Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (suurkoda)

18. juuni 2019*

Liikmesriigi kohustuste rikkumine – ELTL artiklid 18, 34, 56 ja 92 – Liikmesriigi õigusnormid, millega sõiduautode puhul kehtestatakse tasu taristu kasutamise eest – Olukord, kus selles liikmesriigis registreeritud sõidukite omanikud on mootorsõidukimaksust vabastatud kasutustasu suurusele vastavas summas

Kohtuasjas C-591/17,

mille ese on ELTL artikli 259 alusel 12. oktoobril 2017 esitatud liikmesriigi kohustuste rikkumise hagi,

Austria Vabariik, esindajad: G. Hesse, J. Schmoll ja C. Drexel,

hageja,

keda toetab:

Madalmaade Kuningriik, esindajad: J. Langer, J. M. Hoogveld ja M. K. Bulterman,

menetlusse astuja,

versus

Saksamaa Liitvabariik, esindajad: T. Henze ja S. Eisenberg, keda abistas *Rechtsanwalt* C. Hillgruber,

kostja,

keda toetab:

Taani Kuningriik, esindajad: J. Nymann-Lindegren ja M. Wolff,

menetlusse astuja,

EUROOPA KOHUS (suurkoda),

koosseisus: president K. Lenaerts, asepresident R. Silva de Lapuerta (ettekandja), kodade presidendid J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev, E. Regan ja C. Lycourgos, kohtunikud E. Juhász, M. Ilešič, J. Malenovský, C. G. Fernlund, P. G. Xuereb, N. Piçarra ja L. S. Rossi,

kohtujurist: N. Wahl,

kohtusekretär: ametnik K. Malacek,

* Kohtumenetluse keel: saksa.

arvestades kirjalikku menetlust ja 11. detsembri 2018. aasta kohtuistungil esitatut,

olles 6. veebruari 2019. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

otsuse

1 Oma hagiavalduses palub Austria Vabariik Euroopa Kohtul tuvastada, et kuna Saksamaa Liitvabariik on 8. juuni 2015. aasta seadusega taristu kasutustasude kohta (Infrastrukturabgabengesetz, *BGBl.* I, lk 904) redaktsioonis, mis tuleneb 18. mai 2017. aasta seaduse (*BGBl.* I, lk 1218) artiklist 1 (edaspidi „InfrAG"), kehtestanud sõiduautode puhul tasu taristu kasutamise eest ja näinud ette Saksamaal registreeritud sõidukite omanikele vähemalt selle kasutustasu suurusele vastava mootorsõidukimaksu vabastuse, mis viidi 26. septembri 2002. aasta seadusesse mootorsõidukite maksustamise kohta (Kraftfahrzeugsteuergesetz, *BGBl.* I, lk 3818, edaspidi „KraftStG") sisse 8. juuni 2015. aasta teise seadusega liiklusmaksude muutmise kohta (Zweites Verkehrsteueränderungsgesetz, *BGBl.* I, lk 901) ja mida on viimati muudetud 6. juuni 2017. aasta seadusega, millega muudetakse teist seadust liiklusmaksude muutmise kohta (Gesetz zur Änderung des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetz, *BGBl.* I, lk 1493) (edaspidi koos „vaidlusalused riigisisesed meetmed"), on Saksamaa Liitvabariik rikkunud ELTL artikleid 18, 34, 56 ja 92.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

2 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 1999. aasta direktiivi 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest (EÜT 1999, L 187, lk 42; ELT eriväljaanne 07/04, lk 372), mida on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. septembri 2011. aasta direktiiviga 2011/76/EL (ELT 2011, L 269, lk 1) (edaspidi „*eurovignette*'i direktiiv"), artikli 1 esimese lõigu järgi kohaldatakse seda direktiivi artiklis 2 määratletud sõidukitele kehtestatavate sõiduki-, tee- ja kasutusmaksude suhtes. Artikli 2 punktis d on „sõiduk" *eurovignette* i direktiivi tähenduses määratletud kui „mootorsõiduk või liigendsõiduk, mis on ette nähtud või mida kasutatakse kaupade autoveoks ja mille suurim lubatud täismass on üle 3,5 tonni".

