o greutate autorizată pe o singură osie motoare de 8 tone) din 21 aprilie 2017, și anume la o dată ulterioară datei pertinente în prezenta procedură, doar 54,2 % din drumurile naționale poloneze erau accesibile, fără limitări, vehiculelor cu o greutate maximă pe osie motoare de 11,5 tone.

86 Or, aceste limitări ale aplicării normei stabilite la articolul 3 alineatul (1) prima liniuță din Directiva 96/53, care au, prin amploarea și caracterul lor general, consecințe la fel de extinse asupra principiului liberei circulații a vehiculelor, nu pot fi justificate în temeiul articolului 7 din această directivă, în caz contrar prevalând excepția care rezultă din acest articol 7 față de norma prevăzută la articolul 3 din directiva menționată.

87 Având în vedere considerațiile care precedă, Republica Polonă nu poate să invoce articolul 7 menționat pentru a justifica, prin referire la un motiv cu caracter general întemeiat în esență pe uzura și pe caracterul inadecvat al infrastructurii rutiere, limitări care se aplică în funcție de tipurile de drumuri, care rezultă din dreptul polonez.

88 Prin urmare, limitările accesului la rețeaua rutieră poloneză al vehiculelor care respectă valorile-limită pe osie stabilite la punctele 3.1 și 3.4 din anexa I la Directiva 96/53, care rezultă din dreptul polonez, nu se pot justifica în temeiul articolului 7 din Directiva 96/53. În consecință, având în vedere și considerațiile cuprinse la punctul 69 din prezenta hotărâre, trebuie să se constate că aceste limitări sunt contrare dispozițiilor combinate ale articolelor 3 și 7 din directiva menționată coroborate cu punctele 3.1 și 3.4 din anexa I la aceasta.

Cu privire la posibilitatea de a invoca dispozițiile tranzitorii prevăzute în anexa XII punctul 8 alineatul 3 la Actul de aderare din 2003

– Argumentația părților

89 Comisia contestă argumentul Republicii Polone, întemeiat pe punctul 8 alineatul 3 din anexa XII la Actul de aderare din 2003, pentru motivul că al doilea paragraf al acestei dispoziții impunea în mod clar o adaptare la traficul internațional a celorlalte drumuri decât cele din rețeaua transeuropeană de transport la 31 decembrie 2010, fără a fi necesar să se aștepte modernizarea progresivă a rețelei rutiere naționale, contrar a ceea ce fusese admis în perioada de tranziție.

90 Cu titlu suplimentar, această instituție arată că, începând din anul 2004, mai multe mii de kilometri de drumuri altele decât drumurile naționale sau cele din rețeaua transeuropeană de transport au fost modernizate în cadrul programului național de reconstrucție a drumurilor locale, un număr mare dintre acestea fiind finanțate din fonduri europene. Or, niciunul dintre aceste drumuri locale nu ar fi fost deschis circulației vehiculelor care respectă greutatea maximă pe osie motoare de 11,5 tone, fără să fi fost stabilită o distincție în funcție de gradul de modernizare a drumurilor respective. De asemenea, ea consideră că, întrucât circulația este totuși posibilă sub rezerva obținerii unei autorizații cu plată, motivul invocat în apărare, întemeiat pe modernizarea în curs a rețelei rutiere, este neîntemeiat.

91 Republica Polonă invocă, cu titlu subsidiar, dispozițiile tranzitorii care figurează la punctul 8 alineatul 3 din anexa XII la Actul de aderare din 2003, care reglementează aspectele legate de punerea în aplicare a Directivei 96/53 și a Deciziei nr. 1692/96. În special, din al treilea și al patrulea paragraf ale acestui punct 8 alineatul 3 ar rezulta că nu îi era impus niciun termen pentru a adapta alte drumuri în afara celor din rețeaua transeuropeană de transport la nivelul maxim de capacitate portantă.

