Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τέταρτο τμήμα)

της 21ης Μαρτίου 2019*

«Παράβαση κράτους μέλους – Μεταφορές – Οδηγία 96/53/ΕΚ – Διεθνείς μεταφορές – Οχήματα των οποίων οι τιμές βάρους και διαστάσεων είναι σύμφωνες προς τις οριακές τιμές που καθορίζονται στην οδηγία αυτή – Χρήση των οχημάτων αυτών, που έλαβαν άδεια κυκλοφορίας ή τέθηκαν σε κυκλοφορία σε ένα κράτος μέλος, στο έδαφος άλλου κράτους μέλους – Σύστημα ειδικής άδειας – Άρθρα 3 και 7 – Πράξη Προσχώρησης του 2003 – Μεταβατικές διατάξεις – Παράρτημα XII, σημείο 8, παράγραφος 3»

Στην υπόθεση C-127/17,

με αντικείμενο προσφυγή λόγω παραβάσεως δυνάμει του άρθρου 258 ΣΛΕΕ, η οποία ασκήθηκε στις 10 Μαρτίου 2017,

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από την J. Hottiaux και τον W. Mölls,

προσφεύγουσα,

κατά

Δημοκρατίας της Πολωνίας, εκπροσωπούμενης από τον B. Majczyna καθώς και από τις M. Kamejsza-Kozłowska και J. Sawicka, επικουρούμενους από τον J. Waszkiewicz, εμπειρογνώμονα,

καθής,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τέταρτο τμήμα),

συγκείμενο από τους T. von Danwitz, πρόεδρο του εβδόμου τμήματος, προεδρεύοντα του τετάρτου τμήματος, K. Jürimäe, K. Λυκούργο, E. Juhász και C. Vajda (εισηγητή), δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: Y. Bot

γραμματέας: K. Malacek, διοικητικός υπάλληλος,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 20ής Ιουνίου 2018,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 19ης Σεπτεμβρίου 2018,

εκδίδει την ακόλουθη

* Γλώσσα διαδικασίας: η πολωνική.

Απόφαση

1 Με την προσφυγή της, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ζητεί από το Δικαστήριο να διαπιστώσει ότι η Δημοκρατία της Πολωνίας, επιβάλλοντας στις επιχειρήσεις μεταφορών την υποχρέωση κατοχής ειδικών αδειών προκειμένου να είναι δυνατόν τα οχήματά τους να κυκλοφορούν σε ορισμένες δημόσιες οδούς, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τις συνδυασμένες διατάξεις των άρθρων 3 και 7 της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου, της 25ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές (ΕΕ 1996, L 235, σ. 59), όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία (ΕΕ) 2015/719 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2015 (ΕΕ 2015, L 115, σ. 1) (στο εξής: οδηγία 96/53), ερμηνευόμενες σε συνδυασμό με τα σημεία 3.1 και 3.4 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 96/53.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

Η Πράξη Προσχώρησης

2 Το άρθρο 2 της Πράξεως περί των όρων προσχωρήσεως της Τσεχικής Δημοκρατίας, της Δημοκρατίας της Εσθονίας, της Κυπριακής Δημοκρατίας, της Δημοκρατίας της Λετονίας, της Δημοκρατίας της Λιθουανίας, της Δημοκρατίας της Ουγγαρίας, της Δημοκρατίας της Μάλτας, της Δημοκρατίας της Πολωνίας, της Δημοκρατίας της Σλοβενίας και της Σλοβακικής Δημοκρατίας και των προσαρμογών των Συνθηκών επί των οποίων βασίζεται η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ 2003, L 236, σ. 33, στο εξής: Πράξη Προσχώρησης του 2003) ορίζει τα εξής:

«Από την ημερομηνία προσχώρησης, οι διατάξεις των αρχικών Συνθηκών και οι πριν από την προσχώρηση θεσπισθείσες πράξεις των οργάνων και της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας δεσμεύουν τα νέα κράτη μέλη και εφαρμόζονται σε αυτά, υπό τους όρους που προβλέπονται στις Συνθήκες αυτές και στην παρούσα Πράξη.»

3 Το άρθρο 10 της Πράξης Προσχώρησης του 2003 ορίζει τα εξής:

«Η εφαρμογή των αρχικών Συνθηκών και των πράξεων που εξεδόθησαν από τα όργανα υπόκειται, μεταβατικώς, στις διατάξεις περί παρεκκλίσεων που προβλέπονται στην παρούσα Πράξη.»

4 Κατά το άρθρο 24 της Πράξης Προσχώρησης:

«Τα μέτρα που απαριθμούνται στα Παραρτήματα V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIII και XIV της παρούσας Πράξης, ισχύουν όσον αφορά τα νέα κράτη μέλη, υπό τους όρους που ορίζονται στα Παραρτήματα αυτά.»

5 Το παράρτημα XII της Πράξης Προσχώρησης φέρει τον τίτλο «Κατάλογος ο οποίος αναφέρεται στο άρθρο 24 της Πράξης Προσχώρησης: Πολωνία». Το σημείο 8 του παραρτήματος αυτού, το οποίο τιτλοφορείται «Πολιτική μεταφορών», περιέχει την ακόλουθη παράγραφο 3, η οποία ορίζει ότι η οδηγία 96/53 εφαρμόζεται υπό τους εξής όρους:

«31996 L 0053: Οδηγία [96/53],όπως τροποποιήθηκε τελευταία από:

32002 L 0007: Οδηγία 2002/7/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της [18ης Φεβρουαρίου 2002] [ΕΕ 2002, L 67, σ. 47].

Κατά παρέκκλιση του άρθρου 3, παράγραφος 1 της οδηγίας [96/53], τα οχήματα που συμμορφώνονται με τις οριακές τιμές της κατηγορίας 3.4 του Παραρτήματος 1 της ανωτέρω οδηγίας, μπορούν να χρησιμοποιούν μόνο τα τμήματα του πολωνικού οδικού δικτύου που δεν έχουν αναβαθμισθεί έως την 31η Δεκεμβρίου 2010, εφόσον συμμορφώνονται με τα πολωνικά όρια βάρους ανά άξονα. Από την ημερομηνία της προσχώρησης, δεν είναι δυνατό να επιβάλλονται στα οχήματα που συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της οδηγίας [96/53] περιορισμοί στη χρήση των κύριων οδών διαμετακόμισης που ορίζονται στο Παράρτημα Ι της απόφασης 1692/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών [(ΕΕ 1996, L 288, σ.1)].

Η Πολωνία τηρεί το χρονοδιάγραμμα που ορίζεται στους πίνακες κατωτέρω για την αναβάθμιση του δικτύου βασικών οδών, όπως περιγράφεται στο Παράρτημα Ι της απόφασης [1692/96]. Οι επενδύσεις υποδομής που κάνουν χρήση κονδυλίων από τον προϋπολογισμό της [Ένωσης], πρέπει να εξασφαλίζουν ότι οι αρτηρίες κατασκευάζονται ή αναβαθμίζονται με φέρουσα ικανότητα φορτίου 11,5 τόνων κατ' άξονα.

Παράλληλα με την ολοκλήρωση της αναβάθμισης, υπάρχει προοδευτικό άνοιγμα του πολωνικού οδικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένου του δικτύου που αναφέρεται στο Παράρτημα Ι της απόφασης [1692/96], για τα οχήματα διεθνών μεταφορών που συμμορφώνονται με τις οριακές τιμές της οδηγίας. Όσον αφορά τη φόρτωση και την εκφόρτωση, επιτρέπεται, καθ' όλη τη μεταβατική περίοδο και εφόσον είναι τεχνικώς εφικτό, η χρήση μη αναβαθμισμένων οδών του δικτύου δευτερευουσών οδών.

[…]»

6 Το χρονοδιάγραμμα για την αναβάθμιση του πολωνικού δικτύου βασικών οδών το οποίο μνημονεύεται στο σημείο 8, παράγραφος 3, τρίτο εδάφιο, του παραρτήματος XII της Πράξης Προσχώρησης του 2003 καθορίζεται σε οκτώ πίνακες, οι οποίοι καλύπτουν την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2004 έως την 1η Ιανουαρίου 2011.

Η οδηγία 96/53

7 Η οδηγία 96/53 καθορίζει κοινά πρότυπα σχετικά με το βάρος και τις διαστάσεις των επαγγελματικών οδικών οχημάτων που χρησιμοποιούνται σε διεθνείς μεταφορές καθώς και κοινά πρότυπα σχετικά με τις διαστάσεις των οχημάτων αυτών που χρησιμοποιούνται σε εθνικές μεταφορές.

8 Οι αιτιολογικές σκέψεις 3 έως 5, 7, 11 και 12 της οδηγίας αυτής έχουν ως εξής:

«(3) […] οι διαφορές μεταξύ προτύπων που ισχύουν στα κράτη μέλη όσον αφορά τα βάρη και τις διαστάσεις των επαγγελματικών οδικών οχημάτων είναι δυνατόν να έχουν αρνητικές επιπτώσεις στις συνθήκες ανταγωνισμού και να αποτελούν εμπόδιο στην κυκλοφορία μεταξύ κρατών μελών·

(4) […] σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, θα πρέπει να ληφθούν μέτρα σε κοινοτικό επίπεδο, προκειμένου τέτοιου είδους εμπόδια να εξαλειφθούν·

(5) […] τα προαναφερθέντα πρότυπα αντανακλούν μιαν ισορροπία μεταξύ της ορθολογικής και οικονομικής χρήσεως των εν λόγω επαγγελματικών οδικών οχημάτων και των απαιτήσεων συντήρησης της υποδομής, οδικής ασφάλειας και προστασίας του φυσικού και βιοτικού περιβάλλοντος·

[…]

(7) […] οι συμπληρωματικές τεχνικές προϋποθέσεις που αφορούν το βάρος και τις διαστάσεις των οχημάτων μπορούν να εφαρμόζονται στα επαγγελματικά οχήματα που έλαβαν άδεια κυκλοφορίας ή τέθηκαν σε κυκλοφορία σε άλλο κράτος μέλος· […] οι προϋποθέσεις αυτές δεν πρέπει να αποτελούν εμπόδιο στην κυκλοφορία των επαγγελματικών οχημάτων μεταξύ των κρατών μελών·

[…]

(11) […] στο πλαίσιο της υλοποίησης της εσωτερικής αγοράς, το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να επεκταθεί στις εθνικές μεταφορές, στο βαθμό που αφορά χαρακτηριστικά τα οποία επηρεάζουν σημαντικά τις προϋποθέσεις ανταγωνισμού στον τομέα των μεταφορών, και ιδίως τις τιμές σχετικά με το μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος και πλάτος των οχημάτων και συνδυασμών οχημάτων που προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων·

(12) […] για τα άλλα χαρακτηριστικά των οχημάτων, τα κράτη μέλη εξουσιοδοτούνται να εφαρμόζουν στο έδαφός τους τιμές διαφορετικές από εκείνες που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία μόνο για τα οχήματα τα οποία χρησιμοποιούνται στις εθνικές μεταφορές».

9 Κατά το άρθρο 1, παράγραφος 1, της οδηγίας 96/53:

«Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται:

α) στις διαστάσεις των οχημάτων με κινητήρα των κατηγοριών M2 και M3 και των ρυμουλκουμένων τους κατηγορίας 0 και των οχημάτων με κινητήρα των κατηγοριών N2 και N3 και των ρυμουλκουμένων τους κατηγορίας 03 και 04, όπως ορίζονται στο παράρτημα II της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα (στο εξής: οδηγία πλαίσιο) (ΕΕ 2007, L 263, σ. 1)]·

β) στο βάρος και σε ορισμένα άλλα τεχνικά χαρακτηριστικά των οχημάτων που αναφέρονται στο στοιχείο α) και καθορίζονται στο παράρτημα I, σημείο 2, της παρούσας οδηγίας.»

10 Το άρθρο 2 της οδηγίας 96/53 ορίζει τα εξής:

«Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοείται ως:

[…]

– “μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος”, το μέγιστο βάρος για τη χρησιμοποίηση εμφόρτου οχήματος για διεθνείς μεταφορές,

– “μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος ανά άξονα”, το μέγιστο βάρος για τη χρησιμοποίηση στις διεθνείς μεταφορές, ενός εμφόρτου άξονα ή ομάδας αξόνων,

– “αδιαχώριστο φορτίο”, φορτίο το οποίο, για τους σκοπούς της μεταφοράς επί της οδού, δεν μπορεί να διαχωρισθεί σε δύο ή περισσότερα φορτία, χωρίς περιττή δαπάνη ή κίνδυνο καταστροφής και το οποίο, λόγω των διαστάσεων ή των μαζών του, δεν μπορεί να μεταφερθεί από όχημα με κινητήρα, ρυμουλκούμενο, οδικό συρμό ή αρθρωτό όχημα, το οποίο συμμορφώνεται με τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας σε όλα τα ζητήματα,

[…]».

11 Το άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας αυτής προβλέπει τα ακόλουθα:

«Ένα κράτος μέλος δεν μπορεί να αρνείται ή να απαγορεύει στο έδαφός του τη χρησιμοποίηση:

– για διεθνείς μεταφορές, οχημάτων που έλαβαν άδεια κυκλοφορίας ή τέθηκαν σε κυκλοφορία σε άλλο κράτος μέλος, επικαλούμενα λόγους που αφορούν τα βάρη και τις διαστάσεις,

– για εθνικές μεταφορές, οχημάτων που έλαβαν άδεια κυκλοφορίας ή τέθηκαν σε κυκλοφορία σε άλλο κράτος μέλος για λόγους που αφορούν τις διαστάσεις,

εφόσον τα εν λόγω οχήματα είναι σύμφωνα προς τις οριακές τιμές που αναφέρονται στο παράρτημα Ι.