3 *Eurovignette*'i direktiivi artiklis 7 on sätestatud:

„1. Ilma et see piiraks artikli 9 lõike 1a kohaldamist, võivad liikmesriigid säilitada või kehtestada tee- ja/või kasutusmaksud üleeuroopalise teedevõrgu või selle võrgu teatavate osade suhtes ning oma kiirteedevõrgu muude osade suhtes, mis ei kuulu üleeuroopalisse teedevõrku, vastavalt käesoleva artikli lõigetes 2, 3, 4 ja 5 ning artiklites 7a–7k sätestatud tingimustele. See ei piira liikmesriikide õigust kohaldada kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepinguga tee- ja/või kasutusmakse muude teede suhtes, tingimusel et tee- ja/või kasutusmaksude kehtestamine sellistel muudel teedel ei too kaasa rahvusvahelise liikluse diskrimineerimist ega põhjusta ettevõtjatevahelise konkurentsi moonutamist.

[…]

3. Tee- ja kasutusmaksud ei tohi olla vedaja riikkondsuse, vedaja asukohaliikmesriigi või kolmandast riigist asukohariigi, sõiduki registrisse kandmise liikmesriigi või kolmanda riigi ega veo lähtekoha või sihtkoha tõttu otseselt ega kaudselt diskrimineerivad.

[…]".

4 Direktiivi artiklis 7k on ette nähtud:

„Ilma et see piiraks Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklite 107 ja 108 kohaldamist, ei mõjuta käesolev direktiiv teemaksude ja/või taristu kasutusmaksu süsteemi kasutusele võtvate liikmesriikide vabadust maksta kõnealuste maksude puhul asjakohast hüvitist.“

Saksa õigus

InfrAG

5 InfrAG §-s 1 on ette nähtud tasu maksmine föderaalteede, sealhulgas kiirteede kasutamise eest sõiduautodega (edaspidi „taristutasu“) föderaalteede seaduse (Bundesfernstraßengesetz) 28. juunil 2007 avaldatud redaktsiooni (*BGBl.* I, lk 1206) § 1 tähenduses.

6 InfrAG § 3 ja § 7 kohaselt peavad Saksamaal registreeritud sõidukite omanikud maksma aastase teemaksukleebise eest taristutasu. InfrAG § 5 lõike 1 kohaselt määratakse taristutasu summa kindlaks seda tasu koguva ametiasutuse otsusega. Teemaksukleebis saadakse sõiduki registreerimisel.

7 Välisriigis registreeritud sõidukite puhul lasub kohustus maksta tasu, mida võlgnetakse üksnes kiirteede kasutamisel, kas omanikul või juhil tee kasutamise ajal ning kohustus tekib vastavalt InfrAG § 5 lõikele 4 tasulise tee esimesel kasutamisel pärast piiri ületamist. Taristutasu tuleb maksta teemaksukleebise ostmise teel. Seejuures saab valida kümnepäevase, kahekuuse ja aastase teemaksukleebise vahel.

8 InfrAG § 8 lisa lõikes 1 toodud maksmisele kuuluva taristutasu summa arvutamisel võetakse aluseks: mootori töömaht, mootori liik (sädesüüte või survesüüte mootor) ja heitgaasiklass. See lõige on sõnastatud järgmiselt:

„Taristutasu suurus on

1. kümnepäevase teemaksukleebise puhul mootorsõidukitele, mille aastase teemaksukleebise eest tuleb punkti 3 järgi maksta taristutasu summas
   a) vähem kui 20 eurot – 2,50 eurot,
   b) vähem kui 40 eurot – 4 eurot,
   c) vähem kui 70 eurot – 8 eurot,
   d) vähem kui 100 eurot – 14 eurot,
   e) vähem kui 130 eurot – 20 eurot ja
   f) 130 eurot – 25 eurot,

2. kahekuulise teemaksukleebise puhul mootorsõidukitele, mille aastase teemaksukleebise eest tuleb punkti 3 järgi maksta taristutasu summas
   a) vähem kui 20 eurot – 7 eurot,
   b) vähem kui 40 eurot – 11 eurot,
   c) vähem kui 70 eurot – 18 eurot,
   d) vähem kui 100 eurot – 30 eurot,
   e) vähem kui 130 eurot – 40 eurot ja
   f) 130 eurot – 50 eurot,

