Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Quarta Sezione)

21 marzo 2019*

«Inadempimento di uno Stato – Trasporto – Direttiva 96/53/CE – Traffico internazionale – Veicoli conformi ai valori limite relativi ai pesi e alle dimensioni definiti in detta direttiva – Utilizzo di detti veicoli, immatricolati o immessi in circolazione in uno Stato membro, nel territorio di un altro Stato membro – Sistema di autorizzazione speciale – Articoli 3 e 7 – Atto di adesione del 2003 – Disposizioni transitorie – Allegato XII, punto 8, paragrafo 3»

Nella causa C-127/17,

avente ad oggetto il ricorso per inadempimento, ai sensi dell'articolo 258 TFUE, proposto il 10 marzo 2017,

Commissione europea, rappresentata da J. Hottiaux e W. Mölls, in qualità di agenti,

ricorrente,

contro

Repubblica di Polonia, rappresentata da B. Majczyna, M. Kamejsza-Kozłowska e J. Sawicka, in qualità di agenti, assistiti da J. Waszkiewicz, esperto,

convenuta,

LA CORTE (Quarta Sezione),

composta da T. von Danwitz, presidente della Settima Sezione, facente funzione di presidente della Quarta Sezione, K. Jürimäe, C. Lycourgos, E. Juhász e C. Vajda (relatore), giudici,

avvocato generale: Y. Bot

cancelliere: K. Malacek, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 20 giugno 2018,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 19 settembre 2018,

ha pronunciato la seguente

* Lingua processuale: il polacco.

Sentenza

1 Mediante il suo ricorso, la Commissione europea chiede alla Corte di dichiarare che la Repubblica di Polonia, avendo imposto alle imprese di trasporti l'obbligo di essere provviste di autorizzazioni speciali per la circolazione su alcune strade pubbliche, è venuta meno agli obblighi ad essa incombenti ai sensi del combinato disposto degli articoli 3 e 7 della direttiva 96/53/CE del Consiglio, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale (GU 1996, L 235, pag. 59), come modificata dalla direttiva (UE) 2015/719 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015 (GU 2015, L 115, pag. 1) (in prosieguo: la «direttiva 96/53»), letti unitamente ai punti 3.1 e 3.4 dell'allegato I della direttiva 96/53.

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

L'atto di adesione

2 L'articolo 2 dell'atto relativo alle condizioni di adesione all'Unione europea della Repubblica ceca, della Repubblica di Estonia, della Repubblica di Cipro, della Repubblica di Lettonia, della Repubblica di Lituania, della Repubblica di Ungheria, della Repubblica di Malta, della Repubblica di Polonia, della Repubblica di Slovenia e della Repubblica slovacca e agli adattamenti dei Trattati sui quali si fonda l'Unione europea (GU 2003, L 236, pag. 33; in prosieguo: l'«atto di adesione del 2003»), enuncia quanto segue:

«Dalla data di adesione le disposizioni dei trattati originari e gli atti adottati dalle istituzioni e dalla Banca centrale europea prima dell'adesione vincolano i nuovi Stati membri e si applicano in tali Stati alle condizioni previste da detti trattati e dal presente atto».

3 L'articolo 10 dell'atto di adesione del 2003 è formulato come segue:

«L'applicazione dei trattati originari e degli atti adottati dalle istituzioni è soggetta, a titolo transitorio, alle deroghe previste dal presente atto».

4 Ai sensi dell'articolo 24 di tale atto di adesione:

«Gli atti elencati negli allegati V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIII e XIV del presente atto si applicano nei confronti dei nuovi Stati membri alle condizioni previste in tali allegati».

5 L'allegato XII dell'atto di adesione è intitolato «Elenco di cui all'articolo 24 dell'atto di adesione: Polonia». Il punto 8 di tale allegato, intitolato «Politica dei trasporti», contiene il paragrafo 3 che dichiara applicabile la direttiva 96/53 come segue:

«31996 L 0053: Direttiva [96/53] come da ultimo modificata da:

– 32002 L 0007: Direttiva 2002/7/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del [18 febbraio 2002] [GU 2002, L 67, pag. 47].

In deroga all'articolo 3, paragrafo [1] della direttiva [96/53], i veicoli conformi ai valori limite della categoria 3.4 di cui all'allegato I di tale direttiva possono utilizzare soltanto le parti non adattate della rete stradale polacca fino al 31 dicembre 2010 se sono conformi ai limiti polacchi concernenti il peso per asse. Dalla data di adesione, non possono essere imposte restrizioni all'uso, da parte di veicoli

conformi ai requisiti stabiliti dalla direttiva [96/53], delle principali reti di transito di cui all'allegato I della decisione [n.]1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti [(GU 1996, L 288, pag. 1)].

La Polonia rispetta il calendario indicato nella tabella allegata per il potenziamento della rete stradale principale, come indicato nell'allegato I della decisione [n. 1692/96]. (…). Qualsiasi investimento nelle infrastrutture, finanziato mediante il bilancio [dell'Unione] garantisce che le strade siano costruite o adattate in modo da poter sopportare un peso di 11,5 [t] per asse.

Parallelamente al potenziamento, è garantita una progressiva apertura della rete stradale polacca, inclusa la rete di cui all'allegato I della decisione [n. 1692/96], per i veicoli autorizzati al traffico internazionale che sono conformi ai valori limite prescritti dalla direttiva 96/53/CE. Ai fini del carico e dello scarico, laddove tecnicamente possibile, è consentito durante tutto il periodo transitorio l'uso di parti non adattate della rete stradale secondaria.

(…)».

6 Il calendario per il potenziamento della rete stradale principale polacca di cui al punto 8, paragrafo 3, terzo comma, dell'allegato XII dell'atto di adesione del 2003 è fissato in otto tabelle per il periodo compreso tra il 1º gennaio 2004 e il 1º gennaio 2011.

La direttiva 96/53

7 La direttiva 96/53 istituisce norme comuni in materia di pesi e dimensioni dei veicoli stradali commerciali impiegati nel traffico internazionale nonché norme comuni relative alle dimensioni di siffatti veicoli impiegati nel traffico nazionale.

8 I considerando da 3 a 5, 7, 11 e 12 di tale direttiva enunciano quanto segue:

«(3) (…) le differenze fra le norme in vigore negli Stati membri in materia di pesi e dimensioni dei veicoli stradali commerciali potrebbero esercitare un effetto negativo sulle condizioni di concorrenza e costituire un ostacolo alla circolazione fra Stati membri;

(4) (…) in virtù del principio di sussidiarietà, è opportuno prendere delle misure a livello comunitario per eliminare un tale ostacolo;

(5) (…) le norme in questione riflettono l'equilibrio tra l'utilizzazione razionale ed economica dei veicoli stradali commerciali e le esigenze di manutenzione dell'infrastruttura, di sicurezza stradale e di protezione dell'ambiente e del quadro di vita;

(…)

(7) (…) prescrizioni tecniche supplementari relative ai pesi e alle dimensioni possono applicarsi ai veicoli commerciali immatricolati o messi in circolazione in uno Stato membro; (…) tali prescrizioni non devono costituire un ostacolo alla circolazione dei veicoli commerciali fra gli Stati membri;

(…)

(11) (…) nel quadro dell'attuazione del mercato interno, il campo di applicazione della presente direttiva dovrebbe essere esteso ai trasporti nazionali per quanto concerne le caratteristiche che incidono in modo significativo sulle condizioni di concorrenza nel settore dei trasporti, in particolare i valori relativi alla lunghezza e alla larghezza massima autorizzata dei veicoli e dei veicoli combinati adibiti al trasporto di merci;

(12) (…) per quanto riguarda le altre caratteristiche dei veicoli, gli Stati membri sono autorizzati ad applicare nel loro territorio valori diversi da quelli previsti dalla presente direttiva unicamente per i veicoli utilizzati nel traffico interno».

9 Ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 1, della direttiva 96/53:

«La presente direttiva si applica:

a) alle dimensioni dei veicoli a motore delle categorie M2 e M3 e dei loro rimorchi della categoria 0 e dei veicoli a motore delle categorie N2 e N3 e dei loro rimorchi delle categorie 03 e 04, quali definiti nell'allegato II della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio[, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (direttiva quadro) (GU 2007, L 263, pag. 1)];

b) ai pesi e a certe altre caratteristiche dei veicoli definiti alla lettera a) e specificati all'allegato I, punto 2 della presente direttiva.».

10 L'articolo 2 della direttiva 96/53 prevede quanto segue:

«Ai fini della presente direttiva, si intende per:

(…)

– "peso massimo autorizzato", il peso massimo per l'utilizzazione di un veicolo a pieno carico nel traffico internazionale;

– "peso massimo autorizzato per asse", il peso massimo per l'utilizzazione nel traffico internazionale di un asse o gruppo di assi a pieno carico;

– "carico indivisibile", un carico che non può, ai fini del trasporto stradale, essere diviso in due o più carichi senza comportare costi o rischi di danni inconsiderati e che non può, a causa delle sue masse o dimensioni, essere trasportato da un veicolo a motore, un rimorchio, un autotreno o un autoarticolato conformi sotto tutti gli aspetti alle disposizioni della presente direttiva;

(…)».