Η διάταξη αυτή εφαρμόζεται ανεξάρτητα εάν:

α) τα εν λόγω οχήματα δεν πληρούν τις διατάξεις της νομοθεσίας αυτού του κράτους μέλους όσον αφορά ορισμένα χαρακτηριστικά σχετικά με το βάρος και τις διαστάσεις, που δεν προβλέπονται στο παράρτημα Ι·

β) η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο τα οχήματα έλαβαν άδεια κυκλοφορίας ή τέθηκαν σε κυκλοφορία έχει επιτρέψει όρια που δεν αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1, μεγαλύτερα από αυτά που καθορίζονται στο παράρτημα Ι.»

12 Το άρθρο 7 της εν λόγω οδηγίας έχει ως εξής:

«Η παρούσα οδηγία δεν εμποδίζει την εφαρμογή των ισχυουσών σε κάθε κράτος μέλος διατάξεων περί οδικής κυκλοφορίας, οι οποίες δύνανται να περιορίζουν το βάρος ή/και τις διαστάσεις των οχημάτων σε ορισμένους δρόμους ή ορισμένα τεχνικά έργα, ανεξάρτητα από το κράτος έκδοσης της άδειας κυκλοφορίας ή θέσης σε κυκλοφορία των οχημάτων αυτών.

Είναι δυνατή, ιδίως, η επιβολή τοπικών περιορισμών ως προς τα μέγιστα επιτρεπτά βάρη και/ή τις μέγιστες επιτρεπτές διαστάσεις οχημάτων που μπορούν να χρησιμοποιούνται σε συγκεκριμένες περιοχές ή συγκεκριμένους δρόμους, όταν η υποδομή δεν προσφέρεται για μακριά και βαριά οχήματα, όπως π.χ. στο κέντρο των πόλεων, σε μικρά χωριά ή σε τόπους ιδιαίτερου φυσικού ενδιαφέροντος.»

13 Το παράρτημα Ι της οδηγίας 96/53 επιγράφεται «Μέγιστο βάρος και διαστάσεις καθώς και συναφή χαρακτηριστικά οχημάτων».

14 Το σημείο 3 του παραρτήματος αυτού φέρει τον τίτλο «Μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος ανά άξονα των οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 1, παράγραφος 1, στοιχείο β) (σε τόνους)». Τα σημεία 3.1 και 3.4 διευκρινίζουν τα ακόλουθα:

«[…]

3.1.	*Απλοί άξονες* Απλός μη κινητήριος άξονας	10 t

[…]

3.4.	*Κινητήριος άξονας*	
3.4.1.	Κινητήριος άξονας των οχημάτων που αναφέρονται στα σημεία 2.2.1 και 2.2.2	11,5 t
3.4.2.	Κινητήριος άξονας των οχημάτων που αναφέρονται στα σημεία 2.2.3, 2.2.4, 2.3 και 2.4	11,5 t

[…]»

Η απόφαση 1692/96

15 Η απόφαση 1692/96 αντικαταστάθηκε από την απόφαση 661/2010/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Ιουλίου 2010, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΕΕ 2010, L 204, σ. 1), η οποία καταργήθηκε από τον κανονισμό (ΕΕ) 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και για την κατάργηση της απόφασης αριθ. 661/2010 (ΕΕ 2013, L 348, σ. 1).

16 Η απόφαση 1692/96 προέβλεπε στο άρθρο 2, το οποίο έφερε τον τίτλο «Στόχοι», τα εξής:

«1. Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών αναπτύσσεται προοδευτικά σε κοινοτική κλίμακα, με την προοπτική του 2010, ολοκληρώνοντας δίκτυα υποδομής χερσαίων, θαλασσίων και αεροπορικών μεταφορών σύμφωνα με τα σχεδιαγράμματα που περιέχουν οι χάρτες του παραρτήματος I ή/και τις προδιαγραφές του παραρτήματος II.

2. Το δίκτυο πρέπει:

α) να διασφαλίζει, σε ένα χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα, τη διαρκή και σταθερή κινητικότητα προσώπων και αγαθών, υπό τις καλύτερες δυνατές κοινωνικές συνθήκες και συνθήκες ασφάλειας, συνεισφέροντας ταυτόχρονα στην υλοποίηση των κοινοτικών στόχων ιδίως σε θέματα περιβάλλοντος, καθώς και να συμβάλει στην ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής·

[…]».

Το πολωνικό δίκαιο

17 Το άρθρο 41 του ustawa o drogach publicznych (νόμου σχετικά με τις δημόσιες οδούς, Dz. U αριθ. 14, θέση 60), της 21ης Μαρτίου 1985, όπως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών (στο εξής: νόμος σχετικά με τις δημόσιες οδούς), ορίζει τα εξής:

«1. Επιτρέπεται η κυκλοφορία στις δημόσιες οδούς οχημάτων με επιτρεπόμενο βάρος ανά απλό κινητήριο άξονα 11,5 t, με την επιφύλαξη των παραγράφων 2 και 3.

2. Ο Minister właściwy do spraw transportu [Υπουργός Μεταφορών, Πολωνία] καταρτίζει, με κανονιστική απόφαση, τον κατάλογο:

1) των εθνικών και των επαρχιακών οδών στις οποίες δύνανται να κυκλοφορούν οχήματα με επιτρεπόμενο βάρος ανά απλό άξονα 10 t,

2) των εθνικών οδών στις οποίες δύνανται να κυκλοφορούν οχήματα με επιτρεπόμενο βάρος ανά απλό άξονα 8 t,

λαμβανομένης υπόψη της ανάγκης προστασίας των οδών και διασφαλίσεως των μεταφορών.

3. Οι επαρχιακές οδοί πλην εκείνων που καθορίζονται στην παράγραφο 2, σημείο 1, οι νομαρχιακές οδοί και οι δημοτικές οδοί αποτελούν οδικό δίκτυο στο οποίο δύνανται να κυκλοφορούν οχήματα με επιτρεπόμενο βάρος ανά απλό άξονα 8 t.»

18 Δυνάμει του άρθρου 41, παράγραφος 2, του νόμου σχετικά με τις δημόσιες οδούς, ο Minister Infrastruktury i Rozwoju (Υπουργός Υποδομών και Ανάπτυξης, Πολωνία) εξέδωσε, στις 13 Μαΐου 2015, την 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 (κανονιστική απόφαση σχετικά με τον κατάλογο των εθνικών και επαρχιακών οδών στις οποίες δύνανται να κυκλοφορούν οχήματα με επιτρεπόμενο βάρος ανά απλό άξονα 10 t και σχετικά με τον κατάλογο των εθνικών οδών στις οποίες δύνανται να κυκλοφορούν οχήματα με επιτρεπόμενο βάρος 8 t ανά απλό άξονα) (Dz. U. 2015, θέση 802, στο εξής: κανονιστική απόφαση της 13ης Μαΐου 2015).

19 Το άρθρο 2, σημείο 35a, του prawo o ruchu drogowym (νόμου περί οδικής κυκλοφορίας, Dz. U. αριθ. 98, θέση 602), όπως ίσχυε κατά τον κρίσιμο χρόνο για την παρούσα διαδικασία, ορίζει ως όχημα το οποίο δεν πληροί τις προδιαγραφές (στο εξής: όχημα εκτός προδιαγραφών) το όχημα ή το σύνολο οχημάτων των οποίων τα βάρη ανά άξονα, με ή χωρίς φορτίο, είναι ανώτερα από τα επιτρεπόμενα και προβλεπόμενα από τις διατάξεις σχετικά με τις δημόσιες οδούς για μία συγκεκριμένη οδό ή του οποίου οι διαστάσεις ή η πραγματική συνολική μάζα, με ή χωρίς φορτίο, υπερβαίνουν τα αντίστοιχα επιτρεπόμενα και οριζόμενα από τις διατάξεις αυτού του νόμου.

20 Το άρθρο 2, σημείο 35b, του νόμου περί οδικής κυκλοφορίας ορίζει ως αδιαχώριστο φορτίο ένα φορτίο το οποίο δεν μπορεί να διαχωρισθεί σε δύο ή περισσότερα φορτία χωρίς περιττή δαπάνη ή κίνδυνο καταστροφής.

21 Το άρθρο 64, παράγραφοι 1 έως 3, του νόμου αυτού προβλέπει τα εξής:

«1. Η κυκλοφορία των εκτός προδιαγραφών οχημάτων επιτρέπεται υπό τους ακόλουθους όρους:

1) την απόκτηση άδειας κυκλοφορίας για οχήματα εκτός προδιαγραφών της αντίστοιχης κατηγορίας, η οποία χορηγείται με διοικητική απόφαση από την αρμόδια αρχή […]

2) την τήρηση των όρων κυκλοφορίας που καθορίζονται στην άδεια η οποία αναφέρεται στο σημείο 1·

3) την οδήγηση του εκτός προδιαγραφών οχήματος από ειδικευμένο χειριστή, όταν το όχημα υπερβαίνει τουλάχιστον μία από τις ακόλουθες διαστάσεις:
   a) μήκος: 23 m·
   b) πλάτος: 3,2 m·
   c) ύψος: 4,5 m·
   d) πραγματική συνολική μάζα: 60 t·

4) την ιδιαίτερη επαγρύπνηση από μέρους του οδηγού του εκτός προδιαγραφών οχήματος.

2. Απαγορεύεται η μεταφορά, από εκτός προδιαγραφών όχημα, μη αδιαχώριστων φορτίων, με εξαίρεση τα εκτός προδιαγραφών οχήματα των οποίων επιτρέπεται η κυκλοφορία δυνάμει άδειας κατηγορίας I ή II.

3. Οι διαστάσεις, το βάρος και τα ανά άξονα βάρη των εκτός προδιαγραφών οχημάτων των οποίων επιτρέπεται η κυκλοφορία δυνάμει άδειας των κατηγοριών I έως VII, καθώς και οι οδοί στις οποίες επιτρέπεται η κυκλοφορία αυτών των οχημάτων, καθορίζονται στον πίνακα του Παραρτήματος 1 του παρόντος νόμου.»

22 Τα άρθρα 64a έως 64d του εν λόγω νόμου καθορίζουν, για καθεμία από τις επτά κατηγορίες των εκτός προδιαγραφών οχημάτων, τη διαδικασία σχετικά με την κατάθεση αιτήσεως άδειας καθώς και τη διαδικασία χορηγήσεώς της. Το άρθρο 64f, παράγραφος 1, του νόμου αυτού καθορίζει, για κάθε κατηγορία, το μέγιστο όριο του τέλους για τη χορήγηση της άδειας.

23 Στο τμήμα 4 του νόμου περί οδικής κυκλοφορίας, τα άρθρα 140aa επ. προβλέπουν πρόστιμα για τα εκτός προδιαγραφών οχήματα τα οποία κυκλοφορούν χωρίς άδεια ή κατά παράβαση των όρων που προβλέπονται στη χορηγηθείσα άδεια.

Η προ της ασκήσεως της προσφυγής διαδικασία

24 Κατόπιν καταγγελιών που υπέβαλαν επιχειρήσεις μεταφορών οι οποίες δραστηριοποιούνται στην πολωνική επικράτεια και λαμβανομένων υπόψη των στοιχείων που διαβίβασε η Δημοκρατία της Πολωνίας στο πλαίσιο διαδικασίας «EU Pilot», η Επιτροπή απέστειλε, στις 30 Απριλίου 2015, προειδοποιητική επιστολή στο κράτος μέλος αυτό.

25 Με την επιστολή αυτή, η Επιτροπή επέστησε την προσοχή της Δημοκρατίας της Πολωνίας στο γεγονός ότι ορισμένες διατάξεις της εθνικής της νομοθεσίας δεν ήταν σύμφωνες με τις υποχρεώσεις που υπέχει, αφενός, από το άρθρο 3 της οδηγίας 96/53, δεδομένου ότι το 97 % περίπου του πολωνικού οδικού δικτύου παρέμενε κλειστό στην κυκλοφορία οχημάτων των οποίων το βάρος ήταν σύμφωνο με τα όρια που καθορίζονται στα σημεία 3.1 και/ή 3.4 του παραρτήματος I της οδηγίας αυτής, καθώς και, αφετέρου, από το άρθρο 7 της εν λόγω οδηγίας, διότι το κράτος μέλος αυτό είχε επικαλεστεί τις παρεκκλίσεις που προβλέπονται στη διάταξη αυτή χωρίς να προβάλει επαρκείς λόγους για τους οποίους το 97 % του πολωνικού οδικού δικτύου μπορούσε να υπαχθεί σε αυτές.

26 Περαιτέρω, με την προειδοποιητική της επιστολή, η Επιτροπή επέκρινε το ειδικό καθεστώς άδειας το οποίο επέτρεπε σε οχήματα των οποίων το βάρος ήταν σύμφωνο με τους περιορισμούς που ορίζονται στα σημεία 3.1 και/ή 3.4 του παραρτήματος I της οδηγίας 96/53 να κυκλοφορούν σε οδούς συνήθως κλειστές στα οχήματα αυτά.

27 Η Δημοκρατία της Πολωνίας, με επιστολή της 29ης Ιουνίου 2015, απάντησε στην προειδοποιητική επιστολή και αντέκρουσε τις αιτιάσεις της Επιτροπής.