3. aastase teemaksukleebise puhul
   a) mootorsõidukitele § 1 lõike 1 punktide 1 ja 3 tähenduses, mida käitatakse kolbmootoriga ja rootorkolbmootoriga, iga 100 cm^3 silindrimahu või selle osa kohta, kui need töötavad
      aa) sädesüütega mootoriga ja

aaa) nende puhul ei ole täidetud punktides bbb ja ccc nimetatud heitgaasiklasside nõuded või ole nende täitmine nõuetekohaselt tõendatud – 6,50 eurot,
bbb) nende puhul on täidetud heitgaasiklassi 4 või 5 nõuded – 2 eurot,
ccc) nende puhul on täidetud heitgaasiklassi 6 nõuded – 1,80 eurot,

bb) survesüütemootoriga ja
aaa) nende puhul ei ole täidetud punktides bbb ja ccc nimetatud heitgaasiklasside nõuded või ole nende täitmine nõuetekohaselt tõendatud – 9,50 eurot,
bbb) nende puhul on täidetud heitgaasiklassi 4 või 5 nõuded – 5 eurot,
ccc) nende puhul on täidetud heitgaasiklassi 6 nõuded – 4,80 eurot,

b) mootorsõidukitele § 1 lõike 1 punkti 2 tähenduses, iga 200 kilogrammi kohta lubatud täismassist või selle osa kohta – 16 eurot,

kokku siiski mitte rohkem kui 130 eurot.“

9 Kui tasu alla kuuluvaid teid kasutatakse ilma kehtiva teemaksukleebiseta või kui teemaksukleebise tase ei ole piisav, nõutakse tasu InfrAG § 12 kohaselt otsusega sisse tagantjärele. Sel juhul tuleb maksta aastase teemaksukleebise hind või juba makstud summa ja aastase teemaksukleebise hinna vahe.

10 InfrAG §-s 11 on ette nähtud taristutasu maksmise kohustuse täitmise pisteline kontroll. InfrAG § 11 lõike 7 kohaselt võivad ametiasutused kontrolli kohas määrata, et maksta tuleb taristutasu aastase teemaksukleebise hinna suuruses ning tagatis, mille summa võrdub InfrAG § 14 kohaselt määratava rahatrahvi ja menetluskulude suurusega. Peale selle võidakse keelata juhti reisi jätkamast, kui tasu kontrolli kohas nõudmisest hoolimata ära ei maksta ja kui on põhjust kahelda selle maksmises hiljem, või kui kontrollimiseks vajalikke dokumente ei esitata, nõutud teavet ei anta või määratud tagatist täielikult või osaliselt ei maksta.

11 InfrAG §-s 14 on ette nähtud, et taristutasu maksmata jätmine või mittetäielik maksmine, teabe andmata jätmine või valeteabe andmine ning sõiduki peatamise korralduse täitmata jätmine kontrollimisel, kas järgitud on tasu maksmise kohustust, on väärteod, mille eest karistatakse rahatrahviga.

KraftStG

12 KraftStG § 9 lõikes 6 on ette nähtud:

„Saksamaal registreeritud [mootorsõidukite] aastamaks on vähendatud (maksuvabastus) järgmiselt

1) sõiduautode puhul 100 cm^3 silindrimahu või selle osa kohta
a) kui nende puhul on täidetud kohustuslikud piirväärtused, mis on toodud [Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määruse (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust (ELT 2007, L 171, lk 1)] I lisa tabelis 2 ja kui need töötavad
aa) sädesüütega mootoriga – 2,32 eurot,
bb) survesüütega mootoriga – 5,32 eurot,
b) kui nende puhul on täidetud kohustuslikud piirväärtused, mis on toodud määruse [nr 715/2007] I lisa tabelis 1 või [nõukogu 20. märtsi 1970. aasta direktiivi 70/220/EMÜ mootorsõidukite ottomootorite heitgaaside tekitatud õhusaaste vastu võetavaid meetmeid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT 1970, L 76, lk 1; ELT eriväljaanne 13/01, lk 64)] kuni 1. jaanuarini 2013 kehtinud redaktsiooni I lisa punkti 5.3.1.4 tabelites toodud M sõidukiklassi B reas ja kui need töötavad
aa) sädesüütega mootoriga – 2 eurot,
bb) survesüütega mootoriga – 5 eurot,

c) kui nende puhul ei ole täidetud punktides a ja b toodud nõuded ja kui need töötavad
   aa) sädesüütega mootoriga – 6,50 eurot,
   bb) survesüütega mootoriga – 9,50 eurot,

kokku siiski mitte rohkem kui 130 eurot;

2) autoelamute puhul 200 kilogrammi liikluses lubatud täismassi või osa kohta sellest – 16 eurot, kokku siiski mitte rohkem kui 130 eurot;

3) sõiduautode ja autoelamute puhul, millele on antud
   a) vanasõiduki registreerimisnumber – 130 eurot,
   b) hooajaline registreerimisnumber kasutamise perioodi igaks päevaks – vastav osa aastamaksust punktide 1–3 a järgi.

