Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (ceturtā palāta)

2019. gada 21. martā *

Valsts pienākumu neizpilde – Transports – Direktīva 96/53/EK – Starptautiskā satiksme – Transportlīdzekļi, kas atbilst šajā direktīvā norādītajām svara un gabarītu robežvērtībām – Šādu transportlīdzekļu, kas reģistrēti vai laisti ekspluatācijā kādā dalībvalstī, izmantošana citas dalībvalsts teritorijā – Īpašās atļaujas sistēma – 3. un 7. pants – 2003. gada Pievienošanās akts – Pārejas noteikumi – XII pielikuma 8. punkta 3. apakšpunkts

Lietā C-127/17

par prasību sakarā ar pienākumu neizpildi atbilstoši LESD 258. pantam, ko 2017. gada 10. martā cēla

Eiropas Komisija, ko pārstāv *J. Hottiaux* un *W. Mölls*, pārstāvji,

prasītāja,

pret

Polijas Republiku, ko pārstāv *B. Majczyna*, kā arī *M. Kamejsza-Kozłowska* un *J. Sawicka*, pārstāvji, kuriem palīdz *J. Waszkiewicz*, eksperts,

atbildētāja,

TIESA (ceturtā palāta)

šādā sastāvā: septītās palātas priekšsēdētājs T. fon Danvics [*T. von Danwitz*], kas pilda ceturtās palātas priekšsēdētāja pienākumus, tiesneši K. Jirimē [*K. Jürimäe*] K. Likurgs [*C. Lycourgos*], E. Juhāss [*E. Juhász*] un K. Vajda [*C. Vajda*] (referents),

ģenerāladvokāts: Ī. Bots [*Y. Bot*],

sekretārs: K. Malaceks [*K. Malacek*], administrators,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2018. gada 20. jūnija tiesas sēdi,

noklausījusies ģenerāladvokāta secinājumus 2018. gada 19. septembra tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

* Tiesvedības valoda – poļu.

Spriedums

1 Ar prasības pieteikumu Eiropas Komisija lūdz Tiesu konstatēt, ka, nosakot transporta uzņēmumiem pienākumu iegūt īpašās atļaujas, lai pārvietotos pa noteiktiem publiskajiem autoceļiem, Polijas Republika nav izpildījusi savus pienākumus saskaņā ar Padomes Direktīvas 96/53/EK (1996. gada 25. jūlijs), ar kuru paredz noteiktu Kopienā izmantotu transportlīdzekļu maksimālos pieļaujamos gabarītus iekšzemes un starptautiskajos autopārvadājumos, kā arī šo transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo masu starptautiskajos autopārvadājumos (OV 1996, L 235, 59. lpp.), kurā grozījumi ir izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2015. gada 29. aprīļa Direktīvu (ES) 2015/719 (OV 2015, L 115, 1. lpp.) (turpmāk tekstā – "Direktīva 96/53"), 3. un 7. pantu kopumā, tos aplūkojot kopsakarā ar Direktīvas 96/53 I pielikuma 3.1. un 3.4. punktu.

Atbilstošās tiesību normas

Savienības tiesības

Pievienošanās akts

2 Akta par Čehijas Republikas, Igaunijas Republikas, Kipras Republikas, Latvijas Republikas, Lietuvas Republikas, Ungārijas Republikas, Maltas Republikas, Polijas Republikas, Slovēnijas Republikas un Slovākijas Republikas pievienošanās nosacījumiem un pielāgojumiem līgumos, kas ir Eiropas Savienības pamatā (OV 2003, L 236, 33. lpp.; turpmāk tekstā – "2003. gada Pievienošanās akts"), 2. pantā ir noteikts:

"Pamatlīgumi un akti, ko iestādes un Eiropas Centrālā banka pieņēmusi pirms pievienošanās, no pievienošanās dienas ir saistoši jaunajām dalībvalstīm un piemērojami tajās atbilstīgi minētajos Līgumos un šajā Aktā paredzētajiem nosacījumiem."

3 2003. gada Pievienošanās akta 10. panta redakcija ir šāda:

"Pārejas posmā pamatlīgumus un iestāžu pieņemtos aktus piemēro, ņemot vērā šajā Aktā paredzētās atkāpes."

4 Saskaņā ar minētā pievienošanās akta 24. pantu:

"Šā Akta V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIII un XIV pielikumā uzskaitītos pasākumus jaunajās dalībvalstīs piemēro atbilstīgi minētajos pielikumos paredzētajiem nosacījumiem."

5 Minētā pievienošanās akta XII pielikuma nosaukums ir "Pievienošanās akta 24. pantā minētais saraksts: Polija". Šī pielikuma 8. punktā "Transporta politika" ir ietverts 3. apakšpunkts, ar kuru Direktīva 96/53 ir atzīta par piemērojamu ar šādu formulējumu:

"31996 L 0053: [..] Direktīva [96/53], kurā jaunākos grozījumus izdara:

– 32002 L 0007: Eiropas Parlamenta un Padomes [2002. gada 18. februāra] Direktīva 2002/7/EK [OV 2002, L 67, 47. lpp.].

Atkāpjoties no Direktīvas [96/53] 3. panta 1. punkta, transportlīdzekļus, kas atbilst direktīvas [I] pielikumā norādītajām 3.4. kategorijas robežvērtībām, līdz 2010. gada 31. decembrim drīkst izmantot Polijas autoceļu tīkla neuzlabotajās daļās vienīgi tad, ja tie atbilst Polijā noteiktajiem ass slodzes [svara] ierobežojumiem. Uz transportlīdzekļiem, kas atbilst Direktīvas [96/53] prasībām, no pievienošanās dienas nedrīkst attiecināt nekādus ierobežojumus, ja minētie transportlīdzekļi izmanto

galvenos tranzīta autoceļus, kas norādīti Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmuma [Nr.] 1692/96/EK (1996. gada 23. jūlijs) par Kopienas pamatnostādnēm Eiropas Transporta tīkla attīstībai [(OV 1996, L 288, 1. lpp.)] I pielikumā.

Polija ievēro grafiku, ko tā paredz Lēmuma [Nr. 1692/96] I pielikumā norādīto galveno autoceļu tīkla uzlabošanai un kas turpmāk izklāstīts indikatīvā tabulā. Visi ieguldījumi infrastruktūrā, kuri paredz [Savienības] budžeta līdzekļu izmantošanu, nodrošina, ka maģistrālie ceļi tiek būvēti vai uzlaboti tā, lai atbilstu 11,5 tonnu kravnesībai uz vienu asi.

Vienlaikus ar uzlabošanas darbu pabeigšanu, pakāpeniski notiek Polijas autoceļu tīkla, tostarp Lēmuma [Nr. 1692/96] I pielikumā norādītā tīkla, atvēršana starptautisko autopārvadājumu transportlīdzekļiem, kas atbilst direktīvā noteiktajām robežvērtībām. Visā pārejas laikposmā kravu iekraušanai un izkraušanai drīkst izmantot sekundāras nozīmes autoceļu tīkla neuzlabotās daļas, ja vien tas ir tehniski iespējams.

[..]"

6 Polijas galveno autoceļu tīkla modernizēšanas grafiks, kas paredzēts 2003. gada Pievienošanās akta XII pielikuma 8. punkta 3. apakšpunkta trešajā daļā, ir veidots astoņās tabulās, kas aptver laikposmu no 2004. gada 1. janvāra līdz 2011. gada 1. janvārim.

Direktīva 96/53

7 Ar Direktīvu 96/53 ir izveidoti kopējie standarti attiecībā uz komerciālā autotransporta līdzekļu, kas tiek izmantoti starptautiskajā satiksmē, svaru un gabarītiem, kā arī kopējie standarti attiecībā uz šādu transportlīdzekļu, kas tiek izmantoti iekšzemes satiksmē, gabarītiem.

8 Šīs direktīvas 3. līdz 5., 7., 11. un 12. apsvērumā ir paredzēts:

"(3) [..] to standartu atšķirības, kas ir spēkā dalībvalstīs attiecībā uz komerciālā autotransporta līdzekļu svaru un gabarītiem, varētu negatīvi ietekmēt konkurences nosacījumus un radīt šķēršļus satiksmei starp dalībvalstīm;

(4) [..] saskaņā ar subsidiaritātes principu, Kopienas līmenī ir nepieciešama noteikta rīcība, lai atceltu šādus šķēršļus;

(5) [..] iepriekšminētie standarti atspoguļo līdzsvaru starp komerciālā autotransporta līdzekļu racionālu un ekonomisku izmantošanu un infrastruktūras uzturēšanas, ceļu drošības un apkārtējās vides un dzīves veida aizsardzības prasībām;

[..]

(7) [..] papildu tehniskās prasības, kas saistītas ar svaru un gabarītiem, var tikt attiecinātas uz komerciālā autotransporta līdzekļiem, kas reģistrēti vai darbojas [laisti ekspluatācijā] kādā dalībvalstī; [..] šīs prasības nedrīkst kļūt par šķērsli komerctransporta kustībai starp dalībvalstīm;

[..]

(11) [..] ieviešot iekšējo tirgu, šīs direktīvas saturs ir jāattiecina uz iekšzemes transportu tādā mērā, cik tas attiecas uz parametriem, kas būtiski ietekmē konkurences nosacījumus transporta sektorā, un jo īpaši uz vērtībām, kas attiecas uz maksimāli pieļaujamo kravu pārvadāšanai paredzēto transportlīdzekļu un to sastāvu garumu un platumu;

(12) [..] attiecībā uz pārējiem transportlīdzekļu parametriem dalībvalstīm ir atļauts piemērot savā teritorijā vērtības, kas atšķiras no šajā direktīvā noteiktajām vērtībām [tikai tad], ja transportlīdzeklis tiek izmantots iekšzemes satiksmē."

9 Atbilstoši Direktīvas 96/53 1. panta 1. punktam:

"Šī direktīva attiecas uz:

a) M2 un M3 kategorijas mehānisko transportlīdzekļu un to 0 kategorijas piekabju, kā arī N2 un N3 kategorijas mehānisko transportlīdzekļu un to 03 un 04 kategorijas piekabju gabarītiem saskaņā ar II pielikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2007/46/EK [(2007. gada 5. septembris), ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai ("pamatdirektīva") (OV 2007, L 263, 1. lpp.)];

b) svaru un dažiem citiem transportlīdzekļu parametriem, kas definēti a) apakšpunktā un konkretizēti šīs direktīvas I pielikuma 2. punktā."

10 Direktīvas 96/53 2. pantā ir noteikts:

"Šajā direktīvā:

[..]

– "maksimāli pieļaujamais svars" ir maksimālais transportlīdzekļa ar kravu svars lietošanai starptautiskajā satiksmē,

– "maksimāli pieļaujamais ass svars" ir maksimālais svars ass vai ass grupu lietošanai starptautiskajā satiksmē,

– "nedalāma krava" ir krava, ko pārvadājumiem pa ceļiem nevar sadalīt divās vai vairāk kravās bez neparedzētiem izdevumiem vai bojājuma draudiem un kas tās izmēru vai masas dēļ nedrīkst tikt pārvadāta ar mehānisko transportlīdzekli, piekabi, autovilcienu vai vilcēju ar puspiekabi, ievērojot visus šīs direktīvas nosacījumus,

[..]."