11 L'articolo 3, paragrafo 1, di tale direttiva, prevede quanto segue:

«Uno Stato membro non può rifiutare o vietare l'uso nel proprio territorio:

– nel traffico internazionale, dei veicoli immatricolati o immessi in circolazione in un altro Stato membro per ragioni inerenti ai pesi e alle dimensioni,

– nel traffico nazionale, di veicoli immatricolati o immessi in circolazione in un altro Stato membro, per motivi inerenti alle dimensioni,

se tali veicoli sono conformi ai valori limite di cui all'allegato I.

Tale disposizione si applica anche se:

a) i suddetti veicoli non sono conformi alle prescrizioni di detto Stato membro riguardanti talune caratteristiche relative ai pesi e alle dimensioni, non disciplinate nell'allegato I;

b) l'autorità competente dello Stato membro in cui i veicoli sono immatricolati o immessi in circolazione ha autorizzato limiti non indicati nell'articolo 4, paragrafo 1 superiori a quelli previsti nell'allegato I».

12 L'articolo 7 della direttiva in parola stabilisce quanto segue:

«La presente direttiva non esclude l'applicazione di disposizioni di circolazione stradale in vigore in uno Stato membro che consentano limitazioni dei pesi e/o delle dimensioni di veicoli su determinate strade o strutture di ingegneria civile, indipendentemente dallo Stato in cui tali veicoli sono immatricolati o immessi in circolazione.

Ciò comporta la possibilità di imporre restrizioni locali delle dimensioni massime autorizzate e/o dei pesi massimi autorizzati dei veicoli che possono essere utilizzati in zone o su strade specificate, in cui l'infrastruttura non è adatta alla circolazione di veicoli lunghi e pesanti, come ad esempio nel centro delle città, nei piccoli villaggi o nei siti di particolare interesse naturale».

13 L'allegato I della direttiva 96/53 è intitolato «Pesi e dimensioni massime e caratteristiche connesse dei veicoli».

14 Il punto 3 di tale allegato è intitolato «Peso massimo autorizzato per asse dei veicoli di cui all'articolo 1, paragrafo 1, lettera b) (in tonnellate)». I punti 3.1 e 3.4 precisano quanto segue:

«(…)

3.1.	Assi semplici Asse non motore semplice	10 t

(…)

3.4.	Asse motore	
3.4.1.	Asse motore dei veicoli di cui ai punti 2.2.1 e 2.2.2	11,5 t
3.4.2.	Asse motore dei veicoli di cui ai punti 2.2.3, 2.2.4, 2.3 e 2.4	11,5 t

(…)».

La decisione n. 1692/96

15 La decisione n. 1692/96 è stata sostituita dalla decisione n. 661/2010/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (GU 2010, L 204, pag. 1), e quest'ultima è stata sostituita dal regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (GU 2013, L 348, pag. 1).

16 La decisione n. 1692/96 prevedeva al suo articolo 2, intitolato «Obiettivi»:

«1. La rete transeuropea dei trasporti è attuata progressivamente, per il 2010, su scala comunitaria, integrando le reti di infrastruttura del trasporto terrestre, marittimo e aereo, conformemente agli schemi illustrati nelle carte di cui all'allegato I e/o alle specifiche di cui all'allegato II.

2. Tale rete deve:

a) garantire, in uno spazio senza frontiere interne, una mobilità durevole delle persone e delle merci, alle migliori condizioni sociali e di sicurezza possibili, concorrendo al tempo stesso al conseguimento degli obiettivi comunitari, in particolare in materia di ambiente e di concorrenza, nonché contribuire al rafforzamento della coesione economica e sociale;

(…)».

Diritto polacco

17 L'articolo 41 dell'ustawa o drogach publicznych (legge relativa alle strade pubbliche, Dz. U. n. 14, posizione 60), del 21 marzo 1985, nella versione in vigore alla data dei fatti (in prosieguo: la «legge relativa alle strade pubbliche»), stabilisce che:

«1. Il traffico di veicoli di peso autorizzato per asse motore semplice di t 11,5 è consentito sulle strade pubbliche, fatti salvi i paragrafi 2 e 3.

2. Il Minister właściwy do spraw transportu [Ministro dei Trasporti, Polonia] redige, mediante regolamento, l'elenco:

1) delle strade nazionali e regionali su cui possono circolare veicoli di peso autorizzato per asse semplice di t 10,

2) delle strade nazionali su cui possono circolare veicoli di peso autorizzato per asse semplice di t 8

tenuto conto della necessità di salvaguardare le strade e di garantire il transito.

3. Le strade regionali diverse da quelle definite ai sensi del paragrafo 2, punto 1, le strade distrettuali e le strade comunali costituiscono una rete stradale su cui possono circolare veicoli di peso autorizzato per asse semplice di t 8».

18 In forza dell'articolo 41, paragrafo 2, della legge relativa alle strade pubbliche, il Minister Infrastruktury i Rozwoju (Ministro delle Infrastrutture e dello Sviluppo, Polonia) ha adottato, il 13 maggio 2015, il 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 (regolamento recante l'elenco delle strade nazionali e regionali su cui possono circolare veicoli di peso autorizzato per asse semplice di t 10 e l'elenco delle strade nazionali su cui possono circolare veicoli di peso autorizzato per asse semplice di t 8)(Dz. U. del 2015, posizione 802; in prosieguo: il «regolamento del 13 maggio 2015»).

19 L'articolo 2, punto 35a, della prawo o ruchu drogowym (legge sulla circolazione stradale, Dz. U., n. 98, posizione 602) nella versione rilevante ai fini del presente procedimento (in prosieguo: la «legge sulla circolazione stradale»), definisce veicolo non a norma un veicolo o veicolo combinato i cui pesi per

asse con o senza carico sono superiori a quelli autorizzati e previsti per una strada definita nelle disposizioni relative alle strade pubbliche, oppure le cui dimensioni o il cui peso totale effettivo con o senza carico sono superiori a quelli autorizzati e previsti dalle disposizioni di tale legge.

20 L'articolo 2, punto 35b, della legge sulla circolazione stradale definisce un carico indivisibile come un carico che non può essere diviso in due o più carichi senza comportare costi o rischi di danni inconsiderati.

21 L'articolo 64, paragrafi da 1 a 3, di detta legge stabilisce quanto segue:

«1. I veicoli non a norma sono autorizzati a circolare nel rispetto delle seguenti condizioni:

1) il rilascio di un'autorizzazione alla circolazione per i veicoli non a norma della categoria corrispondente, effettuato dall'autorità competente mediante decisione amministrativa (…)

2) l'osservanza delle condizioni di circolazione previste dall'autorizzazione di cui al punto 1;

3) la guida del veicolo non a norma da parte di un pilota qualora il veicolo superi almeno una delle seguenti dimensioni:
   a) lunghezza: 23 m;
   b) larghezza: 3,2 m;
   c) altezza: 4,5 m;
   d) peso reale effettivo: 60 t;

4) una particolare attenzione da parte del conducente del veicolo non a norma.

2. Il trasporto, da parte del veicolo non a norma, di carichi diversi da quelli indivisibili è vietato, fatta eccezione per i veicoli non a norma autorizzati a circolare in virtù di un'autorizzazione di categoria I o II.

3. Le dimensioni, il peso e i pesi per asse dei veicoli non a norma autorizzati a circolare in virtù di un'autorizzazione delle categorie da I a VII nonché le strade su cui tali veicoli sono autorizzati a circolare sono indicati nella tabella dell'allegato 1 alla presente legge».

22 Gli articoli da 64a. a 64d. della suddetta legge definiscono, per ciascuna delle sette categorie di veicoli non a norma, la procedura relativa alla presentazione di una domanda di autorizzazione nonché quella relativa al suo rilascio. L'articolo 64f, paragrafo 1, di tale legge fissa, per ciascuna categoria, il limite massimo della tassa dovuta per il rilascio dell'autorizzazione.

23 Nella sezione 4 della legge sulla circolazione stradale, gli articoli 140aa e seguenti prevedono sanzioni nei confronti dei veicoli non a norma che circolino privi di autorizzazione o in violazione delle condizioni previste dall'autorizzazione.

Procedimento precontenzioso

24 A seguito di denunce presentate da alcune imprese di trasporti operanti in territorio polacco e della raccolta di informazioni presso la Repubblica di Polonia nell'ambito di una procedura «UE Pilot», la Commissione ha indirizzato, il 30 aprile 2015, una lettera di diffida a tale Stato membro.

25 Mediante tale lettera, la Commissione ha richiamato l'attenzione della Repubblica di Polonia sul fatto che talune disposizioni della sua legislazione non erano conformi agli obblighi ad essa incombenti, da un lato, ai sensi dell'articolo 3 della direttiva 96/53, sulla base del rilievo che quasi il 97% della rete stradale polacca era chiuso alla circolazione dei veicoli conformi ai limiti di peso di cui ai punti 3.1

e/o 3.4 dell'allegato I della medesima direttiva e, dall'altro, ai sensi dell'articolo 7 di detta direttiva, giacché tale Stato membro ha invocato le deroghe previste da tale disposizione senza spiegare i motivi per cui il 97% della rete stradale polacca poteva trarne beneficio.

26 Inoltre, mediante la sua lettera di diffida, la Commissione ha rimesso in questione il regime di autorizzazione speciale che permette ai veicoli conformi ai limiti di peso di cui ai punti 3.1 e/o 3.4 dell'allegato I della direttiva 96/53 di circolare su infrastrutture normalmente chiuse a tali veicoli.

