Teismo praktikos rinkinys

TEISINGUMO TEISMO (ketvirtoji kolegija) SPRENDIMAS

2019 m. kovo 21 d.*

„Valstybės įsipareigojimų neįvykdymas – Transportas – Direktyva 96/53/EB – Tarptautinis vežimas – Transporto priemonės, atitinkančios šioje direktyvoje nustatytas masės ir matmenų ribines vertes – Transporto priemonių, įregistruotų ar pradėtų eksploatuoti vienoje valstybėje narėje, naudojimas kitoje valstybėje narėje – Specialaus leidimo išdavimo tvarka – 3 ir 7 straipsniai – 2003 m. Stojimo aktas – Pereinamojo laikotarpio nuostatos – XII priedo 8 punkto 3 dalis“

Byloje C-127/17

dėl 2017 m. kovo 10 d. pagal SESV 258 straipsnį pareikšto ieškinio dėl įsipareigojimų neįvykdymo

Europos Komisija, atstovaujama J. Hottiaux ir W. Mölls,

ieškovė,

prieš

Lenkijos Respubliką, atstovaujamą B. Majczyna, M. Kamejsza-Kozłowska ir J. Sawicka, padedamų eksperto J. Waszkiewicz,

atsakovę,

TEISINGUMO TEISMAS (ketvirtoji kolegija),

kurį sudaro ketvirtosios kolegijos pirmininko pareigas einantis septintosios kolegijos pirmininkas T. von Danwitz, teisėjai K. Jürimäe, C. Lycourgos, E. Juhász ir C. Vajda (pranešėjas),

generalinis advokatas Y. Bot,

posėdžio sekretorius K. Malacek, administratorius,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2018 m. birželio 20 d. posėdžiui,

susipažinęs su 2018 m. rugsėjo 19 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,

priima šį

* Proceso kalba: lenkų.

Sprendimą

1 Ieškiniu Europos Komisija prašo Teisingumo Teismo pripažinti, kad, reikalaudama iš transporto įmonių turėti specialų leidimą judėti tam tikrais viešaisiais keliais, Lenkijos Respublika neįvykdė įsipareigojimų pagal kartu taikomas 1996 m. liepos 25 d. Tarybos direktyvos 96/53/EB, nustatančios tam tikrų Bendrijoje nacionaliniam ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausius leistinus matmenis ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausią leistiną masę (OL L 235, 1996, p. 59; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k. 7 sk., 2 t., p. 478), iš dalies pakeistos 2015 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2015/719 (OL L 115, 2015, p. 1) (toliau – Direktyva 96/53), 3 ir 7 straipsnių nuostatas, siejamas su Direktyvos 96/53 I priedo 3.1 ir 3.4 punktais.

Teisinis pagrindas

Sąjungos teisė

Stojimo aktas

2 Akto dėl Čekijos Respublikos, Estijos Respublikos, Kipro Respublikos, Latvijos Respublikos, Lietuvos Respublikos, Vengrijos Respublikos, Maltos Respublikos, Lenkijos Respublikos, Slovėnijos Respublikos ir Slovakijos Respublikos stojimo sąlygų ir Sutarčių, kuriomis yra grindžiama Europos Sąjunga, pritaikomųjų pataisų (OL L 236, 2003, p. 33, toliau – 2003 m. Stojimo aktas) 2 straipsnyje nustatyta:

„Nuo įstojimo dienos pirminių Sutarčių ir prieš įstojimą institucijų ir Europos centrinio banko priimtų aktų nuostatos naujosioms valstybėms narėms yra privalomos ir tose valstybėse taikomos tose Sutartyse ir šiame Akte nustatytomis sąlygomis.“

3 2003 m. Stojimo akto 10 straipsnyje nurodyta:

„Pereinamuoju laikotarpiu pirminės Sutartys ir institucijų priimti aktai taikomi atsižvelgiant į šiame Akte numatytas leidžiančias nukrypti nuostatas.“

4 Šio stojimo akto 24 straipsnis suformuluotas taip:

„Šio Akto V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIII ir XIV prieduose išvardytos priemonės naujosiose valstybėse narėse taikomos tuose prieduose nustatytomis sąlygomis.“

5 Minėto stojimo akto XII priedas pavadintas „Stojimo akto 24 straipsnyje nurodytas sąrašas: Lenkija“. Šio priedo 8 punkto „Transporto politika“ 3 dalyje nustatyta, kad Direktyva 96/53 yra taikoma tokiomis sąlygomis:

„31996 L 0053: Direktyva [96/53] su paskutiniais pakeitimais, padarytais:

– 32002 L 0007: [2002 m. vasario 18 d.] Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/7/EB (OL L 67, 2002, p. 47).

Nukrypstant nuo Direktyvos [96/53] 3 straipsnio 1 dalies, transporto priemonės, atitinkančios tos direktyvos I priedo 3.4 kategorijos ribinius dydžius, iki 2010 m. gruodžio 31 d. gali naudotis nemodernizuotomis Lenkijos kelių tinklo dalimis[,] tik jei jos atitinka Lenkijos nustatytus ašių apkrovos reikalavimus. Nuo įstojimo dienos negali būti nustatyta jokių apribojimų dėl transporto priemonių, atitinkančių Direktyvos [96/53] reikalavimus, naudojimosi pagrindiniais tranzito maršrutais, nurodytais

1996 m. liepos 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimo [Nr. 1692/96], pateikiančio Bendrijos rekomendacijas dėl transeuropinio tinklo plėtros [(OL L 288, 1996, p. 1, 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k. 7 sk., 2 t., p. 364)], I priede.

Lenkija toliau laikosi lentelėse išdėstyto jos pagrindinių kelių tinklo modernizavimo tvarkaraščio, kaip nurodyta Sprendimo [Nr. 1692/96] I priede. Visos infrastruktūros investicijos, kuriose naudojami [Sąjungos] biudžeto fondai, užtikrina, kad keliai yra tiesiami ar modernizuojami atsižvelgiant į tai, kad statinio leistinoji apkrova būtų 11,5 [t] vienai ašiai.

Vykdant modernizavimą, palaipsniui Lenkijos kelių tinklu, įskaitant Sprendimo [Nr. 1692/96] I priede nurodytą tinklą, gali naudotis tarptautiniuose vežimuose dalyvaujančios transporto priemonės, atitinkančios šioje direktyvoje nustatytus ribinius dydžius. Jei techniškai įmanoma, pakrovimo ir iškrovimo metu antrinės svarbos kelių tinklu leidžiama naudotis visu pereinamuoju laikotarpiu.

<…>“

6 2003 m. Stojimo akto XII priedo 8 punkto 3 dalies trečioje pastraipoje minimas Lenkijos pagrindinių kelių tinklo modernizavimo tvarkaraštis yra nustatytas aštuoniose lentelėse, apimančiose laikotarpį nuo 2004 m. sausio 1 d. iki 2011 m. sausio 1 d.

Direktyva 96/53

7 Direktyvoje 96/53 nustatyti bendri standartai dėl komercinių kelių transporto priemonių, naudojamų tarptautiniams vežimams, masės ir matmenų, ir bendri standartai dėl tokių transporto priemonių, naudojamų vidaus vežimams, matmenų.

8 Šios direktyvos 3–5, 7, 11 ir 12 konstatuojamosiose dalyse nurodyta:

„(3) <…> tarp valstybių narių galiojantys standartų skirtumai komercinių kelių transporto priemonių masės ir matmenų atžvilgiu gali neigiamai paveikti konkurencijos sąlygas ir sudaryti kliūtis eismui tarp valstybių narių;

(4) <…> pagal subsidiarumo principą, siekiant pašalinti tokias kliūtis, veiksmų reiktų imtis Bendrijos lygiu;

(5) <…> pirmiau minėti standartai atspindi pusiausvyrą tarp racionalaus ir ekonomiško komercinių kelių transporto priemonių naudojimo bei su infrastruktūros priežiūra, kelių saugumu, aplinkos apsauga ir gyvenimo sąlygomis susijusių reikalavimų;

<…>

(7) <…> su transporto priemonių mase ir matmenimis susiję papildomi techniniai reikalavimai gali būti taikomi registruotoms arba valstybėje narėje naudojamoms komercinėms transporto priemonėms; <…> šie reikalavimai neturi kliudyti komercinių transporto priemonių eismo tarp valstybių narių;

<…>

(11) <…> vidaus rinkoje šios direktyvos taikymo sritis turėtų apimti vidaus transportą tiek, kiek ji yra susijusi su charakteristikomis, turinčiomis žymų poveikį konkurencijos sąlygoms transporto srityje, ir ypač su prekių vežimui skirtų transporto priemonių ir jų junginių maksimalaus leistino ilgio ir pločio dydžiais;

(12) <…> kitų transporto priemonių charakteristikų atžvilgiu valstybės narės yra įgaliotos savo teritorijoje tik vidaus vežimui naudojamoms transporto priemonėms taikyti dydžius, kurie skiriasi nuo šioje direktyvoje nustatytų dydžių.“

9 Direktyvos 96/53 1 straipsnio 1 dalyje numatyta:

„Ši direktyva taikoma:

a) M2 ir M3 kategorijos motorinių transporto priemonių ir jų 0 kategorijos priekabų bei N2 ir N3 kategorijos motorinių transporto priemonių ir jų 03 ir 04 kategorijos priekabų matmenų atžvilgiu, kaip apibrėžta [2007 m. rugsėjo 5 d.] Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2007/46/EB[, nustatančios motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus (Pagrindų direktyva)] II priede [(OL L 263, 2007, p. 1)];

b) masės ir transporto priemonių tam tikrų kitų a punkte nurodytų ir šios direktyvos I priedo 2 dalyje išdėstytų charakteristikų atžvilgiu.“

10 Direktyvos 96/53 2 straipsnyje nurodyta:

„Šioje direktyvoje:

<…>

– „maksimali leistina masė“ reiškia maksimalią pakrautos transporto priemonės masę tarptautinio vežimo sąlygomis,

– „maksimali leistina ašies masė“ reiškia maksimalią apkrautos ašies arba keleto ašių masę tarptautinio vežimo sąlygomis,

– „nedalomas krovinys“ – tai krovinys, kuris, vežant jį keliais, be pernelyg didelių išlaidų ar su žala susijusios rizikos negali būti padalytas į du arba daugiau krovinių ir kuris dėl savo matmenų arba masės negali būti vežamas visais atžvilgiais šią direktyvą atitinkančia motorine transporto priemone, priekaba, autotraukiniu arba sujungta transporto priemone,

<…>“

11 Šios direktyvos 3 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

„Valstybė narė negali:

– tarptautinio vežimo sąlygomis pripažinti netinkamomis arba uždrausti savo teritorijoje naudoti bet kurioje kitoje valstybėje narėje registruotas arba pradėtas eksploatuoti transporto priemones dėl su jų mase ir matmenimis susijusių priežasčių,

– vidaus vežimo sąlygomis pripažinti netinkamomis arba uždrausti savo teritorijoje naudoti bet kurioje kitoje valstybėje narėje registruotas arba pradėtas eksploatuoti transporto priemones dėl su jų matmenimis susijusių priežasčių,

jei tokios transporto priemon[ė]s atitinka I priede nurodytas ribines vertes.