11 Šīs direktīvas 3. panta 1. punktā ir paredzēts:

"Dalībvalsts nedrīkst noraidīt vai aizliegt lietot savā teritorijā:

– starptautiskā satiksmē – transportlīdzekļus, kas reģistrēti vai laisti ekspluatācijā kādā citā dalībvalstī, tādu iemeslu dēļ, kuri saistīti ar to svaru un gabarītiem,

– iekšzemes satiksmē – transportlīdzekļus, kas reģistrēti vai laisti ekspluatācijā citā dalībvalstī, to gabarītu dēļ;

ar nosacījumu, ka šādi transportlīdzekļi atbilst robežvērtībām, kas noteiktas I pielikumā.

Šis nosacījums tiek piemērots, neraugoties uz to, ka:

a) minētie transportlīdzekļi neatbilst prasībām, kas pastāv attiecīgajā dalībvalstī attiecībā uz dažiem svaru un gabarītu parametriem, uz kuriem neattiecas I pielikums;

b) dalībvalsts, kurā transportlīdzeklis ir reģistrēts vai laists ekspluatācijā, kompetentā iestāde ir pieļāvusi robežvērtības, kas nav minētas 4. pantā 1. punktā un kas pārsniedz I pielikumā noteiktās robežvērtības.”

12 Minētās direktīvas 7. pants ir formulēts šādi:

“Šī direktīva neliedz piemērot ceļu satiksmes noteikumus, kas ir spēkā katrā dalībvalstī un ļauj uz dažiem ceļiem vai inženiertehniskās būves [inženiertehniskām būvēm] ierobežot transportlīdzekļu masu un/vai gabarītus neatkarīgi no tā, kurā valstī transportlīdzekļi reģistrēti vai nodoti ekspluatācijā.

Tas attiecas arī uz iespēju ieviest vietējus atļauto maksimālo gabarītu un/vai masas ierobežojumus transportlīdzekļiem, kurus var ekspluatēt noteiktos apgabalos vai uz noteiktiem ceļiem, kur infrastruktūra nav piemērota gariem un smagiem transportlīdzekļiem, piemēram, pilsētu centros, mazos ciematos vai īpašas nozīmes dabas objektos.”

13 Direktīvas 96/53 I pielikuma nosaukums ir “Maksimāli pieļaujamais svars un gabarīti, un ar tiem saistītas transportlīdzekļu raksturīgas īpašības”.

14 Šī pielikuma 3. punkta nosaukums ir “Maksimāli pieļaujamais ass svars transportlīdzekļiem, kas minēti 1. panta 1. punkta b) apakšpunktā (tonnās)”. 3.1. un 3.4. punktā ir norādīts:

“[..]

3.1.	Vienkāršas asisvienkārša nevelkoša ass	10 tonnas

[..]

3.4.	Velkošā ass	
3.4.1.	Velkošā ass transportlīdzekļiem, kas minēti 2.2.1. un 2.2.2. apakšpunktā	11,5 tonnas
3.4.2.	Velkošā ass transportlīdzekļiem, kas minēti 2.2.3., 2.2.4., 2.3. un 2.4. apakšpunktā	11,5 tonnas

[..]”

Lēmums Nr. 1692/96

15 Lēmums Nr. 1692/96 tika aizstāts ar Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumu Nr. 661/2010/ES (2010. gada 7. jūlijs) par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai (OV 2010, L 204, 1. lpp.), kurš savukārt tika aizstāts ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1315/2013 (2013. gada 11. decembris) par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010 (OV 2013, L 348, 1. lpp.).

16 Lēmuma Nr. 1692/96 2. pantā “Mērķi” bija paredzēts:

“1. Eiropas transporta tīkls veidojams pakāpeniski līdz 2010. gadam, integrējot visas Kopienas sauszemes, jūras un gaisa transporta infrastruktūras tīklus saskaņā ar I pielikuma kartēs norādītajām skicēm un/vai II pielikuma specifikācijām.

2. Tīklam:

a) jānodrošina stabila cilvēku un preču pārvietošanās teritorijā bez iekšējām robežām ar iespējami labākajiem sociālajiem un drošības nosacījumiem, palīdzot sasniegt Kopienas mērķus, jo īpaši attiecībā uz vidi un konkurenci, un jāpalīdz stiprināt ekonomisko un sociālo kohēziju;

[..]."

Polijas tiesības

17 1985. gada 21. marta *ustawa o drogach publicznych* (Publisko autoceļu likums; *Dz. U.* Nr. 14, 60. poz.) redakcijā, kurai ir nozīme šīs tiesvedības mērķiem (turpmāk tekstā – "Publisko autoceļu likums"), 41. pantā ir paredzēts:

"1. Ja vien nav piemērojami 2. un 3. punkts, uz publiskajiem autoceļiem ir atļauta tādu transportlīdzekļu satiksme, kuriem pieļaujamais vienkāršas velkošās ass svars ir 11,5 tonnas.

2. *Ministrer właściwy do spraw transportu* [transporta ministrs, Polija], izdodot reglamentējošus aktus, nosaka sarakstu, kas ietver:

1) valsts nozīmes un reģionālos autoceļus, pa kuriem var pārvietoties transportlīdzekļi, kam pieļaujamais vienkāršas ass svars ir 10 tonnas,

2) valsts nozīmes autoceļus, pa kuriem var pārvietoties transportlīdzekļi, kam pieļaujamais vienkāršas ass svars ir 8 tonnas,

ņemot vērā nepieciešamību aizsargāt autoceļus un nodrošināt tranzītu.

3. Reģionālie autoceļi, izņemot tos, kas noteikti saskaņā ar 2. punkta 1) apakšpunktu, rajona autoceļi un pašvaldības autoceļi veido autoceļu tīklu, pa kuru var pārvietoties transportlīdzekļi, kuriem pieļaujamais vienkāršas ass svars ir 8 tonnas."

18 Pamatojoties uz Publisko autoceļu likuma 41. panta 2. punktu, *Minister Infrastruktury i Rozwoju* (infrastruktūras un attīstības ministrs, Polija) 2015. gada 13. maijā izdeva *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* (rīkojums par to valsts nozīmes un reģionālo autoceļu sarakstu, pa kuriem var pārvietoties transportlīdzekļi, kam pieļaujamais vienkāršas ass svars ir 10 tonnas, un to valsts nozīmes autoceļu sarakstu, pa kuriem var pārvietoties transportlīdzekļi, kam pieļaujamais vienkāršas ass svars ir 8 tonnas; 2015. gada *Dz. U.*, 802. poz., turpmāk tekstā – "2015. gada 13. maija rīkojums").

19 *Prawo o ruchu drogowym* (Ceļu satiksmes likums; *Dz. U.* Nr. 98, 602. poz.) redakcijā, kurai ir nozīme šīs tiesvedības mērķiem (turpmāk tekstā – "Ceļu satiksmes likums"), 2. panta 35.a) punktā virsnormas transportlīdzeklis ir definēts kā transportlīdzeklis vai transportlīdzekļu sastāvs, kuram ass svars ar kravu vai bez tās pārsniedz svaru, kas atļauts un paredzēts konkrētam autoceļam saskaņā ar noteikumiem par publiskajiem autoceļiem, vai kuram gabarīti vai faktiskais kopējais svars ar kravu vai bez tās pārsniedz tos, kas atļauti un paredzēti šī likuma noteikumos.

20 Ceļu satiksmes likuma 2. panta 35.b) punktā nedalāma krava ir definēta kā krava, kas nevar tikt sadalīta divās vai vairākās kravās, neradot neparedzētus izdevumus vai bojājumu draudus.

21 Minētā likuma 64. panta 1.–3. punktā ir paredzēts:

"1. Virsnormas transportlīdzekļiem ir atļauts pārvietoties pa autoceļiem, ja ir ievēroti šādi nosacījumi:

1) ir saņemta atbilstošās kategorijas virsnormas transportlīdzekļu pārvietošanās atļauja, kuru izsniegusi kompetentā iestāde, pieņemot administratīvo lēmumu [..];

2) tiek ievēroti pārvietošanās nosacījumi, kas noteikti 1) apakšpunktā paredzētajā atļaujā;

3) virsnormas transportlīdzekli vada pilots, ja transportlīdzekļa gabarīti pārsniedz vismaz vienu no šiem rādītājiem:
   a) garums: 23 m;
   b) platums: 3,2 m;
   c) augstums: 4,5 m;
   d) faktiskais kopējais svars: 60 tonnas;

4) virsnormas transportlīdzekļa vadītājs ievēro īpašu uzmanību.

2. Kravu, kas nav nedalāmas, pārvadāšana ar virsnormas transportlīdzekli ir aizliegta, izņemot virsnormas transportlīdzekļus, kuriem ir atļauts pārvietoties atbilstoši I vai II kategorijas atļaujai.

3. Virsnormas transportlīdzekļu, kam ir atļauts pārvietoties atbilstoši I līdz VII kategorijas atļaujai, gabarīti, svars un ass svars, kā arī autoceļi, pa kuriem šie transportlīdzekļi var pārvietoties, ir precizēti šī likuma 1. pielikuma tabulā."

22 Minētā likuma 64.a–64.d pantā attiecībā uz katru no septiņām virsnormas transportlīdzekļu kategorijām ir noteikta atļaujas pieteikuma iesniegšanas procedūra un atļaujas izsniegšanas procedūra. Šī paša likuma 64.f panta 1. punktā attiecībā uz katru kategoriju ir noteikts par atļaujas izsniegšanu maksājamās nodevas maksimālais apmērs.

23 Ceļu satiksmes likuma 4. iedaļā esošajos 140.aa un nākamajos pantos ir paredzēti naudas sodi, kas piemērojami virsnormas transportlīdzekļiem, kuri pārvietojas bez atļaujas vai pārkāpjot atļaujā paredzētos nosacījumus.

Pirmstiesas procedūra

24 Pēc tam, kad transporta uzņēmumi, kas darbojas Polijas teritorijā, bija iesnieguši sūdzības, un pēc informācijas saņemšanas no Polijas Republikas "EU Pilot" procedūras ietvaros Komisija 2015. gada 30. aprīlī nosūtīja šai dalībvalstij brīdinājuma vēstuli.

25 Šajā vēstulē Komisija vērsa Polijas Republikas uzmanību uz to, ka daži tās tiesību aktu noteikumi neatbilst Polijas pienākumiem atbilstoši, pirmkārt, Direktīvas 96/53 3. pantam, jo aptuveni 97 % no Polijas autoceļu tīkla bija slēgti tādu transportlīdzekļu satiksmei, kuri atbilst šīs direktīvas I pielikuma 3.1. un/vai 3.4. punktā noteiktajām svara robežvērtībām, kā arī, otrkārt, minētās direktīvas 7. pantam, jo šī dalībvalsts ir atsaukusies uz šajā tiesību normā paredzētajām atkāpēm, nepamatojot, kāpēc šīs atkāpes varētu tikt attiecinātas uz 97 % no Polijas autoceļu tīkla.