Esimeses lauses toodud maksuvabastuse summa on piiratud aastase maksusummaga lõike 1 punktide 2 ja 2a ning lõike 4 punkti 2 järgi, hooajaliste registreerimisnumbrite puhul vastava osaga aastamaksust kasutamise perioodi järgi.“

13 Kooskõlas teise seaduse liiklusmaksude muutmise kohta artikli 3 lõikega 2 sõltub nende õigusnormide jõustumine taristutasu kogumisega alustamisest InfrAG järgi.

Kohtueelne menetlus ja menetlus Euroopa Kohtus

14 Euroopa Komisjon algatas 18. juuni 2015. aasta ametliku kirjaga rikkumismenetluse Saksamaa Liitvabariigi suhtes, tunnistades vaidlusaluseks esiteks riigisiseste meetmete toime nende koosmõjus ja teiseks lühiajaliste teemaksukleebiste hinna. Ametlikus kirjas, mida täiendab 10. detsembril 2015 saadetud teine ametlik kiri, juhiti Saksamaa asutuste tähelepanu sellele, et nimetatud meetmed võivad olla vastuolus ELTL artiklitega 18, 34, 45, 56 ja 92. Pärast Saksamaa asutustega seisukohtade vahetamist ja 28. aprillil 2016 põhjendatud arvamuse andmist otsustas komisjon 29. septembril 2016 saata asja ELTL artikli 258 alusel Euroopa Kohtusse.

15 Kuna komisjoni kritiseeritud sätteid Saksamaa seadusandluses muudeti, otsustas komisjon 17. mail 2017 rikkumismenetluse siiski lõpetada.

16 7. juuli 2017. aasta kirjaga pöördus Austria Vabariik ELTL artikli 259 alusel komisjoni poole arvamuse saamiseks küsimuses, kas Saksamaa Liitvabariik võib olla rikkunud ELTL artikleid 18, 34, 56 ja 92 tulenevalt taristutasu ja Saksamaal registreeritud sõidukite omanikele ette nähtud mootorsõidukimaksust vabastamise koosmõjust.

17 Komisjon kinnitas 14. juuli 2017. aasta kirjas Austria Vabariigilt kirja kätte saamist.

18 Saksamaa Liitvabariik lükkas 11. augusti 2017. aasta kirjas Austria Vabariigi argumendid tagasi ja põhjendas vaidlusaluseid riigisiseseid meetmeid peamiselt süsteemi muutmisega, mille käigus mindi maksupõhiselt rahastamiselt üle kasutajapõhisele rahastamisele, ja sellega, et kompenseerivad meetmed on õiguspärased *eurovignette*'i direktiivi järgi.

19 31. augustil 2017 toimus komisjonis ärakuulamine, mille käigus esitasid enda argumendid nii Austria Vabariik kui ka Saksamaa Liitvabariik.

20 Komisjon ei esitanud ELTL artiklis 259 ette nähtud kolmekuuse tähtaja jooksul põhjendatud arvamust.

21 Austria Vabariik esitas seepeale 12. oktoobril 2017 käesoleva hagi.

22 Euroopa Kohtu presidendi 15. jaanuari ja 14. veebruari 2018. aasta määrusega lubati Madalmaade Kuningriigil ja Taani Kuningriigil astuda menetlusse vastavalt Austria Vabariigi ja Saksamaa Liitvabariigi nõuete toetuseks.

Hagi

23 Oma hagi põhjenduseks esitab Austria Vabariik neli etteheidet asjaomaste riigisiseste õigusaktide suhtes, täpsustades samas, et need normid on küll vastu võetud, kuid ei ole veel jõustunud. Esimene ja teine väide puudutavad ELTL artikli 18 rikkumist, mis tuleneb esiteks taristutasu ja Saksamaal registreeritud sõidukite omanikele ette nähtud mootorsõidukimaksust vabastamise koosmõjust, ning teiseks taristutasu sisustamisest ja kohaldamisest. Kolmas väide puudutab ELTL artiklite 34 ja 56 rikkumist kõikide esimeses ja teises väites kritiseeritud meetmetega. Neljas väide puudutab ELTL artikli 92 rikkumist, mis tuleneb taristutasu ja Saksamaal registreeritud sõidukite omanikele ette nähtud mootorsõidukimaksust vabastamise koosmõjust.