92 Acest stat membru subliniază, pe de o parte, că, în conformitate cu punctul 8 alineatul 3 al patrulea paragraf din această anexă, deschiderea progresivă a rețelei rutiere pentru vehiculele în traficul internațional trebuia să intervină paralel cu încheierea procesului de modernizare a acestor drumuri. Acesta nu este de acord cu opinia Comisiei potrivit căreia această interpretare ar fi contrară dispozițiilor celei de a doua teze a punctului 8 alineatul 3 al patrulea paragraf menționat, care prevede autorizarea utilizării porțiunilor nemodernizate ale rețelei secundare pentru încărcare și descărcare, pe toată perioada de tranziție, pentru motivul că este vorba despre o excepție de la principiu.

93 Pe de altă parte, Republica Polonă contestă argumentul Comisiei potrivit căruia interpretarea sa dată dispozițiilor tranzitorii ar conduce la a accepta ca deschiderea rețelei rutiere poloneze, în conformitate cu Directiva 96/53, să nu intervină înainte de trecerea mai multor decenii. Ea susține că eforturile de modernizare trebuie să privească drumurile gudronate și că, în urma celor depuse deja, 54,2 % din drumurile naționale sunt deschise circulației vehiculelor în cauză.

94 În această privință, statul membru menționat amintește mai întâi că aproximativ 91 % din drumurile sale publice au fost construite înainte de aderarea sa la Uniune, circulația fiind atunci limitată la vehiculele a căror greutate pe o singură osie nu depășea 10 tone pentru drumurile naționale și 8 tone pentru celelalte drumuri, și că legislația poloneză a fost modificată ulterior pentru a respecta obligațiile care decurg din dreptul Uniunii.

95 În continuare, Republica Polonă amintește caracteristicile rețelei sale rutiere, astfel cum sunt rezumate la punctul 76 din prezenta hotărâre.

96 În sfârșit, acest stat membru menționează eforturile constante pe care le-a făcut de la aderarea sa la Uniune pentru a deschide drumuri naționale noi, ținând seama de nevoile traficului internațional și ale mediului, și evocă sarcina financiară considerabilă, pe termen lung, pe care ar reprezenta-o adaptarea, excepțională într-un stat membru al Uniunii, a întregii sale rețele rutiere la circulația vehiculelor a căror greutate maximă pe osie motoare este de 11,5 tone.

– Aprecierea Curții

97 Prin argumentația sa, Republica Polonă se prevalează de dispozițiile tranzitorii prevăzute la punctul 8 punctul 3 din anexa XII la Actul de aderare din 2003, care i-ar permite să își deschidă traficului internațional alte drumuri în afara celor din rețeaua transeuropeană de transport pe măsura finalizării procesului de modernizare a acestor drumuri, fără a se stabili însă vreun termen în această privință, pentru a justifica limitările impuse de dreptul național accesului vehiculelor care respectă valorile-limită stabilite la punctele 3.1 și 3.4 din anexa I la Directiva 96/53.

98 Trebuie amintit că punctul 8 alineatul 3 al doilea paragraf din anexa XII la Actul de aderare din 2003 prevede, prin derogare de la articolul 3 alineatul (1) din Directiva 96/53, că vehiculele care respectă valorile-limită pentru categoria 3.4 din anexa I la această directivă nu pot utiliza porțiunile nemodernizate ale rețelei rutiere poloneze decât dacă respectă limitele stabilite, în Polonia, pentru sarcina pe osie și stabilește data de 31 decembrie 2010 ca dată a expirării acestei derogări, care precedă cu mai mult de patru ani data expirării termenului stabilit în avizul motivat.

99 În ceea ce privește modernizarea rețelei sale rutiere principale poloneze, Republica Polonă trebuia să respecte, astfel cum rezultă din punctul 8 alineatul 3 al treilea paragraf din anexa XII la Actul de aderare din 2003, un calendar stabilit în opt tabele, care acoperă perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2004 și 1 ianuarie 2011.