26 Turklāt brīdinājuma vēstulē Komisija apšaubīja īpašo atļaujas režīmu, kas ļautu transportlīdzekļiem, kuri atbilst Direktīvas 96/53 I pielikuma 3.1. un/vai 3.4. punktā paredzētajiem svara ierobežojumiem, pārvietoties pa infrastruktūru, kas parasti šiem transportlīdzekļiem ir slēgta.

27 Ar 2015. gada 29. jūnija vēstuli Polijas Republika atbildēja uz brīdinājuma vēstuli, apstrīdot Komisijas izvirzītos iebildumus.

28 Šo Polijas Republikas 2015. gada 29. jūnija atbildi uzskatot par neapmierinošu, Komisija ar 2016. gada 26. februāra vēstuli izdeva argumentētu atzinumu, kurā tā apgalvoja, ka Polijas Republika nav izpildījusi savus pienākumus saskaņā ar Direktīvas 96/53 3. un 7. pantu, tos aplūkojot kopā, jo mehānisko transportlīdzekļu, kuru maksimālais vienkāršas velkošās ass svars ir 11,5 tonnas, satiksmi tā esot ierobežojusi tādējādi, ka tie var pārvietoties tikai pa autoceļiem, kas veido daļu no Eiropas transporta tīkla, un dažiem citiem valsts nozīmes autoceļiem, kā arī esot attiecinājusi uz šo transportlīdzekļu satiksmi pa pārējiem publiskajiem autoceļiem īpašu atļaujas režīmu.

29 2016. gada 26. aprīlī Polijas Republika iesniedza Komisijai lūgumu pagarināt termiņu atbildes sniegšanai uz šo argumentēto atzinumu, bet šo lūgumu Komisija noraidīja, pamatojoties uz to, ka tas neietvēra konkrētu informāciju par plānotajiem tiesību aktu grozījumiem, lai izbeigtu pārmesto pārkāpumu.

30 2016. gada 30. augusta atbildē uz minēto argumentēto atzinumu Polijas Republika informēja Komisiju par tās centieniem galvenokārt paplašināt publisko autoceļu tīklu, kurā ir atļauts pārvietoties transportlīdzekļiem, kuriem vienkāršas velkošās ass svars ir 11,5 tonnas, kā arī grozīt piemērojamus leģislatīvus un reglamentējošus aktus, lai samazinātu to valsts nozīmes un reģionālo autoceļu posmu skaitu, uz kuriem attiecas transportlīdzekļu svara ierobežojumi. Polijas Republika ir precizējusi, ka šiem grozījumiem būtu jāstājas spēkā 2017. gada maijā un 2018. gada februārī.

31 Tā kā Komisija nebija pārliecināta par iepriekš paziņoto grozījumu atbilstību Savienības tiesībām un neuzskatīja par pieņemamu termiņu, kurā būtu jābūt veiktiem paredzētajiem grozījumiem tiesību aktos, tā nolēma celt Tiesā šo prasību saskaņā ar LESD 258. panta otro daļu.

Par prasību

32 Savas prasības atbalstam Komisija izvirza vienīgo iebildumu, kurā tā pārmet Polijas Republikai, ka tā neesot izpildījusi savus pienākumus atbilstoši Direktīvas 96/53 3. un 7. pantam kopumā, tos aplūkojot kopsakarā ar šīs direktīvas I pielikuma 3.1. un 3.4. punktu, it īpaši tāpēc, ka Polijas Republika esot attiecinājusi īpašu atļaujas režīmu uz transportlīdzekļu, kuriem maksimālais velkošās ass svars ir 11,5 tonnas, satiksmi uz pārāk daudziem publiskajiem autoceļiem.

33 Šī iestāde apgalvo, ka Direktīvā 96/53 minēto transportlīdzekļu un to piekabju, kas atbilst maksimāli pieļaujamajam ass svaram, proti, 10 tonnas attiecībā uz nevelkošu asi un 11,5 tonnas attiecībā uz velkošo asi, piekļuves publiskajiem autoceļiem ierobežojums izriet no divu faktoru kombinācijas. Tie esot saistīti, pirmkārt, ar apstākli, ka tādu transportlīdzekļu satiksme, kam maksimālais velkošās ass svars ir 11,5 tonnas, ir pieļauta tikai uz Eiropas transporta tīklā ietilpstošajiem autoceļiem un dažiem citiem valsts nozīmes autoceļiem, kā tas izriet no Publisko autoceļu likuma 41. panta 2. un 3. punkta, un, otrkārt, ar pienākumu iegūt īpašu atļauju, kas ļautu pārvietoties pa pārējiem autoceļiem – saskaņā ar Ceļu satiksmes likuma 64. un nākamajiem pantiem.

34 Šie divi faktori ir jāapskata secīgi.

Par apstākli, ka starptautiskā satiksme tikusi ierobežota, to pieļaujot tikai uz Eiropas transporta tīkla autoceļiem un dažiem valsts nozīmes autoceļiem

35 Komisija apgalvo, ka starptautiskajā satiksmē no Polijas tiesībām izrietošais ierobežojums tādu Direktīvā 96/53 minēto transportlīdzekļu un to piekabju piekļuvei publiskajiem autoceļiem, kas atbilst šīs direktīvas I pielikuma 3.1. un 3.4. punktā noteiktajām ass svara robežvērtībām, ir pretrunā minētās direktīvas 3. un 7. panta noteikumiem kopumā, tos aplūkojot kopsakarā ar minēto 3.1. un 3.4. punktu.

Tā turklāt nepiekrīt Polijas Republikas nostājai, saskaņā ar kuru šāds ierobežojums varot tikt pamatots ar 2003. gada Pievienošanās akta XII pielikuma 8. punkta 3. apakšpunktā paredzētajiem pārejas noteikumiem.

36 Šī Komisijas izvirzītā iebilduma pirmā daļa ir jāizvērtē, ņemot vērā iepriekš minētās Direktīvas 96/53 un 2003. gada Pievienošanās akta XII pielikuma normas.

Par apgalvoto Direktīvas 96/53 3. panta 1. punkta pārkāpumu

– Lietas dalībnieku argumenti

37 Komisija apgalvo, ka Polijas tiesību aktos paredzētais ierobežojums, kas izpaužas tādējādi, ka transportlīdzekļiem, kam maksimālais vienkāršas nevelkošas ass vai velkošās ass svars atbilst Direktīvas 96/53 I pielikuma 3.1. un 3.4. punktā noteiktajām robežvērtībām, starptautiskajā satiksmē ir atļauts pārvietoties tikai pa Eiropas transporta tīkla autoceļiem un dažiem valsts nozīmes autoceļiem, ir pretrunā Direktīvas 96/53 3. panta 1. punktam, kurā ir noteikta šo transportlīdzekļu brīvas pārvietošanās sistēma.

38 Šajā ziņā tā apgalvo, pirmkārt, ka, lai gan Publisko autoceļu likuma 41. panta 1. punktā transportlīdzekļiem, kam maksimālais velkošās ass svars ir 11,5 tonnas, ir atļauts pārvietoties pa visiem publiskajiem ceļiem, tomēr ar šī likuma 41. panta 2. un 3. punktu ir ieviestas atkāpes, kas atņem minētajam 41. panta 1. punktam jēgu.

39 Proti, saskaņā ar minētā 41. panta 2. un 3. punktā ietvertajām atkāpēm pa valsts nozīmes un reģionālajiem autoceļiem, kas iekļauti transporta ministra izdodamajā sarakstā, var pārvietoties tikai transportlīdzekļi, kam pieļaujamais vienkāršas ass svars ir 10 vai 8 tonnas, un pa citiem reģionālajiem autoceļiem, rajona autoceļiem un pašvaldības autoceļiem var pārvietoties tikai transportlīdzekļi, kam pieļaujamais vienkāršas ass svars ir 8 tonnas. Komisija uzsver, ka minētā likuma 41. panta 2. punktā paredzētie saraksti ir tikuši izdoti un ir ietverti 2015. gada 13. maija rīkojumā.

40 Taču šo atkāpju piemērošanas rezultātā gandrīz 97 % autoceļu tīkla ir slēgti transportlīdzekļiem, kuri atbilst Direktīvas 96/53 I pielikumā noteiktajam maksimālajam svaram – 10 tonnas attiecībā uz nevelkošu asi un 11,5 tonnas attiecībā uz velkošo asi.

41 Otrkārt, Komisija apstrīd Polijas Republikas argumentu, saskaņā ar kuru Direktīvā 96/53 noteiktās prasības attiecas tikai uz autoceļiem, uz kuriem koncentrējas starptautiskā satiksme, proti, pārrobežu satiksme pa Eiropas autotransporta tīklu.

42 Šī iestāde norāda pirmām kārtām, ka autoceļu posmi, kas ļauj piekļūt nozīmīgām pilsētām, kuras skar starptautiskie pārvadājumi un it īpaši iekraušanas un izkraušanas darbības, var atrasties ārpus valsts nozīmes autoceļiem un Eiropas autotransporta tīkla, taču šie posmi nav brīvi pieejami.

43 Otrām kārtām Komisija norāda, ka, pretēji tam, ko apgalvo Polijas Republika, atbilstoši Direktīvas 96/53 mērķiem, kas tajā noteikti kopš tās stāšanās spēkā, šajā direktīvā nav ticis paredzēts nekāds ierobežojums tās 3. pantā noteiktajām prasībām un ka tās piemērošanas joma nav tikusi mainīta pēc Eiropas transporta tīkla izveidošanas ar Lēmumu Nr. 1692/96, pat ja minētais lēmums sekmē to pašu mērķi atvieglot preču apriti. Tā norāda, ka, lai gan šīs direktīvas 2. pantā nav sniegta starptautiskās satiksmes definīcija, minētās direktīvas 3. un 7. apsvērumā, kuros ir minēta satiksme starp dalībvalstīm, tos aplūkojot šīs direktīvas 12. apsvēruma gaismā, liecina, ka šis jēdziens būtu jāinterpretē tādējādi, ka tas attiecas uz jebkādu pārrobežu satiksmi neatkarīgi no autoceļu veida. Jebkāda citāda interpretācija atņemtu Direktīvas 96/53 7. pantam jēgu.

44 Treškārt, attiecībā uz Polijas Republikas argumentiem par autoceļu infrastruktūras stāvokli Komisija uzsver, ka, lai gan Direktīvā 96/53 nav noteikts pienākums atjaunot visus publiskos autoceļus, dalībvalstīm tomēr ir jāievēro tās I pielikuma 3.1. un 3.4. punktā izklāstītie kritēriji.

45 Šī iestāde piebilst, ka Polijas Republika nevar atbrīvoties no pienākuma ievērot Direktīvā 96/53 apstiprinātos standartus attiecībā uz maksimāli pieļaujamo ass svaru, atsaucoties uz tās 5. apsvērumā minēto vēlmi panākt līdzsvaru, jo šie standarti izriet no šī līdzsvara.