28 Θεωρώντας μη ικανοποιητική την απάντηση αυτή της Δημοκρατίας της Πολωνίας της 29ης Ιουνίου 2015, η Επιτροπή εξέδωσε, στις 26 Φεβρουαρίου 2016, αιτιολογημένη γνώμη με την οποία υποστήριξε ότι η Δημοκρατία της Πολωνίας παρέβαινε τις υποχρεώσεις που υπείχε από τις συνδυασμένες διατάξεις των άρθρων 3 και 7 της οδηγίας 96/53, επιτρέποντας την κυκλοφορία των μηχανοκίνητων οχημάτων με μέγιστο βάρος ανά απλό άξονα 11,5 t μόνο σε οδούς οι οποίες αποτελούν μέρος του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και σε ορισμένες άλλες εθνικές οδούς, καθώς και εφαρμόζοντας ειδικό καθεστώς άδειας για την κυκλοφορία των οχημάτων αυτών σε άλλες δημόσιες οδούς.

29 Η Δημοκρατία της Πολωνίας υπέβαλε στην Επιτροπή, στις 26 Απριλίου 2016, αίτημα παράτασης της προθεσμίας απάντησης στην αιτιολογημένη γνώμη, το οποίο απορρίφθηκε από την Επιτροπή με την αιτιολογία ότι δεν περιείχε συγκεκριμένες πληροφορίες σχετικά με τις νομοθετικές τροποποιήσεις που σχεδιάζονταν προκειμένου να παύσει η προσαπτόμενη παράβαση.

30 Με την από 30 Αυγούστου 2016 απάντησή της στην εν λόγω αιτιολογημένη γνώμη, η Δημοκρατία της Πολωνίας ενημέρωσε την Επιτροπή για τις προσπάθειές της, μεταξύ άλλων, να διευρύνει το δίκτυο των οδών στο οποίο επιτρεπόταν η κυκλοφορία οχημάτων με μέγιστο βάρος ανά απλό κινητήριο άξονα 11,5 t, και να τροποποιήσει τις ισχύουσες νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις, προκειμένου να μειωθεί ο αριθμός των τμημάτων των εθνικών και επαρχιακών οδών που υπόκεινται σε περιορισμούς βάρους των οχημάτων. Η Δημοκρατία της Πολωνίας διευκρίνισε ότι αυτές οι τροποποιήσεις θα ετίθεντο σε ισχύ τον Μάιο του 2017 και τον Φεβρουάριο του 2018.

31 Η Επιτροπή, καθόσον δεν πείσθηκε ότι οι κοινοποιηθείσες τροποποιήσεις ήταν σύμφωνες με το δίκαιο της Ένωσης και δεν δέχτηκε την προθεσμία εντός της οποίας θα υλοποιούνταν οι σχεδιαζόμενες τροποποιήσεις στο νομοθετικά κείμενα, αποφάσισε, δυνάμει του άρθρου 258, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ, να ασκήσει την υπό κρίση προσφυγή ενώπιον του Δικαστηρίου.

Επί της προσφυγής

32 Προς στήριξη της προσφυγής της, η Επιτροπή προβάλλει μία μόνο αιτίαση με την οποία προσάπτει στη Δημοκρατία της Πολωνίας ότι παρέβη τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τις συνδυασμένες διατάξεις των άρθρων 3 και 7 της οδηγίας 96/53, ερμηνευόμενες σε συνδυασμό με τα σημεία 3.1 και 3.4 του παραρτήματος Ι, υποβάλλοντας, ειδικότερα, την κυκλοφορία των οχημάτων με μέγιστο βάρος 11,5 t ανά κινητήριο άξονα σε καθεστώς ειδικής αδείας για υπερβολικά υψηλό αριθμό δημοσίων οδών.

33 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι ο περιορισμός της πρόσβασης σε δημόσιες οδούς των οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, τα οποία αναφέρονται στη οδηγία 96/53 και των οποίων το βάρος ανά άξονα δεν υπερβαίνει το μέγιστο επιτρεπόμενο, ήτοι 10 t για τον μη κινητήριο άξονα και 11,5 t για τον κινητήριο άξονα, απορρέει από τον συνδυασμό δύο παραγόντων. Οι παράγοντες αυτοί σχετίζονται, πρώτον, με το άνοιγμα στην κυκλοφορία για οχήματα με μέγιστο βάρος ανά κινητήριο άξονα 11,5 t μόνον των οδών που αποτελούν τμήμα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και ορισμένων άλλων εθνικών οδών, βάσει του άρθρου 41, παράγραφοι 2 και 3, του νόμου σχετικά με τις δημόσιες οδούς, και, δεύτερον, με την υποχρέωση κατοχής ειδικής άδειας η οποία επιτρέπει την κυκλοφορία σε άλλες οδούς, σύμφωνα με τα άρθρα 64 επ. του νόμου περί οδικής κυκλοφορίας

34 Οι δύο αυτοί παράγοντες πρέπει να εξεταστούν διαδοχικά.

Επί του περιορισμού των διεθνών μεταφορών μόνο στις οδούς του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και σε ορισμένες εθνικές οδούς

35 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι ο περιορισμός όσον αφορά τις διεθνείς μεταφορές που προκύπτει από την πολωνική νομοθεσία σε σχέση με την πρόσβαση στις δημόσιες οδούς των οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους τα οποία διαλαμβάνονται στην οδηγία 96/53 και των οποίων το βάρος ανά άξονα είναι σύμφωνο προς τα όρια που καθορίζονται στα σημεία 3.1 και 3.4 του παραρτήματος Ι της οδηγίας αυτής, αντιβαίνει στις συνδυασμένες διατάξεις των άρθρων 3 και 7 της εν λόγω οδηγίας, ερμηνευόμενες σε συνδυασμό με τα σημεία 3.1 και 3.4 της οδηγίας αυτής. Η Επιτροπή αντικρούει, επιπλέον, τη θέση της Δημοκρατίας της Πολωνίας ότι ένας τέτοιος περιορισμός μπορεί να βασίζεται στις μεταβατικές διατάξεις που προβλέπονται στο παράρτημα XII, σημείο 8, παράγραφος 3, της Πράξης Προσχώρησης του 2003.

36 Το πρώτο αυτό σκέλος της αιτίασης της Επιτροπής πρέπει να εξεταστεί υπό το φως των προπαρατεθεισών διατάξεων της οδηγίας 96/53 και του παραρτήματος XII της Πράξης Προσχώρησης του 2003.

Επί της προβαλλόμενης παράβασης του άρθρου 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 96/53

– Επιχειρήματα των διαδίκων

37 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι το γεγονός ότι, όσον αφορά τις διεθνείς μεταφορές, η πολωνική νομοθεσία επιτρέπει την πρόσβαση των οχημάτων των οποίων το μέγιστο βάρος ανά απλό μη κινητήριο άξονα ή ανά κινητήριο άξονα είναι σύμφωνο προς τις οριακές τιμές που καθορίζονται στα σημεία 3.1 και 3.4 του παραρτήματος I της οδηγίας 96/53 μόνο στις οδούς του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και σε ορισμένες εθνικές οδούς αντιβαίνει στο άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 96/53, που προβλέπει καθεστώς ελεύθερης κυκλοφορίας των οχημάτων αυτών.

38 Συναφώς, η Επιτροπή υποστηρίζει πρώτον ότι, μολονότι το άρθρο 41, παράγραφος 1, του νόμου σχετικά με τις δημόσιες οδούς επιτρέπει την κυκλοφορία των οχημάτων με μέγιστο βάρος ανά κινητήριο άξονα 11,5 t σε όλες τις δημόσιες οδούς, το άρθρο 41, παράγραφοι 2 και 3 του νόμου αυτού εισάγει παρεκκλίσεις οι οποίες καθιστούν άνευ περιεχομένου το εν λόγω άρθρο 41, παράγραφος 1.

39 Ειδικότερα, δυνάμει των παρεκκλίσεων του εν λόγω άρθρου 41, παράγραφοι 2 και 3, η κυκλοφορία στις εθνικές και επαρχιακές οδούς που θα περιλαμβάνονταν σε κατάλογο που επρόκειτο να καταρτιστεί από τον Υπουργό Μεταφορών θα επιτρεπόταν μόνο στα οχήματα με επιτρεπόμενο βάρος 10 t ή 8 t ανά απλό άξονα, και η κυκλοφορία στις άλλες επαρχιακές οδούς, στις νομαρχιακές οδούς και στις δημοτικές οδούς θα επιτρεπόταν μόνο στα οχήματα με επιτρεπόμενο βάρος 8 t ανά απλό άξονα. Η Επιτροπή τονίζει ότι οι κατάλογοι του άρθρου 41, παράγραφος 2, του εν λόγω νόμου εγκρίθηκαν με την κανονιστική απόφαση της 13ης Μαΐου 2015, στην οποία και παρατίθενται.

40 Οι παρεκκλίσεις αυτές έχουν όμως ως αποτέλεσμα τον αποκλεισμό από το 97 % περίπου του οδικού δικτύου των οχημάτων των οποίων το βάρος είναι σύμφωνο με τις απαιτήσεις περί μέγιστου βάρος, όπως καθορίζονται στο παράρτημα I της οδηγίας 96/53, ήτοι 10 t ανά μη κινητήριο άξονα και 11,5 t ανά κινητήριο άξονα.

41 Δεύτερον, η Επιτροπή αμφισβητεί το επιχείρημα της Δημοκρατίας της Πολωνίας ότι μόνον οι οδοί στις οποίες συγκεντρώνονται οι διεθνείς μεταφορές, ήτοι οι διασυνοριακές μεταφορές επί του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου μεταφορών, υπόκεινται στις απαιτήσεις της οδηγίας 96/53.

42 Το θεσμικό αυτό όργανο υποστηρίζει, αφενός, ότι τμήματα οδών που επιτρέπουν την πρόσβαση σε σημαντικές πόλεις, οι οποίες έχουν σημασία για τις διεθνείς μεταφορές και ειδικά για τη φόρτωση και την εκφόρτωση, βρίσκονται εκτός των εθνικών οδών και του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, ενώ στα τμήματα αυτά δεν υπάρχει ελεύθερη πρόσβαση.

43 Αφετέρου, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, αντίθετα προς όσα υποστηρίζει η Δημοκρατία της Πολωνίας, η οδηγία 96/53, από τη θέση της σε ισχύ, δεν προβλέπει κανέναν περιορισμό ως προς τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο της 3, σύμφωνα με τους σκοπούς στους οποίους αποβλέπει η οδηγία αυτή, και ότι το πεδίο εφαρμογής της δεν τροποποιήθηκε μετά τη δημιουργία του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών βάσει της απόφασης 1692/96, η οποία άλλωστε εξυπηρετεί τον ίδιο σκοπό, που έγκειται στη διευκόλυνση της κυκλοφορίας των εμπορευμάτων. Η Επιτροπή διευκρινίζει ότι, μολονότι το άρθρο 2 της οδηγίας αυτής δεν περιλαμβάνει ορισμό των διεθνών μεταφορών, από τις αιτιολογικές σκέψεις 3 και 7 της εν λόγω οδηγίας, οι οποίες αναφέρονται στην κυκλοφορία μεταξύ κρατών μελών, ερμηνευόμενες με γνώμονα την αιτιολογική σκέψη 12, συνάγεται ότι επιβάλλεται να ερμηνευθεί η έννοια αυτή ως αφορώσα κάθε διασυνοριακή κυκλοφορία, ανεξαρτήτως του είδους των οδών. Κάθε άλλη ερμηνεία θα καθιστούσε άνευ περιεχομένου το άρθρο 7 της οδηγίας 96/53.

44 Τρίτον, όσον αφορά τα επιχειρήματα της Δημοκρατίας της Πολωνίας τα οποία βασίζονται στην κατάσταση των οδικών υποδομών, η Επιτροπή τονίζει ότι, μολονότι η οδηγία 96/53 δεν επιβάλλει υποχρέωση ανακατασκευής όλων των δημοσίων οδών, τα κράτη μέλη οφείλουν ωστόσο να τηρούν τα κριτήρια των σημείων 3.1 και 3.4 του παραρτήματος I της οδηγίας αυτής.

45 Το θεσμικό αυτό όργανο επισημαίνει επίσης ότι η Δημοκρατία της Πολωνίας δεν μπορεί να απαλλαγεί από την υποχρέωση τήρησης των κανόνων που θεσπίσθηκαν με την οδηγία 96/53, σχετικά με το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος ανά άξονα, επικαλούμενη τη διαλαμβανόμενη στην αιτιολογική σκέψη 5 αναζήτηση ισορροπίας, ενώ οι ως άνω κανόνες απορρέουν από την ισορροπία αυτή.

46 Η Δημοκρατία της Πολωνίας φρονεί ότι το πρώτο σκέλος της αιτιάσεως της Επιτροπής στηρίζεται σε εσφαλμένη ερμηνεία του άρθρου 3 της οδηγίας 96/53.

47 Η Δημοκρατία της Πολωνίας υποστηρίζει, κατά πρώτο λόγο, ότι κακώς η Επιτροπή εκτιμά ότι η έννοια «διεθνείς μεταφορές» αναφέρεται στο σύνολο του οδικού δικτύου των κρατών μελών, ενώ στην πραγματικότητα αναφέρεται μόνον στις διασυνοριακές μεταφορές και στο οδικό δίκτυο στο οποίο συγκεντρώνονται αυτές. Η Δημοκρατία της Πολωνίας ισχυρίζεται ότι η εκ μέρους της Επιτροπής ευρεία ερμηνεία της έννοιας «διεθνείς μεταφορές», κατά την οποία πρέπει να είναι δυνατή η πρόσβαση σε οποιαδήποτε οδό των κρατών μελών, ακόμη και τοπική, στα οχήματα με μέγιστο βάρος ανά κινητήριο άξονα 11,5 t, δεν προκύπτει από καμία διάταξη και από καμία αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 96/53, ούτε καν από τις διαβουλεύσεις σχετικά με την τροποποίησή της. Κατά το κράτος μέλος αυτό, η ως άνω ερμηνεία καθιστά άνευ περιεχομένου το άρθρο 3, παράγραφος 1, δεύτερη περίπτωση, της οδηγίας αυτής, το οποίο περιορίζει τις εθνικές μεταφορές με γνώμονα τις διαστάσεις των οχημάτων, και καταλήγει σε αντίστροφη διάκριση εις βάρος των οχημάτων που έλαβαν άδεια κυκλοφορίας ή τέθηκαν σε κυκλοφορία στο οικείο κράτος μέλος.