Ši nuostata taikoma neatsižvelgiant į tai, kad:

a) minėtos transporto priemonės neatitinka tos valstybės narės reikalavimų, susijusių su tam tikromis I priede nenurodytomis masės ir matmenų charakteristikomis;

b) valstybės narės, kurioje transporto priemonės registruotos arba pradėtos eksploatuoti, kompetentinga institucija leido taikyti 4 straipsnio 1 dalyje nenurodytus ribinius dydžius, viršijančius I priede nustatytus ribinius dydžius.“

12 Minėtos direktyvos 7 straipsnis suformuluotas taip:

„Ši direktyva neturi trukdyti galiojančių kelių eismo nuostatų taikymui kiekvienoje valstybėje narėje, leidžiančioje tam tikruose keliuose ar tam tikruose inžineriniuose statiniuose apriboti transporto priemonių masę ir (arba) matmenis, neatsižvelgiant į tai, kurioje valstybėje narėje šios transporto priemonės registruotos ar kurioje valstybėje narėje jos yra naudojamos.

Tai apima ir galimybę taikyti vietinius apribojimus dėl transporto priemonėms taikomų maksimalių leidžiamų matmenų ir (arba) masės, kurie gali būti taikomi tiksliai apibrėžtose srityse arba tiksliai apibrėžtuose keliuose, kurių infrastruktūra nepritaikyta ilgoms ir sunkioms transporto priemonėms, t. y. miestų centrai, maži kaimeliai arba gamtiniu požiūriu ypatingos vietos.“

13 Direktyvos 96/53 I priedo pavadinimas „Transporto priemonių maksimali masė, matmenys ir su jais susijusios charakteristikos“.

14 Šio priedo 3 punkto pavadinimas „Maksimali leistina 1 straipsnio 1 dalies b punkte nurodytų transporto priemonių ašies apkrova (tonomis)“. 3.1 ir 3.4 punktuose nurodyta:

„<…>

3.1.	*Pavienės ašys* Pavienės nevaromosios ašys	10 tonų

<…>

3.4.	*Varomoji ašis*	
3.4.1.	2.2.1 ir 2.2.2 punktuose nurodytų transporto priemonių varomoji ašis	11,5 tonos
3.4.2.	2.2.3, 2.2.4, 2.3 ir 2.4 punktuose nurodytų transporto priemonių varomoji ašis	11,5 tonos

<…>“

Sprendimas Nr. 1692/96

15 Sprendimas Nr. 1692/96 buvo pakeistas 2010 m. liepos 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimu Nr. 661/2010/ES dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių (OL L 204, 2010, p. 1), o pastarasis buvo pakeistas 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES (OL L 348, 2013, p. 1).

16 Sprendimo Nr. 1692/96 2 straipsnyje „Tikslai“ buvo numatyta:

„1. Transeuropinis transporto tinklas palaipsniui kuriamas iki 2010 m. sujungiant sausumos, jūrų ir oro transporto infrastruktūros tinklus visoje Bendrijoje pagal bendruosius planus, nurodytus I priedo žemėlapiuose ir (arba) II priedo specifikacijose.

2. Tinklas privalo:

a) užtikrinti tolydų asmenų ir krovinių mobilumą vidaus sienų neturinčioje erdvėje geriausiomis įmanomomis socialinėmis bei saugos sąlygomis ir padėti pasiekti Bendrijos tikslus, ypač aplinkos ir konkurencijos srityse, bei prisidėti prie ekonominės ir socialinės sanglaudos stiprinimo;

<…>“

Lenkijos teisė

17 1985 m. kovo 21 d. *Ustawa o drogach publicznych* (Viešųjų kelių įstatymas, *Dz. U.*, Nr. 14, 60 pozicija) redakcijos, galiojusios tuo metu, kai klostėsi bylos faktinės aplinkybės (toliau – Viešųjų kelių įstatymas), 41 straipsnyje nustatyta:

„1. Atsižvelgiant į 2 ir 3 dalis viešuosiuose keliuose leidžiamas transporto priemonių, kurių pavienės varomosios ašies masė yra 11,5 tonos, eismas.

2. *Minister właściwy do spraw transportu* [(transporto ministras, Lenkija)], priimdamas teisės aktą, nustato sąrašą:

1) nacionalinių ir regioninių kelių, kuriais gali važiuoti transporto priemonės, kurių pavienės ašies masė yra 10 tonų,

2) nacionalinių kelių, kuriais gali važiuoti transporto priemonės, kurių pavienės ašies masė yra 8 tonos,

atsižvelgdamas į poreikį apsaugoti kelius ir užtikrinti tranzitą.

3. Kelių tinklą, kuriuo važiuoti gali transporto priemonės, kurių pavienės ašies masė yra 8 tonos, sudaro regioniniai keliai, išskyrus tuos, kurie apibrėžti 2 dalies 1 punkte, rajoniniai keliai ir savivaldybių keliai.“

18 Remdamasis Viešųjų kelių įstatymo 41 straipsnio 2 dalimi *Minister Infrastruktury i Rozwoju* (infrastruktūros ir plėtros ministras, Lenkija) 2015 m. gegužės 13 d. priėmė *rozporządzenie w sprawie wykazu dróg Krajowych oraz dróg wojewódzkich, o których po się dopuszczalnym mogą nacisku poruszać pojedynczej pojazdy osi do 10 t, oraz wykazu dróg Krajowych, o których po się dopuszczalnym mogą nacisku poruszać pojedynczej pojazdy osi do 8 t* (Potvarkis dėl nacionalinių ir regioninių kelių, kuriais gali važiuoti transporto priemonės, kurių pavienės ašies masė yra 10 tonų, sąrašo ir nacionalinių kelių, kuriais gali važiuoti transporto priemonės, kurių pavienės ašies masė yra 8 tonos, sąrašo) (2015 m. *Dz. U.* 802 pozicija, toliau –2015 m. gegužės 13 d. potvarkis).

19 *Prawo o ruchu drogowym* (Kelių eismo įstatymas, *Dz. U.*, Nr. 98, 602 pozicija) redakcijos, galiojusios tuo metu, kai klostėsi bylos faktinės aplinkybės (toliau – Kelių eismo įstatymas), 2 straipsnio 35a punkte nestandartinė transporto priemonė apibrėžiama kaip transporto priemonė ar junginys transporto priemonių, kurių ašies masė su kroviniu arba be jo yra didesnė nei leistina atitinkamame kelyje pagal viešuosius kelius reglamentuojančias nuostatas arba kurių matmenys arba bendras faktinis svoris su kroviniu ar be jo yra didesni už leidžiamus pagal šio įstatymo nuostatas.

20 Kelių eismo įstatymo 2 straipsnio 35b punkte nedalomas krovinys apibrėžiamas kaip krovinys, kuris be pernelyg didelių išlaidų ar be rizikos, kad bus patirta žala, negali būti padalytas į du arba daugiau krovinių.

21 Šio įstatymo 64 straipsnio 1–3 dalyse numatyta:

„1. Nestandartinėmis transporto priemonėmis leidžiama važiuoti, jeigu laikomasi šių sąlygų:

1) gautas leidimas važiuoti nestandartinėmis transporto priemonėmis, kurį, priėmusi administracinį sprendimą, išdavė kompetentinga institucija <…>;

2) laikomasi važiavimo sąlygų, numatytų 1 punkte nurodytame leidime;

3) nestandartinė transporto priemonė vairuojama vairuotojo profesionalo, kai transporto priemonė viršija bent vieną iš šių matmenų:
   a) ilgis: 23 m.;
   b) plotis: 3,2 m.;
   c) aukštis: 4,5 m.;
   d) visas svoris: 60 t.;

4) ypatingas nestandartinės transporto priemonės vairuotojo atidumas.

2. Kitų nei nedalomų krovinių vežimas nestandartinėmis transporto priemonėmis yra draudžiamas, išskyrus kai kalbama apie nestandartines transporto priemones, kurioms leista judėti pagal I arba II kategorijos leidimus.

3. Šio įstatymo 1 priede esančioje lentelėje nurodomi matmenys, svoris ir ašies masė taikomi nestandartinėms transporto priemonėms, kurioms leidžiama judėti pagal I–VII kategorijų leidimus, ir keliai, kuriais šioms transporto priemonėms leidžiama judėti.“

22 Minėto įstatymo 64a–64d straipsniais kiekvienai iš septynių nestandartinių transporto priemonių kategorijų yra nustatoma paraiškos dėl leidimo pateikimo ir leidimo išdavimo procedūra. To paties įstatymo 64f straipsnio 1 dalyje kiekvienai kategorijai nustatoma viršutinė mokesčio už leidimo išdavimą riba.

23 Kelių eismo įstatymo 4 skirsnyje esančiuose 140aa ir paskesniuose straipsniuose numatytos baudos nestandartinėms transporto priemonėms už judėjimą be leidimo arba pažeidžiant leidime nurodytas sąlygas.

Ikiteisminė procedūra

24 Gavusi transporto įmonių, vykdančių veiklą Lenkijos teritorijoje, skundus, kuriuos papildė per „EU Pilot“ procedūrą gauta informacija iš Lenkijos Respublikos, 2015 m. balandžio 30 d. Komisija išsiuntė šiai valstybei narei oficialų pranešimą.