46 Polijas Republika uzskata, ka Komisijas iebilduma pirmā daļa ir balstīta uz kļūdainu Direktīvas 96/53 3. panta interpretāciju.

47 Polijas Republika galvenokārt apgalvo, ka Komisijas nostāja, saskaņā ar kuru jēdziens "starptautiskā satiksme" attiecas uz visu dalībvalstu autoceļu tīklu, ir kļūdaina, jo tas attiecas tikai uz pārrobežu satiksmi un autoceļiem, uz kuriem šī satiksme koncentrējas. Tā apgalvo, ka Komisijas piedāvātā jēdziena "starptautiskā satiksme" plašā interpretācija, kas liek padarīt pieejamu ikvienu – pat vietējo – dalībvalstu autoceļu transportlīdzekļiem, kuriem maksimālais velkošās ass svars ir 11,5 tonnas, neizriet ne no vienas Direktīvas 96/53 normas vai preambulas apsvēruma, nedz arī no debatēm saistībā ar šīs direktīvas grozīšanu. Šīs dalībvalsts ieskatā, šī interpretācija padarītu bezjēdzīgu šīs direktīvas 3. panta 1. punkta otro ievilkumu, kas ierobežo iekšzemes satiksmi ar transportlīdzekļu gabarītiem saistīto iemeslu dēļ, un tā radītu atgriezenisko diskrimināciju, kas skartu attiecīgajā dalībvalstī reģistrētus vai ekspluatācijā laistus transportlīdzekļus.

48 Polijas Republika atsaucas arī uz pienākumu interpretēt Direktīvu 96/53 saskaņā ar Lēmumu Nr. 1692/96, ņemot vērā, ka to mērķi pārklājas un ka abi šie instrumenti vienlaicīgi ir kļuvuši saistoši pēc tās pievienošanās Savienībai.

49 Polijas Republika no tā secina, ka tā nepārkāpj Direktīvas 96/53 3. pantu, atkāpjoties no vispārīgā principa par transportlīdzekļu, kuriem maksimālais velkošās ass svars ir 11,5 tonnas, brīvu pārvietošanos gadījumā, kad tiek lietoti noteikti valsts nozīmes un vietējie autoceļi, piemēram, reģionālie, rajona un pašvaldības autoceļi. Tās izvēlēto risinājumu mērķis esot sasniegt mērķi, kas noteikts šīs direktīvas 5. apsvērumā. Tādējādi tā esot mēģinājusi panākt līdzsvaru starp komerciālā autotransporta līdzekļu racionālu un ekonomisku izmantošanu un infrastruktūras uzturēšanas, ceļu drošības un apkārtējās vides un dzīves veida aizsardzības prasībām.

– *Tiesas vērtējums*

50 Ir jāatgādina, ka saskaņā ar Direktīvas 96/53 3. panta 1. punkta pirmo ievilkumu dalībvalsts nedrīkst noraidīt vai aizliegt lietot savā teritorijā starptautiskā satiksmē transportlīdzekļus, kas reģistrēti vai laisti ekspluatācijā kādā citā dalībvalstī, tādu iemeslu dēļ, kuri saistīti ar to svaru un gabarītiem, ja šie transportlīdzekļi atbilst robežvērtībām, kas noteiktas Direktīvas 96/53 I pielikumā. Saskaņā ar minētā pielikuma 3.1. un 3.4. punktu attiecīgo transportlīdzekļu maksimāli pieļaujamais ass svars it noteikts 10 tonnu apmērā vienkāršai asij vai vienkāršai nevelkošai asij un 11,5 tonnu apmērā – velkošajai asij.

51 Runājot konkrētāk par Direktīvas 96/53 3. panta 1. punkta pirmajā ievilkumā ietverto jēdzienu "starptautiskā satiksme", par kura interpretāciju lietas dalībnieki nav vienisprātis, un ņemot vērā, ka minētajā direktīvā tas nekādi nav definēts, šis jēdziens ir jāinterpretē, izmantojot tā ierasto nozīmi ikdienas valodā, tajā pašā laikā ievērojot kontekstu, kādā tas tiek izmantots, un ar tiesisko regulējumu, kura daļu tas veido, īstenojamos mērķus (pēc analoģijas skat. spriedumu, 2018. gada 20. septembris, *Carrefour Hypermarchés* u.c., C-510/16, EU:C:2018:751, 28. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

52 Atbilstoši tā ierastajai nozīmei jēdziens "starptautiskā satiksme" aptver jebkādu transportlīdzekļu pārvietošanos vismaz divu dažādu valstu teritorijā. Nepastāvot citiem precizējumiem, šim jēdzienam nepiemīt konotācija, kas būtu saistīta ar konkrētu autoceļu infrastruktūru, kurā koncentrējas šī satiksme.

53 Šo interpretāciju apstiprina konteksts, kurā tiek lietots šis jēdziens un Direktīvas 96/53 3. panta 1. punkta pirmā ievilkuma mērķis. Proti, minētā 3. panta 1. punkta otrajā ievilkumā, kas attiecas uz "iekšzemes satiksmi", tāpat nav sniegts nekāds precizējums saistībā ar eventuālu autoceļu infrastruktūru, kurā vien būtu jānotiek šādai iekšzemes satiksmei.

54 Saistībā ar Direktīvas 96/53 mērķi ir jāatgādina, ka šīs direktīvas 3. panta 1. punkta pirmais ievilkums, kā tas izriet no minētās direktīvas 3. un 4. apsvēruma, ir vērsts uz to, lai likvidētu dalībvalstīs spēkā esošo standartu atšķirības attiecībā uz komerciālā autotransporta līdzekļu svaru un gabarītiem, kuras varētu negatīvi ietekmēt konkurences apstākļus un radīt šķēršļus satiksmei starp dalībvalstīm. Turklāt no šīs pašas direktīvas 7. apsvēruma izriet, ka papildu tehniskās prasības var tikt attiecinātas uz komerciālā autotransporta līdzekļiem, kas reģistrēti vai laisti ekspluatācijā kādā dalībvalstī, ja šīs prasības neveido šķērsli komerctransporta kustībai starp dalībvalstīm. Ir jānorāda, ka Direktīvas 96/53 preambulā saistībā ar šo mērķi nav noteikta nekāda atšķirība atkarībā no to autoceļu veida, pa kuriem notiek satiksme starp dalībvalstīm.

55 Ja Direktīvā 96/53 noteiktie kopējie standarti par komerctransporta līdzekļu maksimālo ass svaru būtu piemērojami tikai uz noteiktiem dalībvalstu publiskajiem autoceļiem, pat ja tieši pēdējie minētie būtu tie, kas varētu ģenerēt starptautisko satiksmi, šīs direktīvas mērķis, t.i., likvidēt šķēršļus komerctransporta kustībai starp dalībvalstīm, varētu tikt apdraudēts.

56 Proti, Polijas Republikas piedāvātā interpretācija nozīmētu, ka, tiklīdz komerctransporta līdzeklis, kas pārvietojas vismaz divu dalībvalstu teritorijā, atstāj Eiropas transporta tīklu vai svarīgākos valsts nozīmes autoceļus kādā dalībvalstī, satiksme, kas līdz šim brīdim ir bijusi starptautiska, vairs tāda nav. No tā izrietētu, ka Direktīvā 96/53 noteiktie kopējie standarti tostarp saistībā ar komerctransporta līdzekļu maksimālo ass svaru vairs nebūtu piemērojami minētajam transportlīdzeklim. Tā vietā, lai veicinātu mērķi atvieglot komerctransporta līdzekļu kustību starp dalībvalstīm, šādas interpretācijas rezultātā tiktu saglabāti šķēršļi šādai kustībai.

57 Polijas Republika, pamatojot savu Direktīvas 96/53 3. panta 1. punkta pirmajā ievilkumā ietvertā jēdziena "starptautiskā satiksme" interpretāciju, nevar atsaukties uz šīs direktīvas 5. apsvērumu, kurā ir paredzēts, ka šajā direktīvā noteiktie kopējie standarti atspoguļo līdzsvaru starp komerciālā autotransporta līdzekļu racionālu un ekonomisku izmantošanu un infrastruktūras uzturēšanas, ceļu drošības un apkārtējās vides un dzīves veida aizsardzības prasībām. Proti, kā ģenerāladvokāts būtībā ir norādījis secinājumu 78. punktā, ar Direktīvu 96/53 ir mēģināts panākt šo līdzsvaru, tostarp nosakot robežvērtības attiecībā uz komerctransporta līdzekļu svaru un gabarītiem, kādas tās ir konkretizētas Direktīvas 96/53 I pielikumā.

58 Šo Direktīvas 96/53 3. panta 1. punkta pirmajā ievilkumā ietvertā jēdziena "starptautiskā satiksme" interpretāciju, saskaņā ar kuru šis jēdziens ir piemērojams vienādi neatkarīgi no attiecīgo autoceļu veida, nevar atspēkot trīs argumenti, ko Polijas Republika balsta uz šīs tiesību normas leģislatīvo kontekstu.

59 Pirmkārt, tā apgalvo, ka šī direktīva ir jāinterpretē saskanīgi ar Lēmumu Nr. 1692/96. Otrkārt, tā norāda, ka iepriekšējā punktā izklāstītā interpretācija atņemtu Direktīvas 96/53 3. panta 1. punkta otrajam ievilkumam tā jēgu. Treškārt, tā apgalvo, ka šī interpretācija nozīmētu atgriezenisko diskrimināciju, kas skartu attiecīgajā dalībvalstī reģistrētus vai ekspluatācijā laistus transportlīdzekļus.

60 Runājot par pirmo no šiem argumentiem, kaut arī ir taisnība, ka gan Direktīva 96/53, gan Lēmums Nr. 1692/96 sekmē iekšējā tirgus pareizu darbību, tomēr minētajam lēmumam, kurš ir vērsts uz Eiropas transporta tīkla attīstību, nav mērķa ierobežot šīs direktīvas piemērošanas jomu, savukārt ar minēto direktīvu ir paredzēts atvieglot autotransporta līdzekļu kustību Savienībā, nosakot kopējos atļautos standartus attiecībā uz šo transportlīdzekļu gabarītiem un svaru. Šajos apstākļos, ņemot vērā arī apstākli, ka Direktīvā 96/53 nav nekādas atsauces uz Lēmumu Nr. 1692/96 vai jēdzienu "Eiropas transporta tīkls", Direktīvas 96/53 3. panta 1. punkta pirmajā ievilkumā ietvertais jēdziens "starptautiskā satiksme" nevar tikt interpretēts tādējādi, ka šī satiksme aptver tikai tādu kustību starp dalībvalstīm, kas koncentrējas Eiropas transporta tīklā.