27 La Repubblica di Polonia, con lettera del 29 giugno 2015, ha risposto alla lettera di diffida contestando le censure dedotte dalla Commissione.

28 Considerando insufficiente tale risposta della Repubblica di Polonia, il 26 febbraio 2016, la Commissione ha emesso un parere motivato in cui ha sostenuto che la repubblica di Polonia violava gli obblighi ad essa incombenti, ai sensi del combinato disposto degli articoli 3 e 7 della direttiva 96/53, avendo limitato la circolazione dei veicoli a motore il cui peso massimo per asse motore semplice è di t 11,5 alle strade facenti parte della rete transeuropea di trasporto e a talune altre strade nazionali, nonché avendo assoggettato la circolazione di tali veicoli su altre strade pubbliche a un regime di autorizzazione speciale.

29 Il 26 aprile 2016 la Repubblica di Polonia ha presentato alla Commissione una domanda di proroga del termine di risposta a detto parere motivato, la quale è stata respinta dalla Commissione per il motivo che non conteneva concrete informazioni sulle modifiche legislative previste allo scopo di porre fine alla violazione contestata.

30 Nella sua risposta del 30 agosto 2016 al detto parere motivato, la Repubblica di Polonia ha informato la Commissione dei suoi tentativi volti principalmente a espandere la rete delle strade pubbliche su cui era autorizzata la circolazione dei veicoli di un peso massimo per asse motore semplice di t 11,5, nonché a modificare le disposizioni legislative e regolamentari applicabili intese a ridurre il numero di tratti di strade nazionali e regionali soggetti ai limiti di peso dei veicoli. La Repubblica di Polonia ha precisato che tali modifiche sarebbero dovute entrare in vigore nei mesi di maggio 2017 e febbraio 2018.

31 La Commissione ha deciso di proporre ricorso dinanzi alla Corte ai sensi dell'articolo 258, secondo comma, TFUE, in quanto non era convinta della conformità delle modifiche annunciate al diritto dell'Unione e non approvava il termine entro il quale dovevano essere apportate le modifiche normative previste.

Sul ricorso

32 A sostegno del suo ricorso, la Commissione fa valere una censura unica, con cui contesta alla Repubblica di Polonia di essere venuta meno agli obblighi ad essa incombenti in forza del combinato disposto degli articoli 3 e 7 della direttiva 96/53, letti unitamente ai punti 3.1 e 3.4 dell'allegato I alla stessa, avendo assoggettato segnatamente la circolazione dei veicoli il cui peso massimo per asse motore è di t 11,5, su un numero eccessivo di strade pubbliche, a un regime di autorizzazione speciale.

33 Tale istituzione sostiene che la limitazione dell'accesso alle strade pubbliche dei veicoli e dei loro rimorchi, di cui alla direttiva 96/53 e rispettando il peso massimo autorizzato per asse, ovvero t 10 per asse non motore e t 11,5 per asse motore, risulta dalla combinazione di due fattori. Questi riguarderebbero, in primo luogo, l'apertura al traffico di veicoli il cui peso massimo per asse motore è di t 11,5 delle sole strade facenti parte della rete transeuropea di trasporto e di talune altre strade

nazionali, risultante dall'articolo 41, paragrafi 2 e 3, della legge relativa alle strade pubbliche, e, in secondo luogo, l'obbligo di detenere un'autorizzazione speciale che consente di circolare su altre strade, conformemente agli articoli 64 e seguenti della legge sulla circolazione stradale.

34 Occorre esaminare tali due questioni in successione.

Sulla limitazione del traffico internazionale alle sole strade della rete transeuropea di trasporto e a talune strade nazionali

35 La Commissione sostiene che la limitazione nel traffico internazionale, risultante dal diritto polacco, dell'accesso alle strade pubbliche dei vicoli e dei loro rimorchi, di cui alla direttiva 96/53, che rispettano i limiti di peso per asse fissati ai punti 3.1 et 3.4 dell'allegato I di tale direttiva, è contraria al combinato disposto degli articoli 3 e 7 di detta direttiva letti unitamente ai punti 3.1 e 3.4. Essa respinge, inoltre, la posizione della Repubblica di Polonia, secondo cui una siffatta limitazione può essere fondata sulle disposizioni transitorie previste all'allegato XII, punto 8, paragrafo 3, dell'atto di adesione del 2003.

36 Occorre valutare tale prima parte della censura della Commissione alla luce delle disposizioni citate della direttiva 96/53 e dell'allegato XII dell'atto di adesione del 2003.

Sull'asserita violazione dell'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 96/53

– Argomenti delle parti

37 La Commissione sostiene che la limitazione, nel traffico internazionale, dell'accesso dei veicoli il cui peso massimo per asse non motore semplice o per asse motore è conforme ai valori limite fissati ai punti 3.1 e 3.4 dell'allegato I della direttiva, alle sole strade della rete transeuropea di trasporto e a talune strade nazionali, prevista dalla legislazione polacca, è contraria all'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 96/53, che fissa un regime di libera circolazione di tali veicoli.

38 A tale riguardo, essa afferma, in primo luogo, che, benché l'articolo 41, paragrafo 1, della legge relativa alle strade pubbliche autorizzi la circolazione dei veicoli il cui peso massimo per asse motore è di t 11,5 su tutte le strade pubbliche, l'articolo 41, paragrafi 2 e 3 di detta legge introduce deroghe che svuotano di contenuto detto articolo 41, paragrafo 1.

39 Infatti, in virtù delle deroghe figuranti a detto articolo 41, paragrafi 2 e 3, la circolazione sulle strade nazionali e regionali figuranti su un elenco che deve essere adottato dal ministro dei Trasporti sarebbe limitata ai veicoli di peso autorizzato per asse semplice di t 10 o di t 8, e la circolazione sulle altre strade regionali, le strade distrettuali e le strade comunali sarebbe limitata ai veicoli di peso autorizzato per asse semplice di t 8. La Commissione sottolinea che gli elenchi di cui all'articolo 41, paragrafo 2, di detta legge sono stati adottati e figurano nel regolamento del 13 maggio 2015.

40 Orbene, da tali deroghe risulterebbe l'esclusione di quasi il 97% della rete stradale dei veicoli che rispettano il peso massimo, quale fissato all'allegato I della direttiva 96/53, di t 10 per asse non motore e di t 11,5 per asse motore.

41 In secondo luogo, la Commissione contesta l'argomento della Repubblica di Polonia secondo cui soltanto le strade su cui si concentra il traffico internazionale, ossia il traffico transfrontaliero sulla rete di trasporto stradale transeuropeo, sono contemplate dalla direttiva 96/53.

42 Tale istituzione fa valere, da un lato, che tratti di strade che consentono di accedere a grandi centri urbani, interessati dal trasporto internazionale e in particolare dalle operazioni di carico e scarico, possono situarsi al di fuori delle strade nazionali e della rete transeuropea di trasporto, laddove tali tratti non sono liberamente accessibili.

43 Dall'altro, la Commissione rileva che, diversamente da quanto affermato dalla Repubblica di Polonia, nessuna restrizione ai requisiti stabiliti all'articolo 3 della direttiva 96/53 figura in tale direttiva, in linea con gli obiettivi da essa perseguiti dalla sua entrata in vigore, e che il suo ambito di applicazione non è stato modificato dopo la creazione della rete transeuropea di trasporto dalla decisione n. 1692/96, quand'anche la stessa contribuisce al medesimo obiettivo, consistente nel facilitare la circolazione delle merci. Essa precisa che, benché l'articolo 2 di tale direttiva non contenga alcuna definizione del traffico internazionale, i considerando 3 e 7 della stessa, che fanno riferimento alla circolazione tra gli Stati membri, letti alla luce del considerando 12 della medesima, indicano che occorre interpretare detta nozione in modo da comprendere la circolazione transfrontaliera, a prescindere dal tipo di strada. Qualsiasi altra interpretazione priverebbe di significato l'articolo 7 della direttiva 96/53.

44 In terzo luogo, per quanto riguarda gli argomenti della Repubblica di Polonia tratti dalle condizioni dell'infrastruttura stradale, la Commissione sottolinea che, benché la direttiva 96/53 non imponga alcun obbligo di ricostruire tutte le strade pubbliche, gli Stati membri devono tuttavia rispettare i criteri enunciati ai punti 3.1 e 3.4 dell'allegato I della medesima.

45 Tale istituzione aggiunge che la Repubblica di Polonia non può fare a meno di rispettare le norme adottate nella direttiva 96/53, relative al peso massimo autorizzato per asse, adducendo la ricerca dell'equilibrio di cui al considerando 5, della medesima, benché tali nome risultino da tale equilibrio.

46 La Repubblica di Polonia considera che la prima parte della censura della Commissione sia fondata su un'interpretazione erronea dell'articolo 3 della direttiva 96/53.

