



Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (голям състав)

18 юни 2019 година *

„Неизпълнение на задължения от държава членка — Членове 18 ДФЕС, 34 ДФЕС, 56 ДФЕС и 92 ДФЕС — Правна уредба на държава членка, предвиждаща такса за ползване на инфраструктурите за леките автомобили — Положение, при което собствениците на регистрирани в тази държава членка превозни средства се ползват от освобождаване от данъка върху моторните превозни средства в размер, съответстващ на тази такса“

По дело C-591/17

с предмет иск за установяване на неизпълнение на задължения по член 259 ДФЕС, предявен на 12 октомври 2017 г.,

Република Австрия, за което се явяват G. Hesse, J. Schmoll и C. Drexel, в качеството на представители,

ищец,

подпомагана от:

Кралство Нидерландия, за което се явяват J. Langer, J.M. Hoogveld и M.K. Bulterman, в качеството на представители,

встъпила страна,

срещу

Федерална република Германия, за която се явяват T. Henze и S. Eisenberg, в качеството на представители, подпомагани от C. Hillgruber, Rechtsanwalt,

ответник,

подпомагана от:

Кралство Дания, за което се явяват J. Nymann-Lindegren и M. Wolff, в качеството на представители,

встъпила страна,

* Език на производството: немски.

СЪДЪТ (голям състав),

състоящ се от: К. Lenaerts, председател, R. Silva de Lapuerta (докладчик), заместник-председател, J.-C. Bonichot, Ал. Арабаджиев, E. Regan и C. Lycourgos, председатели на състави, E. Juhász, M. Plešič, J. Malenovský, C. G. Fernlund, P. G. Xuereb, N. Piçarra и L. S. Rossi, съдии,

генерален адвокат: N. Wahl,

секретар: К. Malacek, администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 11 декември 2018 г.,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 6 февруари 2019 г.,

постанови настоящото

Решение

- 1 Със своя иск Република Австрия иска от Съда да установи, че като е въвела таксата за ползване на инфраструктурите за леките автомобили чрез Infrastrukturabgabegesetz (Закон за таксите за ползване инфраструктури) от 8 юни 2015 г. (BGBl. I, стр. 904), изменен с член 1 от Закона от 18 май 2017 г. (BGBl. I, стр. 1218) (наричан по-долу „InfrAG“), и като е предвидила освобождаване от съответния данък върху моторните превозни средства, най-малкото за размера на посочената такса, в полза на собствениците на моторни превозни средства, регистрирани в Германия, което освобождаване от данък е въведено в Kraftfahrzeugsteuergesetz (Закон за данъка върху моторните превозни средства) от 26 септември 2002 г. (BGBl. I, стр. 3818, наричан по-нататък „KraftStG“) със Zweites Verkehrsteueränderungsgesetz (Втори закон за изменение на пътния данък) от 8 юни 2015 г. (BGBl. I, стр. 901) и последно изменено с Gesetz zur Änderung des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes (Закон за изменение на Втория закон за изменение на пътния данък) от 6 юни 2017 г. (BGBl. I, стр. 1493) (наричани заедно „спорните национални мерки“), Федерална република Германия е нарушила членове 18 ДФЕС, 34 ДФЕС, 56 ДФЕС и 92 ДФЕС.

Правна уредба

Правото на Съюза

- 2 Съгласно член 1, първа алинея от Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1999 година относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури (ОВ L 187, 1999 г., стр. 42; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 7, стр. 88), изменена с Директива 2011/76/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 септември 2011 г. (ОВ L 269, 2011 г., стр. 1) (наричана по-нататък „Директивата за евровинетката“), тази директива се отнася за данъците за превозните средства, таксите за изминат участък и таксите за ползване на инфраструктура, налагани на превозните средства, така както са определени в член 2. Посоченият член 2, буква г) предвижда, че за целите на Директивата за евровинетката терминът „превозно средство“ означава „моторно превозно средство или съчленена комбинация от превозни средства, предназначени или използвани за превоз по пътя на товари и чието максимално допустимо тегло в натоварено състояние е повече от 3,5 тона“.

3 Член 7 от Директивата за евровинетката гласи:

„1. Без да се засяга член 9, параграф 1а, държавите членки могат да продължат да прилагат или да въвеждат ТОЛ такси и/или такси за ползване на трансевропейската пътна мрежа или на определени участъци от тази мрежа, както и на онези допълнителни участъци от своята мрежа от автомагистрали, които не са част от трансевропейската пътна мрежа, съгласно условията, предвидени в параграфи 2, 3, 4 и 5 от настоящия член и в членове 7а—7к. Това не засяга правото на държавите членки при спазване на Договора за функционирането на Европейския съюз да прилагат ТОЛ такси и/или такси за ползване за други пътища, при условие че налагането на ТОЛ такси и/или такси за ползване за такива други пътища не е дискриминационно спрямо международния трафик и не води до нарушаване на конкуренцията между операторите.

[...]

3. ТОЛ таксите и таксите за ползване не водят до дискриминация, пряка или непряка, на основата на националността на превозвача, държавата членка или третата държава, в която се е установил превозвачът, или на регистрацията на превозното средство, или началната или крайната точка на транспортната операция.

[...]“.

4 Член 7к от посочената директива предвижда:

„Без да се засягат членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз, настоящата директива не оказва въздействие върху свободата на държавите членки, които въвеждат система за ТОЛ такси и/или такси за ползване на инфраструктура, да предоставят подходящи компенсации за тези такси“.

Германското право

InfrAG

- 5 Член 1 от InfrAG предвижда заплащане на такса за ползване на федералните пътища от леките автомобили (наричана по-нататък „таксата за ползване на инфраструктурите“) по смисъла на член 1 от Bundesfernstraßengesetz (Закон за федералните пътища) в редакцията му, публикувана на 28 юни 2007 г. (BGBl. I, стр. 1206), включително автомагистрали.
- 6 Съгласно членове 3 и 7 от InfrAG за превозните средства, регистрирани в Германия, таксата за ползване на инфраструктурите се заплаща от собственика на превозното средство под формата на годишна винетка. По силата на член 5, параграф 1 от InfrAG размерът на таксата се определя с решение на отговарящия за нея орган. Винетката се счита за получена към момента на регистрацията.
- 7 За превозните средства с чуждестранна регистрация задължението за плащане на таксата, предвидено само при ползване на автомагистрали, е в тежест собственика или на водача на превозното средство по време на посоченото ползване, като съгласно член 5, параграф 4 от InfrAG това задължение възниква при първото ползване на път, за който се заплаща такса, след преминаване на граница. Таксата се заплаща със закупуване на винетка. В това отношение има възможност за избор между десетдневна, двумесечна и годишна винетка.

- 8 Размерът на подлежащата на заплащане такса, който е предмет на точка 1 от приложението към член 8 от InfrAG, се изчислява въз основа на цилиндровия обем, начина на задвижване (с принудително запалване или със запалване чрез стъстяване) и класа на емисии. Текстът на посочената точка 1 е следният:

„Таксата за ползване на инфраструктурите е съответно:

1. за десетдневната винетка за превозни средства, при които за годишна винетка по точка 3 се заплаща такса за ползване на инфраструктурите в размер
 - a) под 20 EUR - 2,50 EUR
 - b) под 40 EUR - 4 EUR
 - c) под 70 EUR - 8 EUR
 - d) под 100 EUR - 14 EUR
 - e) под 130 EUR - 20 EUR и
 - f) 130 EUR - 25 EUR.
2. за двумесечната винетка за превозни средства, при които за годишна винетка по точка 3 се заплаща такса за ползване на инфраструктурите в размер
 - a) под 20 EUR - 7 EUR
 - b) под 40 EUR - 11 EUR
 - c) под 70 EUR - 18 EUR
 - d) под 100 EUR - 30 EUR
 - e) под 130 EUR - 40 EUR и
 - f) 130 EUR - 50 EUR.
3. за годишната винетка за
 - a) превозните средства по смисъла на член 1, параграф 1, точки 1 и 3 с двигатели с възвратно постъпателно движение на буталата и роторно-бутални двигатели за 100 cm³ обем на двигателя или част от този обем, когато
 - aa) се задвижват от двигатели с принудително запалване и
 - aaa) не отговарят на изискванията за клас на емисии, цитирани в букви bbb) и ccc), или не е надлежно доказано спазването им - 6,50 EUR
 - bbb) отговарят на изискванията за клас на емисии Евро 4 или Евро 5 — 2 EUR
 - ccc) отговарят на изискванията за клас на емисии Евро 6 — 1,80 EUR
 - bb) се задвижват от двигател със запалване чрез стъстяване и
 - aaa) не отговарят на изискванията за клас на емисии, цитирани в букви bbb) и ccc), или не е надлежно доказано спазването им - 9,50 EUR
 - bbb) отговарят на изискванията за клас на емисии Евро 4 или Евро 5 — 5 EUR
 - ccc) отговарят на изискванията за клас на емисии Евро 6 — 4,80 EUR
 - b) превозните средства по смисъла на член 1, параграф 1, точка 2 за 200 кг от общото допустимо тегло или част от него - 16 EUR

но общо не повече от 130 EUR“.

- 9 Ако пътищата, за които се заплаща такса, се използват без валидна винетка или е избрана винетка от прекалено ниска категория, таксата се събира a posteriori с решение съгласно член 12 от InfrAG. В този случай таксата следва да се заплати в размер на годишната винетка или на разликата между вече платената сума и размера на годишната винетка.
- 10 Член 11 от InfrAG предвижда проверка на случаен принцип, за да се установи спазването на задължението за плащане на таксата. Съгласно член 11, параграф 7 от InfrAG органите могат на мястото на проверката да поискат заплащане на таксата в размер на годишната винетка и внасяне на гаранция в размер, равен на глобата, която може да бъде наложена съгласно член 14 от InfrAG, наред с разходите по процедурата. Освен това на водача може да бъде забранено да

продължи пътуването си, ако въпреки поисканото плащане таксата не бъде платена на мястото на проверката и съществуват основателни съмнения, че ще бъде платена по-късно, или, ако не бъдат представени документите, необходими за проверката, не бъде предоставена поисканата информация или не бъде заплатена определената гаранция изцяло или отчасти.