25 Šiame pranešime Komisija atkreipė Lenkijos Respublikos dėmesį į tai, kad tam tikros jos vidaus teisės nuostatos neatitinka, pirma, įsipareigojimų, numatytų Direktyvos 96/53 3 straipsnyje, nes beveik 97 % Lenkijos kelių tinklo yra neprieinami transporto priemonėms, atitinkančioms masės ribas, nustatytas šios direktyvos I priedo 3.1 ir (arba) 3.4 punktuose, ir, antra, įsipareigojimų, numatytų minėtos direktyvos 7 straipsnyje, nes ši valstybė narė rėmėsi šioje nuostatoje įtvirtintomis leidžiančiomis nukrypti nuostatomis, nenurodydama, kodėl jos galėtų būti taikomos 97 % Lenkijos kelių tinklo.

26 Be to, oficialiame pranešime Komisija iškėlė abejonę dėl specialaus leidimo transporto priemonėms, atitinkančioms Direktyvos 96/53 I priedo 3.1 ir (arba) 3.4 punktuose nustatytas masės ribas, išdavimo tvarkos, kuria remiantis joms leidžiama naudotis infrastruktūra, kur paprastai tokių transporto priemonių eismas draudžiamas.

27 2015 m. birželio 29 d. raštu Lenkijos Respublika atsakė į oficialų pranešimą, ji ginčijo Komisijos pateiktus kaltinimus.

28 Kadangi 2015 m. birželio 29 d. Lenkijos Respublikos atsakymas Komisijos netenkino, 2016 m. vasario 26 d. ji pateikė pagrįstą nuomonę, kurioje teigė, kad Lenkijos Respublika, leisdama motorinių transporto priemonių, kurių didžiausia leistina pavienės varomosios ašies masė yra 11,5 tonos, eismą tik keliuose, sudarančiuose dalį transeuropinio transporto tinklo, ir kai kuriuose kituose nacionaliniuose keliuose, ir šių transporto priemonių eismui kitais viešaisiais keliais taikydama specialaus leidimo išdavimo tvarką, kurios reikalingumą taip pat ginčijo Komisija, nesilaikė įsipareigojimų pagal kartu taikomas Direktyvos 96/53 3 ir 7 straipsnių nuostatas.

29 2016 m. balandžio 26 d. Lenkijos Respublika pateikė Komisijai prašymą pratęsti terminą atsakymui į šią pagrįstą nuomonę pateikti, Komisija atmetė šį prašymą dėl to, kad jame nebuvo nurodyta konkrečios informacijos apie numatomus teisės aktų pakeitimus, siekiant nutraukti pažeidimą, kuriuo ji buvo kaltinama.

30 2016 m. rugpjūčio 30 d. atsakyme į minėtą pagrįstą nuomonę Lenkijos Respublika pranešė Komisijai apie savo pastangas visų pirma praplėsti viešųjų kelių tinklą, kuriame leidžiamas transporto priemonių, kurių pavienės varomosios ašies masė yra 11,5 tonos, eismas, ir apie pakeistus įstatymus ir kitus teisės aktus, kuriais siekiama sumažinti nacionalinių ar rajono kelių kelio atkarpų, kurioms taikomi ribojimai dėl transporto priemonių masės, skaičių. Lenkijos Respublika patikslino, kad šie pakeitimai turėtų įsigalioti 2017 m. gegužės mėn. ir 2018 m. vasario mėn.

31 Kadangi planuojamų normatyvinių pakeitimų įsigaliojimo terminas nebuvo Komisijai priimtinas ir ji nebuvo įsitikinusi, kad pakeitimai, apie kuriuos buvo pranešta, atitinka Sąjungos teisę, Komisija, remdamasi SESV 258 straipsnio antra pastraipa, nusprendė pareikšti šį ieškinį Teisingumo Teisme.

Dėl ieškinio

32 Grįsdama savo ieškinį Komisija remiasi vieninteliu kaltinimu, kuriuo ji teigia, kad Lenkijos Respublika, taikydama specialaus leidimo išdavimo tvarką transporto priemonių, kurių maksimali leistina pavienės varomosios ašies masė yra 11,5 tonos, eismui daugelyje viešųjų kelių, neįvykdė įsipareigojimų pagal kartu taikomas Direktyvos 96/53 3 ir 7 straipsnių nuostatas, siejamas su jos I priedo 3.1 ir 3.4 punktais.

33 Ši institucija teigia, kad transporto priemonių ir jų priekabų, kurioms taikoma Direktyva 96/53 ir kurios atitinka maksimalią leistiną kiekvienos ašies masę, t. y. 10 tonų nevarančiajai ašiai ir 11,5 tonos varančiajai ašiai, prieigos prie viešųjų kelių ribojimą lemia du veiksniai. Šie veiksniai susiję, pirma, su tuo, kad, remiantis Viešųjų kelių įstatymo 41 straipsnio 2 ir 3 dalimis, transporto priemonių, kurių maksimali leistina varomosios ašies masė – 11,5 tonos, eismas galimas tik keliuose, kurie yra transeuropinio tinklo dalis, ir kai kuriuose kituose nacionaliniuose keliuose ir, antra, remiantis Kelių eismo įstatymo 64 ir paskesniais straipsniais, reikalaujama turėti specialų leidimą tam, kad būtų galima judėti kitais keliais.

34 Šiuos du veiksnius reikia išnagrinėti vieną po kito.

Dėl tarptautinio vežimo apribojimo, kai toks vežimas galimas tik transeuropinio tinklo keliais ir kai kuriais nacionaliniais keliais

35 Komisija tvirtina, kad tarptautinio vežimo ribojimas, kylantis iš Lenkijos teisės ir pasireiškiantis transporto priemonių ir jų priekabų, kurioms taikoma Direktyva 96/53 ir kurios atitinka kiekvienos ašies maksimalią leistiną masę, nurodytą šios direktyvos I priedo 3.1 ir 3.4 punktuose, prieigos prie viešųjų kelių ribojimu, prieštarauja kartu taikomoms minėtos direktyvos 3 ir 7 straipsnių nuostatoms, siejamoms su šiais 3.1 ir 3.4 punktais. Be to, ji atmeta Lenkijos Respublikos poziciją, kuria remiantis toks apribojimas gali būti grindžiamas 2003 m. Stojimo akto XII priedo 8 punkto 3 dalyje įtvirtintomis pereinamojo laikotarpio nuostatomis.

36 Būtina įvertinti šią pirmąją Komisijos kaltinimo dalį, atsižvelgiant į minėtas Direktyvos 96/53 nuostatas ir 2003 m. Stojimo akto XII priedą.

Dėl nurodomo Direktyvos 96/53 3 straipsnio 1 dalies pažeidimo

– Šalių argumentai

37 Komisija tvirtina, kad tarptautinio vežimo sąlygomis transporto priemonių, kurių maksimali leistina nevaromosios ar varomosios ašies masė atitinka ribines vertes, nustatytas Direktyvos 96/53 I priedo 3.1 ir 3.4 punktuose, eismo leidimas tik keliais, kurie yra transeuropinio tinklo dalis, ir kai kuriais nacionaliniais keliais prieštarauja Direktyvos 96/53 3 straipsnio 1 daliai, kurioje nustatyta transporto priemonių laisvo judėjimo tvarka.

38 Šiuo klausimu ji tvirtina, pirma, kad Viešųjų kelių įstatymo 41 straipsnio 1 dalies nuostata, kuria remiantis transporto priemonių, kurių maksimali leistina varomosios ašies masė – 11,5 tonos, eismas leidžiamas visais viešaisiais keliais, netenka prasmės dėl šio įstatymo 41 straipsnio 2 ir 3 dalyse įtvirtintų leidžiančių nukrypti nuostatų.

39 Iš tiesų, remiantis minėto 41 straipsnio 2 ir 3 dalyse esančiomis leidžiančiomis nukrypti nuostatomis, eismas nacionaliniais ir regioniniais keliais, kurie įtraukti į transporto ministro tvirtinamą sąrašą, yra leidžiamas tik transporto priemonėms, kurių leistina ašies masė yra 10 tonų arba 8 tonos, o eismas kitais regioniniais, rajoniniais ar savivaldybių keliais leidžiamas tik transporto priemonėms, kurių leistina ašies masė 8 tonos. Komisija pabrėžia, kad sąrašai, nurodyti minėto įstatymo 41 straipsnio 2 dalyje, yra patvirtinti ir įtraukti į 2015 m. gegužės 13 d. potvarkį.

40 Šios leidžiančios nukrypti nuostatos reikštų, kad beveik 97 % kelių tinklo būtų neprieinama transporto priemonėms, atitinkančios didžiausią leistiną masę, kaip nurodyta Direktyvos 96/53 I priede, t. y. nevaromoji ašis – 10 tonų ir varomoji ašis – 11,5 tonos.

41 Antra, Komisija ginčija Lenkijos Respublikos argumentą, kad Direktyvos 96/53 reikalavimai taikomi tik keliams, kuriais vyksta didžiausia dalis tarptautinių vežimų, t. y. tarpvalstybinis eismas transeuropiniame kelių transporto tinkle.

42 Ši institucija visų pirma teigia, kad kelių atkarpos, leidžiančios pasiekti svarbius miestus, susijusius su tarptautiniu transportu, ypač su pakrovimo ir iškrovimo veikla, gali būti ne nacionaliniuose keliuose ar transeuropinio transporto tinkle; šios atkarpos nėra laisvai prieinamos.

43 Be to, Komisija nurodo, kad, priešingai, nei tvirtina Lenkijos Respublika, nuo Direktyvos 96/53 įsigaliojimo, remiantis joje nustatytais tikslais, nebuvo numatyta jokių apribojimų Direktyvos 96/53 3 straipsnyje nurodytiems reikalavimams ir kad jos taikymo sritis nebuvo pakeista po to, kai Sprendimu Nr. 1692/96 buvo sukurtas transeuropinis transporto tinklas, nors jo tikslas yra tas pats – palengvinti prekių judėjimą. Ji nurodo, kad, nors šios direktyvos 2 straipsnyje nėra pateikiama

tarptautinio vežimo apibrėžtis, iš tos pačios direktyvos 3 ir 7 konstatuojamųjų dalių, kuriose kalbama apie eismą tarp valstybių narių, siejamų su jos 12 konstatuojamąja dalimi, matyti, kad ši sąvoka turi būti aiškinama taip, kad ji apima bet kokį eismą tarp valstybių, neatsižvelgiant į kelių rūšį. Kitaip aiškinant Direktyvos 96/53 7 straipsnis prarastų prasmę.