61 Runājot par otro Polijas Republikas argumentu, nav noliedzams, ka Direktīvas 96/53 3. panta 1. punkta otrajā ievilkumā – atšķirībā no šīs Direktīvas 3. panta 1. punkta pirmā ievilkuma – dalībvalstīm nav prasīts, lai iekšzemes satiksmē tās piemērotu minētajā direktīvā noteiktos kopējos maksimāli pieļaujamā ass svara standartus tādu transportlīdzekļu kustībai, kas reģistrēti vai laisti ekspluatācijā kādā citā dalībvalstī. Tomēr jēdziena "starptautiskā satiksme" interpretācija, saskaņā ar kuru šis jēdziens ir piemērojams vienādi neatkarīgi no tā, pa kuriem autoceļiem notiek šī satiksme, neatņem Direktīvas 96/53 3. panta 1. punkta otrajam ievilkumam tā jēgu, jo minētā tiesību norma ir piemērojama situācijā, kad gan satiksmes sākumpunkts, gan galamērķis atrodas vienā un tajā pašā dalībvalstī, nenosakot atšķirību atkarībā no tā, kādi autoceļi ir tikuši izmantoti, šajā gadījumā tādējādi ļaujot dalībvalstij ierobežot iekšzemes satiksmi tādu iemeslu dēļ, kuri saistīti ar to svaru.

62 Saistībā ar trešo Polijas Republikas izvirzīto argumentu, kas attiecas uz atgriezenisko diskrimināciju, ir jānorāda, ka, lai gan saskaņā ar Direktīvas 96/53 3. panta 1. punkta pirmo un otro ievilkumu, tos aplūkojot kopsakarā ar tās 12. apsvērumu, dalībvalstīm savā teritorijā ir atļauts iekšzemes satiksmē izmantotiem transportlīdzekļiem piemērot maksimāli pieļaujamā ass svara vērtības, kas atšķiras no šajā direktīvā attiecībā uz starptautisko satiksmi paredzētajām, minētais pants tām neliek noteikt šo atšķirīgo attieksmi. Turklāt no minētās direktīvas 11. apsvēruma izriet, ka nošķiršana atkarībā no tā, vai runa ir par "starptautisko satiksmi" vai "iekšzemes satiksmi", ir attaisnojama ar atšķirībām sekās, ko katrs no minētā 3. panta 1. punkta pirmajā un otrajā ievilkumā paredzētajiem parametriem var radīt uz konkurences apstākļiem transporta nozarē iekšējā tirgus izveidē.

63 Ņemot vērā iepriekš izklāstītos apsvērumus, Komisijas izvirzītā iebilduma pirmās daļas pamatotība ir jāizvērtē Direktīvas 96/53 3. panta 1. punkta pirmā ievilkuma interpretācijas elementu gaismā, kādi tie izriet no šī sprieduma 50.–56. punkta.

64 Ir jānorāda, ka, lai gan ir taisnība, ka Publisko autoceļu likuma 41. panta 1. punktā ir atļauta tādu transportlīdzekļu satiksme, kas atbilst maksimālajam velkošās ass svaram 11,5 tonnas, šī norma tomēr ir pakārtota vairākiem ierobežojumiem, kas noteikti šī likuma 41. panta 2. un 3. punktā.

65 Tā, pirmkārt, no minētā likuma 41. panta 2. punkta izriet, ka transporta ministrs saskaņā ar šī punkta 1) apakšpunktu sagatavo sarakstu, kas ietver valsts nozīmes un reģionālos autoceļus, pa kuriem var pārvietoties transportlīdzekļi, kam maksimālais "vienkāršas ass" svars ir 10 tonnas, un saskaņā ar šī paša punkta 2) apakšpunktu sagatavo sarakstu, kas ietver valsts nozīmes autoceļus, pa kuriem var pārvietoties transportlīdzekļi, kam maksimālais "vienkāršas ass" svars ir 8 tonnas.

66 Šajā kontekstā ir jāprecizē, ka minētajā 41. panta 2. punktā paredzētie ierobežojumi, kā Polijas Republika ir to apstiprinājusi savā atbildē uz Tiesas jautājumu, attiecas gan uz transportlīdzekļa velkošo asi, gan nevelkošu asi. Tāpat ir jānorāda, ka šajā 41. panta 2. punktā paredzētie saraksti tika izdoti un iekļauti 2015. gada 13. maija rīkojumā.

67 Otrkārt, no Publisko autoceļu likuma 41. panta 3. punkta ir secināms, ka reģionālajos autoceļos, kas nav saskaņā ar šī likuma 41. panta 2. punkta 1) apakšpunktu noteiktie, kā arī rajona autoceļos un pašvaldības autoceļos var pārvietoties tikai transportlīdzekļi, kuriem maksimālais "vienkāršas ass" svars ir 8 tonnas.

68 Tātad no Publisko autoceļu likuma 41. panta izriet, ka transportlīdzekļi, kas atbilst Direktīvas 96/53 I pielikuma 3.4. punktā noteiktajam maksimālajam velkošās ass svaram 11,5 tonnas, ietilpst visu no šī likuma 41. panta 2. un 3. punkta izrietošo ierobežojumu piemērošanas jomā un ka transportlīdzekļi, kas atbilst maksimālajam vienkāršas ass svaram 10 tonnas, ietilpst visu no šī likuma 41. panta 2. punkta 2) apakšpunkta un 3. punkta izrietošo ierobežojumu piemērošanas jomā.

69 Šajos apstākļos ir jākonstatē, ka no Polijas tiesībām izrietošie ierobežojumi tādu transportlīdzekļu un to piekabju piekļuvei Polijas autoceļu tīklam, kuri atbilst Direktīvas 96/53 I pielikuma 3.1. un 3.4. punktā noteiktajām ass svara robežvērtībām, ir pretrunā minētās direktīvas 3. panta 1. punkta pirmajam ievilkumam, to aplūkojot kopsakarā ar tās I pielikuma 3.1. un 3.4. punktu.

Par apgalvoto Direktīvas 96/53 7. panta pārkāpumu

– Lietas dalībnieku argumenti

70 Komisija apgalvo, ka Publisko autoceļu likuma 41. panta 2. un 3. punktā paredzētie ierobežojumi balstās uz nepareizu Direktīvas 96/53 7. panta interpretāciju; minētajā pantā esot noteikts izņēmums no principa par transportlīdzekļu, kam maksimālais velkošās ass svars ir 11,5 tonnas, brīvu pārvietošanos. Šī iestāde vispirms atgādina, ka Polijas Republika nevar apgalvot, ka aplūkojamais ierobežojums attiecas uz autoceļiem, pa kuriem nenotiek starptautiskā satiksme, galvenokārt tāpēc, ka nevienā Savienības tiesību aktā nav paredzēta nošķiršana starp šiem autoceļiem un autoceļiem, kuros šāda satiksme notiek.

71 Šī iestāde tālāk precizē, ka vienīgajai iespējamajai atkāpei no principa par brīvu pārvietošanos pa visiem autoceļiem ir jābalstās uz apstākli, ka tie nav piemēroti transportlīdzekļu, kam maksimālais velkošās ass svars ir 11,5 tonnas, satiksmei. Vērā ņemamajiem kritērijiem esot jābūt šīs satiksmes drošībai, inženiertehnisku būvju nestspējai un autotransporta satiksmes intensitātei. Šajā ziņā tā uzsver, ka Direktīvas 96/53 7. pants, kurā ir paredzēta iespēja atkāpties no brīvas pārvietošanās principa "uz dažiem ceļiem vai inženiertehniskām būvēm", ir jāinterpretē šauri. Šajos apstākļos atkāpes, kas piemērojamas uz 97 % no Polijas autoceļu tīkla vai it īpaši uz visiem vietējiem autoceļiem, esot nepamatotas.

72 Visbeidzot Komisija norāda, ka ierobežojumi piekļuvei noteiktiem Polijas publiskajiem autoceļiem nav balstīti uz apsvērumiem, kas būtu saistīti ar to stāvokli vai kādu to posmu stāvokli, kā tas izriet no sistēmas, kurā pārvietošanās atļaujas tiek izsniegtas neierobežotā skaitā.

73 Polijas Republika, kas uz šo Komisijas iebilduma daļu atbild pakārtoti, apgalvo, ka šī iebilduma daļa ir balstīta uz pārāk šauru Direktīvas 96/53 7. panta interpretāciju, kas esot pretrunā tā redakcijai, jo, pirmkārt, šī 7. panta pirmās daļas piemērošanas joma nesaista tajā paredzētos ierobežojumus tikai un vienīgi ar autoceļu nepiemērotību attiecīgajiem transportlīdzekļiem, kā arī "noteiktiem autoceļu posmiem" un, otrkārt, šā 7. panta otrajā daļā minētie gadījumi ir tikai piemēri.

74 Līdz ar to šī dalībvalsts secina, ka tā var ierobežot satiksmi ne tikai autoceļos, kas nav piemēroti smagu transportlīdzekļu satiksmei, bet arī autoceļu tīkla daļās, kurās to izkārtojuma dēļ šādu transportlīdzekļu kustība būtu bīstama, vai arī tāpēc, ka pastāv daudzi tilti, attiecībā uz kuriem Komisija nav ņēmusi vērā to zemo nestspēju ar slodzes ierobežojumiem 20 tonnas un 30 tonnas.

75 Turklāt Polijas Republika uzskata, ka, runājot par nelielu daļu no vietējiem autoceļiem, kas jau tikuši pielāgoti to transportlīdzekļu satiksmei, kuriem pieļaujamais vienkāršas velkošās ass svars ir 11,5 tonnas, iespēja ieviest ierobežojumus izriet no Direktīvas 96/53 7. panta pirmās daļas, jo nav praktiskas intereses, lai atļautu to pārvietošanos šajos autoceļos, ņemot vērā, ka parasti tie ir posmi, kuri nav savienoti ar pārējo autoceļu sistēmu un nevar nodrošināt satiksmes plūsmu.

76 Turklāt Polijas Republika uzskata, ka Komisija nevar apgalvot, ka 97 % Polijas autoceļu tīkla ir slēgti transportlīdzekļu, kuriem maksimālais velkošās ass svars ir 11,5 tonnas, satiksmei, neņemot vērā šī tīkla īpašības. Šī dalībvalsts precizē, ka uz valsts nozīmes autoceļiem, kas veido 5 % no publiskajiem autoceļiem, notiek 60 % satiksmes. Atlikušie 95 % publisko autoceļu ir vietējie autoceļi, no kuriem 88 % ir rajona un pašvaldības autoceļi. Tie tiekot izmantoti vietējām vajadzībām, un viena trešdaļa no publiskajiem ceļiem neesot asfaltēti, kā tas izrietot no *Eurostat* oficiālās statistikas, kuru citējusi Komisija.

– *Tiesas vērtējums*

77 Komisija uzskata, ka Polijas Republikas argumentācija, kurā tā, lai uz Direktīvas 96/53 7. panta pamata attaisnotu valsts tiesībās noteiktos ierobežojumus tādu transportlīdzekļu piekļuvei, kuri atbilst šīs direktīvas I pielikuma 3.1. un 3.4. punktā paredzētajām robežvērtībām, būtībā atsaucas uz attiecīgās autoceļu infrastruktūras nolietojuma stāvokli un nepiemērotību, ir balstīta uz kļūdainu šī 7. panta interpretāciju.