- 11 Съгласно член 14 от InfrAG неплащането или непълното плащане на таксата, непредоставянето на информация или предоставянето на невярна информация, както и несъобразяването с разпореждане за спиране на превозното средство в рамките на проверка за изпълнение на задължението за заплащане на таксата, са административни нарушения, които се наказват с глоба.

KraftStG

- 12 Член 9, параграф 6 гласи:

„Относно местните превозни средства се намалява годишният данък [върху моторните превозни средства] (те се освобождават от него) за

- 1) леките автомобили за 100 cm³ обем на двигателя или част от този обем, когато
 - a) отговарят на задължителните гранични стойности по таблица 2 от приложение I към Регламент (ЕО) № 715/2007 [на Европейския парламент и на Съвета за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства (ОВ L 171, 2008 г., стр. 1)] и се задвижват от
 - aa) двигатели с принудително запалване — с 2,32 EUR,
 - bb) двигател със запалване чрез сгъстяване — с 5,32 EUR,
 - b) отговарят на задължителните гранични стойности по таблица 1 от приложение I към Регламент [№ 715/2007] или по линия Б от клас М на превозното средство по точка 5.3.1.4 от приложение I към Директива 70/220/ЕИО [на Съвета от 20 март 1970 година за сближаване на законодателствата на държавите членки относно мерките, които трябва да се приемат, за контрол върху замърсяването на въздуха от газовете на двигателите с принудително запалване, с които са оборудвани моторните превозни средства (ОВ L 76, 1970 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 13, том 1, стр. 63)] в редакцията ѝ, действаща до 1 януари 2013 г., и се задвижват от
 - aa) двигатели с принудително запалване — с 2 EUR,
 - bb) двигател със запалване чрез сгъстяване — с 5 EUR,
 - c) когато не отговарят на изискванията по предходните букви а) и б) и се задвижват от
 - aa) двигатели с принудително запалване — с 6,50 EUR,
 - bb) двигател със запалване чрез сгъстяване — с 9,50 EUR

но общо не повече от 130 EUR;

- 2) кемпери за 200 кг от общото допустимо тегло или част от него — с 16 EUR, но общо с не повече от 130 EUR;
- 3) леки автомобили и кемпери със:
 - a) регистрационен номер за колекционерски модели автомобили — с 130 EUR,
 - b) сезонен регистрационен номер за всеки ден от периода на експлоатация, с частта от съответната годишна сума съобразно с точки 1—3 а).

Размерът на освобождаването по първото изречение се ограничава до годишния данък по параграф 1, точки 2 и 2а и по параграф 4, точка 2 в случай на сезонни регистрации до частта от годишната сума според периода на експлоатация“.

- 13 Съгласно член 3, параграф 2 от Втория закон за изменение на пътния данък влизането в сила на тази правна уредба зависи от началото на събирането на таксата за ползване на инфраструктурите в съответствие с InfrAG.

Досъдебната процедура и производството пред Съда

- 14 С официално уведомително писмо от 18 юни 2015 г. Европейската комисия започва производство за установяване на неизпълнение на задължения срещу Федерална република Германия, като оспорва последиците от съвместното действие на спорните национални мерки, от една страна, и цените на краткосрочните винетки — от друга. Официалното уведомително писмо, допълнено с второ официално уведомително писмо от 10 декември 2015 г., насочва вниманието на германските органи към възможно нарушение в резултат от посочените мерки на членове 18 ДФЕС, 34 ДФЕС, 45 ДФЕС, 56 ДФЕС и 92 ДФЕС. След размяна на мнения с германските органи и след като на 28 април 2016 г. издава мотивирано становище, на 29 септември 2016 г. Комисията решава да сезира Съда в съответствие с член 258 ДФЕС.
- 15 Въпреки това вследствие на изменения, внесени в оспорените от Комисията разпоредби на германското законодателство, на 17 май 2017 г. последната решава да прекрати производството за установяване на неизпълнение на задължения.
- 16 С писмо от 7 юли 2017 г. Република Австрия сезира Комисията с искане да се произнесе със становище съгласно член 259 ДФЕС относно евентуално нарушение от страна на Федерална република Германия на членове 18 ДФЕС, 34 ДФЕС, 56 ДФЕС и 92 ДФЕС в резултат от съвместното действие на таксата за ползване на инфраструктурите и освобождаването от данъка върху моторните превозни средства за притежателите на превозни средства, регистрирани в Германия.
- 17 С писмо от 14 юли 2017 г. Комисията потвърждава получаването на писмото на Република Австрия.
- 18 С писмо от 11 август 2017 г. Федерална република Германия отхвърля довода на Република Австрия и обосновава спорните национални мерки главно с промяната в системата, при която се преминава от финансиране чрез данъка към финансиране от ползвателите, както и законосъобразността на компенсаторните мерки въз основа на Директивата за еврвинетката.
- 19 На 31 август 2017 г. се провежда заседание в седалището на Комисията, на което Република Австрия и Федерална република Германия представят своите доводи.
- 20 Комисията не издава мотивирано становище в рамките на тримесечния срок, предвиден в член 259 ДФЕС.
- 21 На 12 октомври 2017 г. Република Австрия предявява настоящия иск.
- 22 С решения на председателя на Съда от 15 януари и от 14 февруари 2018 г. Кралство Нидерландия и Кралство Дания са допуснати да встъпят в подкрепа на исканията съответно на Република Австрия и на Федерална република Германия.

По иска

- 23 В подкрепа на иска си Република Австрия повдига четири оплаквания по отношение на разглежданото национално законодателство, като уточнява, че макар да е прието, то все още не е влязло в сила. Първото и второто оплакване са за допуснатото нарушение на член 18 ДФЕС,

произтичащо, от една страна, от съвместното действие на таксата за ползване на инфраструктурите и освобождаването от данъка върху моторните превозни средства за регистрираните в Германия превозни средства, и от друга страна, от организирането и прилагането на таксата за ползване на инфраструктурите. Третото оплакване е за нарушение на членове 34 ДФЕС и 56 ДФЕС вследствие на всички мерки, оспорени с първото и второто оплакване. Четвъртото оплакване е за нарушение на член 92 ДФЕС в резултат от съвместното действие на таксата за ползване на инфраструктурите и освобождаването от данъка върху моторните превозни средства за регистрираните в Германия превозни средства.

По първото оплакване — нарушение на член 18 ДФЕС в резултат от съвместното действие на спорните национални мерки

Доводи на страните

- 24 Република Австрия поддържа, че съвместното действие на таксата за ползване на инфраструктурите и освобождаването от данъка върху моторните превозни средства в размер, който е най-малкото равен на размера на посочената такса, предвидено в полза на собствениците на превозни средства, регистрирани в Германия, води de facto до това, че тежестта на тази такса се носи само от собствениците и водачите на превозни средства, регистрирани в държави членки, различни от Германия, които са предимно граждани на тези държави членки. По този начин посоченото обстоятелство водело до непряка дискриминация на основание гражданство, която е в противоречие с член 18 ДФЕС.
- 25 Тази дискриминация произтичала от абсолютната и неделима връзка, както от материална, така и от времева гледна точка, между таксата за ползване на инфраструктурите и освобождаването от данъка върху моторните превозни средства за регистрираните в Германия превозни средства, която връзка предполага, че спорните национални мерки трябва да се отчитат и преценяват заедно с оглед на правото на Съюза.
- 26 Освен това Република Австрия отбелязва, че предметът на спорните национални мерки е прилагането на предизборно обещание, направено в хода на кампанията за избор на представителите в Бундестага (федералния парламент) през 2013 г. в Германия, с цел да се включат чуждестранните водачи на моторни превозни средства в разходите за финансиране на германските инфраструктури, без да се създава допълнителна тежест за германските собственици на превозни средства.
- 27 Накрая в подкрепа на твърдението си за наличие на непряка дискриминация Република Австрия се позовава на точка 23 от решение от 19 май 1992 г., Комисия/Германия (C-195/90, EU:C:1992:219).
- 28 След като признава, че спорните национални мерки образуват единно цяло както по своята субективна цел, така и със своето обективно съдържание, Федерална република Германия оспорва наличието на дискриминация в резултат от въвеждането на таксата за инфраструктури, дори тя да се разглежда в съчетание с освобождаването от данъка върху моторните превозни средства.
- 29 В това отношение Федерална република Германия отбелязва, първо, че макар въвеждането на таксата за ползване на инфраструктурите да променя съществуващото положение в ущърб на собствениците и водачите на превозни средства с чуждестранна регистрация, това не предполага неблагоприятно третиране във вреда на тези собственици и водачи в сравнение със собствениците на превозни средства, регистрирани в Германия. Напротив, по отношение на участието във финансирането на федералните транспортни инфраструктури собствениците и

водачите на превозни средства, регистрирани в държави членки, различни от Германия, били поставени в по-благоприятно положение в сравнение със собствениците на превозни средства, регистрирани в Германия, тъй като първите са длъжни да заплащат таксата за ползване на инфраструктурите само когато ползват германските автомагистрала, докато вторите дължат тази такса във всички случаи и освен това трябва да заплащат данъка върху моторните превозни средства, макар да е възможно последният да бъде намален. От друга страна, тежестта, която носят собствениците и водачите на превозни средства, регистрирани в държави членки, различни от Германия, що се отнася до таксата за ползване на инфраструктурите, съответствала в максимална степен на тежестта, която носят собствениците на регистрирани в Германия превозни средства.