44 Trečia, kiek tai susiję su Lenkijos Respublikos argumentais dėl kelių infrastruktūros, Komisija pabrėžia, kad, nors Direktyvoje 96/53 nenustatyta pareiga iš naujo nutiesti visus viešuosius kelius, vis dėlto valstybės narės turi laikytis kriterijų, nurodytų direktyvos I priedo 3.1 ir 3.4 punktuose.

45 Ši institucija taip pat priduria, kad Lenkijos Respublika negali atsisakyti laikytis Direktyvoje 96/53 numatytų kriterijų, susijusių su maksimalia leistina ašies mase, remdamasi tuo, kad ji siekia šios direktyvos 5 konstatuojamoje dalyje nurodytos pusiausvyros, nes minėti kriterijai kyla būtent iš šios pusiausvyros.

46 Lenkijos Respublika tvirtina, kad pirma Komisijos kaltinimo dalis grindžiama klaidingu Direktyvos 96/53 3 straipsnio aiškinimu.

47 Lenkijos Respublika pirmiausia nurodo, kad Komisija neteisingai nusprendė, jog sąvoka „tarptautinis vežimas“ apima visą valstybių narių kelių tinklą, nes joje kalbama tik apie tarp valstybių vykstantį eismą ir kelius, kuriais vyksta didžiausia dalis eismo. Ji teigia, kad Komisijos pateiktas platus tarptautinio vežimo aiškinimas, kuriuo remiantis turi būti leidžiamas transporto priemonių, kurių maksimali leistina ašies masė – 11,5 tonos, eismas bet kuriuo valstybės narės keliu, netgi vietiniu, neišplaukia nei iš Direktyvos 96/53 nuostatų ar konstatuojamųjų dalių, nei iš diskusijų dėl jos pakeitimų. Šios valstybės narės teigimu, dėl tokio aiškinimo šios direktyvos 3 straipsnio 1 dalies antra įtrauka, pagal kurią dėl su transporto priemonių matmenimis susijusių priežasčių gali būti ribojamos vidaus vežimo sąlygos, netektų prasmės ir tai sukeltų atitinkamoje valstybėje narėje registruotų ar pradėtų eksploatuoti transporto priemonių atvirkštinę diskriminaciją.

48 Lenkijos Respublika taip pat nurodo, kad Direktyvą 96/53 būtina aiškinti atsižvelgiant į Sprendimą Nr. 1692/96, nes jų tikslai sutampa; abi šios priemonės tapo jai privalomos įstojus į Sąjungą.

49 Tuo remdamasi Lenkijos Respublika teigia, kad nukrypusi nuo bendro transporto priemonių, kurių maksimali leistina ašies masė – 11,5 tonos, laisvo judėjimo principo, kiek tai susiję su tam tikrų nacionalinių ir vietinių kelių, tokių kaip regioniniai, rajonų ir savivaldybių keliai, naudojimu, ji nepažeidė Direktyvos 96/53 3 straipsnio. Jos pasirinkimu buvo siekiama minėtos direktyvos 5 konstatuojamojoje dalyje nurodyto tikslo. Taip ji siekė rasti pusiausvyrą tarp racionalaus ir ekonomiško komercinių kelių transporto priemonių naudojimo ir su infrastruktūros priežiūra, kelių saugumu, aplinkos apsauga ir gyvenimo sąlygomis susijusių reikalavimų.

– *Teisingumo Teismo vertinimas*

50 Reikia priminti, kad pagal Direktyvos 96/53 3 straipsnio 1 dalies pirmą įtrauką valstybė narė negali tarptautinio vežimo sąlygomis pripažinti netinkamomis arba uždrausti savo teritorijoje naudoti bet kurioje kitoje valstybėje narėje registruotas arba pradėtas eksploatuoti transporto priemones dėl su jų mase ir matmenimis susijusių priežasčių, jeigu tokios transporto priemonės atitinka Direktyvos 96/53 I priede nustatytus ribinius dydžius. Remiantis šio priedo 3.1 ir 3.4 punktais, maksimali leistina atitinkamų transporto priemonių pavienės arba nevaromosios ašies masė yra 10 tonų, o varomosios ašies – 11,5 tonos.

51 Konkrečiai dėl Direktyvos 96/53 3 straipsnio 1 dalies pirmoje įtraukoje esančios sąvokos „tarptautinis vežimas“, kurią šalys aiškina skirtingai, minėtoje direktyvoje nesant jokios jos apibrėžties, reikia remtis šios sąvokos įprasta reikšme bendrinėje kalboje kartu atsižvelgiant į kontekstą, kuriame ji vartojama, ir teisės aktų, kuriuose ji įtvirtinta, tikslus (pagal analogiją žr. 2018 m. rugsėjo 20 d. Sprendimo *Carrefour Hypermarchés ir kt.*, C-510/16, EU:C:2018:751, 28 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

52 Pagal jos įprastą reikšmę sąvoka „tarptautinis vežimas“ reiškia bet kokį transporto priemonių judėjimą bent dviejų skirtingų šalių teritorijose. Nesant išsamesnės informacijos, ji neturi jokios konotacijos dėl konkrečios kelių infrastruktūros, su kuria susijęs toks vežimas.

53 Šį aiškinimą patvirtina kontekstas, kuriame ši sąvoka yra vartojama, ir Direktyvos 96/53 3 straipsnio 1 dalies pirmos įtraukos tikslas. Iš tiesų šio 3 straipsnio 1 dalies antroje įtraukoje, kurioje vartojama sąvoka „vidaus vežimas“, taip pat nėra jokios informacijos apie galimą kelių infrastruktūrą, kuria turėtų apsiriboti toks vidaus vežimas.

54 Dėl Direktyvos 96/53 tikslo primintina, kad šios direktyvos 3 straipsnio 1 dalies pirma įtrauka siekiama, kaip matyti iš šios direktyvos 3 ir 4 konstatuojamųjų dalių, pašalinti tarp valstybių narių galiojančius standartų skirtumus, kiek tai susiję su komercinių kelių transporto priemonių mase ir matmenimis, nes šie skirtumai gali neigiamai paveikti konkurencijos sąlygas ir sudaryti kliūtis eismui tarp valstybių narių. Be to, iš šios direktyvos 7 konstatuojamosios dalies matyti, kad papildomi techniniai reikalavimai gali būti taikomi registruotoms arba valstybėje narėje pradėtoms eksploatuoti komercinėms transporto priemonėms su sąlyga, kad tokie reikalavimai netrukdo komercinių transporto priemonių eismo tarp valstybių narių. Reikia pažymėti, kad Direktyvos 96/53 preambulėje nedaroma jokio skirtumo dėl šio tikslo pagal kelio, kuriuo vyksta judėjimas tarp valstybių narių, tipą.

55 Jei Direktyvoje 96/53 nustatyti bendri standartai dėl komercinių transporto priemonių maksimalios leistinos ašies masės būtų taikomi tik tam tikriems valstybių narių viešiesiems keliams, net kai jais gali vykti tarptautiniai vežimai, kiltų rizika, kad būtų nepaisoma šios direktyvos tikslo pašalinti komercinių transporto priemonių eismo kliūtis tarp valstybių narių.

56 Iš tiesų Lenkijos Respublikos siūlomas aiškinimas reikštų, kad kai komercinė transporto priemonė, judanti bent dviejų valstybių narių teritorijose, išvažiuoja iš transeuropinio transporto tinklo arba tos valstybės narės svarbiausių nacionalinių kelių, iki šiol tokiu laikytas tarptautinis vežimas netektų šio pobūdžio. Iš to išplaukia, kad Direktyvoje 96/53 nustatyti bendri standartai dėl visų pirma komercinių transporto priemonių ašies masės nebebūtų taikomi tokiai transporto priemonei. Toks aiškinimas, užuot skatinęs įgyvendinti tikslą palengvinti komercinių transporto priemonių eismą tarp valstybių narių, prisidėtų prie kliūčių tokiam eismui išlaikymo.

57 Grįsdama Direktyvos 96/53 3 straipsnio 1 dalies pirmoje įtraukoje esančios sąvokos „tarptautinis vežimas“ aiškinimą, Lenkijos Respublika negali remtis šios direktyvos 5 konstatuojamąja dalimi, kurioje nurodyta, kad bendri minėtoje direktyvoje nustatyti standartai atspindi pusiausvyrą tarp racionalaus ir ekonomiško komercinių kelių transporto priemonių naudojimo ir su infrastruktūros priežiūra, kelių saugumu, aplinkos apsauga ir gyvenimo sąlygomis susijusių reikalavimų. Iš tiesų, kaip iš esmės pažymėjo generalinis advokatas savo išvados 78 punkte, Direktyva 96/53 norima pasiekti šią pusiausvyrą, visų pirma nustatant ribines vertes, kiek tai susiję su komercinių transporto priemonių mase ir matmenimis, kaip tai nustatyta Direktyvos 96/53 I priede.

58 Šio Direktyvos 96/53 3 straipsnio 1 dalies pirmoje įtraukoje esančios sąvokos „tarptautinis vežimas“ aiškinimo, kuriuo remiantis ši sąvoka taikoma nedarant skirtumo tarp atitinkamų kelių tipų, negali paneigti trys argumentai, kuriuos Lenkijos Respublika kildina iš teisės aktų konteksto, į kurį atsižvelgiant ši sąvoka vartojama.

59 Pirma, ji tvirtina, kad ši direktyva turi būti aiškinama atsižvelgiant į Sprendimą Nr. 1692/96. Antra, ji pažymi, kad dėl prieš tai esančiame šio sprendimo punkte pateikto aiškinimo Direktyvos 96/53 3 straipsnio 1 dalies antra įtrauka netektų prasmės. Trečia, ji teigia, kad toks aiškinimas lemtų atitinkamoje valstybėje narėje registruotų ar naudojamų transporto priemonių atvirkštinę diskriminaciją.

60 Kalbant apie pirmąjį argumentą, reikia pasakyti, kad iš tiesų tiek Direktyva 96/53, tiek Sprendimas Nr. 1692/96 prisideda prie tinkamo vidaus rinkos veikimo, tačiau šiuo sprendimu, kuriuo siekiama plėtoti transeuropinį transporto tinklą, nėra siekiama apriboti šios direktyvos, kuria siekiama palengvinti kelių transporto priemonių judėjimą Sąjungoje, nustatant bendrus standartus dėl šių transporto priemonių leistinų matmenų ir leistinos masės, taikymo srities. Tokiomis aplinkybėmis ir Direktyvoje 96/53 nesant jokios nuorodos į Sprendimą Nr. 1692/96 ar sąvoką „transeuropinis transporto tinklas“ Direktyvos 96/53 3 straipsnio 1 dalies pirmoje įtraukoje esanti sąvoka „tarptautinis vežimas“ negali būti aiškinama taip, kad ji taikoma tik eismui tarp valstybių narių, kurio didžioji dalis vyksta transeuropiniame transporto tinkle.