78 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka saskaņā ar Direktīvas 96/53 7. panta pirmo daļu šī direktīva neliedz piemērot ceļu satiksmes noteikumus, kas ir spēkā katrā dalībvalstī un ļauj uz dažiem ceļiem vai inženiertehniskām būvēm ierobežot transportlīdzekļu svaru un/vai gabarītus neatkarīgi no tā, kurā valstī transportlīdzekļi reģistrēti vai laisti ekspluatācijā.

79 Šīs direktīvas 7. panta otrajā daļā ir minēti piemēri situācijām, kurās var tikt noteikti tās 7. panta pirmajā daļā paredzētie ierobežojumi. Tādējādi ir iespējams, piemēram, ieviest vietējus maksimāli pieļaujamo gabarītu un/vai svara ierobežojumus transportlīdzekļiem, kurus var ekspluatēt noteiktos apgabalos vai uz noteiktiem ceļiem, kur infrastruktūra nav piemērota gariem un smagiem transportlīdzekļiem, piemēram, pilsētu centros, mazos ciematos vai īpašas nozīmes dabas objektos.

80 Tā kā Direktīvas 96/53 7. pants veido izņēmumu no transportlīdzekļu brīvas pārvietošanās principa, kāds tas ir paredzēts tās 3. panta 1. punktā, tas – kā ģenerāladvokāts ir uzsvēris savu secinājumu 79. punktā – ir interpretējams šauri.

81 Turklāt līdzīgi tam, ko ģenerāladvokāts ir norādījis savu secinājumu 93. un 94. punktā, ir jāatzīmē, ka attaisnojums saistībā ar autoceļu infrastruktūras nepiemēroto raksturu ir paredzēts Direktīvas 96/53 7. pantā attiecībā uz īpašām situācijām, ko ilustrē dažādi šī panta otrajā daļā minētie piemēri.

82 Taču, kā tas izriet no Publisko autoceļu likuma 41. panta 2. punkta, transportlīdzekļi, kas atbilst Direktīvas 96/53 I pielikuma 3.1. un 3.4. punktā noteiktajām svara robežvērtībām, var brīvi pārvietoties pa Polijas valsts nozīmes autoceļu tikai izņēmuma kārtā, proti, ar nosacījumu, ka šis autoceļš ir iekļauts minētajā tiesību normā paredzētajos sarakstos. Tāpat tikai izņēmuma kārtā, t.i., ar nosacījumu, ka kāds Polijas reģionālais autoceļš ir iekļauts šajos sarakstos, transportlīdzekļi, kas atbilst Direktīvas 96/53 I pielikuma 3.4. punktā noteiktajai svara robežvērtībai, var brīvi pārvietoties pa šādu autoceļu, jo pārvietošanās pa citiem, šajos sarakstos neiekļautiem autoceļiem ir izslēgta.

83 Turklāt saskaņā ar minētā likuma 41. panta 3. punktu visos citos reģionālajos autoceļos, kā arī rajona autoceļos un pašvaldības autoceļos transportlīdzekļi, kas atbilst Direktīvas 96/53 I pielikuma 3.1. un 3.4. punktā noteiktajām ass svara robežvērtībām, ir pakļauti attiecīgajiem pārvietošanās ierobežojumiem.

84 Turklāt, kā ģenerāladvokāts ir norādījis savu secinājumu 95. punktā, uz šī paša likuma 41. pantu balstītie ierobežojumi piekļuvei publiskajiem autoceļiem var tikt atcelti, iegūstot īpašu maksas atļauju, kurai ir paredzēti tikai ierobežojumi saistībā ar tādu kravu izslēgšanu, kas nav nedalāmas, kā arī derīguma ilguma ierobežojums un kurā tātad nav ņemts vērā attiecīgo autoceļu stāvoklis.

85 Ir jāpiebilst, ka atbilstoši lietas materiālos esošajai informācijai uz 41. pantu balstītajiem ierobežojumiem piekļuvei publiskajiem autoceļiem, šķiet, ir ievērojams tvērums un tātad tie neattiecas tikai uz "noteiktiem" ceļiem vai "noteiktām" inženiertehniskām būvēm, kā tas prasīts Direktīvas 96/53 7. pantā. Saskaņā ar 2015. gada statistikas datiem, kurus Polijas Republika iesniegusi pirmstiesas procedūrā vai kurus Komisija ir sniegusi savā prasības pieteikumā un kurus šī dalībvalsts nav apstrīdējusi, ir konstatējams, ka mazāk nekā 40 % no autoceļu tīkla, ko veido automaģistrāles un Polijas valsts nozīmes autoceļi, un mazāk nekā 4 % no to autoceļu tīkla, ko veido automaģistrāles, valsts nozīmes autoceļi un nozīmīgākie reģionālie autoceļi, minētajā gadā bija bez ierobežojumiem atvērti tādu transportlīdzekļu satiksmei, kuriem maksimālais velkošās ass svars ir 11,5 tonnas. Turklāt atbilstoši Polijas Republikas sniegtajai informācijai par situāciju, kas konstatēta kopš laika, kad stājies spēkā 2017. gada 21. aprīļa *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* (infrastruktūras un būvniecības ministra rīkojums par to valsts nozīmes un reģionālo autoceļu sarakstu, pa kuriem var pārvietoties transportlīdzekļi, kam pieļaujamais vienkāršas ass svars ir 10 tonnas, un to valsts nozīmes autoceļu sarakstu, pa kuriem var pārvietoties transportlīdzekļi, kam pieļaujamais vienkāršas ass svars ir 8 tonnas), proti, kopš datuma, kas ir vēlāks par datumu, kuram ir nozīme šīs tiesvedības mērķiem, tikai 54,2 % no Polijas valsts nozīmes autoceļiem bija bez ierobežojumiem atvērti tādu transportlīdzekļu satiksmei, kuriem maksimālais velkošās ass svars ir 11,5 tonnas.

86 Taču šie Direktīvas 96/53 3. panta 1. punkta pirmajā ievilkumā ietvertā noteikuma piemērošanas ierobežojumi, kuriem, ņemot vērā to mērogu un vispārējo raksturu, ir tik būtiska ietekme uz transportlīdzekļu brīvas pārvietošanās principu, nevar tikt attaisnoti ar šīs direktīvas 7. pantu, jo šādā gadījumā no šī 7. panta izrietošais izņēmums kļūstu pārāks par minētās direktīvas 3. pantā paredzēto normu.

87 Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, Polijas Republika nevar izmantot minēto 7. pantu, lai, atsaucoties uz vispārīgu apsvērumu, kas būtībā ir saistīts ar autoceļu infrastruktūras nolietojuma stāvokli un nepiemērotību, attaisnotu no Polijas tiesībām izrietošos ierobežojumus, kas piemērojami atkarībā no autoceļu veida.

88 Līdz ar to no Polijas tiesībām izrietošie ierobežojumi tādu transportlīdzekļu piekļuvei Polijas autoceļu tīklam, kuri atbilst Direktīvas 96/53 I pielikuma 3.1. un 3.4. punktā noteiktajām ass svara robežvērtībām, nevar tikt attaisnoti, pamatojoties uz Direktīvas 96/53 7. pantu. Tādēļ, ņemot vērā arī šā sprieduma 69. punktā minētos apsvērumus, ir jākonstatē, ka šie ierobežojumi ir pretrunā šīs direktīvas 3. un 7. panta noteikumiem kopumā, tos aplūkojot kopsakarā ar tās I pielikuma 3.1. un 3.4. punktu.

Par iespēju atsaukties uz 2003. gada Pievienošanās akta XII pielikuma 8. punkta 3. apakšpunktā paredzētajiem pārejas noteikumiem

– Lietas dalībnieku argumenti

89 Komisija apstrīd Polijas Republikas argumentu saistībā ar 2003. gada Pievienošanās akta XII pielikuma 8. punkta 3. apakšpunktu, jo šī noteikuma otrajā daļā esot skaidri prasīts pielāgot starptautiskajai satiksmei citus autoceļus, kas nav Eiropas autoceļu transporta tīkla ceļi, līdz 2010. gada 31. decembrim, negaidot progresu valsts autoceļu tīkla modernizācijā, atšķirībā no tā, kas bija pieļauts pārejas periodā.

90 Papildus šī iestāde norāda, ka kopš 2004. gada vairāki tūkstoši kilometru autoceļu, kas nav valsts nozīmes autoceļi vai Eiropas transporta tīkla autoceļi, ir tikuši modernizēti atbilstoši valsts vietējo autoceļu atjaunošanas programmai un liela daļa no šiem autoceļiem ir tikuši finansēti no Eiropas

Savienības fondiem. Tomēr neviens no šiem vietējiem autoceļiem neesot ticis atvērts tādu transportlīdzekļu satiksmei, kuriem maksimālais velkošās ass svars ir 11,5 tonnas, nenosakot atšķirību atkarībā no minēto autoceļu modernizēšanas pakāpes. Tāpat tā uzskata, ka, tā kā pārvietošanās tomēr ir iespējama, saņemot maksas atļauju, izvirzītais aizstāvības pamats, kas saistīts ar pašlaik notiekošo autoceļu tīkla modernizāciju, ir nepamatots.

91 Polijas Republika pakārtoti atsaucas uz 2003. gada Pievienošanās akta XII pielikuma 8. punkta 3. apakšpunktā ietvertajiem pārejas noteikumiem, kas reglamentē jautājumus saistībā ar Direktīvas 96/53 un Lēmuma Nr. 1692/96 īstenošanu. It īpaši no šī 8. punkta 3. apakšpunkta trešās un ceturtās daļas izrietot, ka tai nav noteikts nekāds termiņš, lai pielāgotu citus autoceļus, kas nav Eiropas transporta tīkla ceļi, līdz maksimālajam nestspējas līmenim.

92 Šī dalībvalsts uzsver, pirmkārt, ka saskaņā ar šī pielikuma 8. punkta 3. apakšpunkta ceturto daļu autoceļu tīkla pakāpeniskajai atvēršanai starptautisko autopārvadājumu transportlīdzekļiem būtu jānotiek paralēli ar šo autoceļu modernizācijas procesa pabeigšanu. Tā nepiekrīt Komisijas viedoklim, ka šī interpretācija būtu pretrunā šī 8. punkta 3. apakšpunkta ceturtās daļas otrajam teikumam, kurā atļauts izmantot sekundāras nozīmes autoceļu tīkla neuzlabotās daļas iekraušanai un izkraušanai visā pārejas periodā, jo runa ir par izņēmumu no principa.

93 Otrkārt, Polijas Republika apstrīd Komisijas argumentu, saskaņā ar kuru Polijas Republikas piedāvātā pārejas noteikumu interpretācija liktu pieņemt, ka Polijas autoceļu tīkla atvēršana saskaņā ar Direktīvu 96/53 notiks tikai pēc vairākām desmitgadēm. Tā norāda, ka modernizācijas centieniem vajadzētu būt vērstiem uz asfaltētajiem ceļiem un ka pēc darbiem, kas jau ir paveikti, 54,2 % no valsts nozīmes autoceļiem ir atvērti attiecīgo transportlīdzekļu satiksmei.