47 La Repubblica di Polonia sostiene, in via principale, che la Commissione ritiene erroneamente che la nozione di «traffico internazionale» riguardi l'intera rete stradale degli Stati membri, mentre essa si riferisce unicamente al traffico transfrontaliero e alle strade su cui è concentrato. Essa fa valere che l'interpretazione estensiva, da parte della Commissione, della nozione di «traffico internazionale», con conseguente apertura di qualsiasi strada negli Stati membri, anche locale, ai veicoli il cui peso massimo per asse motore è di t 11,5 non risulta da alcuna disposizione o considerando della direttiva 96/53 e nemmeno dalle discussioni sulla modifica della stessa. Secondo detto Stato membro, tale interpretazione priverebbe di significato l'articolo 3, paragrafo 1, secondo trattino, di tale direttiva, che limita il traffico nazionale in ragione delle dimensioni dei veicoli, e condurrebbe ad una discriminazione alla rovescia concernente i veicoli immatricolati o immessi in circolazione nello Stato membro interessato.

48 La Repubblica di Polonia richiama inoltre l'obbligo di interpretare la direttiva 96/53 in conformità alla decisione n. 1692/96, i cui obiettivi sono convergenti, in quanto ambedue gli strumenti sono divenuti vincolanti contestualmente alla sua adesione all'Unione.

49 La Repubblica di Polonia ne deduce che essa non viola l'articolo 3 della direttiva 96/53 derogando al principio generale della libera circolazione dei veicoli il cui peso massimo per asse motore è di t 11,5 per l'utilizzo di talune strade nazionali e locali, quali le strade regionali, distrettuali e comunali. Le scelte da essa effettuate intenderebbero conseguire l'obiettivo di cui al considerando 5 di detta direttiva. Essa avrebbe quindi ricercato un equilibrio tra l'utilizzazione razionale ed economica dei veicoli stradali commerciali e le esigenze di manutenzione dell'infrastruttura, di sicurezza stradale e di protezione dell'ambiente e del quadro di vita.

– Giudizio della Corte

50 Occorre ricordare che, conformemente all'articolo 3, paragrafo 1, primo trattino, della direttiva 96/53, uno Stato membro non può rifiutare o vietare l'uso nel proprio territorio, nel traffico internazionale, dei veicoli immatricolati o immessi in circolazione in un altro Stato membro per ragioni inerenti al peso e alle dimensioni, se tali veicoli sono conformi ai valori limite di cui all'allegato I della direttiva 96/53. Secondo i punti 3.1 e 3.4 di tale allegato, il peso massimo autorizzato per asse dei vicoli interessati è fissato a t 10 per asse semplice o asse non motore semplice e a t 11,5 per asse motore.

51 Per quanto riguarda, più in particolare, la nozione di «traffico internazionale», figurante all'articolo 3, paragrafo 1, primo trattino, della direttiva 96/53, sull'interpretazione della quale le parti sono in disaccordo, in assenza di qualsiasi definizione della medesima in detta direttiva, tale nozione deve essere di interpretata alla luce del suo significato abituale nel linguaggio corrente, tenendo conto al contempo del contesto nel quale essa è utilizzata e degli obiettivi perseguiti dalla normativa in cui è inserita (v., per analogia, sentenza del 20 settembre 2018, Carrefour Hypermarchés e a., C-510/16, EU:C:2018:751, punto 28 e giurisprudenza ivi citata).

52 Secondo il suo significato abituale, la nozione di «traffico internazionale» riguarda qualsiasi circolazione di veicoli sul territorio di almeno due paesi diversi. In assenza di ulteriori precisazioni, essa è priva di una connotazione che evochi un'infrastruttura stradale precisa su cui si concentra tale traffico.

53 Tale interpretazione è confortata dal contesto in cui tale nozione è utilizzata e dall'obiettivo perseguito al primo trattino dell'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 96/53. Infatti, il secondo trattino di tale articolo 3, paragrafo 1, che si riferisce alla nozione di «traffico nazionale», non contiene nemmeno precisazioni riguardanti un'eventuale infrastruttura stradale alla quale si dovrebbe limitare un siffatto traffico nazionale.

54 Quanto all'obiettivo della direttiva 96/53, occorre ricordare che l'articolo 3, paragrafo 1, primo trattino, di tale direttiva mira, come emerge dai considerando 3 e 4 di detta direttiva, a eliminare le differenze fra le norme in vigore negli Stati membri in materia di pesi e dimensioni dei veicoli stradali commerciali, che potrebbero esercitare un effetto negativo sulle condizioni di concorrenza e costituire un ostacolo alla circolazione fra Stati membri. Risulta, peraltro, dal considerando 7 della medesima direttiva che prescrizioni tecniche supplementari possono applicarsi ai veicoli commerciali immatricolati o messi in circolazione in uno Stato membro quando tali prescrizioni non costituiscano un ostacolo alla circolazione dei veicoli commerciali fra gli Stati membri. Occorre rilevare che, nei considerando della direttiva 96/53, non viene operata alcuna distinzione, quanto a tale obiettivo, secondo il tipo di strade su cui ha luogo la circolazione tra Stati membri.

55 Se le norme comuni relative al peso massimo per asse dei veicoli commerciali, fissate dalla direttiva 96/53, si applicassero solo a determinate strade pubbliche degli Stati membri, anche se queste ultime fossero quelle che possono generare un traffico internazionale, l'obiettivo di tale direttiva, che consiste nell'eliminare gli ostacoli alla circolazione dei veicoli commerciali fra gli Stati membri, rischierebbe di non essere preso in considerazione.

56 Infatti, l'interpretazione suggerita dalla Repubblica di Polonia avrebbe la conseguenza che, appena un veicolo commerciale circolante nel territorio di almeno due Stati membri lascia la rete transeuropea di trasporto o le strade nazionali principali di uno Stato membro, il traffico, sino a quel momento internazionale, perderebbe tale carattere. Ne conseguirebbe che le norme comuni fissate dalla direttiva 96/53 quanto, segnatamente, ai pesi massimi per asse dei veicoli commerciali cesserebbero di applicarsi a detto veicolo. Una siffatta interpretazione, invece di promuovere l'obiettivo consistente nell'agevolare la circolazione dei veicoli commerciali tra Stati membri, condurrebbe al mantenimento degli ostacoli a tale circolazione.

57 La Repubblica di Polonia non può invocare, a sostegno della propria interpretazione della nozione di «traffico internazionale» figurante all'articolo 3, paragrafo 1, primo trattino, della direttiva 96/53, il considerando 5 di tale direttiva, il quale enuncia che le norme comuni fissate da detta direttiva riflettono l'equilibrio tra l'utilizzazione razionale ed economica dei veicoli stradali commerciali e le esigenze di manutenzione dell'infrastruttura, di sicurezza stradale e di protezione dell'ambiente e del quadro di vita. Infatti, come l'avvocato generale ha rilevato, in sostanza, al paragrafo 78 delle sue conclusioni, la direttiva 96/53 cerca di raggiungere tale equilibrio, segnatamente, mediante la fissazione dei valori limite per quanto riguarda i pesi e le dimensioni dei veicoli commerciali, quali precisati all'allegato I della direttiva 96/53.

58 Tale interpretazione della nozione di «traffico internazionale» figurante all'articolo 3, paragrafo 1, primo trattino, della direttiva 96/53, nel senso che tale nozione si applica senza distinzione tra i tipi di strada interessati, non può essere rimessa in discussione dai tre argomenti che la Repubblica di Polonia trae dal contesto legislativo in cui si inserisce tale disposizione.

59 In primo luogo, essa fa valere che tale direttiva deve essere interpretata coerentemente con la decisione n. 1692/96. In secondo luogo, essa rileva che l'interpretazione di cui al punto precedente priverebbe di contenuto l'articolo 3, paragrafo 1, secondo trattino, della direttiva 96/53. In terzo luogo, essa fa valere che tale interpretazione implicherebbe una discriminazione a rovescio concernente i veicoli immatricolati o immessi in circolazione nello Stato membro interessato.

60 Per quanto riguarda il primo di tali argomenti, se è vero che tanto la direttiva 96/53 quanto la decisione n. 1692/96 contribuiscono al buon funzionamento del mercato interno, tale decisione, che mira a sviluppare la rete transeuropea di trasporto, non è intesa a limitare l'ambito di applicazione di tale direttiva, che mira, da parte sua, ad agevolare la circolazione dei veicoli stradali dell'Unione, mediante la fissazione di norme comuni autorizzate relative alle dimensioni e ai pesi di tali veicoli. Ciò premesso, in mancanza di qualsiasi riferimento, nella direttiva 96/53, alla decisione n. 1692/96 o alla nozione di «rete transeuropea dei trasporti», la nozione di «traffico internazionale», figurante all'articolo 3, paragrafo 1, primo trattino, della direttiva 96/53, non può essere interpretata come limitata alla circolazione tra Stati membri che si concentra sulla rete transeuropea di trasporto.

61 Quanto al secondo argomento invocato dalla Repubblica di Polonia, è innegabile che l'articolo 3, paragrafo 1, secondo trattino, della direttiva 96/53, a differenza dell'articolo 3, paragrafo 1, primo trattino, di tale direttiva, non impone agli Stati membri di applicare, nel traffico nazionale, le norme comuni fissate da detta direttiva, relative al peso massimo autorizzato per asse per la circolazione dei veicoli immatricolati o immessi in circolazione in qualsiasi altro Stato membro. Tuttavia, una interpretazione della nozione di «traffico internazionale» nel senso che si applica senza distinzione a seconda delle strade su cui tale traffico ha luogo, non avrebbe la conseguenza di privare di contenuto l'articolo 3, paragrafo 1, secondo trattino, della direttiva 96/53, in quanto tale disposizione si applica quando sia il punto di partenza sia il punto di destinazione del traffico si trovano nel medesimo Stato membro, senza che venga effettuata una distinzione secondo le strade utilizzate, consentendo così, in un siffatto caso, ad uno Stato membro di limitare il traffico nazionale per ragioni concernenti i pesi dei veicoli.