48 Η Δημοκρατία της Πολωνίας επικαλείται επίσης την υποχρέωση να ερμηνευθεί η οδηγία 96/53 κατά τρόπο συνεπή προς την απόφαση 1692/96, δεδομένου ότι οι σκοποί των δύο νομοθετικών κειμένων συγκλίνουν, τα δε δύο κείμενα αυτά κατέστησαν συγχρόνως δεσμευτικά για την ίδια, κατά την προσχώρησή της στην Ένωση.

49 Η Δημοκρατία της Πολωνίας συνάγει εξ αυτών ότι δεν παραβαίνει το άρθρο 3 της οδηγίας 96/53 εισάγοντας παρέκκλιση από τη γενική αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των οχημάτων με μέγιστο βάρος 11,5 t ανά κινητήριο άξονα όσον αφορά τη χρήση ορισμένων εθνικών και τοπικών οδών, όπως οι επαρχιακές οδοί, οι νομαρχιακές οδοί και οι δημοτικές οδοί. Οι επιλογές στις οποίες προέβη αποβλέπουν στην επίτευξη του σκοπού που διαλαμβάνεται στο άρθρο 5 της οδηγίας αυτής. Αναζήτησε έτσι μια ισορροπία μεταξύ της ορθολογικής και οικονομικής χρήσης των επαγγελματικών οδικών οχημάτων και των απαιτήσεων συντήρησης της υποδομής, οδικής ασφάλειας, καθώς και προστασίας του φυσικού και βιοτικού περιβάλλοντος.

– Εκτίμηση του Δικαστηρίου

50 Πρέπει να υπομνησθεί ότι, σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1, πρώτη περίπτωση, της οδηγίας 96/53, ένα κράτος μέλος δεν μπορεί να αρνείται ή να απαγορεύει στο έδαφός του τη χρησιμοποίηση, για διεθνείς μεταφορές, οχημάτων που έλαβαν άδεια κυκλοφορίας ή τέθηκαν σε κυκλοφορία σε άλλο κράτος μέλος, επικαλούμενο λόγους που αφορούν τα βάρη και τις διαστάσεις, εφόσον τα οχήματα αυτά είναι σύμφωνα προς τις οριακές τιμές που αναφέρονται στο παράρτημα I της οδηγίας 96/53. Κατά τα σημεία 3.1 και 3.4 του παραρτήματος αυτού, το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος ανά άξονα των οικείων οχημάτων είναι 10 t ανά απλό άξονα ή απλό μη κινητήριο άξονα και 11,5 t ανά κινητήριο άξονα.

51 Όσον αφορά ειδικότερα την έννοια «διεθνείς μεταφορές» του άρθρου 3, παράγραφος 1, πρώτη περίπτωση, της οδηγίας 96/53, για την ερμηνεία της οποίας διαφωνούν οι διάδικοι, πρέπει, ελλείψει ορισμού στην εν λόγω οδηγία, να ερμηνευθεί η έννοια αυτή υπό το πρίσμα της συνήθους σημασίας της στην καθημερινή γλώσσα και συγχρόνως να συνεκτιμηθεί το πλαίσιο εντός του οποίου χρησιμοποιείται και οι σκοποί που επιδιώκει η ρύθμιση στην οποία εντάσσεται (βλ., κατ' αναλογίαν, απόφαση της 20ής Σεπτεμβρίου 2018, Carrefour Hypermarchés κ.λπ., C-510/16, EU:C:2018:751, σκέψη 28 καθώς και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

52 Κατά τη συνήθη σημασία της, η έννοια «διεθνείς μεταφορές» καλύπτει κάθε κυκλοφορία οχημάτων στο έδαφος τουλάχιστον δύο διαφορετικών χωρών. Άνευ άλλης διευκρίνισης, δεν έχει καμία χροιά παραπέμπουσα σε συγκεκριμένη οδική υποδομή στην οποία συγκεντρώνονται οι μεταφορές αυτές.

53 Η ερμηνεία αυτή ενισχύεται από το πλαίσιο στο οποίο χρησιμοποιείται η έννοια αυτή και από τον σκοπό ο οποίος επιδιώκεται με την πρώτη περίπτωση του άρθρου 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 96/53. Πράγματι, η δεύτερη περίπτωση του άρθρου 3, παράγραφος 1, που αναφέρεται στην έννοια «διεθνείς μεταφορές», ομοίως δεν περιέχει καμία διευκρίνιση σχετικά με ενδεχόμενη οδική υποδομή στην οποία πρέπει να περιορίζεται μια τέτοια εθνική κυκλοφορία.

54 Όσον αφορά τον σκοπό της οδηγίας 96/53, πρέπει να υπομνησθεί ότι το άρθρο 3, παράγραφος 1, πρώτη περίπτωση, της οδηγίας αυτής αποσκοπεί, όπως προκύπτει από τις αιτιολογικές σκέψεις 3 και 4 της εν λόγω οδηγίας, στην εξάλειψη των διαφορών μεταξύ των προτύπων που ισχύουν στα κράτη μέλη όσον αφορά τα βάρη και τις διαστάσεις των επαγγελματικών οδικών οχημάτων, που ενδέχεται να έχουν αρνητικές επιπτώσεις στις συνθήκες ανταγωνισμού και να αποτελούν εμπόδιο στην κυκλοφορία μεταξύ κρατών μελών. Προκύπτει, εξάλλου, από την αιτιολογική σκέψη 7 της ίδιας οδηγίας ότι συμπληρωματικές τεχνικές προϋποθέσεις μπορούν να εφαρμόζονται στα επαγγελματικά οχήματα που έλαβαν άδεια κυκλοφορίας ή τέθηκαν σε κυκλοφορία σε άλλο κράτος μέλος, εφόσον οι προϋποθέσεις αυτές δεν αποτελούν εμπόδιο στην κυκλοφορία των επαγγελματικών οχημάτων μεταξύ των κρατών μελών. Επισημαίνεται ότι στο προοίμιο της οδηγίας 96/53 δεν γίνεται καμία διάκριση ως προς τον σκοπό αυτόν, με βάση τον τύπο των οδών στον οποίο πραγματοποιείται η κυκλοφορία μεταξύ κρατών μελών.

55 Εάν τα κοινά πρότυπα όσον αφορά το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος ανά άξονα επαγγελματικών οχημάτων, που θεσπίζονται στην οδηγία 96/53, εφαρμόζονταν μόνο σε συγκεκριμένες δημόσιες οδούς των κρατών μελών, ακόμη και αν στις οδούς αυτές συγκεντρώνονταν ενδεχομένως οι διεθνείς μεταφορές, θα υπήρχε ο κίνδυνος να υπονομευθεί ο σκοπός της οδηγίας αυτής, ο οποίος συνίσταται στην εξάλειψη των εμποδίων στην κυκλοφορία των επαγγελματικών οχημάτων μεταξύ των κρατών μελών.

56 Πράγματι, η ερμηνεία που προτείνει η Δημοκρατία της Πολωνίας θα είχε ως συνέπεια ότι, μόλις ένα όχημα επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορεί στην επικράτεια τουλάχιστον δύο κρατών μελών κινηθεί εκτός του διευρωπαϊκού δίκτυο μεταφορών ή εκτός των σημαντικότερων εθνικών οδών ενός κράτους μέλους, η μεταφορά η οποία μέχρι τότε ήταν διεθνής δεν θα διατηρούσε πλέον τον χαρακτήρα της αυτόν. Συνεπώς, τα κοινά πρότυπα που θεσπίζονται στην οδηγία 96/53 όσον αφορά, μεταξύ άλλων, το μέγιστο βάρος ανά άξονα των επαγγελματικών οχημάτων θα έπαυαν να ισχύουν για το εν λόγω όχημα. Μια τέτοια ερμηνεία, αντί να προωθεί τον σκοπό της διευκόλυνσης της κυκλοφορία των επαγγελματικών οχημάτων μεταξύ των κρατών μελών, θα κατέληγε στη διατήρηση των εμποδίων στην κυκλοφορία αυτή.

57 Η Δημοκρατία της Πολωνίας δεν μπορεί να επικαλεστεί, προς στήριξη της ερμηνείας που η ίδια προσδίδει στην έννοια «διεθνείς μεταφορές», που διαλαμβάνεται στο άρθρο 3, παράγραφος 1, πρώτη περίπτωση, της οδηγίας 96/53, την αιτιολογική σκέψη 5 της οδηγίας αυτής, η οποία αναφέρει ότι τα κοινά πρότυπα που θεσπίζονται στην εν λόγω οδηγία αντανακλούν μια ισορροπία μεταξύ της ορθολογικής και οικονομικής χρήσης των επαγγελματικών οδικών οχημάτων και των απαιτήσεων συντήρησης της υποδομής, οδικής ασφάλειας και προστασίας του φυσικού και βιοτικού

περιβάλλοντος. Πράγματι, όπως κατ' ουσίαν επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας, στο σημείο 78 των προτάσεών του, η οδηγία 96/53 επιδιώκει την επίτευξη αυτής της ισορροπίας, κυρίως με τον καθορισμό των οριακών τιμών όσον αφορά τα βάρη και τις διαστάσεις των επαγγελματικών οχημάτων, όπως ορίζονται στο παράρτημα I της οδηγίας 96/53.

58 Η ερμηνεία αυτή της έννοιας «διεθνείς μεταφορές» κατά το άρθρο 3, παράγραφος 1, πρώτη περίπτωση, της οδηγίας 96/53, καθόσον η έννοια αυτή εφαρμόζεται χωρίς να γίνεται διάκριση μεταξύ του τύπου των οικείων οδών, δεν αναιρείται από τα τρία επιχειρήματα που η Δημοκρατία της Πολωνίας αντλεί από το νομοθετικό πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται η διάταξη αυτή.

59 Πρώτον, ισχυρίζεται ότι η οδηγία αυτή πρέπει να ερμηνευθεί κατά τρόπο συνεπή προς την απόφαση 1692/96. Δεύτερον, υποστηρίζει ότι η ερμηνεία που παρατίθεται στην προηγούμενη σκέψη θα καθιστούσε άνευ περιεχομένου το άρθρο 3, παράγραφος 1, δεύτερη περίπτωση, της οδηγίας 96/53. Τρίτον, προβάλλει ότι η ερμηνεία αυτή θα συνεπαγόταν αντίστροφη διάκριση εις βάρος των οχημάτων που έλαβαν άδεια κυκλοφορίας ή τέθηκαν σε κυκλοφορία στο οικείο κράτος μέλος.

60 Όσον αφορά το πρώτο από τα επιχειρήματα αυτά, μολονότι είναι αληθές ότι τόσο η οδηγία 96/53 όσο και η απόφαση 1692/96 συμβάλλουν στην καλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, η απόφαση αυτή, που αποσκοπεί στην ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, δεν έχει ως αντικείμενο τον περιορισμό του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας αυτής, η οποία αποσκοπεί, με τη σειρά της, στη διευκόλυνση της κυκλοφορίας των οχημάτων στην Ένωση, μέσω του καθορισμού κοινών προτύπων σχετικά με τις διαστάσεις και τα βάρη των οχημάτων αυτών. Υπό τις συνθήκες αυτές και δεδομένου ότι η οδηγία 96/53 ουδόλως παραπέμπει στην απόφαση 1692/96 ή στην έννοια «διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών», η έννοια «διεθνείς μεταφορές» κατά το άρθρο 3, παράγραφος 1, πρώτη περίπτωση, της οδηγίας 96/53 δεν μπορεί να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι περιορίζεται στην κυκλοφορία μεταξύ κρατών μελών η οποία συγκεντρώνεται στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών.

61 Όσον αφορά το δεύτερο επιχείρημα που προέβαλε η Δημοκρατία της Πολωνίας, αναντίρρητα, το άρθρο 3, παράγραφος 1, δεύτερη περίπτωση, της οδηγίας 96/53, σε αντίθεση με το άρθρο 3, παράγραφος 1, πρώτη περίπτωση, της οδηγίας αυτής, δεν επιβάλλει στα κράτη μέλη να εφαρμόζουν, στο πλαίσιο των εθνικών μεταφορών, τα κοινά πρότυπα που καθορίζονται στην εν λόγω οδηγία, σχετικά με το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος ανά άξονα για την κυκλοφορία οχημάτων που έλαβαν άδεια κυκλοφορίας ή τέθηκαν σε κυκλοφορία σε άλλο κράτος μέλος. Εντούτοις, η ερμηνεία της έννοιας «διεθνείς μεταφορές» κατά τρόπον ώστε η έννοια αυτή να εφαρμόζεται ανεξαρτήτως του τύπου των οδών όπου πραγματοποιούνται οι μεταφορές αυτές δεν έχει ως συνέπεια να καθίσταται άνευ περιεχομένου το άρθρο 3, παράγραφος 1, δεύτερη περίπτωση, της οδηγίας 96/53, καθότι η διάταξη αυτή εφαρμόζεται όταν τόσο το σημείο αναχώρησης όσο και το σημείο προορισμού των μεταφορών βρίσκονται στο ίδιο κράτος μέλος, χωρίς να γίνεται διάκριση με βάση τις οδούς όπου πραγματοποιήθηκαν τα δρομολόγια, παρέχοντας επομένως, σε μια τέτοια περίπτωση, τη δυνατότητα σε ένα κράτος μέλος να περιορίζει τις εθνικές μεταφορές για λόγους που αφορούν το βάρος των οχημάτων.