94 Šajā ziņā šī dalībvalsts vispirms atgādina, ka aptuveni 91 % no tās publiskajiem autoceļiem ir būvēti pirms tās pievienošanās Savienībai, kad satiksme bija atļauta tikai transportlīdzekļiem ar vienkāršās ass svaru līdz 10 tonnām attiecībā uz valsts nozīmes autoceļiem un līdz 8 tonnām attiecībā uz pārējiem autoceļiem, un ka Polijas tiesību akti pēc tam ir tikuši grozīti, lai ievērotu saistības, kas izriet no Savienības tiesībām.

95 Pēc tam Polijas Republika atgādina tās autoceļu tīkla raksturlielumus, kādi tie īsumā ir izklāstīti šā sprieduma 76. punktā.

96 Visbeidzot šī dalībvalsts norāda uz pastāvīgiem centieniem, ko tā pielikusi kopš tās pievienošanās Savienībai, lai atvērtu jaunus valsts nozīmes autoceļus, ņemot vērā starptautiskās satiksmes un vides vajadzības, un uz ievērojamu ilgtermiņa finansiālu slogu, kas radies, veicot visa tās autoceļu tīkla pielāgošanu tādu transportlīdzekļu satiksmei, kuriem maksimālais velkošās ass svars ir 11,5 tonnas – pielāgošanu, kas vienas Savienības dalībvalsts mērogā ir nepieredzēta.

– *Tiesas vērtējums*

97 Savā argumentācijā Polijas Republika, lai attaisnotu valsts tiesībās paredzētos ierobežojumus tādu transportlīdzekļu piekļuvei, kuri atbilst Direktīvas 96/53 I pielikuma 3.1. un 3.4. punktā noteiktajām robežvērtībām, atsaucas uz 2003. gada Pievienošanās akta XII pielikuma 8. punkta 3. apakšpunktā paredzētajiem pārejas noteikumiem, kuri tai ļaujot tās autoceļus, kas nav Eiropas transporta tīkla autoceļi, starptautiskajai satiksmei atvērt pakāpeniski līdz ar šo autoceļu modernizācijas procesa īstenošanu, šajā ziņā tomēr nenosakot nekādu termiņu.

98 Ir jāatgādina, ka 2003. gada Pievienošanās akta XII pielikuma 8. punkta 3. apakšpunkta otrajā daļā, atkāpjoties no Direktīvas 96/53 3. panta 1. punkta, ir paredzēts, ka transportlīdzekļus, kas atbilst šīs direktīvas I pielikuma 3.4. punktā norādītajām robežvērtībām, drīkst izmantot Polijas autoceļu tīkla

neuzlabotajās daļās vienīgi tad, ja tie atbilst Polijā noteiktajām ass svara robežvērtībām, un šajā tiesību normā kā šīs atkāpes beigu termiņš ir noteikts 2010. gada 31. decembris, t.i., datums, kurš ir vairāk nekā četrus gadus agrāks par datumu, kad beidzies argumentētajā atzinumā noteiktais termiņš.

99 Attiecībā uz Polijas Republikas galveno autoceļu tīkla modernizēšanu tai, kā tas izriet no 2003. gada Pievienošanās akta XII pielikuma 8. punkta 3. apakšpunkta trešās daļas, bija jāievēro grafiks, kas ir veidots astoņās tabulās, aptverot laikposmu no 2004. gada 1. janvāra līdz 2011. gada 1. janvārim.

100 Nenosakot līdzīgu grafiku autoceļiem, kas neveido daļu no šī galveno autoceļu tīkla, šī pievienošanās akta XII pielikuma 8. punkta 3. apakšpunkta ceturtās daļas pirmajā teikumā ir paredzēts, ka vienlaikus ar modernizēšanas darbu pabeigšanu pakāpeniski notiek Polijas autoceļu tīkla, tostarp Lēmuma Nr. 1692/96 I pielikumā norādītā tīkla, atvēršana starptautisko autopārvadājumu transportlīdzekļiem, kas atbilst Direktīvā 96/53 noteiktajām robežvērtībām. Šīs XII pielikuma 8. punkta 3. apakšpunkta ceturtās daļas otrajā teikumā ir paredzēts, ka visā pārejas laikposmā kravu iekraušanai un izkraušanai drīkst izmantot sekundāras nozīmes autoceļu tīkla neuzlabotās daļas, ja vien tas ir tehniski iespējams.

101 No 2003. gada Pievienošanās akta XII pielikuma 8. punkta 3. apakšpunkta otrās un ceturtās daļas, tās aplūkojot kopā, izriet, ka, lai, pamatojoties uz valsts tiesībās noteiktajām ass svara robežvērtībām, noteiktu ierobežojumu piekļuvei tās autoceļu tīklam tādiem transportlīdzekļiem, kuri atbilst Direktīvas 96/53 I pielikuma 3.4. punktā norādītajām robežvērtībām, Polijas Republika varēja atsaukties uz attaisnojumu, kas attiecas uz Polijas autoceļu tīkla modernizēšanu, vienīgi pārejas perioda laikā – turklāt zināmās robežās.

102 Proti, 2003. gada Pievienošanās akta XII pielikuma 8. punkta 3. apakšpunkta ceturtajā daļā ietvertais izteiciens "vienlaikus ar uzlabošanas darbu pabeigšanu" nevar tikt lasīts izolēti, bet tas gan ir jāsaprot tādējādi, ka tajā tika paredzēti apstākļi, kādos beidz piemērot šī pievienošanās akta XII pielikuma 8. punkta 3. apakšpunkta otrajā daļā ietverto atkāpi no Direktīvas 96/53 3. panta 1. punkta ievērošanas. Līdz ar to minētā pievienošanās akta XII pielikuma 8. punkta 3. apakšpunkta ceturtā daļa nevar tikt interpretēta tādējādi, ka tā būtu piemērojama arī pēc šī paša pievienošanās akta XII pielikuma 8. punkta 3. apakšpunkta otrajā daļā noteiktās atkāpes beigu datuma, proti, pēc 2010. gada 31. decembra.

103 Šo 2003. gada Pievienošanās akta XII pielikuma 8. punkta 3. apakšpunkta interpretāciju apstiprina šīs tiesību normas konteksts. Proti, no šī pievienošanās akta 2. un 10. panta izriet, ka tas ir balstīts uz principu par tūlītēju un pilnīgu Savienības tiesību normu piemērošanu jaunajām dalībvalstīm un ka atkāpes, kas ir skaidri paredzētas pārejas noteikumos, ir pieļaujamas tikai pagaidu kārtā (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2010. gada 22. decembris, Komisija/Polija, C-385/08, nav publicēts, EU:C:2010:801, 54. punkts un tajā minētā judikatūra). Līdz ar to nevar tikt atzīts, ka minētā pievienošanās akta XII pielikuma 8. punkta 3. apakšpunktā paredzēto atkāpes režīmu būtu paredzēts turpināt, ja šajā ziņā nav kādas skaidri izteiktas normas.

104 Šo izpratni apstiprina arī 2003. gada Pievienošanās akta XII pielikuma 8. punkta 3. apakšpunkta mērķis, kas, kā ģenerāladvokāts ir norādījis secinājumu 92. punktā, bija reglamentēt laikposmu no Polijas Republikas pievienošanās Savienībai dienas līdz 2010. gada 31. decembrim, lai Direktīvā 96/53 noteiktais princips varētu tikt ievērots pēc šī datuma; šis mērķis turklāt ir bijis pamats tam, lai tā sasniegšanai tiktu piesaistīti Eiropas Savienības fondi.

105 Ievērojot iepriekš minētos apsvērumus, ir jānoraida Polijas Republikas argumentācija, kas balstīta uz 2003. gada Pievienošanās akta XII pielikuma 8. punkta 3. apakšpunktā paredzētajiem pārejas noteikumiem.

106 Ņemot vērā iepriekš izklāstītos apsvērumus un it īpaši šā sprieduma 69. un 88. punktu, ir jāapmierina Komisijas iebilduma pirmā daļa, kas attiecas uz apstākli, ka starptautiskā satiksme tikusi ierobežota, to pieļaujot tikai uz Eiropas transporta tīkla autoceļiem un dažiem valsts nozīmes autoceļiem.

Par prasību iegūt īpašu atļauju, kas ļautu pārvietoties pa pārējiem autoceļiem

Lietas dalībnieku argumenti

107 Komisija apgalvo, ka sistēma, saskaņā ar kuru ir aizliegts pārvietoties [pa autoceļiem], ja vien nav saņemta atļauja, ir pretrunā Direktīvai 96/53, jo tā ierobežo un kavē transportlīdzekļu pārvietošanās brīvību.

108 Šī iestāde norāda, ka atbilstoši ierobežojošajam režīmam, kas attiecas uz reģionālajiem, rajona vai pašvaldības autoceļiem, saskaņā ar Ceļu satiksmes likuma 64. panta 1. un 3. punktu atļaujas ir jāpieprasa par katru no šiem autoceļiem no vairākām iestādēm attiecībā uz vienu maršrutu. Tā uzskata, ka, ņemot vērā vienas pieturas aģentūras neesamību un prasītās atļaujas saņemšanas termiņus, kā arī noteiktos tarifus, ieviestā sistēma ir dārga, laikietilpīga un var radīt netiešu diskrimināciju par sliktu nerezidentiem pārvadātājiem no citām dalībvalstīm, kas nav Polijas Republika. Minētā iestāde precizē, ka saskaņā ar Ceļu satiksmes likuma 64. panta 2. punktu IV kategorijas atļaujas, kas ļauj transportlīdzekļiem, kuriem velkošās ass svars ir 11,5 tonnas, pārvietoties pa valsts nozīmes autoceļiem, nevar tikt izmantotas gadījumos, kad tiek pārvadātas kravas, kas nav nedalāmas, lai gan tās veido lielāko daļu no kravām, kas tiek pārvadātas pa autoceļiem. Tādējādi transporta uzņēmumu darbu sarežģī pienākums izmantot vairāk kravas automobiļu. Tā arī norāda uz būtisku ierobežojumu autotransporta pakalpojumu sniegšanas brīvībai.

109 Komisija apgalvo, ka Polijas Republikas arguments, saskaņā ar kuru šī atļauju sistēma nav pretrunā Direktīvai 96/53, jo tā ir piemērojama bez ierobežojumiem vai diskriminācijas un labvēlīgi, ir ne tikai neiedarbīgs, ņemot vērā šajā direktīvā noteikto brīvas pārvietošanās principu, bet arī liecina par to, ka autoceļu infrastruktūras aizsardzība un tajā pārvietojošos transportlīdzekļu skaita kontrolēšana nevar attaisnot sistēmu, ko ieviesis Polijas likumdevējs.

110 Turklāt Komisija uzskata, ka Polijas Republikas norādītais apstāklis, ka attiecīgās atļaujas tiek izsniegtas bez diskriminācijas visiem pārvadātājiem, neietekmē šo atļauju ierobežojošo raksturu un Direktīvas 96/53 normu pārkāpumu.

111 Komisija piebilst, ka Polijas Republika nevar apgalvot, ka pienākums iegūt atļauju ir domāts tam, lai mudinātu pārvadātājus pārvietoties pa paralēliem autoceļiem, kas ir labāk piemēroti kravas automobiļu satiksmei, jo šis attaisnojums ir pretrunā minētās direktīvas 3. pantam.