100 Fără a stabili un calendar similar pentru drumurile care nu fac parte din această rețea rutieră principală, punctul 8 alineatul 3 al patrulea paragraf din anexa XII la acest act de aderare prevede, în prima teză, că, paralel cu încheierea lucrărilor de modernizare, se realizează o deschidere progresivă a accesului la rețeaua rutieră poloneză, inclusiv la rețeaua menționată în anexa I la Decizia nr. 1692/96, al vehiculelor în trafic internațional care respectă valorile-limită specificate în Directiva 96/53. A doua teză a acestui punct 8 alineatul 3 al patrulea paragraf din anexa XII prevede că, în scopul încărcării și al descărcării, dacă este tehnic posibil, este permisă utilizarea porțiunilor nemodernizate ale rețelei rutiere secundare pe întreaga perioadă de tranziție.

101 Din interpretarea coroborată a celui de al doilea și celui de al patrulea paragraf ale punctului 8 alineatul 3 din anexa XII la Actul de aderare din 2003 rezultă că justificarea întemeiată pe modernizarea rețelei rutiere poloneze nu putea fi invocată de Republica Polonă pentru a impune o restricție privind accesul la rețeaua sa rutieră al vehiculelor care respectă valorile-limită specificate la punctul 3.4 din anexa I la Directiva 96/53, întemeiată pe limitele de greutate pe osie stabilite de dreptul național, decât pe durata perioadei de tranziție, iar aceasta în anumite limite.

102 Astfel, termenii „paralel cu încheierea lucrărilor de modernizare", care figurează la punctul 8 alineatul 3 al patrulea paragraf din anexa XII la Actul de aderare din 2003, nu pot fi interpretați în mod izolat, ci ca stabilind împrejurările în care derogarea de la respectarea articolului 3 alineatul (1) din Directiva 96/53, care figurează la punctul 8 alineatul 3 al doilea paragraf din anexa XII la acest act de aderare, încetează să se aplice. Prin urmare, punctul 8 alineatul 3 al patrulea paragraf din anexa XII la actul de aderare menționat nu poate fi interpretat ca aplicându-se dincolo de data expirării derogării stabilite la punctul 8 alineatul 3 al doilea paragraf din anexa XII la același act de aderare, și anume 31 decembrie 2010.

103 Această interpretare a punctului 8 alineatul 3 din anexa XII la Actul de aderare din 2003 este confirmată de contextul în care se înscrie această dispoziție. Astfel, din articolele 2 și 10 din actul de aderare respectiv rezultă că acesta din urmă se întemeiază pe principiul aplicării imediate și integrale a dispozițiilor de drept al Uniunii în ceea ce privește noile state membre și că numai cu titlu tranzitoriu sunt admise derogări prevăzute în mod expres de dispozițiile tranzitorii (a se vedea în acest sens Hotărârea din 22 decembrie 2010, Comisia/Polonia, C-385/08, nepublicată, EU:C:2010:801, punctul 54 și jurisprudența citată). Prin urmare, nu se poate admite că regimul derogatoriu pe care punctul 8 alineatul 3 din anexa XII la actul de aderare menționat îl prevede are, în lipsa unei dispoziții exprese în acest sens, vocație să dureze.

104 Această interpretare este confirmată și de finalitatea punctului 8 alineatul 3 din anexa XII la Actul de aderare din 2003, care, după cum a arătat domnul avocat general la punctul 92 din concluzii, urmărea să organizeze perioada cuprinsă între data aderării Republicii Polone la Uniune și 31 decembrie 2010, pentru ca principiul stabilit de Directiva 96/53 să poată fi respectat după data respectivă, această finalitate justificând, de altfel, alocarea de fonduri europene pentru realizarea sa.

105 Ținând seama de considerațiile care precedă, trebuie să se respingă argumentația Republicii Polone întemeiată pe dispozițiile tranzitorii prevăzute la punctul 8 alineatul 3 din anexa XII la Actul de aderare din 2003.

106 Având în vedere considerațiile care precedă și în special punctele 69 și 88 din prezenta hotărâre, trebuie să se admită prima parte a motivului Comisiei referitoare la limitarea traficului internațional doar la drumurile din rețeaua transeuropeană de transport și la anumite drumuri naționale.