- 30 Второ, Федерална република Германия отбелязва, че фактът, че освобождаването от данъка върху моторните превозни средства е в полза само на собствениците на регистрирани в Германия превозни средства, се основава на правото на Съюза, и по-специално на Директива 83/182/ЕИО на Съвета от 28 март 1983 г. за освобождаване от данъчно облагане в Общността при временен внос на някои превозни средства от една държава членка в друга (ОВ L 105, 1983 г., стр. 59; Специално издание на български език, 2007 г., глава 9, том 1, стр. 66), която от своя страна определя разпределението на данъчните правомощия относно превозните средства според мястото на регистрация и оттук според мястото на обичайно пребиваване. Определянето на границите на националните правомощия за данъчно облагане на моторните превозни средства, предвидено в тази директива, което има за цел да се изключи двойното данъчно облагане на операторите на пазара и на гражданите на Съюза предвид липсата на хармонизация в тази област, означавало, че от решаващо значение за всяко превозно средство е само данъкът върху превозните средства в държавата членка, в която е регистрирано превозното средство. По този начин размерът на германския данък върху моторните превозни средства, дължим само от собствениците на регистрирани в Германия превозни средства, бил ирелевантен за собствениците на превозни средства, регистрирани в другите държави членки.
- 31 Трето, Федерална република Германия твърди, че въвеждането на такса за ползване на инфраструктурите, постъпленията от която се внасят в транспортния бюджет и която се използва изцяло в съответствие с предназначението си за подобряване на федералните транспортни инфраструктури, отговаря на целта за подсилване на финансирането от страна на ползвателите на тези инфраструктури. Тази цел подтикнала посочената държава членка до промени системата, като премине от финансиране чрез данък към финансиране от страна на ползвателите. В този контекст, като упражнява правомощието си да регламентира преките данъци, Федерална република Германия решила да измени данъка върху моторните превозни средства с въвеждането на освобождаване от част от този данък, за да се запази общата финансова тежест, понасяна от собствениците на превозни средства, регистрирани в тази държава членка, на предишното равнище и да се предотврати непропорционално двойно данъчно облагане.
- 32 Четвърто, възможността за компенсация при таксата за ползване на инфраструктурите чрез намаляване на данъка върху моторните превозни средства била резултат от историята на член 7, параграф 3 и на член 7к от Директивата за евовинетката, която послужила като модел спрямо правилата относно таксите за ползване на пътната мрежа за леките автомобили. Неотдавнашната практика на някои държави членки, например Обединеното кралство или Кралство Белгия, които приложили тази възможност по отношение на тежкотоварните автомобили, била в подкрепа на съответствието на спорните национални мерки с правото на Съюза.
- 33 Накрая, пето, Федерална република Германия подчертава, че изявленията, направени в хода на предизборната кампания, са ирелевантни спрямо констатацията за възможно различно третиране, представляващо дискриминация.

- 34 При условията на евентуалност Федерална република Германия изтъква като мотиви, обосноваващи евентуална непряка дискриминация, произтичаща от съчетаването на спорните национални мерки, съображения, които са свързани с опазването на околната среда, разпределението на тежестта между ползвателите на националните и чуждестранните инфраструктури и промяната в системата на финансиране на федералните транспортни инфраструктури.
- 35 Кралство Нидерландия споделя по същество доводите на Република Австрия и подчертава, че в случая положението на собствениците на регистрирани в Германия превозни средства е съпоставимо с това на собствениците и водачите на превозни средства, регистрирани в държава членка, различна от Германия, ползващи германските автомагистрали.
- 36 За разлика от това Кралство Дания споделя становището на Федерална република Германия, че спорните национални мерки не са дискриминационни и подчертава по-специално компетентността на държавите членки да въвеждат, изменят или отменят национални преки данъци и такси, които не са хармонизирани на равнището на Съюза.

Съображения на Съда

- 37 В рамките на първото си оплакване Република Австрия поддържа по същество, че макар таксата за ползване на инфраструктурите и освобождаването от данъка върху моторните превозни средства за регистрираните в Германия моторни превозни средства да не се основават формално на разграничение според гражданството, със съвместното си действие те водят до по-благоприятно третиране на германските граждани в сравнение с гражданите на други държави членки и по този начин влизат в противоречие с член 18, първа алинея от ДФЕС.
- 38 Тази разпоредба предвижда, че в обхвата на приложение на Договорите и без да се засягат специалните разпоредби, съдържащи се в него, се забранява всякаква дискриминация на основание гражданство.
- 39 В това отношение следва най-напред да се отбележи, че според постоянната съдебна практика член 18 ДФЕС, който закрепва общия принцип за недопускане на дискриминация на основание гражданство, е предназначен да се прилага самостоятелно само в случаите, уредени от правото на Съюза, за които Договорът за функционирането на ЕС не предвижда специални правила за недопускане на дискриминация (решение от 18 юли 2017 г., *Erzberger*, C-566/15, EU:C:2017:562, т. 25 и цитираната съдебна практика).
- 40 Впрочем принципът на недопускане на дискриминация на основание гражданство се прилага по-специално в областта на свободното движение на стоки посредством член 34 ДФЕС във връзка с член 36 ДФЕС (вж. по-специално решение от 8 юни 2017 г., *Medisanus*, C-296/15, EU:C:2017:431, т. 65), в областта на свободното движение на работници посредством член 45 ДФЕС (вж. в този смисъл решение от 22 юни 2017 г., *Bechtel*, C-20/16, EU:C:2017:488, т. 32 и цитираната съдебна практика) и в областта на свободното предоставяне на услуги посредством членове 56—62 ДФЕС (вж. в този смисъл решение от 19 юни 2014 г., *Strojírny Prostějov* и *ACO Industries Tábor*, C-53/13 и C-80/13, EU:C:2014:2011, т. 32 и цитираната съдебна практика).
- 41 От това следва, че в настоящия случай спорните национални мерки могат да бъдат разглеждани с оглед на член 18, първа алинея ДФЕС само доколкото се прилагат за положения, които не попадат в обхвата на такива специфични правила за недопускане на дискриминация, предвидени в ДФЕС.

- 42 По-нататък е необходимо да се припомни, че общият принцип на недопускане на дискриминация на основание гражданство, закрепен в член 18, първа алинея ДФЕС, забранява не само преките дискриминационни практики, основани на гражданството, но и всички непреки форми на дискриминация, които чрез прилагане на други критерии за разграничаване фактически водят до същия резултат (вж. в този смисъл решение от 13 април 2010 г., Bressol и др., C-73/08, EU:C:2010:181, т. 40 и цитираната съдебна практика).
- 43 За да се прецени основателността на първото оплакване на Република Австрия следва, на първо място, да се провери дали спорните национални мерки имат помежду си връзка, обосноваваща тяхната съвместна преценка по отношение на правото на Съюза.
- 44 В това отношение преди всичко следва да се отбележи, че както е видно от представената пред Съда преписка, таксата за ползване на инфраструктурите и освобождаването от данъка върху моторните превозни средства са били въведени в един и същи ден, а именно на 8 юни 2015 г., и впоследствие са били изменени на близки дати, съответно на 18 май 2017 г. и на 6 юни 2017 г., и че прилагането на това освобождаване е обусловено от началото на събирането на тази такса. Освен това размерът на освобождаването, от което се ползват собствениците на регистрирани в Германия превозни средства, съответства на размера на таксата за ползване на инфраструктурите, която тези собственици трябвало да заплатят предварително, с изключение на превозните средства от клас на емисии Евро 6, чиито собственици се ползват от освобождаване от данъка върху моторните превозни средства на стойност, по-висока от таксата, която е трябвало да заплатят. От това следва, че освобождаването от данъка върху моторните превозни средства води във всички случаи най-малкото до компенсиране в полза на собствениците на регистрирани в Германия превозни средства на новата тежест, която представлява таксата за ползване на инфраструктурите.
- 45 По-нататък, относно събирането на таксата за ползване на инфраструктурите от собствениците на регистрирани в Германия превозни средства Федерална република Германия е предвидила, че тази такса, също като данъка върху моторните превозни средства, е дължима вследствие на регистрацията на превозното средство.
- 46 Ето защо се налага изводът, че както от времева, така и от материална гледна точка съществува толкова тясна връзка между спорните национални мерки, че е обосновано те да се преценяват съвместно с оглед на правото на Съюза, и по-специално на член 18 ДФЕС. Освен това, както е видно от точка 28 от настоящото решение, Федерална република Германия признава наличието на такава връзка.
- 47 На второ място, следва да се провери дали спорните национални мерки, преценявани съвместно, въвеждат различно третиране на основание гражданство.
- 48 В това отношение е безспорно, че в резултат от прилагането на тези мерки всички ползватели на германските автомагистрала са длъжни да заплащат таксата за ползване на инфраструктурите независимо от мястото на регистрация на техните превозни средства. Същевременно собствениците на регистрирани в Германия превозни средства се освобождават от данъка върху моторните превозни средства в размер, който е най-малкото равен на размера на таксата, която е трябвало да заплатят, така че икономическата тежест на тази такса се носи *de facto* само от собствениците и водачите на превозни средства, регистрирани в държави членки, различни от Германия.
- 49 Видно е, че в резултат от съчетаването на спорните национални мерки собствениците и водачите на превозни средства, регистрирани в държава членка, различна от Германия, които ползват германските автомагистрала, са третирани по-неблагоприятно в сравнение със собствениците на регистрирани в Германия превозни средства по отношение на ползването на тези магистрала, въпреки че са в сходни положения с оглед на това ползване.