Esimene väide, et vaidlusaluste riigisiseste meetmete koosmõju tagajärjel on rikutud ELTL artiklit 18

Poolte argumendid

24 Austria Vabariik väidab, et koosmõju, mida omab taristutasu ja samaaegne maksuvabastus mootorsõidukimaksust summas, mis vastab vähemalt sellele tasule, ja mida antakse Saksamaal registreeritud sõidukite omanikele, tähendab, et *de facto* maksavad seda tasu üksnes muudes liikmesriikides kui Saksamaal registreeritud sõidukite omanikud ja juhid, kes on valdavas osas nende muude liikmesriikide kodanikud. Sellise asjaoluga võib seega kaasneda kodakondsuse alusel kaudne diskrimineerimine, mis on vastuolus ELTL artikliga 18.

25 Selline diskrimineerimine tuleneb absoluutsest ja lahutamatust sisulisest ja ajalisest seosest taristutasu ja Saksamaal registreeritud sõidukite mootorsõidukimaksust vabastamise vahel, ning selle seose tõttu tuleb vaidlusaluseid riigisiseseid meetmeid liidu õigusest lähtuvalt käsitleda ja hinnata ühiselt.

26 Austria Vabariik märgib lisaks, et vaidlusaluste riigisiseste meetmetega soovitakse ellu viia Saksamaal Bundestagi (Saksamaa Liidupäev) 2013. aasta valimiskampaania ajal antud valimislubadust, et välismaiseid sõidukijuhte kohustatakse osalema Saksamaa taristu kulude rahastamises, ilma et Saksamaa autoomanikele tekiks täiendavaid kulutusi.

27 Lõpuks viitab Austria Vabariik 19. mai 1992. aasta kohtuotsuse komisjon *vs.* Saksamaa (C-195/90, EU:C:1992:219) punktile 23, et põhjendada väidetud kaudse diskrimineerimise olemasolu.

28 Saksamaa Liitvabariik tunnistab, et vaidlusalused riigisisesed meetmed moodustavad ühe terviku nii nende subjektiivse eesmärgi kui objektiivse sisu poolest, kuid vaidleb vastu sellele, et taristutasu kehtestamine – käsitletuna isegi koosmõjus mootorsõidukimaksust vabastamisega – toob endaga kaasa diskrimineerimise.

29 Selle kohta märgib Saksamaa Liitvabariik esiteks, et kuigi taristutasu kehtestamine muudab halvemaks välismaal registreeritud sõidukite omanike ja juhtide *status quo*, ei kaasne sellega nende omanike ja juhtide halvemat kohtlemist, võrreldes Saksamaal registreeritud sõidukite omanikega. Vastupidi, muudes liikmesriikides kui Saksamaal registreeritud sõidukite omanikud ja juhid on Saksamaa föreraaltranspordi taristu rahastamises osalemisel soodsamas olukorras kui Saksamaal registreeritud sõidukite omanikud, sest esimesena nimetatud maksavad taristutasu üksnes siis, kui nad kasutavad Saksamaa kiirteid, samas kui teised peavad igal juhul seda tasu maksma ning lisaks maksma veel ka

mootorsõidukimaksu, isegi kui seda võidakse vähendada. Ka on muudes liikmesriikides kui Saksamaal registreeritud sõidukite omanike ja juhtide makstava taristutasu maksimaalne suurus võrdne sellega, mida igal juhul maksavad Saksamaal registreeritud sõidukite omanikud.

30 Teiseks märgib Saksamaa Liitvabariik, et asjaolu, et mootorsõidukimaksust vabastatakse ainult Saksamaal registreeritud sõidukite omanikud, vastab liidu õigusele, nimelt nõukogu 28. märtsi 1983. aasta direktiivile 83/182/EMÜ ühest liikmesriigist teise ajutiselt imporditud teatavate transpordivahendite maksuvabastuse kohta ühenduses (EÜT 1983, L 105, lk 59; ELT eriväljaanne 09/01, lk 112), milles on kindlaks määratud sõidukite maksustamise õiguse jaotus sõidukite registreerimise koha ja seega alalise elukoha järgi. Liikmesriikide pädevuse piiritlemine mootorsõidukite maksustamisel selle direktiivi järgi, mille eesmärk on selles valdkonnas puuduva ühtlustamise tõttu vältida liidu turul osalejate ja liidu kodanike topeltmaksustamist, näitab, et iga sõiduki osas on määravaks üksnes selle liikmesriigi mootorsõidukimaks, kus sõiduk on registreeritud. Saksamaa mootorsõidukimaksu summa, mis puudutab üksnes Saksamaal registreeritud sõidukite omanikke, ei oma seega tähtsust muudes liikmesriikides registreeritud sõidukite omanikele.