62 Per quanto riguarda il terzo argomento dedotto dalla Repubblica di Polonia, vertente su una discriminazione al rovescio, occorre rilevare che, se gli Stati membri sono autorizzati, in virtù dell'articolo 3, paragrafo 1, primo e secondo trattino, della direttiva 96/53, letto in combinato disposto con il considerando 12 della medesima, ad applicare, per i veicoli utilizzati nel traffico nazionale, nel loro territorio valori diversi da quelli previsti da tale direttiva per il traffico internazionale, per quanto riguarda il peso massimo autorizzato per asse, tale articolo non impone loro siffatta differenza di trattamento. Inoltre, risulta dal considerando 11 di detta direttiva che la distinzione operata a seconda se si tratta di «traffico internazionale» o di «traffico nazionale» è giustificata dalle differenze negli

effetti che ciascuna delle caratteristiche previste al detto articolo 3, paragrafo 1, primo e secondo trattino, è idonea a produrre sulle condizioni di concorrenza nel settore del trasporto, nell'ambito della realizzazione del mercato interno.

63 In considerazione di quanto precede, occorre valutare, alla luce degli elementi di interpretazione dell'articolo 3, paragrafo 1, primo trattino, della direttiva 96/53, quali risultano dai punti da 50 a 56 della presente sentenza, il merito della prima parte della censura della Commissione.

64 Occorre rilevare che, se, certo, l'articolo 41, paragrafo 1, della legge relativa alle strade pubbliche autorizza il traffico dei veicoli che rispettano il peso massimo per asse motore di t 11,5, tale regola è tuttavia assoggettata a diverse limitazioni, che figurano all'articolo 41, paragrafi 2 e 3, di detta legge.

65 Pertanto, da una parte, risulta dall'articolo 41, paragrafo 2, di detta legge che il ministro dei Trasporti redige, conformemente al punto 1 di tale disposizione, l'elenco delle strade nazionali e regionali su cui i veicoli di un peso massimo per «asse semplice» di t 10 possono circolare e, conformemente al punto 2 di detta disposizione, l'elenco delle strade nazionali su cui i veicoli di un peso massimo per «asse semplice» di t 8 possono circolare.

66 In tale contesto, occorre precisare che le limitazioni previste al detto articolo 41, paragrafo 2, riguardano, come ha confermato la Repubblica di Polonia nella sua risposta ad un quesito della Corte, tanto l'asse motore quanto l'asse non motore di un veicolo. Occorre parimenti rilevare che gli elenchi di cui a tale articolo 41, paragrafo 2, sono stati adottati e figurano nel regolamento del 13 maggio 2015.

67 D'altra parte, emerge dall'articolo 41, paragrafo 3, della legge relativa alle strade pubbliche che, sulle strade regionali diverse da quelle definite conformemente all'articolo 41, paragrafo 2, punto 1, di tale legge nonché sulle strade di distretto e sulle strade comunali, possono circolare solo i veicoli di un peso massimo per «asse semplice» di t 8.

68 Emerge così dall'articolo 41 della legge relativa alle strade pubbliche che i veicoli che rispettano il peso massimo per asse motore di t 11,5 fissato al punto 3.4 dell'allegato I della direttiva 96/53 rientrano nell'ambito di applicazione dell'insieme delle limitazioni risultanti dall'articolo 41, paragrafi 2 e 3 di tale legge, e che i veicoli che rispettano il peso massimo per asse semplice di t 10 rientrano in quello delle limitazioni risultanti dall'articolo 41, paragrafo 2, punto 2, e paragrafo 3, di detta legge.

69 Ciò premesso, occorre constatare che le limitazioni all'accesso alla rete stradale polacca dei veicoli che rispettano i valori limite per asse fissati ai punti 3.1 e 3.4 dell'allegato I della direttiva 96/53, risultanti dal diritto polacco, sono contrarie all'articolo 3, paragrafo 1, primo trattino, di tale direttiva, in combinato disposto con i punti 3.1 e 3.4 dell'allegato I della medesima.

Sull'asserita violazione dell'articolo 7, della direttiva 96/53

– Argomenti delle parti

70 La Commissione sostiene che le restrizioni previste dall'articolo 41, paragrafi 2 e 3, della legge relativa alle strade pubbliche sono fondate su un'interpretazione errata dell'articolo 7 della direttiva 96/53, che prevede un'eccezione al principio della libera circolazione dei veicoli il cui peso massimo per asse motore è di t 11,5. Tale istituzione rammenta, innanzitutto, che la Repubblica di Polonia non può affermare che la limitazione in questione riguardi strade su cui non si concentra traffico internazionale soprattutto per il motivo che nessun atto dell'Unione prevede una distinzione tra tali strade e quelle non interessate da un tale traffico.

71 Tale istituzione precisa, inoltre, che l'unica deroga possibile al principio della libera circolazione su tutte le strade deve fondarsi sull'inadeguatezza di queste alla circolazione dei veicoli il cui peso massimo per asse motore è di t 11,5. I criteri da prendere in considerazione dovrebbero essere la sicurezza di tale traffico, la capacità di carico delle strutture di ingegneria civile e l'intensità del traffico stradale. A tal riguardo, essa sottolinea che l'articolo 7 della direttiva 96/53, che prevede la facoltà di derogare al principio della libera circolazione «su talune strade o opere di ingegneria civile», deve essere interpretato in modo restrittivo. In tali circostanze, deroghe per il 97% della rete stradale polacca o, specialmente, per tutte le strade locali sarebbero prive di fondamento.

72 Infine, la Commissione rileva che le restrizioni di accesso a talune strade pubbliche polacche non si basano su considerazioni relative alle loro condizioni o a quelle di taluni tratti delle medesime, come risulta dal sistema di rilascio di autorizzazioni illimitate alla circolazione.

73 La Repubblica di Polonia, che risponde a titolo subordinato a tale parte della censura della Commissione, sostiene che la medesima deriva da un'interpretazione eccessivamente restrittiva dell'articolo 7 della direttiva 96/53, che è contraria alla formulazione del medesimo, in quanto, da un lato, l'ambito di applicazione del primo comma di tale articolo 7 non riduce le restrizioni che esso prevede all'inadeguatezza delle strade per i veicoli in questione nonché a «determinati tratti di strada», e che, dall'altro, i casi di cui al secondo comma di tale articolo 7 sono solo esempi.

74 Tale Stato membro ne deduce che esso può limitare la circolazione non solo su strade inadatte al traffico di veicoli pesanti ma anche su parti della rete stradale su cui, a motivo del loro adeguamento, il passaggio di tali veicoli sarebbe pericoloso o ancora a motivo dell'esistenza di numerosi ponti la cui ridotta capacità di carico nel limite di t 20 e di t 30 è stata ignorata dalla Commissione.

75 Inoltre, la Repubblica di Polonia considera che, per quanto riguarda una minima parte delle strade locali, che sono già state adattate al traffico dei veicoli il cui peso autorizzato per asse motore semplice è di t 11,5, la possibilità di introdurre limitazioni rientra nell'articolo 7, primo comma, della direttiva 96/53, sulla base del rilievo che non vi è alcun interesse pratico a consentirvi la loro circolazione poiché si tratta generalmente di tratti che non sono collegati al resto del sistema stradale e non possono garantire la fluidità del traffico.

76 Inoltre, la Repubblica di Polonia sostiene che la Commissione non può affermare che il 97% della rete stradale polacca è chiuso alla circolazione dei veicoli il cui peso massimo per asse motore è di t 11,5 senza considerare le caratteristiche di tale rete. Tale Stato membro precisa che le strade nazionali, che rappresentano il 5% delle strade pubbliche, sopportano fino al 60% del traffico. Il restante 95% delle strade pubbliche sarebbe costituito dalle strade locali, di cui l'88% sarebbe formato dalle strade distrettuali e comunali. Esse sarebbero utilizzate per esigenze locali e un terzo delle strade pubbliche non sarebbe asfaltato, come si evince dalle statistiche ufficiali di Eurostat citate dalla Commissione.

– Giudizio della Corte

77 La Commissione considera che l'argomentazione della Repubblica di Polonia, con cui quest'ultima si avvale, in sostanza, della vetustà e dell'inadeguatezza dell'infrastruttura stradale pertinente per giustificare le limitazioni imposte dal diritto nazionale all'accesso dei veicoli che rispettano i valori limite fissati ai punti 3.1 e 3.4 dell'allegato I della direttiva 96/53 sulla base dell'articolo 7 di tale direttiva, è fondata su un'interpretazione erronea di tale articolo 7.

78 Occorre ricordare, a tal proposito che, conformemente all'articolo 7, primo comma, della direttiva 96/53, quest'ultima non osta all'applicazione delle disposizioni vigenti in ogni Stato membro in materia di circolazione stradale che permettono di limitare pesi e/o dimensioni dei veicoli su talune strade o opere di ingegneria civile, indipendentemente dallo Stato d'immatricolazione o di messa in circolazione di tali veicoli.