- 50 Тази разлика в третирането е съвсем очевидна по отношение на превозните средства от клас на емисии Евро 6. Всъщност, докато собствениците на регистрирани в Германия превозни средства от този вид се ползват от свръхкомпенсация за таксата за ползване на инфраструктурите, собствениците и водачите на превозни средства от клас на емисии Евро 6, регистрирани в държава членка, различна от Германия, които ползват германските автомагистрала, трябва във всички случаи да поемат посочената такса. По този начин последните са третирани по-неблагоприятно не само в сравнение със собствениците на превозни средства от клас на емисии Евро 6, регистрирани в Германия, но и в сравнение със собствениците на регистрирани в тази държава членка превозни средства, които замърсяват в по-голяма степен.
- 51 Накрая, ако констатираното различно третиране не се основава пряко на гражданството, все пак повечето собственици и водачи на превозни средства, регистрирани в държави членки, различни от Германия, не са германски граждани, докато повечето от собствениците на регистрирани в Германия превозни средства са такива, така че на практика тази разлика води до същия резултат, до който води различното третиране въз основа на гражданството.
- 52 Противно на твърденията на Федерална република Германия, обстоятелството, че от една страна, собствениците на регистрирани в Германия превозни средства са длъжни да заплащат таксата за ползване на инфраструктурите, както и данъка върху моторните превозни средства, и че от друга страна, сумата, която трябва да се плати за тази такса от собствениците и водачите на превозни средства, регистрирани в държави членки, различни от Германия, съответства в максимална степен на сумата, която трябва да заплащат собствениците на регистрирани в Германия превозни средства за същата такса, не променя констатацията, съдържаща се в точка 49 от настоящото решение. По този начин констатираното различно третиране във вреда на собствениците и водачите на превозни средства, регистрирани в държави членки, различни от Германия, произтича от факта, че поради освобождаването, от което се ползват собствениците на регистрирани в Германия превозни средства, те не носят *de facto* икономическата тежест, която представлява таксата за ползването на инфраструктурите.
- 53 Тази констатация не се опровергава и от доводите на Федерална република Германия, които са обобщени в точки 30—32 от настоящото решение.
- 54 Първо, що се отнася до довода, че освобождаването от данъка върху моторните превозни средства, което е в полза само на собствениците на регистрирани в Германия превозни средства, е в съответствие с правото на Съюза, Съдът на Европейския съюз вече се е произнесъл, че при липсата на хармонизиране на данъчното облагане на моторните превозни средства държавите членки могат свободно да упражняват своите данъчни правомощия в тази област, като регистрацията е естествената последица от тяхното упражняване (решение от 21 март 2002 г., *Cura Anlagen*, C-451/99, EU:C:2002:195, т. 40 и 41). Посоченото обстоятелство е пояснение за това, че данъкът върху моторните превозни средства се дължи само от собствениците на регистрирани в Германия превозни средства, така че само те могат да се ползват от освобождаване от този данък.
- 55 Това обстоятелство обаче не означава, че размерът на посочения данък не е релевантен при преценката за наличието на дискриминация, засягаща собствениците и водачите на превозни средства, регистрирани в държави членки, различни от Германия.
- 56 Всъщност е необходимо да се припомни, че съгласно постоянната съдебна практика държавите членки трябва да упражняват компетентността си в областта на прякото данъчно облагане при спазване на правото на Съюза, и по-специално на основните свободи, гарантирани с Договора за функционирането на ЕС (решения от 21 март 2002 г., *Cura Anlagen*, C-451/99, EU:C:2002:195, т. 40 и от 25 юли 2018 г., *TTL*, C-553/16, EU:C:2018:604, т. 44 и цитираната съдебна практика).

- 57 От това следва, че като въвеждат данъци върху моторните превозни средства, държавите членки трябва да спазват по-специално принципа на равно третиране, така че условията за прилагане на тези данъци да не представляват средство за дискриминация.
- 58 В случая обаче освобождаването от данък върху моторните превозни средства в полза на собствениците на регистрирани в Германия превозни средства води до пълно компенсиране на платената от тях такса за ползване на инфраструктурите, така че, както бе отбелязано в точка 48 от настоящото решение, икономическата тежест на тази такса *de facto* се носи само от собствениците и водачите на превозни средства, регистрирани в държави членки, различни от Германия, което представлява дискриминационна мярка във вреда на тези собственици и водачи.
- 59 По този начин размерът на данъка върху моторните превозни средства е релевантен спрямо собствениците и водачите на превозни средства, регистрирани в държави членки, различни от Германия, доколкото в действителност приложимите правила за неговото определяне водят до различно третиране в тяхна вреда.
- 60 Второ, както поддържа Федерална република Германия, държавите членки могат да изменят системата за финансиране на своите пътни инфраструктури, като заменят система на финансиране чрез данък със система на финансиране от всички ползватели, включително собствениците и водачите на превозни средства, регистрирани в други държави членки, които ползват тези инфраструктури, за да може всички тези ползватели да допринасят справедливо и пропорционално за посоченото финансиране, доколкото това изменение е в съответствие с правото на Съюза, включително с принципа за недопускане на дискриминация, закрепен в член 18, първа алинея от ДФЕС. Възможността за подобно изменение произтича от свободния избор на всяка държава членка да определи условията за финансиране на своите публични инфраструктури в съответствие с правото на Съюза.
- 61 В случая от писмените изявления на Федерална република Германия е видно, че по отношение на своите федералните транспортни инфраструктури тази държава членка е решила да премине частично от система на финансиране чрез данък към система на финансиране, основана на принципите „ползвателят плаща“ и „замърсителят плаща“.
- 62 Тази промяна на системата се основава на въвеждането на таксата за ползване на инфраструктурите, която се дължи от всички ползватели на германските автомагистрали, независимо дали тяхното превозно средство е регистрирано в Германия или не, и приходите от която са изцяло предназначени за финансирането на пътните инфраструктури, като Федерална република Германия е определила тарифите за тази такса в зависимост от класа на емисии на съответните превозни средства.
- 63 Налага се обаче изводът, че спорните национални мерки не изглеждат съгласувани по отношение на целта, която Федерална република Германия е преследвала при въвеждането на таксата за ползване на инфраструктурите и която е припомнена в точка 61 от настоящото решение.
- 64 В това отношение, успоредно с въвеждането на тази такса, Федерална република Германия е разработила механизъм за индивидуално компенсиране на посочената такса в полза на собствениците на регистрирани в Германия превозни средства чрез освобождаване от данъка върху моторните превозни средства в размер, който е най-малкото равен на сумата, платена за същата такса.
- 65 Доводът на тази държава членка обаче, че посоченото освобождаване отразява преминаването към система на финансиране на пътните инфраструктури от всички ползватели в съответствие с принципите „ползвателят плаща“ и „замърсителят плаща“, не може да бъде приет.

- 66 Всъщност самата Федерална република Германия признава в своите писмени изявления, че в резултат от освобождаването на собствениците на регистрирани в Германия превозни средства от данъка върху моторните превозни средства, въпреки обстоятелството, че тези собственици са длъжни да заплащат таксата за ползване на инфраструктурите, в действителност те не понасят допълнителна тежест след въвеждането на посочената такса.
- 67 Вярно е, че тази държава членка поддържа, че посочените собственици вече са допринасяли за финансирането на пътните инфраструктури преди въвеждането на тази такса чрез данъка върху моторните превозни средства и че по този начин механизмът за компенсиране е бил насочен към избягване на непропорционална данъчна тежест. Въпреки това, наред с факта, че самата Федерална република Германия подчертава най-общо, че федералните инфраструктури се финансират чрез данък, тя не внася уточнение относно обхвата на този данък и следователно не доказва, че компенсацията, предоставена на тези собственици под формата на освобождаване от посочения данък в размер, който е най-малкото равен на размера на таксата за ползване на инфраструктурите, не надвишава посочения данък и оттук, че тази компенсация е подходяща.
- 68 Освен това, що се отнася до собствениците на регистрирани в Германия превозни средства, следва да се отбележи, че таксата за ползване на инфраструктурите е замислена по такъв начин, че да не зависи от действителното ползване на федералните пътища от тези собственици. По този начин, от една страна, тази такса е дължима дори от собствениците, които никога не ползват тези пътища. От друга страна, собственикът на регистрирано в Германия превозно средство автоматично носи задължението да заплаща годишната такса и следователно няма възможност да избере винетка за по-кратък срок, ако тя отговаря в по-голяма степен на честотата, при която ползва посочените пътища. Тези данни, заедно с обстоятелството, че посочените собственици се ползват същевременно от освобождаване от данъка върху моторните превозни средства в размер, който е най-малкото равен на сумата, платена за тази такса, показват, че преминаването към система на финансиране, основана на принципите „ползвателят плаща“ и „замърсителят плаща“, е насочено в действителност изключително към собствениците и водачите на превозни средства, регистрирани в държави членки, различни от Германия, докато принципът на финансиране чрез данък остава приложим за собствениците на превозни средства, регистрирани в тази държава членка.
- 69 От тези обстоятелства следва изводът, че разглежданият в случая механизъм за компенсиране е дискриминационен по отношение на собствениците и водачите на превозни средства, регистрирани в държави членки, различни от Германия, след като Федерална република Германия не е в състояние да докаже, че посоченият механизъм е съобразен с целта, обявена от тази държава членка, да премине от система на финансиране на инфраструктурите чрез данък към система на финансиране от всички ползватели, тъй като въведеното от тази държава членка намаляване на данъка върху моторните превозни средства води всъщност до освобождаване от таксата за ползване на инфраструктурите в полза на собствениците на регистрирани в Германия превозни средства.
- 70 Трето, съчетаването на спорните национални мерки не може в никакъв случай да намери основание, дори по аналогия, в Директивата за евровинетката.
- 71 В тази връзка е достатъчно да се отбележи, че нито една от разпоредбите на тази директива не позволява, в контекста на заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на инфраструктурата, механизъм за компенсация на таксата за ползване на инфраструктурата като разглежданата в настоящия случай. Всъщност, освен че член 7к от посочената директива се отнася само до „подходящи компенсации“, тези компенсации трябва във всички случаи да са в съответствие с правото на Съюза.