31 Kolmandaks leiab Saksamaa Liitvabariik, et taristutasu sisseviimine, millest saadud tulu kantakse transpordi eelarvesse ja mida kasutatakse täies ulatuses vastavalt tema eesmärgile föderaaltranspordi taristu parendamiseks, vastab eesmärgile rahastada seda senisest rohkem kasutajate poolt. Nimetatud eesmärgist tulenevalt muutis liikmesriik süsteemi, mille käigus mindi maksupõhiselt rahastamiselt üle kasutajapõhisele rahastamisele. Seejuures otsustas Saksamaa Liitvabariik talle kuuluvat otseste maksude kindlaksmääramise pädevust kasutades kohandada mootorsõidukimaksu, kehtestades maksuvabastuse osale sellest maksust, et säilitada selles liikmesriigis registreeritud sõidukite omanike kogu rahaline koormus endisel tasemel ja vältida ebaproportsionaalset topeltmaksustamist.

32 Neljandaks nähtub võimalus kompenseerida taristutasu mootorsõidukimaksu alandamisega *eurovignette*'i direktiivi artikli 7 lõike 3 ja artikli 7k kujunemisloost, mis on eeskujuks sõiduautodele teedevõrgu kasutamise tasustamise korra kehtestamisel. Teatavate liikmesriikide nagu Ühendkuningriik või Belgia Kuningriik hiljutine praktika, milles on seda võimalust raskete kaubaveokite puhul kasutatud, näitab, et vaidlusalused riigisisesed meetmed on liidu õigusega kooskõlas.

33 Lõpuks, viiendaks rõhutab Saksamaa Liitvabariik, et valimiskampaania käigus öeldu ei saa mingil moel mõjutada seda, kas tegemist võib olla diskrimineerimist põhjustava erineva kohtlemisega.

34 Eraldi toob Saksamaa Liitvabariik vaidlusaluste riigisiseste meetmete koosmõjus tekkida võivat kaudset diskrimineerimist põhjendavate teguritena esile keskkonnakaitse, koormuse jagamise taristu riigisiseste ja välismaiste kasutajate vahel ning föderaaltranspordi taristu rahastamise süsteemi muutmise.

35 Madalmaade Kuningriik jagab peamises osas Austria Vabariigi argumente ja toob esile, et käesoleval juhul on Saksamaal registreeritud sõidukite omanikud ja muudes liikmesriikides kui Saksamaal registreeritud sõidukite omanikud ja juhid, kes kasutavad Saksamaa kiirteid, võrreldavas olukorras.

36 Taani Kuningriik jagab seevastu Saksamaa Liitvabariigi seisukohta, et vaidlusalused riigisisesed meetmed ei ole diskrimineerivad, ja rõhutab eelkõige, et liikmesriikide pädevusse kuulub selliste otseste maksude ja riigisiseste tasude kehtestamine, muutmine ja kehtetuks tunnistamine, mida ei ole liidu tasandil ühtlustatud.

Euroopa Kohtu hinnang

37 Austria Vabariik leiab enda esimese väite raames sisuliselt, et taristutasu ja Saksamaal registreeritud sõidukite vabastus mootorsõidukimaksust ei tee küll formaalselt vahet kodakondsuse alusel, kuid koosmõjus on nende toime selline, et Saksamaa kodanikke koheldakse soodsamalt kui muude liikmesriikide kodanikke, ja nendega rikutakse seega ELTL artikli 18 esimest lõiku.

38 Nimetatud sättes on ette nähtud, et ilma et see piiraks aluslepingutes sisalduvate erisätete kohaldamist, on aluslepingutes käsitletud valdkondades keelatud igasugune diskrimineerimine kodakondsuse alusel.

39 Selle kohta tuleb kõigepealt märkida, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt kohaldatakse ELTL artiklit 18, milles on ette nähtud kodakondsuse alusel diskrimineerimise keelu üldpõhimõte, iseseisvalt ainult liidu õigusega reguleeritavate olukordade suhtes, mille puhul ei ole EL toimimise lepingus ette nähtud diskrimineerimiskeelu erinorme (18. juuli 2017. aasta kohtuotsus Erzberger, C-566/15, EU:C:2017:562, punkt 25 ja seal viidatud kohtupraktika).