Cu privire la cerința referitoare la deținerea unei autorizații speciale de a circula pe alte drumuri

Argumentația părților

107 Comisia susține că regimul de interzicere a circulației sub rezerva obținerii unei autorizații este contrar Directivei 96/53, în măsura în care limitează și împiedică libertatea de circulație a vehiculelor.

108 Această instituție observă că, potrivit regimului restrictiv la care sunt supuse drumurile regionale, districtuale sau comunale, trebuie solicitate autorizații, în temeiul articolului 64 alineatele 1 și 3 din Legea privind circulația rutieră, pentru fiecare dintre ele, de la mai multe autorități pentru o singură călătorie. Aceasta consideră că, în lipsa unui ghișeu unic și date fiind termenele de obținere a

autorizației necesare, precum și tarifele stabilite, sistemul instituit se dovedește a fi oneros, cronofag și este de natură să creeze o discriminare indirectă în defavoarea operatorilor de transport nerezidenți și care provin din alte state membre decât Republica Polonă. Instituția respectivă precizează că, în conformitate cu articolul 64 alineatul 2 din Legea privind circulația rutieră, autorizațiile din categoria IV, care permit vehiculelor a căror greutate pe osie motoare este de 11,5 tone să circule pe drumurile naționale, nu pot fi utilizate în cazul transportului de încărcături divizibile, deși acestea constituie cea mai mare parte din încărcătura transportată pe cale rutieră. Astfel, activitatea întreprinderilor de transport ar fi complexificată de obligația de a utiliza un număr mai mare de camioane. Ea invocă și o gravă restricție privind libera prestare a serviciilor rutiere.

109 Comisia susține că argumentul Republicii Polone potrivit căruia acest regim de autorizare nu este contrar Directivei 96/53, din moment ce se aplică fără restricții sau discriminări și cu bunăvoință, este nu numai inoperant ca urmare a principiului liberei circulații enunțat de această directivă, ci și revelator al faptului că protecția infrastructurii rutiere și controlul numărului de vehicule care circulă în cadrul acesteia nu sunt de natură să justifice sistemul instituit de legiuitorul polonez.

110 În plus, Comisia consideră că faptul, menționat de Republica Polonă, că autorizațiile în cauză sunt eliberate în mod nediscriminatoriu tuturor transportatorilor nu are nicio incidență asupra caracterului restrictiv al acestor autorizații și asupra încălcării dispozițiilor Directivei 96/53.

111 Comisia adaugă că Republica Polonă nu poate susține că obligația de a obține o autorizație urmărește să încurajeze transportatorii să circule pe drumuri paralele, mai bine adaptate la traficul de camioane, întrucât această justificare este contrară articolului 3 din directiva menționată.

112 De altfel, această instituție observă, pe de o parte, cu titlu de exemplu, că, în ceea ce privește drumul național DK 92 între Berlin (Germania) și Varșovia (Polonia), acest obiectiv a fost atins printr-un alt mijloc, și anume prin colectarea unei taxe pentru camioane, care este, contrar regimului de autorizare, un mod de gestionare rezonabilă a traficului. Pe de altă parte, ea amintește că, pe anumite drumuri, pentru a avea acces la locul de încărcare și de descărcare a mărfurilor, nu există altă soluție decât obținerea unei autorizații.

113 Republica Polonă a răspuns la argumentele Comisiei întemeiate pe cerința referitoare la deținerea unei autorizații speciale de a circula pe alte drumuri decât drumurile din rețeaua transeuropeană de transport și anumite alte drumuri naționale.

114 Pornind de la principiul că restricția privind utilizarea rețelei rutiere nu este contrară articolului 3 din Directiva 96/53, acest stat membru arată că tocmai datorită contribuției financiare pentru întreținerea drumurilor degradate de vehiculele grele care circulă pe acestea, prevăzută la articolul 64 și următoarele din Legea privind circulația rutieră, se asigură, pe termen lung, libera circulație a vehiculelor a căror sarcină pe osie nu este adaptată la posibilitățile tehnice oferite de drumurile în cauză.