- 72 Освен това предполагаемото наличие в рамките на Директивата за евровинетката на модели за компенсиране на данъка върху моторните превозни средства в други държави членки, които модели са подобни на разглеждания в случая, също не може да обоснове съответствието на посоченото съчетаване на спорните национални мерки с член 18 от ДФЕС.
- 73 Накрая, на трето място, следва да се припомни, че съгласно постоянната съдебна практика непряката дискриминация според гражданството може да бъде оправдана само ако се основава на обективни съображения, независещи от гражданството на съответните лица и пропорционални на следваната от националното право легитимна цел (решение от 4 октомври 2012 г., Комисия/Австрия, C-75/11, EU:C:2012:605, т. 52 и цитираната съдебна практика).
- 74 В този контекст, за да обоснове непряката дискриминация, произтичаща от съчетаването на спорните национални мерки, Федерална република Германия изтъква съображения, свързани с опазването на околната среда, разпределението на тежестта между германските и чуждестранните ползватели с оглед на запазването на съгласуваността на данъчния режим, както и с изменението в системата на финансиране на инфраструктурите.
- 75 Що се отнася, най-напред, до съображенията относно околната среда, макар съгласно практиката на Съда опазването на околната среда да представлява легитимна цел за обосноваването на различно третиране на основание гражданство (вж. по аналогия, относно обосновката на ограниченията на основните свободи, решение от 3 април 2014 г., Комисия/Испания, C-428/12, непубликувано, EU:C:2014:218, т. 36 и цитираната съдебна практика), Федерална република Германия не показва по какъв начин въвеждането на такса за ползване на инфраструктурите, която *de facto* засяга само собствениците и водачите на превозни средства, регистрирани в държави членки, различни от Германия, може да гарантира постигането на тази цел.
- 76 По-нататък, относно целта за преминаване от система на финансиране на инфраструктурите с данък към система на финансиране от ползвателите, дори да се приеме, че тази цел може да обоснове различно третиране, от точки 64—69 от настоящото решение е видно, че съчетаването на спорните национални мерки не може да бъде подходящо за постигането на тази цел.
- 77 Накрая, що се отнася до довода на Федерална република Германия за наличие на изискване да се гарантира съгласуваността на данъчния режим чрез справедливото разпределение на тежестта, която представлява таксата за ползване на инфраструктурите, този довод не може да бъде приет. Всъщност, както бе констатирано в точка 69 от настоящото решение, съчетаването на спорните национални мерки води *de facto* до освобождаване от посочената такса на собствениците на регистрирани в Германия превозни средства и оттук до ограничаване на тежестта, която представлява тази такса, само до собствениците и водачите на превозни средства, които не са регистрирани в тази държава членка.
- 78 Предвид изложените по-горе съображения следва да се уважи първото оплакване и да се констатира, че като е въвела таксата за ползване на инфраструктурите и същевременно е предвидила освобождаване от данъка върху моторните превозни средства в размер, който е най-малкото равен на размера на платената такса, в полза на собствениците на регистрирани в Германия превозни средства, Федерална република Германия не е изпълнила задълженията си по член 18 ДФЕС.

По второто оплакване — нарушение на член 18 ДФЕС в резултат от организирането и прилагането на таксата за ползване на инфраструктурите

Доводи на страните

- 79 Република Австрия поддържа, че само по себе си организирането на таксата за ползване на инфраструктурите е дискриминационно и следователно противоречи на член 18, първа алинея ДФЕС. В това отношение Република Австрия подчертава, че в много аспекти InfrAG провежда разграничение между регистрираните в Германия превозни средства и тези, които са регистрирани в чужбина.
- 80 По-специално, правомощията за намеса, предвидени в членове 11, 12 и 14 от InfrAG, а именно проверки на случаен принцип, внасяне на гаранция, забрана за по-нататъшно пътуване, както и последващото събиране на таксата за ползване на инфраструктурите в размер на годишната винетка или на разликата между вече платената сума и тази на годишната винетка, по силата на член 12 от InfrAG, се прилагали само за регистрираните в чужбина превозни средства.
- 81 Налагането на глоби съгласно член 14 от InfrAG също се отнасяло предимно до собствениците и водачите на превозни средства, регистрирани в държави членки, различни от Германия. Това твърдение се подкрепяло и от факта, че елементите от фактическия състав на някои нарушения като например „непълното плащане на таксата“ могат да бъдат установени само по отношение на тези собственици и водачи.
- 82 Решение от 19 март 2002 г., Комисия/Италия (C-224/00, EU:C:2002:185, т. 16—19), потвърждавало наличието на различно третиране, за което е упреквана Федерална република Германия.
- 83 Република Австрия признава, че целта да се гарантира плащането на таксата за ползване на инфраструктурите, дължима от собствениците и водачите на превозни средства, регистрирани в държави членки, различни от Германия, може евентуално да обоснове твърдяното различно третиране по отношение на правомощията за намеса и налагането на глоби. В замяна на това тази цел не можела да обоснове подобно различно третиране по отношение на последващото събиране на таксата за ползване на инфраструктурите по смисъла на член 12 от InfrAG. В това отношение Република Австрия се позовава също на решение от 19 март 2002 г., Комисия/Италия (C-224/00, EU:C:2002:185, т. 26).
- 84 Във всички случаи конкретните условия за заплащането на таксата за ползване на инфраструктурите били непропорционални.
- 85 Същност относно внасянето на гаранция Република Австрия припомня, че, както е приел Съдът в точка 43 от решение от 26 януари 2006 г., Комисия/Испания (C-514/03, EU:C:2006:63), след като съществува възможност за налагане на глоби въз основа на разпоредби на правото на Съюза или на международни договори, внасянето на гаранция надхвърля необходимото за гарантиране на плащането на глобата. В това отношение Република Австрия се позовава на Споразумението за съдебно сътрудничество по административни въпроси между Република Австрия и Федерална република Германия.
- 86 Федерална република Германия уточнява, че правилата за изпълнение и контрол на плащането на таксата за ползване на инфраструктурите се прилагат без разграничение спрямо собствениците на регистрирани в Германия превозни средства и собствениците и водачите на превозни средства, регистрирани в държави членки, различни от Германия.

- 87 Макар да е вярно, че предвиденото в член 11, параграф 7 от InfrAG внасяне на гаранция се отнася само до собствениците и водачите на превозни средства, регистрирани в държави членки, различни от Германия, внасянето ѝ било обосновано, тъй като след напускане на германската територия чуждестранният длъжник на таксата за ползване инфраструктурите остава извън сферата на влияние на административния орган, отговарящ за тази такса, както и на административния орган, упражняващ контрол. От друга страна, внасянето на гаранция не било задължително и освен това сумата не била непропорционална.
- 88 Относно решение от 26 януари 2006 г., Комисия/Испания (C-514/03, EU:C:2006:63), на което се позовава Република Австрия, Федерална република Германия подчертава, че в него Съдът не е приел общо, че изискването за гаранция било непропорционално с оглед на настоящото състояние на развитието на трансграничното сътрудничество в областта на правосъдието, а е наблегнал по-скоро от съображения за пропорционалност на необходимостта да се вземе предвид учредяването на вече внесена гаранция в държавата членка по произход, а настоящият случай не бил такъв.
- 89 Федерална република Германия поддържа, че целта на последващото събиране на таксата за ползване на инфраструктурите в размер на годишната винетка или на разликата между вече платената сума и тази на годишната винетка е да се гарантира, че дължимата такса ще бъде действително платена, и това събиране е пропорционално с оглед на тази цел. В този контекст Федерална република Германия отбелязва, че собствениците и водачите на превозни средства, регистрирани в държави членки, различни от Германия, не са третирани различно от собствениците на регистрирани в Германия превозни средства, които във всички случаи трябва да заплатят цената на годишната винетка.
- 90 Накрая, що се отнася до глобата, предвидена при неизпълнение на задълженията във връзка с таксата за ползване на инфраструктурите, подобна глоба не била нито дискриминационна, нито непропорционална. В това отношение Федерална република Германия посочва, че налагането на такава глоба не е автоматично и продължава да зависи от принципа на забрана да се предприемат прекомерни мерки.

Съображения на Съда

- 91 Следва да се провери дали разпоредбите на InfrAG относно проверките на случаен принцип, забраната за по-нататъшно пътуване със съответното превозно средство, последващото събиране на таксата за ползване на инфраструктурите, евентуалното налагане на глоба и внасянето на гаранция представляват дискриминация във вреда на собствениците и водачите на превозни средства, регистрирани в държави членки, различни от Германия, и при утвърдителен отговор, дали това положение може да бъде обосновано.
- 92 В това отношение, що се отнася, на първо място, до разпоредбите на InfrAG относно проверките на случаен принцип, забраната за по-нататъшно пътуване и евентуалното налагане на глоба при неизпълнение на задължението за заплащане на дължимата такса за ползване на инфраструктурите, трябва да се приеме, че както посочва генералният адвокат в точки 80 и 81 от своето заключение, в представената пред Съда преписка не се съдържат данни, от които да следва извод, че тези разпоредби ще се прилагат само по отношение на собствениците и водачите на превозни средства, регистрирани в държави членки, различни от Германия.
- 93 Напротив, от текста на тези разпоредби е видно, че както собствениците на регистрирани в Германия превозни средства, така и собствениците и водачите на превозни средства, регистрирани в държави членки, различни от Германия, могат да бъдат подложени на проверки на случаен принцип, за да се контролира дали са изпълнили задължението да заплатят

дължимата такса за ползване на инфраструктурите и ако не са изпълнили това задължение, да им бъде забранено по-нататъшно пътуване със съответното превозно средство и да им бъде наложена глоба, както посочва Федерална република Германия в становището си.