61 Kalbant apie antrąjį Lenkijos Respublikos argumentą, neabejotina, kad Direktyvos 96/53 3 straipsnio 1 dalies antroje įtraukoje, kitaip nei šios direktyvos 3 straipsnio 1 dalies pirmoje įtraukoje, valstybės narės nėra įpareigojamos taikyti šia direktyva nustatytų bendrų standartų dėl maksimalios leistinos transporto priemonių, registruotų ar naudojamų kitoje valstybėje narėje, ašies masės. Vis dėlto sąvokos „tarptautinis vežimas“ aiškinimas taip, kad ji taikoma neatsižvelgiant į kelius, kuriais vyksta eismas, nereiškia, kad Direktyvos 96/53 3 straipsnio 1 dalies antra įtrauka netenka prasmės, nes ši nuostata taikoma tais atvejais, kai išvykimo ir paskirties vieta yra toje pačioje valstybėje narėje, neatsižvelgiant į tai, kokiais keliais buvo važiuota, taigi tokiu atveju valstybei narei leidžiama apriboti nacionalinį eismą dėl priežasčių, susijusių su transporto priemonių mase.

62 Kalbant apie trečiąjį Lenkijos Respublikos argumentą dėl atvirkštinės diskriminacijos, reikia pažymėti, kad nors pagal Direktyvos 96/53 3 straipsnio 1 dalies pirmą ir antrą įtraukas, siejamas su jos 12 konstatuojamąja dalimi, valstybėms narėms leidžiama taikyti transporto priemonėms, naudojamoms nacionaliniam vežimui savo teritorijoje, skirtingus dydžius, nei nustatyti šioje direktyvoje tarptautiniam eismui, kiek tai susiję su maksimalia leistina ašies mase, šiuo straipsniu nėra nustatyta pareiga taikyti tokius skirtingus reikalavimus. Be to, iš šios direktyvos 11 konstatuojamosios dalies matyti, kad skirtumai, taikomi, atsižvelgiant į tai, ar klausimas susijęs su „tarptautiniu vežimu“, ar su „nacionaliniu vežimu“, pagrįstas skirtingu poveikiu, kurį minėtos direktyvos 3 straipsnio 1 dalies pirmoje ir antroje įtraukoje nustatyti požymiai gali daryti konkurencijos sąlygoms transporto srityje vidaus rinkoje.

63 Remiantis tuo, kas išdėstyta, reikia įvertinti Komisijos kaltinimo pirmos dalies pagrįstumą, atsižvelgiant į šio sprendimo 50–56 punktuose išdėstytus Direktyvos 96/53 3 straipsnio 1 dalies pirmos įtraukos aiškinimo elementus.

64 Reikia pažymėti, kad, nors iš tiesų pagal Viešųjų kelių įstatymo 41 straipsnio 1 dalį transporto priemonių, kurių maksimali leistina varomosios ašies masė yra 11,5 tonos, eismas yra leidžiamas, tačiau šiai taisyklei yra taikoma keletas apribojimų, nustatytų šio įstatymo 41 straipsnio 2 ir 3 dalyse.

65 Taigi, viena vertus, iš šio įstatymo 41 straipsnio 2 dalies matyti, kad transporto ministras, remdamasis šios nuostatos 1 dalimi, nustato nacionalinių ir regioninių kelių, kuriais gali judėti transporto priemonės, kurių maksimali leistina „pavienės ašies“ masė – 10 tonų, sąrašą ir, remdamasis minėtos nuostatos 2 dalimi, nustato sąrašą nacionalinių kelių, kuriais gali judėti transporto priemonės, kurių maksimali leistina „pavienės ašies“ masė – 8 tonos.

66 Atsižvelgiant į tai, reikėtų patikslinti, kad, kaip Lenkijos Respublika patvirtino atsakydama į Teisingumo Teismo klausimą, minėto 41 straipsnio 2 dalyje nurodyti ribojimai yra susiję tiek su varomosiomis, tiek su nevaromosiomis transporto priemonių ašimis. Taip pat reikėtų pažymėtina, kad 41 straipsnio 2 dalyje nurodyti sąrašai buvo patvirtinti ir yra įtraukti į 2015 m. gegužės 13 d. potvarkį.

67 Kita vertus, kaip matyti iš Viešųjų kelių įstatymo 41 straipsnio 3 dalies, regioniniais keliais, išskyrus tuos, kurie apibrėžti pagal šio įstatymo 41 straipsnio 2 dalies 1 punktą, taip pat rajoniniais ir savivaldybių keliais gali judėti tik transporto priemonės, kurių maksimali leistina „pavienės ašies“ masė yra 8 tonos.

68 Taigi iš Viešųjų kelių įstatymo 41 straipsnio matyti, kad transporto priemonės, atitinkančios Direktyvos 96/53 I priedo 3.4 punkte nustatytą maksimalią leistiną varomosios ašies masę, t. y. 11,5 tonos, patenka į šio įstatymo 41 straipsnio 2 ir 3 dalyse nustatytų ribojimų taikymo sritį, o transporto priemonės, atitinkančios šios 10 tonų maksimalią leistiną pavienės ašies masę, patenka į minėto įstatymo 41 straipsnio 2 dalies 2 punkte ir 3 dalyje nurodytų ribojimų taikymo sritį.

69 Tokiomis aplinkybėmis reikia konstatuoti, kad iš Lenkijos teisės kylantys ribojimai dėl transporto priemonių, atitinkančių Direktyvos 96/53 I priedo 3.1 ir 3.4 punktuose nustatytas maksimalias leistinas ašies mases, prieigos prie Lenkijos kelių tinklo prieštarauja šios direktyvos 3 straipsnio 1 dalies pirmai įtraukai, taikomai kartu su jos I priedo 3.1 ir 3.4 punktais.

Dėl nurodomo Direktyvos 96/53 7 straipsnio pažeidimo

– Šalių argumentai

70 Komisija tvirtina, kad Viešųjų kelių įstatymo 41 straipsnio 2 ir 3 dalyse numatyti ribojimai yra pagrįsti neteisingu Direktyvos 96/53 7 straipsnio, kuriame numatyta laisvo transporto priemonių, kurių maksimali leistina ašies masė – 11,5 tonos, judėjimo principo išimtis, aiškinimu. Ši institucija pirmiausia primena, kad Lenkijos Respublika negali teigti, kad nagrinėjamas ribojimas susijęs su keliais, kuriais nevyksta tarptautinis vežimas, nes iš esmės nė vienas Sąjungos teisės aktas nenumato tokio skirtumo tarp šių kelių ir kelių, kuriais vyksta toks vežimas.

71 Ši institucija patikslina, kad vienintelė laisvo judėjimo visais keliais principo išimtis gali būti grindžiama tuo, kad keliai nėra pritaikyti transporto priemonių, kurių maksimali leistina ašies masė – 11,5 tonos, eismui. Kriterijai, į kuriuos turi būti atsižvelgiama, yra eismo saugumas, inžinerinių statinių keliamoji galia ir kelių eismo intensyvumas. Šiuo klausimu ji nurodo, kad Direktyvos 96/53 7 straipsnis, kuriame numatyta galimybė nukrypti nuo laisvo judėjimo principo „tam tikruose keliuose ar tam tikruose inžineriniuose statiniuose“, turi būti aiškinamas siaurai. Esant tokioms aplinkybėms, išimtys, taikomos 97 % Lenkijos kelių tinklo arba, konkrečiai, visiems vietos keliams, yra nepagrįstos.

72 Galiausiai Komisija atkreipia dėmesį į tai, kad ribojama prieiga prie tam tikrų viešųjų kelių Lenkijoje nėra grindžiama argumentais, susijusiais su šių kelių ar tam tikrų jų atkarpų būkle, kaip matyti iš leidimų dėl neriboto judėjimo išdavimo sistemos.

73 Lenkijos Respublika, subsidiariai atsakydama į šią Komisijos kaltinimo dalį, teigia, kad tai išplaukia iš pernelyg siauro Direktyvos 96/53 7 straipsnio aiškinimo, neatitinkančio šios nuostatos formuluotės, nes, viena vertus, į 7 straipsnio pirmos pastraipos taikymo sritį patenka ne tik ribojimai, susiję su keliais, kurie yra nepritaikyti nagrinėjamoms transporto priemonėms, ar su „apibrėžtomis kelio atkarpomis“, ir, kita vertus, 7 straipsnio antroje pastraipoje minimi atvejai yra tik pavyzdžiai.

74 Ši valstybė narė daro išvadą, kad ji gali riboti judėjimą ne tik sunkiasvorių transporto priemonių eismui nepritaikytuose keliuose, bet ir kelių tinklo dalyse, kuriose dėl jų konstrukcijos tokių transporto priemonių eismas būtų pavojingas, arba dėl to, kad yra daug tiltų, į kurių nedidelio apkrovimo galią, t. y. 20 tonų ir 30 tonų, Komisija neatsižvelgė.

75 Be to, Lenkijos Respublika mano, kad, kiek tai susiję su nedidele dalimi vietos kelių, jau pritaikytų transporto priemonių, kurių maksimali leistina varomosios ašies masė yra 11,5 tonos, eismui, galimybė nustatyti ribojimus kyla iš Direktyvos 96/53 7 straipsnio pirmos pastraipos, nes nėra praktinės būtinybės leisti jais judėti – dažnai tai yra kelio atkarpos, kurios nėra sujungtos su likusiu kelių tinklu ir kurios nepadeda užtikrinti sklandaus eismo.

76 Lenkijos Respublika taip pat teigia, kad Komisija, neatsižvelgusi į Lenkijos kelių tinklo ypatumus, negali tvirtinti, kad transporto priemonių, kurių maksimali leistina ašies masė – 11,5 tonos, eismas draudžiamas 97 % šio tinklo. Ši valstybė narė pabrėžia, kad nacionaliniais keliais, kurie sudaro 5 % viešųjų kelių, vyksta 60 % viso eismo. Likę 95 % yra vietinių kelių, iš kurių 88 % yra rajoninių ir savivaldybių kelių. Jie naudojami vietiniams poreikiams ir, kaip matyti iš Eurostato pateiktos oficialios statistikos, kuria remiasi Komisija, vienas trečdalis viešųjų kelių yra be kietosios dangos.