112 Turklāt minētā iestāde norāda, pirmkārt, ka, piemēram, attiecībā uz valsts nozīmes ceļu DK 92 starp Berlīni (Vācija) un Varšavu (Polija) šis mērķis ir ticis sasniegts ar citu līdzekli, proti, iekasējot nodevu par kravas automobiļiem, kas ir saprātīgs satiksmes pārvaldīšanas veids – atšķirībā no atļauju sistēmas. Otrkārt, tā atgādina, ka dažos autoceļos, lai piekļūtu preču iekraušanas un izkraušanas vietām, nav neviena cita risinājuma, kā tikai saņemt atļauju.

113 Polijas Republika ir atbildējusi uz Komisijas argumentiem saistībā ar prasību iegūt īpašu atļauju, lai varētu pārvietoties pa citiem autoceļiem, kas nav Eiropas transporta tīkla autoceļi un daži citi valsts nozīmes autoceļi.

114 Pamatojoties uz principu, ka ieviestais autoceļu tīkla izmantošanas ierobežojums nav pretrunā Direktīvas 96/53 3. pantam, šī dalībvalsts piebilst, ka, tieši pateicoties Ceļu satiksmes likuma 64. un nākamajos pantos paredzētajam finanšu ieguldījumam par labu to autoceļu uzturēšanai, kuru stāvokli pasliktina smagie transportlīdzekļi, kas tajos pārvietojas, ilgtermiņā tiek nodrošināta transportlīdzekļu, kuru ass slodze nav pielāgota attiecīgo autoceļu tehniskajām iespējām, brīva satiksme.

115 Šajā ziņā Polijas Republika norāda, ka Komisija aprakstīja atļauju sistēmu ne visai pareizi, un apgalvo, ka atļaujas izsniedz autoceļu tīkla pārvaldītājs, ciktāl runa ir par I kategorijas atļaujām, vai valsts nozīmes autoceļu un automaģistrāļu ģenerāldirektors, ciktāl runa ir par IV kategorijas atļaujām, kas paredzētas attiecīgajiem valsts nozīmes autoceļiem. I kategorijas atļaujas tiekot izsniegtas pārvadātājam – saskaņā ar iesniegto pieteikumu – uz vienu mēnesi, sešiem mēnešiem vai divpadsmit mēnešiem, nenorādot konkrētos transportlīdzekļus. Katra atļauja tiekot izsniegta ilgākais septiņu darba dienu laikā, skaitot no pieteikuma iesniegšanas dienas. Tādi paši noteikumi esot piemērojami arī IV kategorijas atļaujām, bet tās varot tikt izsniegtas arī uz 24 mēnešiem, un tas notiekot ne vēlāk kā trīs darba dienu laikā, skaitot no pieteikuma iesniegšanas dienas.

116 Polijas Republikas norāda, ka, lai garantētu attiecīgajiem subjektiem tiesisko drošību, Ceļu satiksmes likuma 64.f panta 1. punktā paredzētās nodevas maksimālais apmērs par I kategorijas atļaujām ir noteikts 240 PLN (ap 55 EUR) apmērā, savukārt attiecībā uz IV kategorijas atļaujām tas ir 3600 PLN (ap 850 EUR). Tomēr faktiskais nodevas apmērs, kurš noteikts transporta, būvniecības un jūrniecības ministra rīkojumā par tās nodevas apmēru, kas maksājama par virsnormas transportlīdzekļu pārvietošanās atļauju, atšķiras atkarībā no katras atļaujas derīguma termiņa. Līdz ar to atbilstoši minētajai skalai, kas paliek nemainīga kopš 2012. gada, vislētākā I kategorijas atļauja, kas ir derīga 12 mēnešus, maksā 200 PLN (ap 47 EUR), savukārt IV kategorijas atļauja, kas ir derīga 12 mēnešus, maksā 2000 PLN (ap 470 EUR) un atļauja uz 24 mēnešiem – 3000 PLN (ap 705 EUR).

117 Savā atbildes rakstā Polijas Republika šajā ziņā izdara secinājumu, norādot, ka Komisijas veiktajai analīzei, saskaņā ar kuru šī sistēma ir dārga un laikietilpīga, tā nepiekrīt, jo sistēma esot pārredzama un atvieglo pārvadātāju pārvietošanos visā tīklā. Turklāt tā apstrīd Komisijas nostāju, saskaņā ar kuru atļaujas neesamības gadījumā pastāv pārvietošanās aizliegums, jo esot iespējams izvēlēties autoceļu, pa kuru notiek starptautiskā satiksme.

118 Savā atbildes rakstā uz repliku šī dalībvalsts norāda uz to prasības pamatu nepieņemamību – saistībā ar apstākli, ka tie ir jauni, – kuri attiecas uz netiešu diskrimināciju attiecībā uz pārvadātājiem no citām dalībvalstīm un autotransporta pakalpojumu sniegšanas brīvības ierobežojumu un kurus Komisija minēja savos replikas rakstā ietvertajos apsvērumos. Minētā dalībvalsts piebilst, ka katrā ziņā šie prasības pamati nav pamatoti, jo atļaujas pieteikumi ir viegli iegūstami, izmantojot tīmekļvietni, tos izsniedz uz noteiktu laikposmu neatkarīgi no pārvadājumu operāciju skaita un to izmaksas ir salīdzinoši zemas, ņemot vērā pārvadātāju vajadzības. Tā apgalvo, ka šī pārredzamā un lietderīgā sistēma atbilst pārvadātāju gaidām un, pirms Komisijai tikušas iesniegtas sūdzības, nebija kritizēta.

Tiesas vērtējums

119 Vispirms ir jāatgādina, ka atbilstoši pastāvīgajai judikatūrai saskaņā ar LESD 258. pantu celtās prasības sakarā ar pienākumu neizpildi priekšmets tiek noteikts Komisijas argumentētajā atzinumā un tādējādi prasībai ir jābūt pamatotai ar tiem pašiem iemesliem un pamatiem kā šim atzinumam (spriedums, 2011. gada 10. novembris, Komisija/Portugāle, C-212/09, EU:C:2011:717, 26. punkts un tajā minētā judikatūra) un ka saskaņā ar Tiesas Reglamenta 127. panta 1. punktu tiesvedības laikā nav atļauts izvirzīt jaunus pamatus, izņemot gadījumus, kad tie ir saistīti ar tādiem tiesiskiem un faktiskiem apstākļiem, kas ir kļuvuši zināmi iztiesāšanas laikā.

120 Konkrētajā gadījumā ir jākonstatē, ka argumentu par netiešu diskrimināciju par sliktu nerezidentiem pārvadātājiem no citām dalībvalstīm, kas nav Polijas Republika, kā arī par autotransporta pakalpojumu sniegšanas brīvības ierobežojumu Komisija pirmo reizi ir izvirzījusi replikas raksta stadijā. Šajos apstākļos šie apgalvojumi ir jāatzīst par nepieņemamiem.

121 Ir jānorāda, ka transportlīdzekļi, kas atbilst Direktīvas 96/53 I pielikuma 3.1. un 3.4. punktā noteiktajām ass svara robežvērtībām, Ceļu satiksmes likuma 2. panta 35.a) punkta izpratnē tiek uzskatīti par "virsnormas" transportlīdzekļiem, ja šo transportlīdzekļu ass svars ar kravu vai bez tās pārsniedz svaru,

kas atļauts un paredzēts konkrētam autoceļam saskaņā ar Polijas tiesību aktiem par publiskajiem autoceļiem. Saskaņā ar minētā likuma 64. panta 1. punktu, lai šie transportlīdzekļi varētu pārvietoties pa attiecīgajiem autoceļiem, ir jāsaņem īpaša maksas atļauja, ko izsniedz kompetentā iestāde. Tajā pašā laikā atbilstoši minētā likuma 64. panta 2. punktam kravu, kas nav nedalāmas, pārvadāšana ar "virsnormas" transportlīdzekli principā ir aizliegta.

122 Līdz ar to publiskajos autoceļos, kuriem ir piemērojami no Polijas tiesiskā regulējuma izrietošie ass svara ierobežojumi, tādu transportlīdzekļu pārvietošanās, kuri atbilst Direktīvas 96/53 I pielikuma 3.1. un 3.4. punktā noteiktajām svara robežvērtībām, ir pakārtota nosacījumam par īpašas atļaujas iegūšanu.

123 Tā kā šo transportlīdzekļu piekļuve publiskajiem autoceļiem, uz kuriem ir piemērojami no Polijas tiesiskā regulējuma izrietošie ass svara ierobežojumi, ir atkarīga no šādas atļaujas iegūšanas un tā kā šie ierobežojumi, kā tas izriet no šā sprieduma 69. un 88. punkta, ir pretrunā Direktīvas 96/53 3. un 7. pantam kopumā, tos aplūkojot kopsakarā ar šīs direktīvas I pielikuma 3.1. un 3.4. punktu, šī atļauju sistēma tāpat ir jāatzīst par pretēju minētās direktīvas normām, un nav nepieciešams lemt par lietas dalībnieku argumentiem saistībā ar šādu atļauju iegūšanas konkrēto kārtību.

124 Šajos apstākļos ir jākonstatē, ka, nosakot transporta uzņēmumiem pienākumu iegūt īpašo atļauju, lai pārvietotos pa noteiktiem publiskajiem ceļiem, Polijas Republika nav izpildījusi savus pienākumus saskaņā ar Direktīvas 96/53 3. un 7. pantu kopumā, tos aplūkojot kopsakarā ar Direktīvas 96/53 I pielikuma 3.1. un 3.4. punktu.

Par tiesāšanās izdevumiem

125 Atbilstoši Reglamenta 138. panta 1. punktam lietas dalībniekam, kuram spriedums ir nelabvēlīgs, piespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, ja to ir prasījis lietas dalībnieks, kuram spriedums ir labvēlīgs. Tā kā Komisija ir lūgusi piespriest Polijas Republikai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus un tā kā Polijas Republikai šis spriedums ir nelabvēlīgs, tai jāpiespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (ceturtā palāta) nospriež:

1) **Nosakot transporta uzņēmumiem pienākumu iegūt īpašo atļauju, lai pārvietotos pa noteiktiem publiskajiem ceļiem, Polijas Republika nav izpildījusi savus pienākumus saskaņā ar Padomes Direktīvas 96/53/EK (1996. gada 25. jūlijs), ar kuru paredz noteiktu Kopienā izmantotu transportlīdzekļu maksimālos pieļaujamos gabarītus iekšzemes un starptautiskajos autopārvadājumos, kā arī šo transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo masu starptautiskajos autopārvadājumos – redakcijā ar grozījumiem, kas izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2015. gada 29. aprīļa Direktīvu (ES) 2015/719, – 3. un 7. pantu kopumā, tos aplūkojot kopsakarā ar minētās Direktīvas 96/53 I pielikuma 3.1. un 3.4. punktu.**

2) **Polijas Republika atlīdzina tiesāšanās izdevumus.**

[Paraksti]