- 94 От друга страна, Република Австрия не е доказала, че макар да са формулирани неутрално, разпоредбите на InfrAG по този аспект биха поставили в особено неблагоприятно положение собствениците и водачите на превозни средства, регистрирани в държави членки, различни от Германия.
- 95 В това отношение относно разпоредбите, свързани с налагането на глоби, следва да се отбележи, от една страна, че противно на поддържаното от Република Австрия, обстоятелството, че елементите от фактическия състав на някои нарушения, като например непълното плащане на таксата или неточното предоставяне на информация, могат да бъдат установени само спрямо собствениците и водачите на превозни средства, регистрирани в държави членки, различни от Германия, не е в подкрепа на твърдението, че тези разпоредби се отнасят предимно до посочените собственици и водачи.
- 96 Всъщност това обстоятелство е неизбежна последица от обективните разлики, които съществуват между собствениците на регистрирани в Германия превозни средства и собствениците и водачите на превозни средства, регистрирани в държави членки, различни от Германия, по отношение както на определянето на размера на таксата за ползване на инфраструктурите, така и на плащането ѝ. В това отношение, въпреки че собствениците на регистрирани в Германия превозни средства са длъжни да плащат авансово таксата под формата на годишна винетка, получена към момента на регистрация на превозните средства, в размер, определен служебно от компетентния орган, собствениците и водачите на превозни средства, регистрирани в държави членки, различни от Германия, дължат заплащане на тази такса само когато ползват германските автомагистрала след преминаване на граница под формата на винетка с различна продължителност по избор на съответния ползвател и във фиксиран размер според предоставената от самия него информация.
- 97 От друга страна, Република Австрия не е предоставила информация относно размера на евентуалните глоби, които могат да бъдат наложени за нарушения, които могат да бъдат извършени само от собствениците и водачите на превозни средства, регистрирани в държави членки, различни от Германия, така че в представената пред Съда преписка липсват данни, от които да е възможно да се установи, че подобна сума би била непропорционална по отношение на тежестта на нарушенията.
- 98 На второ място, що се отнася до предвиденото в член 12 от InfrAG последващо събиране на неплатената такса за ползване на инфраструктурите в размер на годишната винетка при ползване на германските автомагистрала без валидна винетка или на разликата между вече платената сума и тази на годишната винетка при ползване на германските автомагистрала с винетка с твърде кратък срок на валидност, подобна разпоредба не изглежда дискриминационна, след като собствениците на регистрирани в Германия превозни средства също трябва да заплатят сумата, съответстваща на годишната винетка.
- 99 Освен това, дори да се приеме, че тази разпоредба води до различно третиране във вреда на собствениците и водачите на превозни средства, регистрирани в държави членки, различни от Германия, тя може да бъде обоснована с целта да се гарантира ефективно плащане на дължимата такса за ползване на инфраструктурите. Всъщност освен факта, че тази разпоредба дава възможност да бъде постигната посочената цел, задължението за собствениците и водачите на превозни средства, регистрирани в държави членки, различни от Германия, да заплащат при нарушение таксата за ползване на инфраструктурите в размер на годишната винетка или на разликата между сумата на годишната винетка и вече платената сума, не изглежда непропорционално, като се има предвид, че германските органи, които при

извършване на проверка на случаен принцип констатира не изпълнение на задължението за притежаване на винетка за ползване на германските автомагистрали, поначало не могат да знаят от колко време нарушителят се движи по тези пътища без необходимата винетка.

- 100 На трето място, относно възможността, предвидена в член 11, параграф 7 от InfrAG за органите, които при извършване на проверка на случаен принцип констатира не изпълнение на задължението за заплащане на дължимата такса за ползване на инфраструктурите, да поискат внасяне на сума като гаранция в размер, равен на наложената глоба и на разходите за административната процедура, вярно е, както потвърждава Федерална република Германия в становището си, че тази възможност е налице само по отношение на нарушителите, които използват превозно средство, регистрирано в държава членка, различна от Германия. Следователно тази разпоредба води до различно третиране във вреда на посочените нарушители.
- 101 Федерална република Германия обаче посочва, че това различно третиране е обосновано от необходимостта да се гарантира плащането на глобите, наложени на нарушителите, които използват превозно средство, регистрирано в държава членка, различна от Германия, предвид трудностите при събирането на тези вземания, когато посочените нарушители са напуснали германската територия.
- 102 В това отношение следва да се припомни, че Съдът вече се е произнесъл, че липсата на споразумения, които да осигуряват изпълнението на съдебно решение в държава членка, различна от тази, в която то е постановено, обективно обосновава разлика в третирането на местните и чуждестранните нарушители и че наложеното само на последните задължение за внасяне на сума под формата на гаранция може да предотврати възможността те да избегнат ефективна санкция чрез простото деклариране на несъгласие за незабавно събиране на глобата (решение от 19 март 2002 г., Комисия/Италия, C-224/00, EU:C:2002:185, т. 21).
- 103 Предвид тази съдебна практика следва да се приеме, че целта да се гарантира плащането на глобите, наложени на нарушителите, които използват превозно средство, регистрирано в държава членка, различна от Германия, която цел е преследвана с възможността да се изисква от тези нарушители да внесат гаранция, обосновава произтичащото от нея различно третиране на последните в сравнение с нарушителите, които използват регистрирано в Германия превозно средство.
- 104 Наличието на двустранно споразумение за съдебно и административно сътрудничество между Република Австрия и Федерална република Германия не е от значение в това отношение, тъй като, както посочва генералният адвокат в точка 97 от своето заключение, последната не е сключила подобни споразумения с всяка от останалите държави членки.
- 105 Тъй като възможността да се поиска внасяне на сума като гаранция, позволява да се постигне преследваната цел, остава да се провери дали това изискване не надхвърля необходимото за постигането ѝ.
- 106 В това отношение следва да се отбележи, че от една страна, както е видно от текста на член 11, параграф 7 от InfrAG и както отбелязва Федерална република Германия в становището си, в случай че при извършване на проверка на случаен принцип се констатира нарушение на националните разпоредби относно таксата за ползване на инфраструктурите, германските органи могат, но не са длъжни, да изискат от нарушителите, които използват превозно средство, регистрирано в държава членка, различна от Германия, и отказват да платят незабавно наложената им глоба, да внесат гаранция, за да гарантират плащането на тази глоба.

- 107 Доколкото внасянето на гаранция не се изисква автоматично от всички нарушители, разумно е да се предположи, че компетентните органи ще поискат това само когато, предвид конкретните обстоятелства, съществува опасност наложената глоба да не може да бъде събрана или събирането ѝ да е много трудно. Във всички случаи Република Австрия не е представила доказателства, с които да може да постави под съмнение тази презумпция.
- 108 От друга страна, следва да се отбележи, че размерът, определен за тази гаранция, се свежда до наложената глоба и разходите за административната процедура.
- 109 При тези обстоятелства е видно, че различното третиране, произтичащо от възможността да се поиска от нарушителите, които използват превозно средство, регистрирано в държава членка, различна от Германия, да внесат гаранция, за да гарантират плащането на наложената глоба, не е непропорционално с оглед на преследваната цел.
- 110 Предвид изложените по-горе съображения второто оплакване следва да се отхвърли.

По третото оплакване — нарушение на членове 34 ДФЕС и 56 ДФЕС

Доводи на страните

- 111 Република Австрия твърди, че спорните национални мерки могат да повлияят на трансграничните доставки на стоки, които са извършвани с леки автомобили с тегло до 3,5 тона и при които се заплаща таксата за ползване на инфраструктурите, както и на предоставянето на услуги от чуждестранни лица и дори на предоставянето на услуги спрямо чуждестранни лица, така че посочените мерки могат да засегнат принципите на свободно движение на стоки и на свободно предоставяне на услуги.
- 112 Като препраща към доводите си, развити в рамките на първото и второто си оплакване, Република Австрия подчертава, че спорните национални мерки са дискриминационни и също така представляват незаконни ограничения на основните свободи, посочени в предходната точка.
- 113 Федерална република Германия поддържа, че таксата за ползване на инфраструктурите засяга дистрибуторския канал на стоките за продажба и следователно представлява условие за продажба по смисъла на решение от 24 ноември 1993 г., Keck и Mithouard (C-267/91 и C-268/91, EU:C:1993:905), което не попада в приложното поле на член 34 ДФЕС, доколкото не е явно или скрито дискриминационно.
- 114 Освен това освобождаването от данъка върху моторните превозни средства нямамо трансгранична характеристика, тъй като засягало само германските граждани и следователно не било мярка с равностоен на количествено ограничение върху вноса ефект.
- 115 Във всички случаи, съгласно практиката на Съда, и по-специално решение от 13 октомври 1993 г., СМС Motorradcenter (C-93/92, EU:C:1993:838), връзката между въвеждането на такса за ползването на инфраструктурите за леки автомобили и възможните пречки за достъпа до пазара на стоките, превозвани с тези автомобили, е твърде неопределена и косвена, за да се приеме, че е налице пречка пред свободното движение на стоки по смисъла на член 34 ДФЕС.

- 116 Освен това Федерална република Германия поддържа, че таксата за ползване на инфраструктурите не засяга и свободното предоставяне на услуги по смисъла на член 56 ДФЕС. Въщност не било налице ефективно ограничаване на достъпа на доставчиците и получателите на услуги от други държави — членки на Съюза, до германския пазар, тъй като влиянието на спорните мерки върху разходите за съответните услуги било незначително.
- 117 Федерална република Германия припомня, че член 56 ДФЕС не се отнася до мерките, чиято единствена последица е пораждането на допълнителни разходи за разглежданата доставка и които засягат предоставянето на услуги между държави членки по същия начин както предоставянето им в рамките на една държава членка (решение от 8 септември 2005 г., *Mobistar и Belgacom Mobile*, C-544/03 и C-545/03, EU:C:2005:518, т. 31). В това отношение Федерална република Германия подчертава, че доставчиците и получателите на услуги с произход от други държави членки не са изложени на непряка дискриминация в резултат от въвеждането на таксата за ползване на инфраструктурите и едновременно освобождаването от данъка върху моторните превозни средства в сравнение с германските доставчици и получатели на същите услуги.
- 118 Накрая, Кралство Дания отбелязва, че член 7к от Директивата за евровинетката предполага по необходимост, че въвеждането на такси за ползване по отношение на тежкотоварни автомобили със съпътстваща компенсация за националните транспортни предприятия, което може да засегне косвено свободното движение на стоки и свободното предоставяне на услуги, не нарушава членове 34 ДФЕС и 56 ДФЕС. Да се приеме обаче, че извън приложното поле на посочения член 7к изобщо не може да се въведе режим на компенсиране, било в противоречие с принципите, на които се основава същият член.