62 Όσον αφορά το τρίτο επιχείρημα που προέβαλε η Δημοκρατία της Πολωνίας, επικαλούμενη αντίστροφη δυσμενή διάκριση, πρέπει να επισημανθεί ότι, μολονότι τα κράτη μέλη μπορούν, δυνάμει του άρθρου 3, παράγραφος 1, πρώτη και δεύτερη περίπτωση, της οδηγίας 96/53, σε συνδυασμό με την αιτιολογική σκέψη 12 αυτής, να εφαρμόζουν για τα οχήματα τα οποία χρησιμοποιούνται στις εθνικές μεταφορές, στο έδαφός τους, τιμές διαφορετικές από εκείνες που προβλέπονται στην οδηγία αυτή για τις διεθνείς μεταφορές, όσον αφορά το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος ανά άξονα, το άρθρο αυτό δεν επιβάλλει τη διαφορετική αυτή μεταχείριση. Επιπλέον, όπως προκύπτει από την αιτιολογική σκέψη 11 της εν λόγω οδηγίας, η διάκριση που γίνεται με κριτήριο το αν πρόκειται για «διεθνείς μεταφορές» ή «εθνικές μεταφορές» δικαιολογείται από τις διαφορετικές συνέπειες τις οποίες καθένα από τα χαρακτηριστικά που διαλαμβάνονται στο εν λόγω άρθρο 3, παράγραφος 1, πρώτη και δεύτερη περίπτωση, μπορεί να επιφέρει στους όρους ανταγωνισμού του τομέα μεταφορών, στο πλαίσιο της υλοποίησης της εσωτερικής αγοράς.

63 Κατόπιν των ανωτέρω σκέψεων, πρέπει να εξεταστεί, με γνώμονα τα ερμηνευτικά στοιχεία του άρθρου 3, παράγραφος 1, πρώτη περίπτωση, της οδηγίας 96/53, όπως προκύπτουν από τις σκέψεις 50 έως 56 της παρούσας απόφασης, το βάσιμο του πρώτου σκέλους της αιτίασης της Επιτροπής.

64 Πρέπει να τονιστεί ότι, μολονότι, ασφαλώς, το άρθρο 41, παράγραφος 1, του νόμου σχετικά με τις δημόσιες οδούς επιτρέπει την κυκλοφορία οχημάτων με μέγιστο βάρος ανά κινητήριο άξονα 11,5 t, ο κανόνας αυτός υπόκειται, εντούτοις, σε πλείονες περιορισμούς, οι οποίοι παρατίθενται στο άρθρο 41, παράγραφοι 2 και 3, του νόμου αυτού.

65 Συγκεκριμένα, αφενός, όπως προκύπτει από το άρθρο 41, παράγραφος 2, του εν λόγω νόμου, ο Υπουργός Μεταφορών καταρτίζει, σύμφωνα με το σημείο 1 της διάταξης αυτής, τον κατάλογο των εθνικών και επαρχιακών οδών στις οποίες μπορούν να κυκλοφορούν τα οχήματα μέγιστου βάρους 10 t «ανά απλό άξονα» και, σύμφωνα με την παράγραφο 2 της εν λόγω διάταξης, τον κατάλογο των εθνικών οδών στις οποίες μπορούν να κυκλοφορούν τα οχήματα μέγιστου βάρους 8 t «ανά απλό άξονα».

66 Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να διευκρινιστεί ότι τα όρια που αναφέρονται στο εν λόγω άρθρο 41, παράγραφος 2, αφορούν, όπως επιβεβαίωσε η Δημοκρατία της Πολωνίας με την απάντησή της σε ερώτηση του Δικαστηρίου, τόσο τον κινητήριο όσο και τον μη κινητήριο άξονα οχήματος. Πρέπει επίσης να επισημανθεί ότι οι κατάλογοι που προβλέπονται στο ως άνω άρθρο 41, παράγραφος 2, εγκρίθηκαν με την κανονιστική απόφαση της 13ης Μαΐου 2015, στην οποία και παρατίθενται.

67 Αφετέρου, όπως προκύπτει από το άρθρο 41, παράγραφος 3, του νόμου σχετικά με τις δημόσιες οδούς, στις επαρχιακές οδούς πλην αυτών που καθορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 41, παράγραφος 2, σημείο 1, του νόμου αυτού, καθώς και στις νομαρχιακές οδούς και στις δημοτικές οδούς, μπορούν να κυκλοφορούν μόνον τα οχήματα μέγιστου βάρους 8 t «ανά απλό άξονα».

68 Επομένως, από το άρθρο 41 του νόμου σχετικά με τις δημόσιες οδούς προκύπτει ότι τα οχήματα με μέγιστο βάρος ανά κινητήριο άξονα 11,5 t ανά κινητήριο άξονα, το οποίο ορίζεται στο σημείο 3.4 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 96/53 εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του συνόλου των περιορισμών που απορρέουν από το άρθρο 41, παράγραφοι 2 και 3, του νόμου αυτού, και ότι τα οχήματα με μέγιστο βάρος 10 t ανά απλό άξονα εμπίπτουν στο πλαίσιο εφαρμογής των περιορισμών που απορρέουν από το άρθρο 41, παράγραφος 2, σημείο 2, και παράγραφος 3, του εν λόγω νόμου.

69 Υπό τις συνθήκες αυτές, διαπιστώνεται ότι οι απορρέοντες από το πολωνικό δίκαιο περιορισμοί στην πρόσβαση του πολωνικού οδικού δικτύου για τα οχήματα που των οποίων οι τιμές ανά άξονα είναι σύμφωνες με τις οριακές που καθορίζονται στα σημεία 3.1 και 3.4 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 96/53 αντιβαίνουν στο άρθρο 3, παράγραφος 1, πρώτη περίπτωση, της οδηγίας αυτής, ερμηνευόμενου σε συνδυασμό με τα σημεία 3.1 και 3.4 του παραρτήματος Ι.

Επί της προβαλλόμενης παράβασης του άρθρου 7 της οδηγίας 96/53

– Επιχειρήματα των διαδίκων

70 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι οι περιορισμοί που προβλέπονται στο άρθρο 41, παράγραφοι 2 και 3, του νόμου σχετικά με τις δημόσιες οδούς βασίζονται σε εσφαλμένη ερμηνεία του άρθρου 7 της οδηγίας 96/53, το οποίο προβλέπει εξαίρεση από την αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας για τα οχήματα με μέγιστο βάρος 11,5 t ανά κινητήριο άξονα. Το θεσμικό αυτό όργανο υπενθυμίζει, κατ' αρχάς, ότι η Δημοκρατία της Πολωνίας δεν μπορεί να υποστηρίζει ότι ο επίμαχος περιορισμός αφορά τις οδούς στις οποίες δεν πραγματοποιούνται διεθνείς μεταφορές, προβάλλοντας ως κύριο λόγο γι' αυτό ότι καμία πράξη της Ένωσης δεν προβλέπει διάκριση μεταξύ των οδών αυτών και των οδών όπου πραγματοποιούνται τέτοιες μεταφορές.

71 Η Επιτροπή διευκρινίζει, εν συνεχεία, ότι η μόνη δυνατή παρέκκλιση από την αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας σε όλες τις οδούς πρέπει να βασίζεται στον ακατάλληλο χαρακτήρα αυτών για την κυκλοφορία οχημάτων με μέγιστο βάρος 11,5 t ανά κινητήριο άξονα. Τα κριτήρια που πρέπει να ληφθούν υπόψη είναι η ασφάλεια αυτών των μεταφορών, η φέρουσα ικανότητα των τεχνικών έργων και ο φόρτος της οδικής κυκλοφορίας. Τονίζει, συναφώς, ότι το άρθρο 7 της οδηγίας 96/53, το οποίο προβλέπει τη δυνατότητα παρέκκλισης από την αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας για «ορισμένες οδούς ή ορισμένα τεχνικά έργα», πρέπει να ερμηνευθεί στενά. Υπό τις συνθήκες αυτές, οι παρεκκλίσεις που εφαρμόζονται στο 97 % του πολωνικού οδικού δικτύου ή, ειδικότερα, στο σύνολο των τοπικών οδών στερούνται ερείσματος.

72 Η Επιτροπή παρατηρεί, τέλος, ότι, όπως προκύπτει από το σύστημα χορήγησης αδειών απεριόριστης κυκλοφορίας, οι περιορισμοί πρόσβασης σε ορισμένες πολωνικές δημόσιες οδούς δεν στηρίζονται σε λόγους που σχετίζονται με την κατάστασή τους ή με την κατάσταση ορισμένων τμημάτων τους.

73 Η Δημοκρατία της Πολωνίας, η οποία απαντά επικουρικώς σε αυτό το σκέλος της αιτίασης της Επιτροπής, υποστηρίζει ότι η ως άνω αιτίαση απορρέει από μια υπερβολικά συσταλτική ερμηνεία του άρθρου 7 της οδηγίας 96/53, η οποία είναι αντίθετη με το γράμμα του, καθόσον, αφενός, το πεδίο εφαρμογής του πρώτου εδαφίου του άρθρου 7 δεν προβλέπει περιορισμούς που αφορούν μόνο τον ακατάλληλο χαρακτήρα των οδών για τα επίμαχα οχήματα, καθώς και τα «συγκεκριμένα τμήματα οδών», και, αφετέρου, οι περιπτώσεις που του δευτέρου εδαφίου του άρθρου 7 αποτελούν απλώς παραδείγματα.

74 Το κράτος μέλος αυτό συνάγει εξ αυτού ότι μπορεί να προβλέψει περιορισμούς της κυκλοφορίας όχι μόνον ως προς τις οδούς που είναι ακατάλληλες για την κυκλοφορία βαρέων οχημάτων, αλλά επίσης και ως προς τα τμήματα του οδικού δικτύου στα οποία, λόγω της διαρρύθμισής τους, η διέλευση τέτοιων οχημάτων θα ήταν επικίνδυνη ή ακόμη και λόγω της ύπαρξης πολλών γεφυρών, στην περιορισμένη φέρουσα ικανότητα των οποίων, μέχρι 20 t και 30 t, δεν έδωσε σημασία η Επιτροπή.

75 Περαιτέρω, η Δημοκρατία της Πολωνίας θεωρεί ότι, όσον αφορά ένα μικρό μέρος των τοπικών οδών, οι οποίες έχουν ήδη καταστεί κατάλληλες για την κυκλοφορία οχημάτων με επιτρεπόμενο βάρος 11,5 t ανά απλό κινητήριο άξονα, η δυνατότητα θεσπίσεως περιορισμών απορρέει από το άρθρο 7, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 96/53, λόγω του ότι δεν υφίσταται πρακτικώς κανένα συμφέρον να επιτραπεί η κυκλοφορία στις οδούς αυτές καθόσον πρόκειται γενικώς για τμήματα οδών που δεν συνδέονται με το υπόλοιπο οδικό δίκτυο και δεν μπορούν να διασφαλίσουν την ομαλή ροή της κυκλοφορίας.

76 Εξάλλου, η Δημοκρατία της Πολωνίας θεωρεί ότι η Επιτροπή δεν μπορεί να υποστηρίζει ότι στο 97 % του πολωνικού δικτύου αποκλείεται η κυκλοφορία οχημάτων με μέγιστο βάρος 11,5 t ανά κινητήριο άξονα, χωρίς να λαμβάνει υπόψη τα χαρακτηριστικά αυτού του δικτύου. Το κράτος μέλος αυτό διευκρινίζει ότι στις εθνικές οδούς, οι οποίες αποτελούν το 5 % των δημόσιων οδών, πραγματοποιείται έως και το 60 % των μεταφορών. Το υπόλοιπο 95 % είναι τοπικές οδοί, εκ των οποίων το 88 % είναι νομαρχιακές οδοί και δημοτικές οδοί. Οι οδοί αυτοί χρησιμοποιούνται για τοπικές ανάγκες και το ένα τρίτο των δημόσιων οδών δεν είναι ασφαλτοστρωμένες, όπως προκύπτει από τις επίσημες στατιστικές της Eurostat τις οποίες επικαλείται η Επιτροπή.

– Εκτίμηση του Δικαστηρίου

77 Η Επιτροπή εκτιμά ότι η επιχειρηματολογία της Δημοκρατίας της Πολωνίας, με την οποία επικαλείται, κατ' ουσίαν, την παλαιότητα και τον ακατάλληλο χαρακτήρα των σχετικών υποδομών του οδικού δικτύου για να δικαιολογήσει, με βάση το άρθρο 7 της οδηγίας 96/53, τους περιορισμούς που εισάγονται από την εθνική νομοθεσία στην πρόσβαση των οχημάτων που είναι σύμφωνα προς τις οριακές τιμές που ορίζονται στα σημεία 3.1 και 3.4 του παραρτήματος I της οδηγίας αυτής, στηρίζεται σε εσφαλμένη ερμηνεία του άρθρου 7.