– *Teisingumo Teismo vertinimas*

77 Komisija teigia, kad Lenkijos Respublikos argumentai, kuriuos ji iš esmės grindžia apleista ir nepakankama kelių infrastruktūros būkle, kad, remiantis Direktyvos 96/53 7 straipsniu, būtų pateisinami nacionalinėje teisėje nustatyti ribojimai transporto priemonėms, atitinkančioms ribines vertes, nurodytas minėtos direktyvos I priedo 3.1 ir 3.4 punktuose, yra paremti neteisingu 7 straipsnio aiškinimu.

78 Šiuo klausimu reikia priminti, kad, remiantis Direktyvos 96/53 7 straipsnio pirma pastraipa, ši direktyva neturi trukdyti taikyti galiojančių kelių eismo nuostatų kiekvienoje valstybėje narėje, leidžiančioje tam tikruose keliuose ar tam tikruose inžineriniuose statiniuose riboti transporto priemonių masę ir (arba) matmenis, neatsižvelgiant į tai, kurioje valstybėje narėje šios transporto priemonės registruotos ar kurioje valstybėje narėje jos buvo pradėtos eksploatuoti.

79 Šios direktyvos 7 straipsnio antroje pastraipoje minimi pavyzdiniai atvejai, kai direktyvos 7 straipsnio pirmoje pastraipoje nurodyti ribojimai gali būti nustatyti. Tai apima ir galimybę numatyti vietinius ribojimus dėl transporto priemonėms taikomų nustatytų maksimalių leidžiamų matmenų ir (arba) masės, kurie gali būti taikomi tiksliai apibrėžtose srityse arba tiksliai apibrėžtuose keliuose (t. y. miestų centrai, maži kaimeliai arba gamtiniu požiūriu ypatingos vietos), kurių infrastruktūra nepritaikyta ilgoms ir sunkioms transporto priemonėms.

80 Kadangi Direktyvos 96/53 7 straipsnis yra direktyvos 3 straipsnio 1 dalyje numatyto laisvo transporto priemonių judėjimo principo išimtis, jis turi būti aiškinamas siaurai, kaip generalinis advokatas pažymėjo savo išvados 79 punkte.

81 Be to, reikia pažymėti, kad, kaip nurodė generalinis advokatas savo išvados 93 ir 94 punktuose, pateisinimas, grindžiamas nepritaikyta kelių infrastruktūra, kyla iš Direktyvos 96/53 7 straipsnio, susiklosčius konkrečioms situacijoms, kurių pavyzdžiai pateikiami šio straipsnio antroje pastraipoje.

82 Vis dėlto, kaip matyti iš Viešųjų kelių įstatymo 41 straipsnio 2 dalies, su sąlyga, kad Lenkijos nacionalinis kelias yra nurodytas šioje nuostatoje minimuose sąrašuose, tik išimties tvarka transporto priemonės, atitinkančios Direktyvos 96/53 I priedo 3.1 ir 3.4 punktuose nustatytas masės ribas, gali laisvai judėti tokiu keliu. Lygiai taip pat tik išimties tvarka ir su sąlyga, kad Lenkijos nacionalinis kelias yra nurodytas minėtuose sąrašuose, transporto priemonės, atitinkančios Direktyvos 96/53 I priedo 3.4 punkte nustatytas masės ribas, gali laisvai judėti tokiu keliu, jeigu judėjimas šiame sąraše esančiais kitais keliais nėra galimas.

83 Be to, remiantis minėto įstatymo 41 straipsnio 3 dalimi, visuose kituose regioniniuose, rajoniniuose ir savivaldybių keliuose transporto priemonėms, atitinkančioms ašies masės ribas, nustatytas Direktyvos 96/53 I priedo 3.1 ir 3.4 punktuose, yra taikomi nagrinėjami judėjimo ribojimai.

84 Beje, kaip generalinis advokatas pažymėjo savo išvados 95 punkte, to paties įstatymo 41 straipsnyje numatyti ribojimai naudotis viešaisiais keliais gali būti panaikinti gavus specialų mokamą leidimą, tokiu atveju taikomas tik ribojimas dalomiems kroviniams ir ribojimas dėl galiojimo trukmės, bet neatsižvelgiama į susijusių kelių būklę.

85 Reikia taip pat pridurti, kad, remiantis bylos medžiaga, 41 straipsnyje nustatyti ribojimai naudotis viešaisiais keliais regis yra didelės apimties ir taikomi ne tik „tam tikriems“ keliams ar inžineriniams statiniams, kaip reikalaujama Direktyvos 96/53 7 straipsnyje. Remiantis 2015 m. pabaigos statistiniais duomenimis, kuriuos pateikė Lenkijos Respublika vykstant ikiteisminiam procesui arba kuriuos pateikė Komisija savo ieškinyje ir kurių ši valstybė narė neginčijo, matyti, kad transporto priemonėms, kurių maksimali leistina varomosios ašies masė – 11,5 tonos, 2015 m. buvo leidžiama judėti be jokių ribojimų mažiau nei 40 % nacionalinių kelių ir greitkelių ir mažiau nei 4 % kelių tinklo, sudaryto iš greitkelių, nacionalinių kelių ir pagrindinių rajoninių kelių. Be to, remiantis Lenkijos Respublikos pateikta informacija, susijusia su situacija, kuri susidarė įsigaliojus 2017 m. balandžio 21 d. *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* (infrastruktūros ir statybų ministro potvarkis dėl nacionalinių ir regioninių kelių, kuriais gali važiuoti transporto priemonės, kurių pavienės ašies masė yra 10 tonų, sąrašo ir nacionalinių kelių, kuriais gali važiuoti transporto priemonės, kurių pavienės ašies masė yra 8 tonos, sąrašo), t. y. po šiam procesui reikšmingos datos, transporto priemonėms, kurių maksimali leistina ašies masė – 11,5 tonos, tik 54,2 % Lenkijos nacionalinių kelių buvo prieinami be ribojimų.

86 Vis dėlto, taikant Direktyvos 96/53 3 straipsnio 1 dalies pirmoje įtraukoje nustatytą taisyklę, tokie ribojimai dėl jų apimties ir bendro pobūdžio, didelio masto pasekmių laisvo judėjimo principui negali būti pateisinami pagal šios direktyvos 7 straipsnį, kitaip 7 straipsnyje nustatytai išimčiai būtų teikiama pirmenybė, palyginti su minėtos direktyvos 3 straipsnyje nustatyta taisykle.

87 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, Lenkijos Respublikai negalima remtis minėtu 7 straipsniu ir nurodyti bendrų pagrindų, susijusių iš esmės su apleista ir nepritaikyta infrastruktūra, siekiant pateisinti Lenkijos teisėje nustatytus keliams taikomus ribojimus.

88 Vadinasi, iš Lenkijos teisės kylantys ribojimai dėl transporto priemonių, atitinkančių Direktyvos 96/53 I priedo 3.1 ir 3.4 punktuose nustatytas didžiausias leistinas ašies mases, prieigos prie Lenkijos kelių tinklo negali būti pateisinami remiantis Direktyvos 96/53 7 straipsniu. Taigi, atsižvelgiant į šio sprendimo 69 punktą, reikia konstatuoti, kad šie ribojimai prieštarauja kartu taikomoms minėtos direktyvos 3 ir 7 straipsnių nuostatoms, siejamoms su jos I priedo 3.1 ir 3.4 punktais.

Dėl galimybės taikyti pereinamojo laikotarpio nuostatas, numatytas 2003 m. Stojimo akto XII priedo 8 punkto 3 dalyje

– Šalių argumentai

89 Komisija ginčija Lenkijos Respublikos argumentą dėl 2003 m. Stojimo akto XII priedo 8 punkto 3 dalies, remdamasi tuo, kad jos antroje pastraipoje aiškiai reikalaujama, kad kiti nei transeuropinio transporto tinklo keliai būtų pritaikyti tarptautiniam vežimui nuo 2010 m. gruodžio 31 d., nesant galimybės laukti, kol bus modernizuotas nacionalinių kelių tinklas, kaip buvo leistina pereinamuoju laikotarpiu.

90 Be to, ši institucija nurodo, kad pagal nacionalinę vietinių kelių atstatymo programą nuo 2004 m. buvo modernizuoti keli tūkstančiai kilometrų kitų nei nacionalinių ar transeuropinio transporto tinklo kelių, didelė jų dalis buvo finansuojama ES fondų lėšomis. Tačiau nė vienas iš šių vietinių kelių nebuvo atidarytas transporto priemonėms, atitinkančioms 11,5 tonos maksimalią leistiną varomosios ašies

masę, neatsižvelgiant į šių kelių modernizavimo laipsnį. Ji taip pat teigia, kad nors judėjimas yra vis dėlto galimas gavus mokamą leidimą, pagrindas, grindžiamas vykdomu kelių tinklo modernizavimu, yra nepagrįstas.

91 Lenkijos Respublika subsidiariai remiasi 2003 m. Stojimo akto XII priedo 8 punkto 3 dalyje įtvirtintomis pereinamojo laikotarpio nuostatomis dėl Direktyvos 96/53 ir Sprendimo Nr. 1692/96 įgyvendinimo. Ypač iš 8 punkto 3 dalies trečios ir ketvirtos pastraipų matyti, kad jai nebuvo nustatytas terminas pritaikyti iki maksimalaus pajėgumų lygio kitus kelius, nei tie, kurie priklauso transeuropiniam transporto tinklui.

92 Ši valstybė narė pažymi, pirma, kad, pagal šio priedo 8 punkto 3 dalies ketvirtą pastraipą vykdant kelių modernizavimą, laipsniškai jos kelių tinklas gali būti atvertas tarptautiniuose vežimuose dalyvaujančioms transporto priemonėms. Ji nesutinka su Komisijos nuomone, kad toks aiškinimas prieštarauja šio 8 punkto 3 dalies ketvirtai pastraipai, kurioje numatyta, kad pakrovimo ir iškrovimo metu antrinės svarbos kelių tinklu leidžiama naudotis visu pereinamuoju laikotarpiu, nes tai yra principo išimtis.