79 L'articolo 7, secondo comma, di tale direttiva menziona esempi in cui le limitazioni previste all'articolo 7, primo comma, della medesima possono essere imposte. Ciò comporta pertanto, in particolare, la possibilità di imporre restrizioni locali per quanto riguarda le dimensioni massime autorizzate e/o i pesi massimi autorizzati dei veicoli che possono essere utilizzati in zone o su strade specificate, in cui l'infrastruttura non è adatta alla circolazione di veicoli lunghi e pesanti, come ad esempio nel centro delle città, nei piccoli villaggi o nei siti di particolare interesse naturale.

80 Poiché l'articolo 7, della direttiva 96/53 costituisce un'eccezione al principio della libera circolazione dei veicoli, quale previsto all'articolo 3, paragrafo 1, della medesima, deve essere interpretato, come ha sottolineato l'avvocato generale al paragrafo 79 delle sue conclusioni, in maniera restrittiva.

81 Inoltre, occorre rilevare, come ha indicato l'avvocato generale ai paragrafi 93 e 94 delle sue conclusioni, che la giustificazione tratta dall'inadeguatezza dell'infrastruttura stradale prevista all'articolo 7 della direttiva 96/53, in situazioni particolari, illustrate dai diversi esempi figuranti al secondo comma di tale articolo.

82 Orbene, come emerge dall'articolo 41, paragrafo 2, della legge relativa alle strade pubbliche, è solo a titolo di eccezione, a condizione che una strada nazionale polacca figuri sugli elenchi di cui a tale disposizione, che i veicoli che rispettano i limiti di peso fissati ai punti 3.1 et 3.4 dell'allegato I della direttiva 96/53 possono liberamente circolare su una tale strada. Parimenti, è solo a titolo di eccezione, a condizione che una strada regionale polacca figuri in tali elenchi, che i veicoli che rispettano il limite di peso fissato al punto 3.4 dell'allegato I della direttiva 96/53 possono liberamente circolare su una tale strada, in quanto la circolazione sulle altre strade, non figuranti su tali elenchi, è esclusa.

83 Inoltre, secondo l'articolo 41, paragrafo 3, di detta legge, sull'insieme delle altre strade regionali nonché sulle strade distrettuali e sulle strade comunali, i veicoli che rispettano i limiti di peso per asse fissati ai punti 3.1 e 3.4 dell'allegato I della direttiva 96/53 sono assoggettati alle restrizioni di circolazione in questione.

84 Del resto, come l'avvocato generale ha rilevato al paragrafo 95 delle sue conclusioni, le restrizioni di accesso alle strade pubbliche fondate sull'articolo 41 della medesima legge possono essere revocate mediante il rilascio di un'autorizzazione generale a pagamento, avente come sole limitazioni l'esclusione dei carichi divisibili nonché una limitazione della durata e, pertanto, senza che venga preso in considerazione lo stato delle strade interessate.

85 Occorre aggiungere che, secondo le indicazioni figuranti nel fascicolo, le restrizioni di accesso alle strade pubbliche fondate sull'articolo 41 sembrano avere portata considerevole e, pertanto, non limitarsi a «talune» strade e opere di ingegneria civile, come richiede l'articolo 7 della direttiva 96/53. Secondo le statistiche, riguardanti il 2015, fornite dalla Repubblica di Polonia nel quadro del procedimento precontenzioso o presentate dalla Commissione nel suo ricorso e che non sono state contestate da tale Stato membro, risulta che meno del 40% della rete stradale costituita da autostrade e strade nazionali polacche e meno del 4% della rete stradale costituita dalle autostrade, le strade nazionali e le strade regionali più importanti, era accessibile, nel corso di detto anno, senza restrizione, alla circolazione dei veicoli di un peso massimo per asse motore di t 11,5. Del resto, secondo gli elementi comunicati dalla Repubblica di Polonia relativi alla situazione constatata dall'entrata in vigore del 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 (regolamento del ministro delle Infrastrutture e dell'Edilizia recante l'elenco delle strade nazionali e regionali su cui possono circolare veicoli di peso autorizzato per asse semplice di t 10 e l'elenco delle strade nazionali su cui possono circolare veicoli

di peso autorizzato per asse semplice di t 8) del 21 aprile 2017, vale a dire una data successiva alla data pertinente ai fini del presente procedimento, solo il 54,2% delle strade nazionali polacche era accessibile, senza limitazione, ai veicoli di un peso massimo per asse motore di t 11,5.

86 Orbene, siffatte limitazioni all'applicazione della regola fissata all'articolo 3, paragrafo 1, primo trattino, della direttiva 96/53, che, per la loro portata e il loro carattere generale, hanno conseguenze così estese sul principio della libera circolazione dei veicoli, non possono essere giustificate a titolo dell'articolo 7 di tale direttiva, a pena di far prevalere l'eccezione risultante da tale articolo 7 sulla regola prevista all'articolo 3 di detta direttiva.

87 Tenuto conto delle considerazioni che precedono, la Repubblica di Polonia non può invocare detto articolo 7 per giustificare, con riferimento ad un motivo a carattere generale vertente, in sostanza, sulla vetustà e sull'inadeguatezza dell'infrastruttura stradale, limitazioni che si applicano in base alla tipologia di strada, risultanti dal diritto polacco.

88 Di conseguenza, le limitazioni all'accesso alla rete stradale polacca dei veicoli che rispettano i valori limite per asse fissati ai punti 3.1 e 3.4 dell'allegato I della direttiva 96/53, risultanti dal diritto polacco, non possono essere giustificate sulla base dell'articolo 7 della direttiva 96/53. Pertanto, e tenuto conto parimenti delle considerazioni figuranti al punto 69 della presente sentenza, occorre constatare che tali limitazioni sono contrarie al combinato disposto degli articoli 3 e 7 di detta direttiva, letti unitamente ai punti 3.1 e 3.4 dell'allegato I della medesima.

Sulla possibilità di invocare le disposizioni transitorie previste all'allegato XII, punto 8, paragrafo3, dell'atto di adesione del 2003

– *Argomenti delle parti*

89 La Commissione contesta l'argomento della Repubblica di Polonia tratto dall'allegato XII, punto 8, paragrafo 3, all'atto di adesione del 2003, sulla base del rilievo che il secondo comma di tale disposizione richiedeva chiaramente un adeguamento al traffico internazionale delle strade diverse da quelle della rete transeuropea di trasporto entro il 31 dicembre 2010, senza più attendere lo sviluppo del potenziamento della rete stradale nazionale, contrariamente a quanto era stato ammesso durante il periodo transitorio.

90 A titolo complementare, tale istituzione rileva che, a decorrere dall'anno 2004, diverse migliaia di chilometri di strade diverse dalle strade nazionali o da quelle della rete transeuropea di trasporto sono state rinnovate nell'ambito di un programma nazionale di ricostruzione delle strade locali, un gran numero delle quali è stato finanziato da fondi europei. Orbene, nessuna di tali strade locali sarebbe stata aperta alla circolazione dei veicoli che rispettano il peso massimo per asse motore di t 11,5, senza che sia stata operata una distinzione a seconda del grado di potenziamento di dette strade. Essa ritiene inoltre che, essendo la circolazione tuttavia possibile fatto salvo il rilascio di un'autorizzazione a pagamento, il motivo invocato a difesa, relativo al potenziamento in corso della rete stradale, sia infondato.

91 La Repubblica di Polonia invoca, in subordine, le disposizioni transitorie figuranti all'allegato XII, punto 8, paragrafo 3, dell'atto di adesione del 2003, che disciplinano le questioni legate all'attuazione della direttiva 96/53 e della decisione n. 1692/96. In particolare risulterebbe dal terzo e dal quarto comma di tale punto 8, paragrafo 3, che non le era stato imposto alcun termine per adeguare strade diverse da quelle della rete transeuropea di trasporto al livello massimo di capacità di carico.

92 Tal Stato membro sottolinea, da un lato, che, ai sensi del punto 8, paragrafo 3, quarto comma, di tale allegato la progressiva apertura della rete stradale ai veicoli nel traffico internazionale doveva avvenire parallelamente al completamento del processo di potenziamento di dette strade. Esso non condivide

l'opinione della Commissione secondo cui tale interpretazione è contraria alle disposizioni della seconda frase di tale punto 8, paragrafo 3, quarto comma, che prevede l'autorizzazione all'uso delle parti non adattate della rete secondaria ai fini del carico e dello scarico, durante l'intero periodo transitorio, per il motivo che si tratta di un'eccezione ad un principio.

93 Dall'altro, la Repubblica di Polonia contesta l'argomento della Commissione secondo cui la sua interpretazione delle disposizioni transitorie porterebbe ad accettare che l'apertura della rete stradale polacca, ai sensi della direttiva 96/53, non avvenga prima di parecchi decenni. Essa afferma che gli sforzi di potenziamento devono riguardare le strade asfaltate e che, a seguito di quelli già compiuti, il 54,2% delle strade nazionali è aperto alla circolazione dei veicoli in questione.