40 Nimelt on kodakondsuse alusel diskrimineerimise keelu põhimõte ette nähtud kaupade vaba liikumise valdkonnas ELTL artiklis 34 koostoimes ELTL artikliga 36 (vt selle kohta 8. juuni 2017. aasta kohtuotsus Medisanus, C-296/15, EU:C:2017:431, punkt 65), töötajate vaba liikumise valdkonnas ELTL artiklis 45 (vt selle kohta 22. juuni 2017. aasta kohtuotsus Bechtel, C-20/16, EU:C:2017:488, punkt 32 ja seal viidatud kohtupraktika) ning teenuste osutamise vabaduse valdkonnas ELTL artiklites 56-62 (vt selle kohta 19. juuni 2014. aasta kohtuotsus Strojírny Prostějov ja ACO Industries Tábor, C-53/13 ja C-80/13, EU:C:2014:2011, punkt 32 ja seal viidatud kohtupraktika).

41 Eeltoodust nähtub, et käesolevas asjas saab vaidlusaluseid riigisiseseid meetmeid hinnata ELTL artikli 18 esimese lõigu alusel üksnes juhul, kui neid kohaldatakse olukordade suhtes, mille puhul ei ole EL toimimise lepingus ette nähtud diskrimineerimiskeelu erinorme.

42 Edasi tuleb märkida, et ELTL artikli 18 esimeses lõigus tagatud kodakondsuse alusel diskrimineerimise keelu üldpõhimõte keelab mitte ainult otsese diskrimineerimise kodakondsuse alusel, vaid ka igasuguse kaudse diskrimineerimise, mis mõne muu tunnuse järgi vahet tehes toob faktiliselt kaasa samasuguse tagajärje (vt selle kohta 13. aprilli 2010. aasta kohtuotsus Bressol jt, C-73/08, EU:C:2010:181, punkt 40 ja seal viidatud kohtupraktika).

43 Austria Vabariigi esimese väite põhjendatuse hindamiseks tuleb esimesena kontrollida, kas vaidlusaluste riigisiseste meetmete vahel on selline side, et õigustatud oleks nende ühine hindamine liidu õiguse alusel.

44 Selle kohta tuleb kõigepealt märkida, et nagu nähtub Euroopa Kohtule esitatud toimikust, viidi taristutasu ja mootorsõidukimaksu vabastus sisse samal päeval, st 8. juunil 2015, ning hiljem on mõlemat muudetud lähestikustel kuupäevadel, vastavalt 18. mail 2017 ja 6. juunil 2017, ning et maksuvabastuse kohaldamine pandi sõltuma nimetatud tasu kogumise algusest. Ka vastab Saksamaal registreeritud sõidukite omanike maksuvabastuse summa taristutasu summale, mida nimetatud omanikud pidid ette maksma, välja arvatud heitgaasiklassi 6 kuuluvate sõidukite puhul, mille omanikele antakse mootorsõidukimaksust vabastus suuremas summas kui on nende poolt makstav taristutasu. Eeltoodust nähtub, et mootorsõidukimaksust vabastamine kompenseerib Saksamaal registreeritud sõidukite omanikele igal juhul vähemalt samas ulatuses taristutasu kehtestamisega tekkinud uue koormuse.

45 Seejärel, mis puudutab taristutasu sissenõudmist Saksamaal registreeritud sõidukite omanikelt, siis Saksamaa Liitvabariik on ette näinud, et seda tasu tuleb maksta samamoodi nagu mootorsõidukimaksu tulenevalt sõiduki registreerimisest.

46 Seega tuleb nentida, et nii ajalisest kui sisulisest vaatenurgast esineb vaidlusaluste riigisiseste meetmete vahel nii tihe seos, et õigustatud on nende ühine hindamine liidu õiguse alusel, eelkõige ELTL artikli 18 alusel. Sellise sideme olemasolu tunnistab ka Saksamaa Liitvabariik, nagu see nähtub käesoleva kohtuotsuse punktist 28.

47 Teisena tuleb kontrollida, kas vaidlusaluste riigisiseste meetmete puhul on nende ühisel hindamisel tegemist erineva kohtlemisega kodakondsuse alusel.

48 Siinkohal puudub vaidlus selles, et nende meetmete kohaldamisel peavad kõik Saksamaa kiirteede kasutajad maksma taristutasu, olenemata sellest, kus nende sõiduk on registreeritud. Saksamaal registreeritud sõidukite omanikel on aga õigus mootorsõidukimaksu vabastusele summa ulatuses, mis vastab vähemalt sellele taristutasule, mida nad maksma pidid, mis tähendab, et taristutasu majanduslikku koormust kannavad *de facto* üksnes nende sõidukite omanikud ja juhid, kelle sõiduk on registreeritud muus liikmesriigis kui Saksamaal.