Съображения на Съда

– По наличието на ограничение на свободното движение на стоки

- 119 Следва да се напомни, че свободното движение на стоки между държавите членки е основен принцип на Договора за функционирането на ЕС, който намира изражение в установената в член 34 ДФЕС забрана на количествените ограничения върху вноса между държавите членки и на всички мерки с равностоен ефект (решения от 27 април 2017 г., *Noria Distribution*, C-672/15, EU:C:2017:310, т. 17).
- 120 Съгласно постоянната съдебна практика забраната на мерките с равностоен на количествени ограничения върху вноса ефект, предвидена в член 34 ДФЕС, се отнася до всички мерки на държавите членки, които могат пряко или непряко, действително или потенциално да възпрепятстват търговията в Съюза (решение от 3 април 2014 г., *Комисия/Испания*, C-428/12, непубликувано, EU:C:2014:218, т. 26 и цитираната съдебна практика).
- 121 Освен това, дори дадена мярка да няма за предмет, нито като последица, по-неблагоприятното третиране на стоките с произход от други държави членки, тази мярка също попада в обхвата на понятието „мерки с равностоен на количествени ограничения ефект“ по смисъла на член 34 ДФЕС, ако възпрепятства достъпа до пазара на държава членка на стоки с произход от други държави членки (решение от 3 април 2014 г., *Комисия/Испания*, C-428/12, непубликувано, EU:C:2014:218, т. 29 и цитираната съдебна практика).
- 122 Накрая, от постоянната съдебна практика следва, че национална правна уредба, която представлява мярка с равностоен на количествени ограничения ефект, може да бъде обоснована с едно от съображенията от обществен интерес, изброени в член 36 ДФЕС, или с императивни изисквания. И в двата случая националната разпоредба трябва да е в състояние да гарантира

осъществяването на преследваната цел и да не надхвърля необходимото за нейното постигане (решения от 6 септември 2012 г., Комисия/Белгия, C-150/11, EU:C:2012:539, т. 53 и цитираната съдебна практика и от 12 ноември 2015 г., Visnapuu, C-198/14, EU:C:2015:751, т. 110).

- 123 С оглед на тази съдебна практика следва да се провери дали спорните национални мерки засягат свободното движение на стоки.
- 124 За целите на тази проверка е необходимо да се припомни, че както бе посочено в точка 46 от настоящото решение, връзката между тези мерки обосновава съвместната им преценка с оглед на правото на Съюза, а оттук и на член 34 ДФЕС.
- 125 В това отношение следва да се отбележи, най-напред, че макар таксата за ползване на инфраструктурите да не се събира върху превозваните стоки в това им качество, тя все пак може да засегне стоките, доставяни с леки автомобили с тегло до 3,5 тона, които преминават границата и регистрирани в държава членка, различна от Германия, поради което тази такса трябва да се разглежда в съчетание с освобождаването от данъка върху моторните превозни средства с оглед на разпоредбите, приложими в областта на свободното движение на стоки.
- 126 По-нататък, съображенията, изложени в точки 48 и 49 от настоящото решение, позволяват да се приеме, че макар таксата за ползване на инфраструктурите да е официално приложима както по отношение на стоките, доставяни с регистрирани в Германия превозни средства, така и по отношение на стоките, доставяни с превозни средства, регистрирани в държава членка, различна от Германия, вследствие на освобождаването от данъка върху моторните превозни средства, приложим за първата категория стоки, посочената такса може да засегне на практика само втората категория стоки. Следователно при съвместното прилагане на спорните национални мерки последните стоки са третирани по-неблагоприятно отколкото стоките, доставяни с регистрирани в Германия превозни средства.
- 127 От изложеното по-горе следва, че спорните национални мерки могат да възпрепятстват достъпа до германския пазар на стоки с произход от други държави членки. Всъщност таксата за ползване на инфраструктурите, която се отнася на практика само за превозните средства, с които се превозват тези стоки, може да доведе до увеличаване на транспортните разходи и оттук на цената на посочените стоки, като по този начин се засяга тяхната конкурентоспособност.
- 128 Доводът на Федерална република Германия, че таксата за ползване на инфраструктурите представлява само условие за продажба по смисъла на решение от 24 ноември 1993 г., Kesk и Mithouard (C-267/91 и C-268/91, EU:C:1993:905), не може да бъде приет.
- 129 Всъщност, тъй като, както посочва генералният адвокат в точка 118 от своето заключение, понятието „условия за продажба“ обхваща само националните разпоредби, които уреждат начина, по който стоките могат да бъдат търгувани, правилата относно начина, по който стоките могат да бъдат превозвани, не попадат в обхвата на това понятие.
- 130 Не може да се приеме и доводът на Федерална република Германия, че евентуалните ограничителни последици от таксата за ползване на инфраструктурите са твърде неопределени и косвени, за да счита, че е нарушен член 34 ДФЕС съгласно практиката на Съда, по-специално съгласно решение от 13 октомври 1993 г., СМС Motorradcenter (C-93/92, EU:C:1993:838).
- 131 В това отношение е достатъчно да се отбележи, че с оглед на последиците от спорните национални мерки, описани в точка 127 от настоящото решение, не може разумно да се поддържа, че ограничителните последици от тези мерки са твърде неопределени и косвени, за да счита, че е нарушен член 34 ДФЕС.

- 132 При тези обстоятелства следва изводът, че спорните национални мерки представляват ограничение на свободното движение на стоки, което противоречи на член 34 ДФЕС, освен ако не е обективно обосновано.
- 133 В това отношение обаче Федерална република Германия не посочва мотиви, с които да може да се обоснове подобно ограничение. Във всички случаи съображенията, на които се позовава тази държава членка в отговор на първото оплакване, за да обоснове различното третиране на собствениците на регистрирани в Германия превозни средства в сравнение със собствениците и водачите на превозни средства, регистрирани в държави членки, различни от Германия, не могат да бъдат релевантни, за да се обоснове посоченото ограничение поради същите причини като изложените в точки 75—77 от настоящото решение.
- 134 Следователно спорните национални мерки представляват ограничение на свободното движение на стоки, което противоречи на член 34 ДФЕС.
- По наличието на ограничение на свободното предоставяне на услуги
- 135 Следва да се припомни, че съгласно практиката на Съда член 56 ДФЕС не допуска прилагането на национална правна уредба, вследствие на която предоставянето на услуги между държавите членки е по-трудно отколкото предоставянето на услуги в рамките на една държава членка (решение от 28 април 1998 г., Kohll, C-158/96, EU:C:1998:171, т. 33 и цитираната съдебна практика).
- 136 Ограничения на свободното предоставяне на услуги са националните мерки, които забраняват, затрудняват или правят по-малко привлекателно упражняването на тази свобода (решение от 25 юли 2018 г., TTL, C-553/16, EU:C:2018:604, т. 46 и цитираната съдебна практика).
- 137 В замяна на това член 56 ДФЕС не се отнася до мерките, чиято единствена последица е пораждането на допълнителни разходи за разглежданата доставка и които засягат предоставянето на услуги между държави членки по същия начин както предоставянето им в рамките на една държава членка (решение от 8 септември 2005 г., Mobistar и Belgacom Mobile, C-544/03 и C-545/03, EU:C:2005:518, т. 31 и цитираната съдебна практика).
- 138 Следва да се припомни също, че както е видно от постоянната съдебна практика, свободното предоставяне на услуги включва не само активното свободно предоставяне на услуги, в рамките на което доставчикът отива при получателя на услугите, но и пасивното свободно предоставяне на услуги, а именно свободата на получателите на услуги да отидат в друга държава членка, в която се намира доставчикът, за да могат да получат там тези услуги (вж. в този смисъл решения от 2 февруари 1989 г., Cowan, 186/87, EU:C:1989:47, т. 15 и от 11 септември 2007 г., Schwarz и Gootjes-Schwarz, C-76/05, EU:C:2007:492, т. 36 и цитираната съдебна практика).
- 139 Накрая, от практиката на Съда следва, че ограничението на свободното предоставяне на услуги е недопустимо, освен ако преследва легитимна цел, съвместима с Договора за функционирането на ЕС, и е обосновано с императивни съображения от общ интерес, като в такъв случай то трябва да е годно да гарантира осъществяването на преследваната цел и да не надхвърля необходимото за постигането ѝ (решение от 25 юли 2018 г., TTL, C-553/16, EU:C:2018:604, т. 52 и цитираната съдебна практика).
- 140 С оглед на тази съдебна практика следва да се провери дали спорните национални мерки, преценявани съвместно, засягат свободното предоставяне на услуги.

- 141 В това отношение не се оспорва, че доставчиците на услуги, които пътуват до Германия, за да предоставят услуги в тази държава с превозно средство до 3,5 тона, регистрирано в държава членка, различна от Германия, дължат таксата за ползване на инфраструктурите и че повечето от тези доставчици са установени в държава членка, различна от Германия, докато повечето от доставчиците на услуги в Германия, които за целите на тези услуги се придвижват с регистрирано в тази държава членка превозно средство, са установени в Германия.
- 142 Не се оспорва също, че получателите на услуги, които пътуват до Германия с превозно средство, регистрирано в държава членка, различна от Германия, за да се ползват от съответните услуги, дължат посочената такса, и че по-голямата част тези получатели са с произход от държава членка, различна от Германия, докато получателите на услуги, предоставяни в Германия, които, за да се ползват от тези услуги, се придвижват с регистрирано в Германия превозно средство, са с произход от тази държава членка.
- 143 Освен това съображенията, изложени в точки 48 и 49 от настоящото решение, позволяват да се приеме, че вследствие на освобождаването от данък върху моторни превозни средства, от което се ползват установените в Германия доставчици и получатели на услуги, таксата за ползване на инфраструктурите в действителност засяга на практика само доставчиците на услуги и получателите на услуги с произход от друга държава членка.
- 144 От изложеното по-горе следва, че спорните национални мерки могат да възпрепятстват достъпа до германския пазар на доставчиците и получателите на услуги с произход от държава членка, различна от Германия. Всъщност вследствие на освобождаването от данъка върху моторните превозни средства, което е част от спорните национални мерки, таксата за ползване на инфраструктурите може да доведе до увеличаване на разходите за услуги, предоставяни от тези доставчици в Германия, или до увеличаване на разходите за посочените получатели с оглед на пътуването им до тази държава членка, за да получат съответна услуга.
- 145 Федерална република Германия няма основание да се позовава на съдебната практика, посочена в точка 117 от настоящото решение, за да оспори наличието на възпрепятстване в настоящия случай.
- 146 Всъщност тази съдебна практика се прилага само когато разглежданите национални мерки засягат предоставянето на услуги между държави членки по същия начин както предоставянето им в рамките на една държава членка, което не е така в конкретния случай.
- 147 При тези обстоятелства следва изводът, че спорните национални мерки представляват ограничение на свободното предоставяне на услуги, което противоречи на член 56 ДФЕС, освен ако не е обективно обосновано.
- 148 В това отношение обаче Федерална република Германия не посочва мотиви, с които да може да се обоснове подобно ограничение. Във всички случаи съображенията, на които се позовава тази държава членка в отговор на първото оплакване, за да обоснове различното третиране на собствениците на регистрирани в Германия превозни средства в сравнение със собствениците и водачите на превозни средства, регистрирани в държави членки, различни от Германия, не могат да бъдат релевантни, за да се обоснове посоченото ограничение, поради същите причини като изложените в точки 75—77 от настоящото решение.
- 149 Следователно спорните национални мерки представляват ограничение на свободното предоставяне на услуги, което противоречи на член 56 ДФЕС.
- 150 Предвид изложените по-горе съображения следва да се уважи третото оплакване и да се констатира, че като е въвела таксата за ползване на инфраструктурите и същевременно е предвидила освобождаване от данъка върху моторните превозни средства в размер, който е