94 A tale riguardo tale Stato membro ricorda, innanzitutto, che quasi il 91% delle sue strade pubbliche è stato costruito prima della sua adesione all'Unione, e che la circolazione era allora limitata ai veicoli il cui peso per asse semplice non superava le t 10 per le strade nazionali e le t 8 per le altre strade, e che la normativa polacca è stata modificata in seguito al fine di rispettare gli obblighi derivanti dal diritto dell'Unione.

95 La Repubblica di Polonia ricorda, poi, le caratteristiche della sua rete stradale, quali sintetizzate al punto 76 della presente sentenza.

96 Infine, tale Stato membro deduce l'impegno costante da esso spiegato a partire dalla sua adesione all'Unione per aprire nuove strade nazionali, tenendo conto delle esigenze del traffico internazionale e dell'ambiente, e menziona il notevole onere finanziario, a lungo termine, che comporterebbe l'adeguamento, eccezionale in uno Stato membro dell'Unione, di tutta la sua rete stradale alla circolazione dei veicoli il cui peso massimo per asse motore è di t 11,5.

– Giudizio della Corte

97 Con il suo argomento, la Repubblica di Polonia si avvale delle disposizioni transitorie previste all'allegato XII, punto 8, paragrafo 3, dell'atto di adesione del 2003, che le consentirebbero di aprire al traffico internazionale le sue strade diverse da quelle della rete transeuropea di trasporto man mano che viene completato il processo di potenziamento di tali strade, senza pertanto fissare un qualsiasi termine a tal proposito, per giustificare le limitazioni imposte dal diritto nazionale all'accesso dei veicoli che rispettano i valori limite fissati ai punti 3.1 e 3.4 dell'allegato I della direttiva 96/53.

98 Occorre ricordare che l'allegato XII, punto 8, paragrafo 3, secondo comma, dell'atto di adesione del 2003, prevede, in deroga all'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 96/53, che i veicoli conformi ai valori limite della categoria 3.4 di cui all'allegato I di tale direttiva possono utilizzare le parti non adattate della rete stradale polacca solo se sono conformi ai limiti definiti, in Polonia, per il peso per asse, e stabilisce come scadenza a tale deroga la data del 31 dicembre 2010, che precede di oltre quattro anni la data di scadenza del termine fissato nel parere motivato.

99 Per quanto riguarda il potenziamento della sua rete stradale principale, la Repubblica di Polonia doveva rispettare, come risulta dall'allegato XII, punto 8, paragrafo 3, terzo comma, all'atto di adesione del 2003, un calendario fissato in otto tabelle per il periodo compreso tra il 1° gennaio 2004 e il 1° gennaio 2011.

100 Senza fissare un calendario simile per le strade che non fanno parte di tale rete stradale principale, l'allegato XII, punto 8, paragrafo 3, quarto comma, di tale atto d'adesione prevede, alla sua prima frase, che, parallelamente al potenziamento, è garantita una progressiva apertura della rete stradale polacca, inclusa la rete di cui all'allegato I della decisione n. 1692/96, per i veicoli autorizzati al traffico internazionale che sono conformi ai valori limite prescritti dalla direttiva 96/53. La seconda

frase di tale allegato XII, punto 8, paragrafo 3, quarto comma, prevede che, ai fini del carico e dello scarico, laddove tecnicamente possibile, è consentito l'uso di parti non adattate della rete stradale secondaria durante tutto il periodo transitorio.

101 Risulta da una lettura combinata del secondo e del quarto comma dell'allegato XII, punto 8, paragrafo 3, dell'atto di adesione del 2003, che la giustificazione vertente sul potenziamento della rete stradale polacca poteva essere invocata dalla Repubblica di Polonia per imporre una restrizione all'accesso alla sua rete stradale dei veicoli che rispettano i valori limite specificati al punto 3.4 dell'allegato I della direttiva 96/53, fondata sui limiti di peso per asse fissati dal diritto nazionale, solo per la durata del periodo transitorio, e ciò entro certi limiti.

102 Infatti, i termini «parallelamente al potenziamento», figuranti all'allegato XII, punto 8, paragrafo 3, quarto comma, dell'atto di adesione del 2003, non possono essere letti in maniera isolata, ma devono essere letti nel senso che fissano le circostanze in cui la deroga all'osservanza dell'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 96/53, figurante all'allegato XII, punto 8, paragrafo 3, secondo comma, di tale atto di adesione, cessa di essere applicabile. Pertanto, l'allegato XII, punto 8, paragrafo 3, quarto comma, di detto atto di adesione non può essere interpretato nel senso che si applica oltre la data di scadenza della deroga fissata all'allegato XII, punto 8, paragrafo 3, secondo comma, del medesimo atto di adesione, vale a dire il 31 dicembre 2010.

103 Questa interpretazione dell'allegato XII, punto 8, paragrafo 3, dell'atto di adesione del 2003 è confermata dal contesto in cui tale disposizione si inserisce. Risulta, infatti, dagli articoli 2 e 10 di tale atto di adesione che quest'ultimo è fondato sul principio dell'applicazione immediata ed integrale delle disposizioni del diritto dell'Unione ai nuovi Stati membri e che solo a titolo transitorio sono ammesse deroghe previste espressamente dalle disposizioni transitorie (v., in tal senso, sentenza del 22 dicembre 2010, Commissione/Polonia, C-385/08, non pubblicata, ECLI:EU:C:2010:801, punto 54 e giurisprudenza ivi citata). Pertanto, non si può ammettere che il regime derogatorio che l'allegato XII, punto 8, paragrafo 3, di detto atto di adesione prevede possa perdurare in mancanza di disposizioni esplicite in tal senso.

104 Tale lettura è parimenti confermata dalla finalità dell'allegato XII, punto 8, paragrafo 3, dell'atto di adesione del 2003, che, come ha rilevato l'avvocato generale al paragrafo 92 delle sue conclusioni, mirava a pianificare il periodo compreso tra la data di adesione della Repubblica di Polonia e il 31 dicembre 2010, affinché il principio fissato dalla direttiva 96/53 potesse essere rispettato dopo tale data, finalità che ha peraltro giustificato che fondi europei venissero destinati alla sua realizzazione.

105 Tenuto conto delle considerazioni che precedono, occorre respingere l'argomento della Repubblica di Polonia fondato sulle disposizioni transitorie previste all'allegato XII, punto 8, paragrafo 3, dell'atto di adesione del 2003.

106 Alla luce delle considerazioni che precedono e, in particolare, dei punti 69 e 88 della presente sentenza, occorre accogliere la prima parte della censura della Commissione, relativa alla limitazione del traffico internazionale alle sole strade della rete transeuropea di trasporto e a talune strade nazionali.

Sul requisito relativo al possesso di un'autorizzazione speciale a circolare su altre strade

Argomenti delle parti

107 La Commissione dichiara che il regime di divieto di circolazione fatto salvo il rilascio di un'autorizzazione è contrario alla direttiva 96/53 in quanto limita e ostacola la libera circolazione dei veicoli.

108 Tale istituzione rileva che, secondo il regime restrittivo cui sono assoggettate le strade regionali, distrettuali o comunali, in virtù dell'articolo 64, paragrafi 1 e 3, della legge sulla circolazione stradale, occorre richiedere autorizzazioni, per ciascuna di esse, presso diverse autorità per un unico tragitto. Essa sostiene che, in assenza di uno sportello unico e a motivo dei termini di rilascio dell'autorizzazione richiesta nonché delle tariffe stabilite, il sistema istituito si rivela costoso, dispendioso in termini di tempo e tale da creare una discriminazione indiretta nei confronti dei trasportatori non residenti e provenienti da Stati membri diversi dalla Repubblica di Polonia. Detta istituzione precisa che, ai sensi dell'articolo 64, paragrafo 2, della legge sulla circolazione stradale, le autorizzazioni rientranti nella categoria IV, che permettono ai veicoli il cui peso per asse motore è di t 11,5 di circolare sulle strade nazionali, non possono essere utilizzate in caso di trasporto di carichi divisibili, laddove questi ultimi costituiscono la maggior parte dei carichi trasportati su strada. In tal modo, il lavoro delle imprese di trasporti sarebbe reso più complesso dall'obbligo di utilizzare un maggiore numero di autocarri. Essa lamenta altresì una grave restrizione alla libera prestazione dei servizi stradali.

109 La Commissione sostiene che l'argomento della Repubblica di Polonia secondo cui tale regime di autorizzazione non è contrario alla direttiva 96/53, giacché è applicato senza restrizione o discriminazione e con debita attenzione, non solo è privo di fondamento in virtù del principio della libera circolazione sancito da tale direttiva, ma è inoltre indicativo del fatto che la tutela dell'infrastruttura stradale e il controllo del numero di veicoli che vi circolato non sono tali da giustificare il sistema istituito dal legislatore polacco.

110 Inoltre, la Commissione ritiene che il fatto, rilevato dalla Repubblica di Polonia, che le autorizzazioni di cui trattasi siano rilasciate in maniera non discriminatoria a tutti i trasportatori non incida sul carattere restrittivo di tale autorizzazione e sulla violazione delle disposizioni della direttiva 96/53.

111 La Commissione aggiunge che la Repubblica di Polonia non può affermare che l'obbligo di ottenere un'autorizzazione miri a incoraggiare i trasportatori a circolare su strade parallele più adatte al traffico degli autocarri, in quanto tale giustificazione è contraria all'articolo 3 di detta direttiva.