93 Antra, Lenkijos Respublika ginčija Komisijos argumentą, kad jos pateiktas pereinamojo laikotarpio nuostatų aiškinimas reikštų, kad pagal Direktyvą 96/53 Lenkijos kelių tinklas bus atvertas tik praėjus keliems dešimtmečiams. Ji teigia, kad modernizavimo pastangos turėtų būti sutelktos į kietos dangos kelius ir kad 54,2 % visų nacionalinių kelių, įskaitant tuos, kurie buvo nutiesti, yra atviri nagrinėjamų transporto priemonių judėjimui.

94 Šiuo klausimu ši valstybė narė tvirtina, pirma, kad apie 91 % jos viešųjų kelių buvo nutiesta iki jos įstojimo į Sąjungą, judėjimas nacionaliniais keliais leidžiamas transporto priemonėms, kurių pavienės ašies masė neviršija 10 tonų, o kitais keliais – 8 tonų, ir kad Lenkijos teisės aktai vėliau buvo iš dalies pakeisti, siekiant įvykdyti iš Sąjungos teisės kylančius įpareigojimus.

95 Be to, Lenkijos Respublika primena jos kelių tinklui būdingas savybes, kurios yra apibendrintos šio sprendimo 76 punkte.

96 Galiausiai ši valstybė narė teigia, kad nuo pat įstojimo į Sąjungą, atsižvelgdama į tarptautinio eismo poreikius ir aplinkos apsaugą, ji nuolat stengiasi atverti naujus nacionalinius kelius, ir pabrėžia, kad esant išimtinei situacijai, kai Sąjungos valstybei narei reikia pritaikyti visą savo kelių tinklą transporto priemonių, kurių maksimali leistina varomosios ašies masė yra 11,5 tonos, eismui, tai reiškia, kad ilguoju laikotarpiu jai tenka didelė finansinė našta.

– Teisingumo Teismo vertinimas

97 Siekdama pateisinti nacionalinės teisės nustatytus ribojimus transporto priemonėms, kurios atitinka Direktyvos 96/53 I priedo 3.1 ir 3.4 punktuose įtvirtintas didžiausias leistinas ribines vertes, pateikdama savo argumentus, Lenkijos Respublika remiasi 2003 m. Stojimo akto XII priedo 8 punkto 3 dalyje nusistatytomis pereinamojo laikotarpio nuostatomis, kuriomis remiantis ji gali laipsniškai atverti tarptautiniam vežimui savo kitus kelius, nei tie, kurie priklauso transeuropiniam transporto tinklui, atsižvelgdama į kelių modernizavimo procesą ir tam nenustatydama konkrečių terminų.

98 Reikia priminti, kad 2003 m. Stojimo akto XII priedo 8 punkto 3 dalies antroje pastraipoje numatyta, kad, nukrypstant nuo Direktyvos 96/53 3 straipsnio 1 dalies, transporto priemonės, atitinkančios tos direktyvos I priedo 3.4 punkte nustatytas ribines vertes, gali naudotis nemodernizuotomis Lenkijos kelių tinklo dalimis, tik jei jos atitinka Lenkijos nustatytus ašių masės reikalavimus; buvo nustatyta, kad ši leidžianti nukrypti nuostata galioja iki 2010 m. gruodžio 31 d., tai reiškia, jog jos galiojimo terminas baigėsi daugiau nei prieš ketverius metus iki pagrįstoje nuomonėje nustatyto termino pabaigos.

99 Kiek tai susiję su Lenkijos Respublikos pagrindinių kelių tinklo modernizavimu, ji turi laikytis, kaip matyti iš 2003 m. Stojimo akto XII priedo 8 punkto 3 dalies trečios pastraipos, aštuoniose lentelėse nustatyto tvarkaraščio, apimančio laikotarpį nuo 2004 m. sausio 1 d. iki 2011 m. sausio 1 d.

100 Nenustatant panašaus tvarkaraščio keliams, kurie nėra to pagrindinio kelių tinklo dalis, Stojimo akto XII priedo 8 punkto 3 dalies ketvirtos pastraipos pirmame sakinyje numatyta, kad, vykdant modernizavimą, laipsniškai Lenkijos kelių tinklu, įskaitant Sprendimo Nr. 1692/96 I priede nurodytą tinklą, gali naudotis tarptautiniuose vežimuose dalyvaujančios transporto priemonės, atitinkančios Direktyvoje 96/53 nustatytas ribines vertes. Šio priedo 8 punkto 3 dalies ketvirtos pastraipos antrame sakinyje numatyta, kad, jei techniškai įmanoma, pakrovimo ir iškrovimo metu antrinės svarbos nemodernizuotų kelių tinklu turi būti leidžiama naudotis visu pereinamuoju laikotarpiu.

101 Iš kartu taikomų 2003 m. Stojimo akto XII priedo 8 punkto 3 dalies antros ir ketvirtos pastraipų matyti, kad Lenkijos Respublika, remdamasi nacionalinėje teisėje nustatytomis ašies masės ribomis, gali remtis jos kelių tinklo modernizavimu, siekdama pateisinti ribojimus, taikomus transporto priemonių, atitinkančių Direktyvos 96/53 I priedo 3.4 punkte nustatytas ribines vertes, prieigai prie jos kelių tinklo tik pereinamuoju laikotarpiu ir neviršijant tam tikrų ribų.

102 Iš tiesų 2003 m. Stojimo akto XII priedo 8 punkto 3 dalies ketvirtoje pastraipoje esantis terminas „vykdant modernizavimą“ negali būti vertinamas atskirai, o turi būti suprantamas kaip nustatantis, kokioms aplinkybėms nustoja galioti šio stojimo akto XII priedo 8 punkto 3 dalies antroje pastraipoje įtvirtinta nuo Direktyvos 96/53 3 straipsnio 1 dalies reikalavimų leidžianti nukrypti nuostata. Taigi minėto stojimo akto XII priedo 8 punkto 3 dalies ketvirta pastraipa negali būti aiškinama taip, kad ji gali būti taikoma pasibaigus to paties stojimo akto XII priedo 8 punkto 3 dalies antroje pastraipoje nustatytos leidžiančios nukrypti nuostatos galiojimo terminui, t. y. 2010 m. gruodžio 31 d.

103 Šį 2003 m. Stojimo akto XII priedo 8 punkto 3 dalies aiškinimą patvirtina šios nuostatos kontekstas. Iš šio stojimo akto 2 ir 10 straipsnių matyti, kad jis grindžiamas principu, jog naujosioms valstybėms narėms nedelsiant taikomos visos Sąjungos teisės nuostatos, o išimtys galimos tik tais atvejais, kai jos aiškiai numatytos pereinamosiose nuostatose (šiuo klausimu žr. 2010 m. gruodžio 22 d. Sprendimo *Komisija / Lenkija*, C-385/08, nepaskelbtas Rink., EU:C:2010:801, 54 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją). Taigi negalima pripažinti, kad minėto stojimo akto XII priedo 8 punkto 3 dalyje numatytų leidžiančių nukrypti nuostatų galiojimas gali būti pratęstas, nesant aiškios nuostatos šiuo klausimu.

104 Tokį aiškinimą taip pat patvirtina 2003 m. Stojimo akto XII priedo 8 punkto 3 dalies tikslas, kuriuo, kaip nurodė generalinis advokatas savo išvados 92 punkte, siekiama aptarti laikotarpį nuo Lenkijos Respublikos įstojimo į Sąjungą iki 2010 m. gruodžio 31 d., kad būtų laikomasi Direktyvoje 96/53 nustatyto principo po šios datos; be kita ko, šis tikslas pagrindžia Europos lėšų skyrimą šiam tikslui įgyvendinti.

105 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, reikia atmesti Lenkijos Respublikos argumentus, grindžiamus pereinamojo laikotarpio nuostatomis, numatytomis 2003 m. Stojimo akto XII priedo 8 punkto 3 dalyje.

106 Remiantis tuo, kas išdėstyta, visų pirma šio sprendimo 69 ir 88 punktais, reikia pripažinti Komisijos kaltinimo pirmą dalį dėl tarptautinio vežimo ribojimo, kai toks vežimas leidžiamas tik transeuropiniam kelių tinklui priklausančiais keliais ir tam tikrais nacionaliniais keliais, pagrįsta.

Dėl reikalavimo turėti specialų leidimą judėti kitais keliais

Šalių argumentai

107 Komisija tvirtina, kad leidimais pagrįsta sistema prieštarauja Direktyvai 96/53, nes ji riboja ir pažeidžia transporto priemonių judėjimo laisvę.

108 Ši institucija pažymi, kad pagal galiojančią tvarką, taikomą regioniniams, rajono ar savivaldybės keliams, remiantis Kelių eismo įstatymo 64 straipsnio 1 ir 3 dalimis, vieno maršruto leidimo turi būti prašoma skirtingose institucijose. Komisija mano, kad dėl to, jog nėra įgyvendintas vieno langelio principas, dėl leidimų išdavimo trukmės ir dėl fiksuotų tarifų tokia taikoma tvarka yra brangi, atima daug laiko ir netiesiogiai diskriminuoja vežėjus nerezidentus, atvykstančius iš kitų valstybių narių nei Lenkijos Respublika. Minėta institucija patikslina, kad remiantis Kelių eismo įstatymo 64 straipsnio 2 dalimi, IV kategorijos leidimai, kuriais leidžiamas transporto priemonių, kurių varomosios ašies masė yra 11,5 tonos, eismas nacionaliniais keliais, negali būti išduoti vežti nedalomus krovinius, nors tokie kroviniai sudaro didžiąją dalį keliais transportuojamų krovinių. Taip transporto įmonių darbas apsunkinamas, nes jos turi naudoti daug daugiau sunkvežimių. Ji taip pat nurodo, kad ypač apribojama laisvė teikti kelių paslaugas.

109 Komisija teigia, jog Lenkijos Respublikos argumentas, kad ši leidimų išdavimo tvarka neprieštarauja Direktyvai 96/53, nes ji taikoma be apribojimų, nediskriminuojant ir supratingai, yra ne tik netinkamas, atsižvelgiant į šioje direktyvoje nurodytą laisvo judėjimo principą, bet ir parodo, kad kelių infrastruktūros apsauga ir transporto priemonių skaičiaus kontrolė negali pateisinti Lenkijos įstatymo leidėjo nustatytos tvarkos.