78 Υπενθυμίζεται, συναφώς ότι, σύμφωνα με το άρθρο 7, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 96/53, η οδηγία αυτή δεν εμποδίζει την εφαρμογή των ισχυουσών σε κάθε κράτος μέλος διατάξεων περί οδικής κυκλοφορίας, οι οποίες δύνανται να περιορίζουν το βάρος ή/και τις διαστάσεις των οχημάτων σε ορισμένους δρόμους ή ορισμένα τεχνικά έργα, ανεξάρτητα από το κράτος έκδοσης της άδειας κυκλοφορίας ή θέσης σε κυκλοφορία των οχημάτων αυτών.

79 Το άρθρο 7, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας αυτής αναφέρει παραδείγματα στα οποία μπορούν να εφαρμόζονται οι περιορισμοί που προβλέπονται στο άρθρο 7, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας. Ειδικότερα, είναι δυνατή, μεταξύ άλλων, η επιβολή τοπικών περιορισμών ως προς τα μέγιστα επιτρεπτά βάρη και/ή τις μέγιστες επιτρεπτές διαστάσεις οχημάτων που μπορούν να χρησιμοποιούνται σε συγκεκριμένες περιοχές ή συγκεκριμένους δρόμους, όταν η υποδομή δεν προσφέρεται για οχήματα μεγάλου μήκους και βάρους, όπως π.χ. στο κέντρο των πόλεων, σε μικρά χωριά ή σε τόπους ιδιαίτερου φυσικού ενδιαφέροντος.

80 Καθόσον το άρθρο 7 της οδηγίας 96/53 αποτελεί εξαίρεση από την αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των οχημάτων, όπως προβλέπεται στο άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας αυτής, το εν λόγω άρθρο πρέπει να ερμηνεύεται στενά, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 79 των προτάσεών του.

81 Επιπλέον, πρέπει να επισημανθεί ότι, όπως ανέφερε ο γενικός εισαγγελέας στα σημεία 93 και 94 των προτάσεών του, η δικαιολόγηση που αντλείται από τον ακατάλληλο χαρακτήρα των οδικών υποδομών προβλέπεται στο άρθρο 7 της οδηγίας 96/53, για ειδικές περιπτώσεις, όπως είναι τα παραδείγματα που παρατίθενται ενδεικτικώς στο δεύτερο εδάφιο του άρθρου αυτού.

82 Όπως όμως προκύπτει από το άρθρο 41, παράγραφος 2, του νόμου σχετικά με τις δημόσιες οδούς, μόνον κατ' εξαίρεση, υπό την προϋπόθεση ότι πολωνική εθνική οδός περιλαμβάνεται στους καταλόγους τους οποίους προβλέπει η διάταξη αυτή, μπορούν τα οχήματα των οποίων το βάρος είναι σύμφωνο προς τα ορισθέντα στα σημεία 3.1 και 3.4 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 96/53 όρια να κυκλοφορούν ελεύθερα σε μια τέτοια οδό. Ομοίως, μόνον κατ' εξαίρεση, υπό την προϋπόθεση ότι πολωνική επαρχιακή οδός περιλαμβάνεται στους καταλόγους αυτούς, μπορούν τα οχήματα των οποίων το βάρος είναι σύμφωνο προς το ορισθέν στο σημείο 3.4 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 96/53 όριο να κυκλοφορούν ελεύθερα σε μια τέτοια οδό, στο μέτρο που αποκλείεται η κυκλοφορία στις λοιπές οδούς, που δεν περιλαμβάνονται στους εν λόγω καταλόγους.

83 Επιπλέον, κατά το άρθρο 41, παράγραφος 3, του εν λόγω νόμου, στο σύνολο των λοιπών επαρχιακών οδών καθώς και στις νομαρχιακές και δημοτικές οδούς, τα οχήματα που των οποίων το βάρος ανά άξονα είναι σύμφωνο προς τα όρια που καθορίζονται στα σημεία 3.1 και 3.4 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 96/53 υπόκεινται στους περιορισμούς της επίμαχης κυκλοφορίας.

84 Κατά τα λοιπά, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 95 των προτάσεών του, οι περιορισμοί πρόσβασης στις δημόσιες οδούς που στηρίζονται στο άρθρο 41 του ίδιου νόμου μπορούν να αρθούν κατόπιν της χορήγησης ειδικής άδειας κατόπιν πληρωμής, οι δε μόνοι περιορισμοί που προβλέπονται συναφώς είναι η εξαίρεση των διαχωρίσιμων φορτίων και ένας χρονικός περιορισμός, και, επομένως, δεν λαμβάνεται υπόψη η κατάσταση των επίμαχων οδών.

85 Σημειώνεται, επιπλέον, ότι με βάση τα στοιχεία της δικογραφίας, οι περιορισμοί πρόσβασης στις δημόσιες οδούς που βασίζονται στο άρθρο 41 έχουν κατά τα φαινόμενα σημαντική εμβέλεια και, ως εκ τούτου, δεν περιορίζονται σε «ορισμένους» δρόμους ή «ορισμένα» τεχνικά έργα, όπως επιτάσσει το άρθρο 7 της οδηγίας 96/53. Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία για το έτος 2015, τα οποία παρέσχε η Δημοκρατία της Πολωνίας στο πλαίσιο της προ της άσκησης τη προσφυγής διαδικασίας ή τα οποία παρέθεσε η Επιτροπή στο δικόγραφο της προσφυγής και δεν αμφισβητήθηκαν από το κράτος μέλος αυτό, φαίνεται ότι σε λιγότερο από το 40 % του οδικού δικτύου που αποτελείται από τους πολωνικούς αυτοκινητοδρόμους και εθνικές οδούς και σε λιγότερο από το 4 % του οδικού δικτύου που αποτελείται από τους αυτοκινητοδρόμους, εθνικές οδούς και τις σημαντικότερες επαρχιακές

οδούς, επιτρεπόταν κατά το εν λόγω έτος, άνευ περιορισμών, η κυκλοφορία οχημάτων με μέγιστο βάρος 11,5 t ανά κινητήριο άξονα. Επιπλέον, σύμφωνα με τα στοιχεία που κοινοποίησε η Δημοκρατία της Πολωνίας σχετικά με την κατάσταση που διαπιστώθηκε μετά την έναρξη ισχύος της 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 (κανονιστικής απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Δημοσίων Έργων, σχετικά με τον κατάλογο των εθνικών και επαρχιακών οδών στις οποίες μπορούν να κυκλοφορούν οχήματα με επιτρεπόμενο βάρος 10 t ανά απλό κινητήριο άξονα και σχετικά με τον κατάλογο των εθνικών οδών στις οποίες μπορούν να κυκλοφορούν οχήματα με επιτρεπόμενο βάρος 8 t ανά απλό κινητήριο άξονα), της 21ης Απριλίου 2017, ήτοι μετά την κρίσιμη για την παρούσα υπόθεση ημερομηνία, μόλις στο 54,2 % των πολωνικών εθνικών οδών ήταν δυνατή η πρόσβαση, άνευ περιορισμών, για τα οχήματα με μέγιστο βάρος 11,5 t ανά κινητήριο άξονα.

86 Οι περιορισμοί όμως αυτοί στην εφαρμογή του κανόνα που προβλέπεται στο άρθρο 3, παράγραφος 1, πρώτη περίπτωση, της οδηγίας 96/53, οι οποίοι, λόγω του εύρους και του γενικού χαρακτήρα τους, έχουν εκτεταμένες συνέπειες στην αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των οχημάτων, δεν μπορούν να δικαιολογηθούν βάσει του άρθρου 7 της οδηγίας αυτής, διότι στην αντίθετη περίπτωση η εξαίρεση που προκύπτει από το άρθρο 7 θα υπερίσχυε του κανόνα που ορίζεται στο άρθρο 3 της εν λόγω οδηγίας.

87 Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, η Δημοκρατία της Πολωνίας δεν μπορεί να επικαλεστεί το εν λόγω άρθρο 7 προκειμένου να δικαιολογήσει, παραπέμποντας σε λόγο γενικού χαρακτήρα που αντλείται, κατ' ουσίαν, από την παλαιότητα και τον ακατάλληλο χαρακτήρα των οδικών υποδομών, τους περιορισμούς που εφαρμόζονται ανά τύπους οδών και απορρέουν από το πολωνικό δίκαιο.

88 Συνεπώς, οι απορρέοντες από το πολωνικό δίκαιο περιορισμοί στην πρόσβαση στο πολωνικό οδικό δίκτυο για τα οχήματα που των οποίων οι τιμές ανά άξονα είναι σύμφωνες προς τις οριακές τιμές, οι οποίες καθορίζονται στα σημεία 3.1 και 3.4 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 96/53, δεν μπορούν να δικαιολογηθούν βάσει του άρθρου 7 της οδηγίας 96/53. Επομένως, λαμβανομένης επίσης υπόψη της σκέψης 69 της παρούσας απόφασης, διαπιστώνεται ότι οι περιορισμοί αυτοί αντιβαίνουν στις συνδυασμένες διατάξεις των άρθρων 3 και 7 της οδηγίας αυτής, ερμηνευόμενες σε συνδυασμό με τα σημεία 3.1 και 3.4 του παραρτήματος Ι.

Επί της δυνατότητας επίκλησης των μεταβατικών διατάξεων που προβλέπονται στο παράρτημα XII, σημείο 8, παράγραφος 3, της Πράξης Προσχώρησης του 2003

– Επιχειρήματα των διαδίκων

89 Η Επιτροπή αμφισβητεί το επιχείρημα της Δημοκρατίας της Πολωνίας το οποίο βασίζεται στο παράρτημα XII, σημείο 8, παράγραφος 3, της Πράξης Προσχώρησης του 2003, για τον λόγο ότι το δεύτερο εδάφιο της διάταξης αυτής απαιτούσε σαφώς την προσαρμογή των οδών, πέραν εκείνων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, στις διεθνείς μεταφορές, την 31η Δεκεμβρίου 2010, χωρίς να συντρέχει λόγος αναμονής μέχρι να υπάρξει πρόοδος της αναβάθμισης του εθνικού οδικού δικτύου, αντιθέτως προς ό,τι είχε γίνει δεκτό κατά τη μεταβατική περίοδο.

90 Συμπληρωματικά, το θεσμικό αυτό όργανο επισημαίνει ότι, από το έτος 2004, αναβαθμίστηκαν πολλές χιλιάδες χιλιόμετρα δρόμων πέραν των εθνικών οδών ή των οδών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, στο πλαίσιο του εθνικού προγράμματος ανακατασκευής τοπικών οδών, μεγάλος αριθμός των οποίων χρηματοδοτήθηκε από ευρωπαϊκά κεφάλαια. Πλην όμως, καμία από αυτές τις τοπικές οδούς δεν ήταν ανοιχτή στην κυκλοφορία των οχημάτων με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος 11,5 t ανά κινητήριο άξονα, χωρίς να έχει αποδειχθεί η ύπαρξη διάκρισης αναλόγως του βαθμού αναβάθμισης

των εν λόγω οδών. Εκτιμά, επίσης, ότι, επειδή η κυκλοφορία είναι εντούτοις δυνατή υπό την επιφύλαξη της επί πληρωμή χορήγησης αδείας, ο προβληθείς αμυντικός ισχυρισμός που βασίζεται στην τρέχουσα αναβάθμιση του οδικού δικτύου είναι αβάσιμο.

91 Επικουρικώς, η Δημοκρατία της Πολωνίας επικαλείται τις μεταβατικές διατάξεις του παραρτήματος XII, σημείο 8, παράγραφος 3, της Πράξης Προσχώρησης του 2003, οι οποίες ρυθμίζουν τα ζητήματα σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 96/53 και της απόφασης 1692/96. Ειδικότερα, από το δεύτερο και το τρίτο εδάφιο του ως άνω σημείου 8, παράγραφος 3 προκύπτει ότι δεν τάχθηκε στο εν λόγω κράτος μέλος καμία προθεσμία για να προσαρμόσει άλλες οδούς, πλην αυτών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, στο μέγιστο επίπεδο φέρουσας ικανότητας.

92 Το κράτος μέλος αυτό τονίζει, αφενός, ότι, κατά το σημείο 8, παράγραφος 3, τέταρτο εδάφιο, του παραρτήματος αυτού, το σταδιακό άνοιγμα του οδικού δικτύου στα οχήματα διεθνών μεταφορών θα έπρεπε να πραγματοποιηθεί παράλληλα με την ολοκλήρωση της διαδικασίας αναβάθμισης αυτών των οδών. Δεν συμμερίζεται τη γνώμη της Επιτροπής ότι αυτή η ερμηνεία αντιβαίνει στις διατάξεις της δεύτερης περιόδου του ως άνω σημείου 8, παράγραφος 3, τέταρτο εδάφιο, η οποία προβλέπει τη δυνατότητα χορήγησης άδειας χρήσης των μη αναβαθμισμένων τμημάτων του δικτύου δευτερευουσών οδών, για φόρτωση και εκφόρτωση, καθ' όλη τη μεταβατική περίοδο, για τον λόγο ότι πρόκειται για εξαίρεση από τον κανόνα.

93 Αφετέρου, η Δημοκρατία της Πολωνίας αμφισβητεί το επιχείρημα της Επιτροπής ότι η εκ μέρους της ερμηνεία των μεταβατικών διατάξεων συνεπάγεται την παραδοχή ότι το άνοιγμα του πολωνικού οδικού δικτύου, σύμφωνα με την οδηγία 96/53, θα πραγματοποιούνταν μετά την παρέλευση πολλών δεκαετιών. Ισχυρίζεται ότι οι προσπάθειες αναβάθμισης πρέπει να στοχεύουν στις ασφαλτοστρωμένες οδούς και ότι, κατόπιν αυτών που δόθηκαν ήδη στην κυκλοφορία, το 54,2 % των εθνικών οδών είναι ήδη ανοιχτό στην κυκλοφορία των επίμαχων οχημάτων.