112 Tale istituzione peraltro rileva, da un lato, a titolo esemplificativo, che per quanto riguarda la strada nazionale DK 92 tra Berlino (Germania) e Varsavia (Polonia), tale obiettivo è raggiunto in un altro modo, ossia attraverso il pagamento di una tassa per gli autocarri, che è, contrariamente al regime delle autorizzazioni, una modalità di gestione ragionevole del traffico. Dall'altro, essa ricorda che, su certe strade, per accedere ai luoghi di carico e scarico delle merci, la sola soluzione è quella di chiedere un'autorizzazione.

113 La Repubblica di Polonia ha risposto agli argomenti della Commissione vertenti sul requisito relativo al possesso di un'autorizzazione speciale per circolare su strade diverse dalle strade della rete transeuropea di trasporti e talune altre strade nazionali.

114 Partendo dal presupposto che la restrizione apportata all'utilizzo della rete stradale non è contraria all'articolo 3 della direttiva 96/53, tale Stato osserva che è proprio grazie al contributo finanziario alla manutenzione delle strade deteriorate dai veicoli pesanti che vi circolano, previsto dagli articoli 64 e seguenti della legge sulla circolazione stradale, che è garantita a lungo termine la libera circolazione dei veicoli il cui carico per asse non è adatto alle possibilità tecniche offerte dalle strade interessate.

115 A tale proposito, la Repubblica di Polonia rileva che la Commissione ha presentato il sistema di autorizzazione di cui trattasi in modo parzialmente errato e precisa che le autorizzazioni sono rilasciate dal gestore della rete stradale, per quanto riguarda le autorizzazioni di categoria I, o dal direttore generale delle strade nazionali e delle autostrade, nel caso delle autorizzazioni di categoria IV relative alle strade nazionali in questione. Le autorizzazioni di categoria I sarebbero rilasciate al trasportatore, in base alla domanda presentata, per la durata di un mese, sei mesi o dodici mesi, senza indicazione dei veicoli interessati. Ciascuna autorizzazione sarebbe rilasciata entro un termine massimo

di sette giorni lavorativi a decorrere dal giorno di presentazione della domanda. Le stesse regole si applicherebbero alle autorizzazioni di categoria IV, che potrebbero tuttavia essere ugualmente rilasciate per una durata di ventiquattro mesi, entro un termine massimo di tre giorni lavorativi a decorrere dal giorno di presentazione della domanda.

116 Secondo la Repubblica di Polonia, al fine di garantire agli interessati la certezza del diritto, l'importo massimo della tassa prevista all'articolo 64f, paragrafo 1, della legge sulla circolazione stradale per le autorizzazioni di categoria I è stato fissato a 240 zloty polacchi (PLN) (circa EUR 55) mentre, per le autorizzazioni di categoria IV, esso ammonta a PLN 3 600 (circa EUR 850). Tuttavia, l'importo effettivo della tassa, previsto dal regolamento del ministro dei Trasporti, dell'Edilizia e dell'Economia marittima relativo all'importo della tassa dovuta sull'autorizzazione alla circolazione dei veicoli fuori norma, varierebbe a seconda della durata di ogni autorizzazione. Di conseguenza, in base a detto tariffario rimasto invariato dal 2012, l'autorizzazione meno onerosa, di categoria I, valida dodici mesi, costerebbe PLN 200 (circa EUR 47), mentre l'autorizzazione di categoria IV, valida dodici mesi, costerebbe PLN 2 000 (circa EUR 470) e quella valida ventiquattro mesi costerebbe PLN 3 000 (circa EUR 705).

117 Su questo punto la Repubblica di Polonia conclude, nel suo controricorso, affermando che non condivide l'analisi della Commissione secondo cui detto sistema è costoso e dispendioso in termini di tempo, poiché esso è trasparente e facilita lo spostamento dei trasportatori sull'intera rete. Essa inoltre respinge la posizione della Commissione secondo cui, in assenza di autorizzazione, sorge un divieto di circolazione, dal momento che sarebbe possibile scegliere la strada su cui sarà effettuato il trasporto internazionale.

118 Nella sua controreplica, tale Stato membro invoca l'irricevibilità, sulla base del loro carattere nuovo, dei motivi vertenti su una discriminazione indiretta nei confronti dei trasportatori provenienti da altri Stati membri e su una restrizione della libera prestazione dei servizi stradali, invocati dalla Commissione nelle sue considerazioni di replica. Detto Stato membro aggiunge che, in ogni caso, tali motivi sono privi di fondamento, poiché le domande di autorizzazione possono essere facilmente ottenute tramite un sito Internet, sono rilasciate per un periodo di tempo determinato, a prescindere dal numero di operazioni di trasporto, e il loro costo è relativamente basso rispetto alle necessità dei trasportatori. Esso afferma che tale sistema trasparente e pratico è conforme alle attese di questi ultimi e che non era stato oggetto di critiche prima del deposito delle denunce di cui è stata investita la Commissione.

Giudizio della Corte

119 In via preliminare, occorre ricordare che, conformemente ad una giurisprudenza costante, l'oggetto di un ricorso per inadempimento, ai sensi dell'articolo 258 TFUE, è fissato dal parere motivato della Commissione, cosicché il ricorso deve fondarsi sui medesimi motivi e mezzi di tale parere (sentenza del 10 novembre 2011, Commissione/Portogallo, C-212/09, EU:C:2011:717, punto 26 e giurisprudenza ivi citata), e che, a norma dell'articolo 127, paragrafo 1, del regolamento di procedura della Corte, è vietata la deduzione di motivi nuovi in corso di causa, a meno che essi si basino su elementi di diritto e di fatto emersi durante il procedimento.

120 Nella fattispecie, occorre constatare che è in fase di memoria di replica che la Commissione ha presentato per la prima volta l'argomento di una discriminazione indiretta nei confronti dei trasportatori non residenti e provenienti da Stati membri diversi dalla Repubblica di Polonia nonché di una restrizione alla libera prestazione di servizi stradali. Pertanto, occorre considerare tali argomenti irricevibili.

121 Occorre rilevare che i veicoli che rispettano i limiti di peso per asse fissati ai punti 3.1 e 3.4 dell'allegato I della direttiva 96/53 sono considerati come «non a norma», ai sensi dell'articolo 2, punto 35a, della legge sulla circolazione stradale, se il peso per asse, con o senza carico, di tali veicoli

è superiore ai pesi autorizzati, quali previsti per una data strada dalla normativa polacca relativa alle strade pubbliche. La circolazione di tali veicoli sulle strade interessate è subordinata, conformemente all'articolo 64, paragrafo 1, di tale legge, al rilascio da parte dell'autorità competente di un'autorizzazione speciale, a pagamento. Ciò premesso, per l'effetto dell'articolo 64, paragrafo 2, di detta legge, il trasporto mediante veicolo «non a norma» di un carico divisibile è, in linea di principio, vietato.

122 Ne consegue che, sulle strade pubbliche su cui si applicano limitazioni di peso per asse risultanti dalla normativa polacca, la circolazione di veicoli conformi ai limiti di peso fissati ai punti 3.1 e 3.4 dell'allegato I della direttiva 96/53 è subordinata all'ottenimento di un'autorizzazione speciale.

123 Poiché l'accesso di tali veicoli alle strade pubbliche su cui si applicano limitazioni di peso per asse risultanti dalla normativa polacca dipende dal rilascio di una siffatta autorizzazione, e poiché tali limitazioni sono, come risulta dai punti 69 e 88 della presente sentenza, contrarie agli articoli 3 e 7 della direttiva 96/53, in combinato disposto con i punti 3.1 e 3.4 dell'allegato I di tale direttiva, tale sistema di autorizzazione deve essere considerato parimenti contrario alle disposizioni di detta direttiva, senza che occorra statuire sugli argomenti delle parti relativi alle modalità concrete di ottenimento di tali autorizzazioni.

124 Ciò premesso, occorre dichiarare che la Repubblica di Polonia, avendo imposto alle imprese di trasporti l'obbligo di essere provviste di autorizzazioni speciali per la circolazione su alcune strade pubbliche, è venuta meno agli obblighi ad essa incombenti ai sensi del combinato disposto degli articoli 3 e 7 della direttiva 96/53, letti unitamente ai punti 3.1 e 3.4 dell'allegato I della direttiva 96/53.

Sulle spese

125 Ai sensi dell'articolo 138, paragrafo 1, del regolamento di procedura, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è stata fatta domanda. Poiché la Commissione ha chiesto la condanna della Repubblica di Polonia, quest'ultima, essendo risultata soccombente, dev'essere condannata alle spese.

Per questi motivi, la Corte (Quarta Sezione) dichiara e statuisce:

1) **La Repubblica di Polonia, avendo imposto alle imprese di trasporti l'obbligo di essere provviste di autorizzazioni speciali per la circolazione su alcune strade pubbliche, è venuta meno agli obblighi ad essa incombenti ai sensi del combinato disposto degli articoli 3 e 7 della direttiva 96/53/CE del Consiglio, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale, come modificata dalla direttiva (UE) 2015/719 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, letti unitamente ai punti 3.1 e 3.4. dell'allegato I di detta direttiva 96/53.**

2) **La Repubblica di Polonia è condannata alle spese.**

Firme