най-малкото равен на размера на платената такса, в полза на собствениците на регистрирани в Германия превозни средства, Федерална република Германия не е изпълнила задълженията си по членове 34 ДФЕС и 56 ДФЕС.

По четвъртото оплакване — нарушение на член 92 ДФЕС

Доводи на страните

- 151 Република Австрия твърди, че германската правна уредба нарушава член 92 ДФЕС, който забранява дискриминацията в областта на транспорта, като изключва всяка възможност за обосновка, и чието приложно поле обхваща търговския превоз с автобуси или превоза на стоки с леки автомобили с тегло до 3,5 тона.
- 152 Република Австрия отбелязва, че необходимото условие, за да не се приложи член 92 ДФЕС, е приемането на разпоредби вторичното право. Не съществувал обаче режим на вторичното право, който да е задължителен за леките автомобили с тегло до 3,5 тона.
- 153 Република Австрия счита, че при това положение правният принцип, произтичащ от точка 23 от решение от 19 май 1992 г., Комисия/Германия (C-195/90, EU:C:1992:219), може да бъде транспониран по настоящия случай.
- 154 Федерална република Германия твърди, на първо място, че приложното поле на член 92 ДФЕС не обхваща таксата за ползване на инфраструктурите, дори да се разглежда в съчетание с освобождаването от данъка върху моторните превозни средства, тъй като с оглед на ограничаването на таксата до определени категории превозни средства търговският превоз е до голяма степен освободен от задължението за плащане на таксата.
- 155 На второ място, противно на тълкуването на член 92 ДФЕС като клауза „standstill“, възприето от Съда в решение от 19 май 1992 г., Комисия/Германия (C-195/90, EU:C:1992:219), Федерална република Германия счита, че съдържащата се в член 92 ДФЕС забрана за по-неблагоприятно третиране не предвижда защита на статуквото по отношение на конкурентното положение, а забранява само пряка или непряка дискриминация на чуждестранните транспортни предприятия, която забрана не била нарушена в настоящия случай.
- 156 На трето място, дори да се приеме, че член 92 ДФЕС трябва да се тълкува като гаранция за статуквото, Федерална република Германия счита, че тази разпоредба вече не се прилага, тъй като Директивата за евроринетката съдържа критерии за националните правни уредби, които могат да се прилагат и за превозни средства с тегло до 3,5 тона при събиране на такси за ползване на пътищата. По-специално член 7, параграф 1 и член 7к от тази директива позволявали да се приемат национални мерки като разглежданите в случая.
- 157 Кралство Дания уточнява, че предметът на решение от 19 май 1992 г., Комисия/Германия (C-195/90, EU:C:1992:219), на което се позовава Република Австрия, е бил изключително и конкретно клаузата „standstill“, съдържаща се понастоящем в член 92 ДФЕС, предвид правното положение преди приемането на специфичната правна уредба на Съюза относно налагането на такси върху тежкотоварните автомобили, която понастоящем се съдържа в Директивата за евроринетката, от която е видно, че спорните национални мерки, въведени едновременно, са в съответствие с член 92 ДФЕС.

Съображения на Съда

- 158 Съгласно член 92 ДФЕС до приемането на разпоредбите, посочени в член 91, параграф 1, никоя държава членка не може, без приемането от Съвета, с единодушие, на мярка за дерогация, да изменя действащи към 1 януари 1958 г. или, за присъединяващите се държави, към датата на тяхното присъединяване, разпоредби, които уреждат тази материя, така че те по своите преки или косвени последици да бъдат по-неблагоприятни за превозвачите от други държави членки, отколкото за собствените ѝ превозвачи.
- 159 В случая е безспорно, от една страна, че транспортната дейност, за която се заплаща таксата за ползване на инфраструктурите, може да се извършва с превозни средства с тегло до 3,5 тона. При това положение дейността е известна най-общо като „лек транспорт“.
- 160 От друга страна, макар секторът на автомобилния транспорт да е до голяма степен обхванат от законодателството на Съюза, лекият транспорт не е предмет на регламентиране на равнището на Съюза. По-специално, липсва правна уредба относно таксата за ползване на пътищата от превозни средства с тегло до 3,5 тона в съответствие с член 91 ДФЕС. Така от член 1 на Директивата за евровинетката, тълкуван във връзка с член 2, буква г) от тази директива, следва, че провежданото от нея сближаване на законодателствата на държавите членки се отнася само до превозните средства с тегло над 3,5 тона.
- 161 Накрая, предвид съображенията, изложени в точки 141 и 143 от настоящото решение, следва да се приеме, че в резултат от съчетаването на спорните национални мерки само превозвачите, които използват превозно средство с тегло до 3,5 тона, регистрирано в държава членка, различна от Германия (наричани по-нататък „чуждестранните превозвачи“), са засегнати на практика от таксата за ползване на инфраструктурите, тъй като превозвачите, които използват регистрирано в Германия превозно средство с тегло под 3,5 тона (наричани по-нататък „германските превозвачи“), се ползват от компенсация за тази такса.
- 162 Налага се изводът, че като компенсират изцяло новата тежест, която представлява таксата за ползване на инфраструктурите, дължима от всички превозвачи, чрез освобождаване от данъка върху моторните превозни средства в размер, който е най-малкото равен на размера на платената такса, от което освобождаване се ползват германските, но не и чуждестранните превозвачи, спорните национални мерки водят до неблагоприятна за чуждестранните превозвачи промяна на положението им в сравнение с положението на германските превозвачи (вж. в този смисъл решение от 19 май 1992 г., Комисия/Германия, C-195/90, EU:C:1992:219, т. 23).
- 163 Ето защо следва да се уважи четвъртото оплакване и да се констатира, че като е въвела таксата за ползване на инфраструктурите и същевременно е предвидила освобождаване от данъка върху моторните превозни средства в размер, който е най-малкото равен на размера на платената такса, в полза на собствениците на регистрирани в Германия превозни средства, Федерална република Германия не е изпълнила задълженията си по член 92 ДФЕС.
- 164 От всичко изложено по-горе следва, че като е въвела таксата за ползване на инфраструктурите за леките автомобили и същевременно е предвидила освобождаване от данъка върху моторните превозни средства в размер, който е най-малкото равен на размера на платената такса, в полза на собствениците на регистрирани в Германия превозни средства, Федерална република Германия не е изпълнила задълженията си по членове 18 ДФЕС, 34 ДФЕС, 56 ДФЕС и 92 ДФЕС.

По съдебните разноски

- ¹⁶⁵ Съгласно член 138, параграф 1 от Процедурния правилник на Съда загубилата делото страна се осъжда да заплати съдебните разноски, ако е направено такова искане. По силата на член 138, параграф 3 от Процедурния правилник, ако страните са загубили по едно или няколко от предявените основания, всяка страна понася направените от нея съдебни разноски освен когато предвид обстоятелствата по делото Съдът счете, че е оправдано една от страните да понесе, наред с направените от нея съдебни разноски, и част от съдебните разноски на другата страна.
- ¹⁶⁶ В настоящия случай както Република Австрия, така и Федерална република Германия са поискали другата страна да бъде осъдена да заплати съдебните разноски. Освен това Федерална република Германия е загубила по първото, третото и четвъртото от оплакванията, изтъкнати от Република Австрия, а последната — по второто си оплакване.
- ¹⁶⁷ Предвид изложеното по-горе Федерална република Германия следва да се осъди да заплати три четвърти от съдебните разноски, направени от Република Австрия, и трябва да се постанови, че за останалата част от тях всяка страна понася направените от нея съдебни разноски.
- ¹⁶⁸ В съответствие с член 140, параграф 1 от същия правилник, съгласно който държавите членки, встъпили по делото, понасят направените от тях съдебни разноски, Кралство Нидерландия и Кралство Дания следва да понесат направените от тях съдебни разноски.

По изложените съображения Съдът (голям състав) реши:

- 1) Като е въвела таксата за ползване на инфраструктурите за леките автомобили и същевременно е предвидила освобождаване от данъка върху моторните превозни средства в размер, който е най-малкото равен на размера на платената такса, в полза на собствениците на регистрирани в Германия превозни средства, Федерална република Германия не е изпълнила задълженията си по членове 18 ДФЕС, 34 ДФЕС, 56 ДФЕС и 92 ДФЕС.
- 2) Отхвърля иска в останалата му част.
- 3) Осъжда Федерална република Германия да заплати три четвърти от съдебните разноски, направени от Република Австрия, и да понесе своите съдебни разноски.
- 4) Република Австрия понася една четвърт от направените от нея съдебни разноски.
- 5) Кралство Нидерландия и Кралство Дания понасят направените от тях съдебни разноски.

Подписи