94 Συναφώς, το κράτος μέλος αυτό υπενθυμίζει, κατ' αρχάς, ότι το 91 % περίπου των δημόσιων οδών κατασκευάστηκαν στην Πολωνία πριν από την προσχώρησή της στην Ένωση, η κυκλοφορία δε τότε περιοριζόταν σε οχήματα των οποίων το μέγιστο βάρος ανά απλό άξονα δεν υπερέβαινε τους 10 t για τις εθνικές οδούς και τους 8 t για τις λοιπές οδούς, και ότι η πολωνική νομοθεσία τροποποιήθηκε εν συνεχεία προκειμένου να τηρηθούν οι υποχρεώσεις που απορρέουν από το δίκαιο της Ένωσης.

95 Εν συνεχεία, η Δημοκρατία της Πολωνίας υπενθυμίζει τα χαρακτηριστικά του οδικού της δικτύου, όπως συνοψίζονται στη σκέψη 76 της παρούσας απόφασης.

96 Τέλος, το κράτος μέλος αυτό μνημονεύει τις συνεχείς προσπάθειες που κατέβαλε, από την προσχώρησή του στην Ένωση, για να διανοίξει νέες εθνικές οδούς λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες των διεθνών μεταφορών και του περιβάλλοντος και επισημαίνει τη σημαντική, μακροπρόθεσμα, οικονομική επιβάρυνση, την οποία συνεπάγεται η προσαρμογή, όλως εξαιρετική για ένα κράτος μέλος της Ένωσης, όλου του οδικού του δικτύου στην κυκλοφορία οχημάτων με μέγιστο βάρος 11,5 t ανά κινητήριο άξονα.

– Εκτίμηση του Δικαστηρίου

97 Με την επιχειρηματολογία της, η Δημοκρατία της Πολωνίας επικαλείται τις μεταβατικές διατάξεις του παραρτήματος XII, σημείο 8, παράγραφος 3, της Πράξης Προσχώρησης του 2003, που της επιτρέπουν να ανοίξει στις διεθνείς μεταφορές τις οδούς της πέραν εκείνων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών κατά την ολοκλήρωση της διαδικασίας αναβάθμισης των οδών αυτών, χωρίς όμως να καθορίζουν κάποια προθεσμία προς τούτο, προκειμένου να δικαιολογήσει τους περιορισμούς που επιβάλλει το εθνικό δίκαιο στην πρόσβαση των οχημάτων που είναι σύμφωνα προς τις οριακές τιμές που ορίζονται στα σημεία 3.1 και 3.4 του παραρτήματος I της οδηγίας 96/53.

98 Πρέπει να υπομνησθεί ότι το παράρτημα XII, σημείο 8, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, της Πράξης Προσχώρησης του 2003 προβλέπει, κατά παρέκκλιση από το άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 96/53, ότι τα οχήματα που είναι σύμφωνα προς τις οριακές τιμές που ορίζονται στο σημείο 3.4 του παραρτήματος I της οδηγίας αυτής μπορούν να χρησιμοποιούν τα μη αναβαθμισθέντα τμήματα του πολωνικού οδικού δικτύου μόνον εφόσον είναι σύμφωνα προς τις οριακές τιμές βάρους ανά άξονα που έχουν καθοριστεί στην Πολωνία και ορίζει ως προθεσμία για τη λήξη της παρέκκλισης αυτής την 31η Δεκεμβρίου 2010, τέσσερα και πλέον έτη προ της ημερομηνίας λήξης της ταχθείσας με την αιτιολογημένη γνώμη προθεσμίας.

99 Όσον αφορά την αναβάθμιση του κύριου οδικού της δικτύου, η Δημοκρατία της Πολωνίας όφειλε να τηρήσει, όπως προκύπτει από το παράρτημα XII, σημείο 8, παράγραφος 3, τρίτο εδάφιο, της Πράξης Προσχώρησης του 2003 χρονοδιάγραμμα που καθορίζεται σε οκτώ πίνακες, οι οποίοι καλύπτουν την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2004 έως την 1η Ιανουαρίου 2011.

100 Χωρίς να καθορίζει παρόμοιο χρονοδιάγραμμα για τις οδούς που δεν αποτελούν τμήμα του κύριου οδικού δικτύου, το παράρτημα XII, σημείο 8, παράγραφος 3, τέταρτο εδάφιο, της Πράξης Προσχώρησης προβλέπει, στην πρώτη περίοδό του, ότι, παράλληλα με την ολοκλήρωση της αναβάθμισης, η πρόσβαση στο πολωνικό οδικό δίκτυο, συμπεριλαμβανομένου του δικτύου που αναφέρεται στο Παράρτημα I της απόφασης 1692/96, θα ανοιχθεί σταδιακά στα οχήματα διεθνών μεταφορών που είναι σύμφωνα προς τις οριακές τιμές της οδηγίας. Η δεύτερη περίοδος του παραρτήματος XII, σημείο 8, παράγραφος 3, τέταρτο εδάφιο, προβλέπει ότι, όσον αφορά τη φόρτωση και την εκφόρτωση, εφόσον αυτό είναι τεχνικώς εφικτό, πρέπει να επιτρέπεται η χρήση των μη αναβαθμισμένων τμημάτων του δικτύου δευτερευουσών οδών καθ' όλη τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου.

101 Όπως προκύπτει από συνδυασμένη ερμηνεία του δεύτερου και του τέταρτου εδαφίου του παραρτήματος XII, σημείο 8, παράγραφος 3, της Πράξης Προσχώρησης του 2003, ο δικαιολογητικός λόγος που αντλείται από την αναβάθμιση του οδικού δικτύου της Πολωνίας μπορούσε να προβληθεί από τη Δημοκρατία της Πολωνίας, προκειμένου να επιβληθούν περιορισμοί στην πρόσβαση στο οδικό δίκτυο των οχημάτων που είναι σύμφωνα προς τις οριακές τιμές που καθορίζονται στο σημείο 3.4 του παραρτήματος I της οδηγίας 96/53, με βάση τα όρια βάρους ανά άξονα που καθορίζονται από το εθνικό δίκαιο, μόνον κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου, τούτο δε εντός ορισμένων ορίων.

102 Πράγματι, οι όροι «παράλληλα με την ολοκλήρωση της αναβαθμίσεως», του παραρτήματος XII, σημείο 8, παράγραφος 3, τέταρτο εδάφιο, της Πράξης Προσχώρησης του 2003, δεν μπορούν να ερμηνευθούν μεμονωμένα, αλλά πρέπει να ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι προσδιορίζουν τις περιστάσεις υπό τις οποίες παύει να ισχύει η παρέκκλιση από την τήρηση του άρθρου 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 96/53, που περιλαμβάνεται στο παράρτημα XII, σημείο 8, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, της ως άνω Πράξης Προσχώρησης. Ως εκ τούτου, το παράρτημα XII, σημείο 8, παράγραφος 3, τέταρτο εδάφιο, της εν λόγω Πράξης Προσχώρησης δεν μπορεί να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι εφαρμόζεται πέραν της ημερομηνίας λήξης της παρέκκλισης που ορίζεται στο παράρτημα XII, σημείο 8, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, της Πράξης Προσχώρησης, ήτοι της 31ης Δεκεμβρίου 2010.

103 Η ερμηνεία αυτή του παραρτήματος XII, σημείο 8, παράγραφος 3, της Πράξης Προσχώρησης του 2003 ενισχύεται από το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται η διάταξη αυτή. Πράγματι, όπως προκύπτει από τα άρθρα 2 και 10 της Πράξης Προσχώρησης, η πράξη αυτή στηρίζεται στην αρχή της άμεσης και πλήρους εφαρμογής των διατάξεων του δικαίου της Ένωσης στα νέα κράτη μέλη και μόνο κατά τη μεταβατική περίοδο επιτρέπονται παρεκκλίσεις που προβλέπονται ρητά από τις μεταβατικές διατάξεις (πρβλ. απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2010, Επιτροπή κατά Πολωνίας, C-385/08, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2010:801, σκέψη 54 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία). Συνεπώς, δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι το κατά παρέκκλιση ισχύον καθεστώς που προβλέπεται στο παράρτημα XII, σημείο 8, παράγραφος 3, της εν λόγω πράξης προσχώρησης, μπορούσε να παγιωθεί.

104 Η ερμηνεία αυτή επιβεβαιώνεται επίσης από τον σκοπό που επιδιώκει το παράρτημα XII, σημείο 8, παράγραφος 3, της Πράξης Προσχώρησης του 2003, το οποίο, όπως παρατήρησε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 92 των προτάσεών του, απέβλεπε στη ρύθμιση της περιόδου από την ημερομηνία προσχώρησης της Δημοκρατίας της Πολωνίας στην Ένωση έως την 31η Δεκεμβρίου 2010, προκειμένου η αρχή που κατοχυρώνεται στην οδηγία 96/53 να είναι δυνατό να τηρηθεί μετά από την ημερομηνία αυτή, για τη δε επίτευξη του σκοπού αυτού δεσμεύτηκαν ευρωπαϊκά κεφάλαια.

105 Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω σκέψεων, πρέπει να απορριφθεί η επιχειρηματολογία της Δημοκρατίας της Πολωνίας που στηρίζεται στις μεταβατικές διατάξεις του παραρτήματος XII, σημείο 8, παράγραφος 3, της Πράξης Προσχώρησης του 2003.

106 Κατόπιν των ανωτέρω εκτιμήσεων και, ειδικότερα, των εκτιμήσεων που διαλαμβάνονται στις σκέψεις 69 και 88 της παρούσας απόφασης, πρέπει να γίνει δεκτό το πρώτο σκέλος της αιτίασης της Επιτροπής, το οποίο αφορά το ότι οι διεθνείς μεταφορές επιτρέπονται μόνο στις οδούς του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και σε ορισμένες εθνικές οδούς.

Επί της υποχρέωσης κατοχής ειδικής αδείας για την κυκλοφορία σε άλλες οδούς

Επιχειρήματα των διαδίκων

107 Η Επιτροπή διατείνεται ότι το καθεστώς απαγόρευσης κυκλοφορίας χωρίς την απόκτηση άδειας αντιβαίνει στην οδηγία 96/53, καθόσον περιορίζει και παρακωλύει την ελευθερία κυκλοφορίας των οχημάτων.

108 Το θεσμικό αυτό όργανο επισημαίνει ότι, σύμφωνα με το περιοριστικό καθεστώς στο οποίο υπάγονται οι επαρχιακές οδοί, οι νομαρχιακές οδοί ή οι δημοτικές οδοί, απαιτείται να ζητηθεί άδεια, δυνάμει του άρθρου 64, παράγραφοι 1 έως 3, του νόμου περί οδικής κυκλοφορίας, για καθεμία από τις οδούς αυτές, από περισσότερες αρχές για μία μόνον διαδρομή. Θεωρεί ότι, ελλείψει ενιαίου φορέα εξυπηρέτησης και λόγω των προθεσμιών λήψης της απαιτούμενης αδείας καθώς και των καθορισμένων τιμών, το σύστημα που θεσπίσθηκε αποδεικνύεται δαπανηρό και χρονοβόρο και είναι ικανό να εισάγει έμμεση διάκριση εις βάρος των μη εγκατεστημένων στη χώρα μεταφορέων, που προέρχονται από κράτη μέλη πλην της Δημοκρατίας της Πολωνίας. Το εν λόγω θεσμικό όργανο διευκρινίζει ότι, κατά το άρθρο 64, παράγραφος 2, του νόμου περί οδικής κυκλοφορίας, οι άδειες της κατηγορίας IV, οι οποίες επιτρέπουν στα οχήματα με βάρος ανά κινητήριο άξονα 11,5 t να κυκλοφορούν στις εθνικές οδούς, δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη μεταφορά διαχωρίσιμων φορτίων, παρόλο που τα φορτία αυτά αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος των φορτίων που μεταφέρονται οδικώς. Το έργο των επιχειρήσεων μεταφορών καθίσταται έτσι δυσχερέστερο, λόγω της υποχρέωσης χρησιμοποίησης μεγαλύτερου αριθμού φορτηγών. Επικαλείται επίσης σοβαρό περιορισμό στην ελεύθερη παροχή οδικών υπηρεσιών.

109 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι το επιχείρημα της Δημοκρατίας της Πολωνίας ότι το καθεστώς αυτό άδειας δεν αντιβαίνει στην οδηγία 96/53, εφόσον εφαρμόζεται χωρίς περιορισμούς ή διακρίσεις, αλλά με επιείκεια, είναι όχι μόνο αβάσιμο λόγω της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας η οποία διατυπώνεται σε αυτήν η οδηγία, αλλά ενδεικτικό επίσης του ότι η προστασία των οδικών υποδομών και ο έλεγχος του αριθμού των οχημάτων που κυκλοφορούν σε αυτές δεν μπορούν να δικαιολογήσουν το σύστημα που θεσμοθέτησε ο Πολωνός νομοθέτης.

110 Επιπλέον, η Επιτροπή θεωρεί ότι το γεγονός, το οποίο σημειώνει η Δημοκρατία της Πολωνίας, ότι οι επίμαχες άδειες χορηγούνται αδιακρίτως σε όλους τους μεταφορείς δεν ασκεί επιρροή όσον αφορά τον περιοριστικό χαρακτήρα των αδειών αυτών και την παράβαση των διατάξεων της οδηγίας 96/53.