115 În această privință, Republica Polonă arată că Comisia a prezentat sistemul de autorizare în cauză într-un mod în parte inexact și precizează că autorizațiile se eliberează de operatorul rețelei rutiere, în ceea ce privește autorizațiile din categoria I, sau de directorul general pentru drumuri naționale și autostrăzi, în ceea ce privește autorizațiile din categoria IV referitoare la drumurile naționale în cauză. Autorizațiile din categoria I s-ar elibera transportatorului, în funcție de cererea prezentată, pentru o perioadă de o lună, de șase luni sau de douăsprezece luni, fără nicio indicație a vehiculelor în cauză. Fiecare autorizație s-ar elibera în termen de cel mult șapte zile lucrătoare de la data depunerii cererii. Aceleași norme s-ar aplica autorizațiilor din categoria IV, acestea din urmă putând fi totuși eliberate și pe o perioadă de douăzeci și patru de luni, iar aceasta în termen de cel mult trei zile lucrătoare de la data depunerii cererii.

116 Potrivit Republicii Polone, pentru a garanta securitatea juridică a persoanelor interesate, cuantumul maxim al taxei prevăzute la articolul 64f alineatul 1 din Legea privind circulația rutieră pentru autorizațiile din categoria I a fost stabilit la 240 de zloți polonezi (PLN) (aproximativ 55 de euro), în timp ce, pentru autorizațiile din categoria IV, acesta se ridică la 3 600 PLN (aproximativ 850 de euro). Cu toate acestea, cuantumul real al taxei, stabilit prin regulamentul ministrului transporturilor, construcțiilor și economiei maritime privind cuantumul taxei datorate pentru autorizația de circulație a vehiculelor neconforme cu standardele, ar varia în funcție de durata fiecărei autorizații. În consecință, conform acestui barem neschimbat din anul 2012, autorizația cea mai puțin oneroasă din categoria I, valabilă douăsprezece luni, ar costa 200 PLN (aproximativ 47 de euro), în timp ce autorizația din categoria IV, valabilă douăsprezece luni, ar costa 2 000 PLN (aproximativ 470 de euro), iar cea valabilă douăzeci și patru de luni ar costa 3 000 PLN (aproximativ 705 euro).

117 Republica Polonă concluzionează cu privire la acest aspect, în memoriul său în apărare, indicând că nu este de acord cu analiza Comisiei potrivit căreia acest sistem este oneros și cronofag, din moment ce ar fi transparent și ar facilita deplasarea operatorilor de transport pe ansamblul rețelei. În plus, aceasta respinge poziția Comisiei potrivit căreia se aplică o interdicție de a circula în cazul lipsei unei autorizații, întrucât ar exista posibilitatea de a alege drumul pe care se va efectua transportul internațional.

118 În memoriul său în duplică, acest stat membru invocă inadmisibilitatea, ca urmare a caracterului lor nou, a motivelor întemeiate pe o discriminare indirectă față de operatorii de transport din alte state membre și pe o restricție privind libera prestare a serviciilor rutiere, invocate de Comisie în observațiile formulate în replică. Statul membru respectiv adaugă că, în orice caz, aceste motive sunt neîntemeiate întrucât cererile de autorizare pot fi obținute cu ușurință prin intermediul unui site Internet, se eliberează pentru o perioadă determinată, indiferent de numărul operațiunilor de transport, iar costul acestora este relativ scăzut în raport cu nevoile operatorilor de transport. El arată că acest sistem transparent și practic este conform cu așteptările lor și nu a făcut obiectul unor critici înainte de depunerea plângerilor cu care a fost sesizată Comisia.

Aprecierea Curții

119 Cu titlu introductiv, trebuie amintit că, în conformitate cu o jurisprudență constantă, obiectul unei acțiuni în constatarea neîndeplinirii obligațiilor, în temeiul articolului 258 TFUE, este stabilit prin avizul motivat al Comisiei, astfel încât acțiunea trebuie să fie întemeiată pe aceleași motive și argumente ca cele ale acestui aviz (Hotărârea din 10 noiembrie 2011, Comisia/Portugalia, C-212/09, EU:C:2011:717, punctul 26 și jurisprudența citată), și că, în conformitate cu articolul 127 alineatul (1) din Regulamentul de procedură al Curții, invocarea de motive noi este interzisă, cu excepția cazului în care acestea se întemeiază pe elemente de drept și de fapt care au apărut în cursul procedurii.