110 Be to, Komisija mano, kad Lenkijos Respublikos nurodyta aplinkybė, jog nagrinėjami leidimai yra išduodami nediskriminuojant visiems vežėjams, nepaneigia ribojamojo šių leidimų pobūdžio ir to, kad buvo pažeistos Direktyvos 96/53 nuostatos.

111 Komisija priduria, kad Lenkijos Respublika negali remtis argumentu, kad pareiga gauti leidimą vežėjai yra skatinami naudotis gretimais keliais, kurie yra labiau pritaikyti sunkvežimių eismui; toks aiškinimas prieštarauja minėtos direktyvos 3 straipsniui.

112 Be to, ši institucija pažymi, kad, viena vertus, pavyzdžiui, kiek tai susiję su nacionaliniu keliu DK 92 tarp Berlyno (Vokietija) ir Varšuvos (Lenkija), šis tikslas buvo pasiektas taikant kitą priemonę, t. y. mokesčių už sunkvežimius rinkimą, kuri, kitaip nei leidimų išdavimo tvarka, yra pagrįsta eismo valdymo priemonė. Kita vertus, ji primena, kad tam tikruose keliuose, kad būtų galima patekti į krovinių pakrovimo ir iškrovimo vietas, nėra jokios kitos išeities, nei gauti leidimą.

113 Lenkijos Respublika atsakė į Komisijos argumentus, susijusius su reikalavimu turėti specialų leidimą judėti kitais nei transeuropiniam kelių tinklui priklausančiais keliais ir tam tikrais kitais nacionaliniais keliais.

114 Darydama prielaidą, kad kelių tinklo naudojimo ribojimai neprieštarauja Direktyvos 96/53 3 straipsniui, ši valstybė narė nurodo, kad ilgalaikis laisvas transporto priemonių, kurių ašies masė neatitinka techninių kelių galimybių, eismas užtikrinamas būtent Kelių eismo įstatymo 64 ir paskesniuose straipsniuose numatytu sunkiasvorių transporto priemonių finansiniu įnašu, skirtu nusidėvėjusių kelių priežiūrai.

115 Šiuo klausimu Lenkijos Respublika pažymi, kad Komisija iš dalies neteisingai apibūdino leidimų išdavimo tvarką, ir nurodo, kad I kategorijos leidimus išduoda kelių valdytojas, o IV kategorijos leidimus dėl nagrinėjamų nacionalinių kelių išduoda generalinis nacionalinių kelių ir greitkelių direktorius. Remiantis pateiktu prašymu, I kategorijos leidimai išduodami vežėjams vienam mėnesiui,

šešiems mėnesiams arba dvylikai mėnesių, nenurodant atitinkamos transporto priemonės. Kiekvienas leidimas išduodamas ne vėliau kaip per septynias darbo dienas nuo prašymo pateikimo dienos. Tos pačios taisyklės taikomos IV kategorijos leidimų išdavimui, tačiau jie taip pat gali būti išduodami dvidešimt keturiems mėnesiams per 3 darbo dienas nuo prašymo pateikimo dienos.

116 Lenkijos Respublikos teigimu, siekiant užtikrinti teisinį saugumą, Kelių eismo įstatymo 64f straipsnio 1 dalyje buvo nustatytas maksimalus mokestis už I kategorijos leidimus – 240 Lenkijos zlotų (PLN) (apie 55 EUR), o už IV kategorijos – 3 600 PLN (apie 850 EUR). Tačiau faktinis mokesčio dydis, nustatytas transporto, statybų ir jūrų ekonomikos ministro potvarkiu dėl mokesčių už leidimų judėti nestandartinėms transporto priemonėms išdavimą dydžių, skiriasi atsižvelgiant į kiekvieno leidimo trukmę. Taigi pagal minėtą skalę, kuri nepakito nuo 2012 m., brangiausias I kategorijos leidimas, galiojantis dvylika mėnesių, kainuoja 200 PLN (apie 47 EUR), IV kategorijos leidimas, galiojantis dvylika mėnesių, kainuoja 2 000 PLN (apie 470 EUR), o galiojantis dvidešimt keturis mėnesius – 3 000 PLN (apie 705 EUR).

117 Šiuo klausimu atsiliepime į ieškinį Lenkijos Respublika teigia, kad nepritaria Komisijos išvadai, kuria remiantis ši tvarka yra brangi ir atimanti daug laiko, nes, jos tvirtinimu, ji yra skaidri ir palengvina vežėjų judėjimą visame transporto tinkle. Be to, ji atmeta Komisijos argumentą, kad eismo draudimas taikytinas, kai neišduodamas leidimas, ir nurodo, kad yra galimybė pasirinkti kelią, kuriuo vykdomas tarptautinis vežimas.

118 Triplike ši valstybė narė nurodo, kad pagrindai, grindžiami netiesiogine vežėjų iš kitų valstybių narių diskriminacija ir laisvo kelių paslaugų teikimo ribojimu, kuriais remiasi Komisija savo dublike, yra nepriimtini, nes jie nauji. Minėta valstybė narė priduria, kad bet kuriuo atveju šie pagrindai yra nepagrįsti, nes prašymai išduoti leidimą yra lengvai prieinami interneto svetainėje, leidimai išduodami apibrėžtam laikui ir neatsižvelgiant į vežimų skaičių, o jų kaina, palyginti su vežėjų poreikiais, yra santykinai maža. Ji teigia, kad ši skaidri ir praktiška tvarka atitinka vežėjų lūkesčius ir kad iki skundų Komisijai pateikimo momento nebuvo nusiskundimų ja.

Teisingumo Teismo vertinimas

119 Pirmiausia reikia priminti, kad, remiantis nusistovėjusia jurisprudencija, pagal SESV 258 straipsnį pareikšto ieškinio dėl įsipareigojimų neįvykdymo dalykas apibrėžiamas Komisijos pagrįstoje nuomonėje, todėl ieškinys turi būti grindžiamas tais pačiais motyvais ir pagrindais, kaip ir ši nuomonė (2011 m. lapkričio 10 d. Sprendimo *Komisija / Portugalija*, C-212/09, EU:C:2011:717, 26 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija), o pagal Teisingumo Teismo procedūros reglamento 127 straipsnio 1 dalį pateikti naujus ieškinio pagrindus vykstant procesui yra draudžiama, išskyrus tuos atvejus, kai jie grindžiami teisinėmis arba faktinėmis aplinkybėmis, kurios tapo žinomos vykstant procesui.

120 Nagrinėjamu atveju reikia pažymėti, kad Komisija tik savo dublike pirmą kartą rėmėsi argumentu, susijusiu su netiesiogine vežėjų nerezidentų, atvykstančių iš kitų nei Lenkija valstybių narių, diskriminacija ir su laisvo kelių paslaugų teikimo ribojimu. Šiomis aplinkybėmis šie argumentai turi būti pripažinti nepriimtinais.

121 Reikia pažymėti, kad transporto priemonės, atitinkančios ašies masės ribas, nustatytas Direktyvos 96/53 I priedo 3.1 ir 3.4 punktuose, yra laikomos „nestandartinėmis“, kaip tai suprantama pagal Kelių eismo įstatymo 2 straipsnio 35a punktą, jei šių transporto priemonių ašies masė su kroviniu arba be jo yra didesnė nei leistina atitinkamame kelyje pagal viešuosius kelius reglamentuojančias Lenkijos teisės nuostatas. Remiantis šio įstatymo 64 straipsnio 1 dalimi, dėl tokių transporto priemonių judėjimo nagrinėjamais keliais reikalingas specialus mokamas leidimas, kurį išduoda kompetentinga institucija. Atsižvelgiant į tai, remiantis minėto įstatymo 64 straipsnio 2 dalimi, nedalomo krovinio vežimas „nestandartine“ transporto priemone iš esmės yra draudžiamas.

122 Iš to išplaukia, kad transporto priemonių, atitinkančių Direktyvos 96/53 I priedo 3.1 ir 3.4 punktuose nustatytas masės ribas, judėjimas viešaisiais keliais, kuriems taikomi Lenkijos teisės aktuose nustatyti ribojimai dėl ašies masės, galimas tik gavus specialų leidimą.

123 Kadangi šių transporto priemonių prieiga prie viešųjų kelių, kuriems taikomi Lenkijos teisės aktuose nustatyti ašies masės ribojimai, priklauso nuo to, ar gautas toks leidimas, ir kadangi šie ribojimai, kaip matyti iš šio sprendimo 69 ir 88 punktų, pažeidžia Direktyvos 96/53 3 ir 7 straipsnius, siejamus su šios direktyvos I priedo 3.1 ir 3.4 punktais, ši leidimų sistema taip pat turi būti laikoma pažeidžiančia minėtos direktyvos nuostatas, nesant reikalo priimti sprendimo dėl šalių argumentų, susijusių su praktine tokių leidimų gavimo tvarka.

124 Esant šioms aplinkybėms, reikia konstatuoti, kad, reikalaudama, kad transporto įmonės gautų specialius leidimus judėti tam tikrais viešaisiais keliais, Lenkijos Respublika neįvykdė įsipareigojimų pagal kartu taikomas Direktyvos 96/53 3 ir 7 straipsnių nuostatas, siejamas su Direktyvos 96/53 I priedo 3.1 ir 3.4 punktais.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

125 Pagal Teisingumo Teismo procedūros reglamento 138 straipsnio 1 dalį iš pralaimėjusios šalies priteisiamos bylinėjimosi išlaidos, jei laimėjusi šalis to reikalavo. Kadangi Komisija prašė priteisti bylinėjimosi išlaidas iš Lenkijos Respublikos ir ši pralaimėjo bylą, ji turi jas padengti.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (ketvirtoji kolegija) nusprendžia:

1. **Reikalaudama, kad transporto įmonės gautų specialius leidimus judėti tam tikrais viešaisiais keliais, Lenkijos Respublika neįvykdė įsipareigojimų pagal kartu taikomas 1996 m. liepos 25 d. Tarybos direktyvos 96/53/EB, nustatančios tam tikrų Bendrijoje nacionaliniam ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausius leistinus matmenis ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausią leistiną masę, iš dalies pakeistos 2015 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2015/719, 3 ir 7 straipsnių nuostatas, siejamas su Direktyvos 96/53 I priedo 3.1 ir 3.4 punktais.**

2. **Priteisti iš Lenkijos Respublikos bylinėjimosi išlaidas.**

Parašai.