111 Η Επιτροπή προσθέτει ότι είναι αβάσιμος ο ισχυρισμός της Δημοκρατίας της Πολωνίας ότι η υποχρέωση λήψης άδειας αποβλέπει στην ενθάρρυνση των μεταφορέων να κυκλοφορούν σε παράλληλες οδούς καταλληλότερες για την κυκλοφορία των φορτηγών, καθόσον αυτή η δικαιολόγηση αντιβαίνει στο άρθρο 3 της εν λόγω οδηγίας.

112 Εξάλλου, το θεσμικό αυτό όργανο επισημαίνει, αφενός, εν είδει παραδείγματος, ότι, όσον αγορά την εθνική οδό DK 92 μεταξύ Βερολίνου (Γερμανία) και Βαρσοβίας (Πολωνία), ο ανωτέρω σκοπός επιτεύχθηκε με άλλο μέσο, ήτοι την είσπραξη τέλους για τα φορτηγά, το οποίο, σε αντίθεση με το καθεστώς των αδειών, αποτελεί εύλογο τρόπο διαχείρισης της κυκλοφορίας. Αφετέρου, υπενθυμίζει ότι, σε ορισμένες οδούς, για την πρόσβαση στους τόπους φόρτωσης και εκφόρτωσης των εμπορευμάτων, δεν υπάρχει άλλη λύση από τη λήψη άδειας.

113 Η Δημοκρατία της Πολωνίας απάντησε στα επιχειρήματα της Επιτροπής που αντλούνται από την απαίτηση κατοχής ειδικής άδειας για την κυκλοφορία σε οδούς εκτός των οδών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και ορισμένων άλλων εθνικών οδών.

114 Εκκινώντας από την αρχή ότι ο περιορισμός της χρήσης του οδικού δικτύου δεν αντιβαίνει στο άρθρο 3 της οδηγίας 96/53, το κράτος μέλος αυτό αναφέρει ότι η ελεύθερη κυκλοφορία των οχημάτων των οποίων το φορτίο ανά άξονα δεν αντιστοιχεί στις τεχνικές δυνατότητες των υποβαθμισμένων οδών εξασφαλίζεται μακροπρόθεσμα ακριβώς χάρη στην οικονομική συμβολή για τη συντήρηση των οδών αυτών που παρέχουν τα βαρέα οχήματα που κυκλοφορούν σε αυτές, συμβολή η οποία προβλέπεται στα άρθρα 64 επ. του νόμου περί οδικής κυκλοφορίας.

115 Συναφώς, η Δημοκρατία της Πολωνίας υποστηρίζει ότι η Επιτροπή παρουσίασε κατά τρόπο εν μέρει ανακριβή το επίμαχο σύστημα χορήγησης αδειών και διευκρινίζει ότι οι άδειες χορηγούνται από τον φορέα διαχείρισης του οδικού δικτύου, όσον αφορά τις άδειες κατηγορίας Ι, ή από τον γενικό διευθυντή εθνικών οδών και αυτοκινητοδρόμων, όσον αφορά τις άδειες κατηγορίας IV για τις αντίστοιχες εθνικές οδούς. Οι άδειες κατηγορίας Ι χορηγούνται στον μεταφορέα, ανάλογα με την υποβληθείσα αίτησή του, για διάρκεια ισχύος ενός, έξι ή δώδεκα μηνών, χωρίς αναγραφή των οχημάτων που αφορά. Έκαστη άδεια χορηγείται εντός προθεσμίας το πολύ επτά εργάσιμων ημερών από την ημέρα κατάθεσης της αίτησης. Οι ίδιοι κανόνες εφαρμόζονται στις άδειες κατηγορίας IV, οι οποίες όμως μπορούν επίσης να χορηγηθούν για διάρκεια ισχύος είκοσι τεσσάρων μηνών και εντός προθεσμίας το πολύ τριών εργάσιμων ημερών από την ημέρα κατάθεσης της αίτησης.

116 Κατά τη Δημοκρατία της Πολωνίας, προς διαφύλαξη της ασφάλειας δικαίου των ενδιαφερομένων, το ανώτατο ποσό του τέλους το οποίο προβλέπεται στο άρθρο 64f του νόμου περί οδικής κυκλοφορίας καθορίστηκε, για τις άδειες της κατηγορίας Ι σε 240 πολωνικά ζλότυ (PLN) (περίπου 55 ευρώ), ενώ για τις άδειες της κατηγορίας IV, ανέρχεται σε 3 600 PLN (περίπου 850 ευρώ). Εντούτοις, το πραγματικό ποσό του τέλους, όπως έχει καθοριστεί από την κανονιστική απόφαση του Υπουργού Μεταφορών, Δημοσίων Έργων και Ναυτιλιακής Οικονομίας σχετικά με το οφειλόμενο τέλος για την άδεια κυκλοφορίας των εκτός προδιαγραφών οχημάτων, διαφέρει ανάλογα με τη χρονική διάρκεια ισχύος κάθε άδειας. Κατά συνέπεια, σύμφωνα με αυτή την αμετάβλητη από το έτος 2012 διαβάθμιση, η λιγότερο ακριβή άδεια της κατηγορίας Ι, ισχύος δώδεκα μηνών, κοστίζει 200 PLN (περίπου 47 ευρώ), ενώ η άδεια κατηγορίας IV, ισχύος δώδεκα μηνών, κοστίζει 2 000 PLN (περίπου 470 ευρώ) και αυτή με ισχύ είκοσι τεσσάρων μηνών 3 000 PLN (περίπου 705 ευρώ).

117 Η Δημοκρατία της Πολωνίας ο καταλήγει συναφώς, με το υπόμνημα αντίκρουσης, τονίζοντας ότι δεν συμμερίζεται την ανάλυση της Επιτροπής ότι αυτό το σύστημα είναι δαπανηρό και χρονοβόρο, δεδομένου ότι η ίδια κρίνει ότι είναι διαφανές και διευκολύνει τη μετακίνηση των μεταφορέων στο σύνολο του δικτύου. Αντικρούει, εξάλλου, την άποψη της Επιτροπής, κατά την οποία επιβάλλεται απαγόρευση κυκλοφορίας σε περίπτωση έλλειψης άδειας, διότι είναι εφικτή η επιλογή της οδού διά της οποίας θα διεξαχθεί η διεθνής μεταφορά.

118 Με το υπόμνημα ανταπάντησης, το κράτος μέλος αυτό προβάλλει ένσταση απαραδέκτου, διότι οι ισχυρισμοί που αντλούνται από έμμεση διάκριση εις βάρος των μεταφορέων οι οποίοι προέρχονται από άλλα κράτη μέλη και από τον περιορισμό της ελεύθερης χρήσης των οδικών υπηρεσιών, τους οποίους επικαλείται η Επιτροπή στις περιεχόμενες στο υπόμνημα απάντησης παρατηρήσεις της, αποτελούν νέους ισχυρισμούς. Το εν λόγω κράτος μέλος προσθέτει ότι, εν πάση περιπτώσει, οι ισχυρισμοί αυτοί είναι αβάσιμοι, διότι οι αιτήσεις άδειας μπορούν να ληφθούν ευχερώς μέσω ιστότοπου, οι άδειες χορηγούνται για ορισμένη περίοδο, ανεξάρτητα από τον αριθμό των εκτελούμενων μεταφορών και το κόστος τους είναι σχετικά χαμηλό σε σχέση με τις ανάγκες των μεταφορέων. Ισχυρίζεται ότι αυτό το διαφανές και πρακτικό σύστημα είναι σύμφωνο με τις προσδοκίες των μεταφορέων και δεν είχε αποτελέσει αντικείμενο επικρίσεων πριν από την υποβολή των καταγγελιών των οποίων επελήφθη η Επιτροπή.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

119 Προκαταρκτικώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι, κατά πάγια νομολογία, το αντικείμενο προσφυγής λόγω παράβασης που ασκείται κατ' εφαρμογήν του άρθρου 258 ΣΛΕΕ οριοθετείται από την αιτιολογημένη γνώμη της Επιτροπής, οπότε η προσφυγή πρέπει να στηρίζεται στους ίδιους με την αιτιολογημένη γνώμη λόγους και ισχυρισμούς (απόφαση της 10ης Νοεμβρίου 2011, Επιτροπή κατά Πορτογαλίας, C-212/09, EU:C:2011:717, σκέψη 26 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία), και ότι, σύμφωνα με το άρθρο 127, παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου, η προβολή νέων ισχυρισμών κατά τη διάρκεια της δίκης απαγορεύεται, εκτός αν αυτοί στηρίζονται σε νομικά και πραγματικά στοιχεία που ανέκυψαν κατά τη διαδικασία.

120 Εν προκειμένω, διαπιστώνεται ότι για πρώτη φορά, στο στάδιο του υπομνήματος απάντησης, η Επιτροπή προέβαλε επιχείρημα σχετικά με έμμεση διάκριση εις βάρος των μη εγκατεστημένων στη χώρα μεταφορέων, που προέρχονται από κράτη μέλη πλην της Δημοκρατίας της Πολωνίας, καθώς και σχετικά με περιορισμό της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών οδικών μεταφορών. Υπό τις συνθήκες αυτές, οι ισχυρισμοί αυτοί πρέπει να απορριφθούν ως απαράδεκτοι.

121 Επισημαίνεται ότι τα οχήματα που των οποίων το βάρος ανά άξονα είναι σύμφωνο προς τα όρια που καθορίζονται στα σημεία 3.1 και 3.4 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 96/53 θεωρούνται «εκτός προδιαγραφών», κατά την έννοια του άρθρου 2, σημείο 35a, του νόμου περί οδικής κυκλοφορίας, εάν το βάρος ανά άξονα, με ή χωρίς φορτίο, των οχημάτων αυτών υπερβαίνει τα επιτρεπόμενα όρια βάρους, όπως προβλέπονται για συγκεκριμένη διαδρομή από την πολωνική νομοθεσία σχετικά με τις δημόσιες οδούς. Η κυκλοφορία των οχημάτων αυτών στο οικείο οδικό δίκτυο εξαρτάται, σύμφωνα με το άρθρο 64, παράγραφος 1, του νόμου αυτού, από τη λήψη ειδικής άδειας, επί πληρωμή, η οποία εκδίδεται από την αρμόδια αρχή. Ωστόσο, βάσει του άρθρου 64, παράγραφος 2, του εν λόγω νόμου, η μεταφορά διαχωρίσιμου φορτίου με όχημα «εκτός προδιαγραφών» καταρχήν απαγορεύεται.

122 Επομένως, επί των δημοσίων οδών στις οποίες εφαρμόζονται τα όρια βάρους ανά άξονα που προκύπτουν από την πολωνική νομοθεσία, η κυκλοφορία οχημάτων που είναι σύμφωνα προς τα όρια βάρους που προβλέπονται στα σημεία 3.1 και 3.4 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 96/53 εξαρτάται από τη λήψη ειδικής άδειας.

123 Στον βαθμό που η πρόσβαση των οχημάτων αυτών στις δημόσιες οδούς επί των οποίων εφαρμόζονται τα απορρέοντα από την πολωνική νομοθεσία όρια βάρους ανά άξονα εξαρτάται από τη λήψη τέτοιας άδειας και στον βαθμό που οι περιορισμοί αυτοί, όπως συνάγεται από τις σκέψεις 69 και 88 της παρούσας απόφασης, αντιβαίνουν στα άρθρα 3 και 7 της οδηγίας 96/53, ερμηνευόμενα σε συνδυασμό με τα σημεία 3.1 και 3.4 του παραρτήματος Ι της οδηγίας αυτής, πρέπει να θεωρηθεί ότι το σύστημα αυτό αδειοδότησης επίσης αντιβαίνει στις διατάξεις αυτές της εν λόγω οδηγίας, χωρίς να είναι αναγκαίο να αποφανθεί το Δικαστήριο επί των επιχειρημάτων των διαδίκων σχετικά με τις συγκεκριμένες διαδικασίες για τη λήψη τέτοιων αδειών.

124 Υπό τις συνθήκες αυτές, διαπιστώνεται ότι η Δημοκρατία της Πολωνίας, επιβάλλοντας στις επιχειρήσεις μεταφορών την υποχρέωση κατοχής ειδικών αδειών προκειμένου να είναι δυνατόν τα οχήματά τους να κυκλοφορούν σε ορισμένες δημόσιες οδούς, παρέβη τις υποχρεώσεις τις οποίες υπέχει από τις συνδυασμένες διατάξεις των άρθρων 3 και 7 της οδηγίας 96/53, ερμηνευόμενες σε συνδυασμό με τα σημεία 3.1 και 3.4 του παραρτήματος I της οδηγίας 96/53.

Επί των δικαστικών εξόδων

125 Κατά το άρθρο 138, παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα, εφόσον υπάρχει σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου. Δεδομένου ότι η Επιτροπή ζήτησε να καταδικαστεί η Δημοκρατία της Πολωνίας στα δικαστικά έξοδα και αυτή ηττήθηκε, το κράτος μέλος αυτό πρέπει να καταδικαστεί στα δικαστικά έξοδα.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (τέταρτο τμήμα) αποφασίζει:

1) **Η Δημοκρατία της Πολωνίας, επιβάλλοντας στις επιχειρήσεις μεταφορών την υποχρέωση κατοχής ειδικών αδειών προκειμένου να είναι δυνατόν τα οχήματά τους να κυκλοφορούν σε ορισμένες δημόσιες οδούς, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τις συνδυασμένες διατάξεις των άρθρων 3 και 7 της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου, της 25ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία (ΕΕ) 2015/719 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2015, ερμηνευόμενες σε συνδυασμό με τα σημεία 3.1 και 3.4 του παραρτήματος I της εν λόγω οδηγίας 96/53.**

2) **Καταδικάζει τη Δημοκρατία της Πολωνίας στα δικαστικά έξοδα.**

(υπογραφές)