120 În speță, trebuie să se constate că este pentru prima dată, în stadiul memoriului în replică, când Comisia a invocat un argument întemeiat pe o discriminare indirectă în defavoarea operatorilor de transport nerezidenți și care provin din alte state membre decât Republica Polonă, precum și pe o restricție privind libera prestare a serviciilor rutiere. În aceste condiții, trebuie să se considere că aceste susțineri sunt inadmisibile.

121 Trebuie să se arate că vehiculele care respectă limitele de greutate pe osie stabilite la punctele 3.1 și 3.4 din anexa I la Directiva 96/53 sunt considerate a fi „neconforme cu standardele”, în sensul articolului 2 punctul 35a din Legea privind circulația rutieră, dacă greutatea pe osie, cu sau fără încărcătură, a acestor vehicule este mai mare decât greutatea autorizată, astfel cum este prevăzută pentru un anumit drum de reglementarea poloneză privind drumurile publice. Circulația acestor vehicule pe drumurile în cauză este condiționată, potrivit articolului 64 alineatul 1 din această lege, de obținerea unei autorizații

speciale, cu plată, care este eliberată de autoritatea competentă. În aceste condiții, prin efectul articolului 64 alineatul 2 din legea menționată, transportul cu ajutorul unui vehicul „neconform cu standardele” al unei încărcături divizibile este, în principiu, interzis.

122 Rezultă că, pe drumurile publice cărora li se aplică limitări privind greutatea pe osie care rezultă din reglementarea poloneză, circulația vehiculelor care respectă limitele de greutate stabilite la punctele 3.1 și 3.4 din anexa I la Directiva 96/53 este condiționată de obținerea unei autorizații speciale.

123 În măsura în care accesul acestor vehicule la drumurile publice cărora li se aplică limitări privind greutatea pe osie care rezultă din reglementarea poloneză depinde de obținerea unei astfel de autorizații și în care aceste limitări sunt, astfel cum rezultă din cuprinsul punctelor 69 și 88 din prezenta hotărâre, în contradicție cu articolele 3 și 7 din Directiva 96/53 coroborate cu punctele 3.1 și 3.4 din anexa I la această directivă, respectivul sistem de autorizare trebuie considerat ca fiind contrar și dispozițiilor directivei menționate, fără a fi necesar să se statueze cu privire la argumentele părților referitoare la modalitățile concrete de obținere a unor astfel de autorizații.

124 În aceste condiții, trebuie să se constate că, prin faptul că impune întreprinderilor de transport obligația de a deține autorizații speciale pentru a putea circula pe anumite drumuri publice, Republica Polonă nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul dispozițiilor combinate ale articolelor 3 și 7 din Directiva 96/53 coroborate cu punctele 3.1 și 3.4 din anexa I la Directiva 96/53.

Cu privire la cheltuielile de judecată

125 În temeiul articolului 138 alineatul (1) din Regulamentul de procedură, partea care cade în pretenții este obligată, la cerere, la plata cheltuielilor de judecată. Întrucât Comisia a solicitat obligarea Republicii Polone la plata cheltuielilor de judecată, iar aceasta a căzut în pretenții, se impune obligarea sa la plata cheltuielilor de judecată.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a patra) declară și hotărăște:

1) **Prin faptul că impune întreprinderilor de transport obligația de a deține autorizații speciale pentru a putea circula pe anumite drumuri publice, Republica Polonă nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul dispozițiilor combinate ale articolelor 3 și 7 din Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional, astfel cum a fost modificată prin Directiva (UE) 2015/719 a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2015, coroborate cu punctele 3.1 și 3.4 din anexa I la Directiva 96/53 menționată.**

2) **Obligă Republica Polonă la plata cheltuielilor de judecată.**

Semnături