49 Järelikult nähtub, et vaidlusaluste riigisiseste meetmete koosmõjus koheldakse muus liikmesriigis kui Saksamaal registreeritud sõidukite omanikke ja juhte Saksamaa kiirteede kasutamisel vähem soodsalt kui Saksamaal registreeritud sõidukite omanikke, ehkki nad on kiirteede kasutamisel võrreldavas olukorras.

50 Selline ebavõrdne kohtlemine on eriti selge heitgaasiklassi 6 kuuluvate sõidukite puhul. Nimelt saavad Saksamaal registreeritud seda liiki sõidukite omanikud taristutasu kompensatsiooni suuremas summas, kui nad on tasu maksnud, samas kui muus liikmesriigis kui Saksamaal registreeritud heitgaasiklassi 6 kuuluvate sõidukite omanikud ja juhid, kes kasutavad Saksamaa kiirteid, peavad seda tasu igal juhul maksma. Järelikult koheldakse viimaseid vähem soodsalt võrreldes mitte üksnes Saksamaal registreeritud heitgaasiklassi 6 kuuluvate sõidukite omanikega, vaid ka selles liikmesriigis registreeritud saastavamate sõidukite omanikega.

51 Lõpuks, kuigi tuvastatud erinev kohtlemine ei põhine otseselt kodakondsusel, ei ole suurem osa muudes liikmesriikides kui Saksamaal registreeritud sõidukite omanikke ja juhte Saksa kodanikud, samas kui suurem osa Saksamaal registreeritud sõidukite omanikke on Saksa kodanikud, mistõttu kaasneb sellise erinevusega tegelikkuses samasugune tulemus kui kodakondsusel põhineva erineva kohtlemise puhul.

52 Asjaolu, et esiteks on Saksamaal registreeritud sõidukite omanikud taristutasu kohustuslased ja nad peavad maksma ka mootorsõidukimaksu, ja et teiseks on muudes liikmesriikides kui Saksamaal registreeritud sõidukite omanike ja juhtide poolt taristutasuna maksmisele kuuluv summa maksimaalselt nii suur kui summa, mida peavad maksma Saksamaal registreeritud sõidukite omanikud sama tasuna, ei muuda vastupidi Saksamaa Liitvabariigi väidetule käesoleva kohtuotsuse punktis 49 tehtud järeldust. Seega tuleneb erinev kohtlemine muudes liikmesriikides kui Saksamaal registreeritud sõidukite omanike ja juhtide kahjuks asjaolust, et tänu Saksamaal registreeritud sõidukite omanikele antud maksuvabastusele ei pea nad *de facto* kandma taristutasuga kaasnevat majanduslikku koormust.

53 Seda järeldust ei lükka ümber ka need Saksamaa Liitvabariigi argumendid, mis on kokkuvõtvalt esitatud käesoleva kohtuotsuse punktides 30–32.

54 Mis puudutab esmalt argumenti, et liidu õigusega on kooskõlas see, kui mootorsõidukimaksu vabastust saavad kasutada ainult Saksamaal registreeritud sõidukite omanikud, siis Euroopa Kohus on tõepoolest otsustanud, et kuna mootorsõidukite maksustamine ei ole ühtlustatud, on liikmesriigid vabad selles valdkonnas maksude üle otsustama ja registreerimine on nähtavasti selle pädevuse teostamise loomulik tagajärg (vt selle kohta 21. märtsi 2002. aasta kohtuotsus Cura Anlagen, C-451/99, EU:C:2002:195, punktid 40 ja 41). Selline asjaolu selgitab, miks peavad mootorsõidukimaksu tasuma üksnes Saksamaal registreeritud sõidukite omanikud ja seetõttu saavad ka ainult nemad seda maksuvabastust kasutada.

55 Samas ei tähenda see siiski, et selle maksu summat ei tule arvesse võtta hindamisel, kas tegemist on muudes liikmesriikides kui Saksamaal registreeritud sõidukite omanike ja juhtide diskrimineerimisega.

56 Nimelt tuleb märkida, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt peab liikmesriik oma pädevuse teostamisel otsese maksustamise valdkonnas järgima liidu õigust ja eelkõige EL toimimise lepinguga tagatud põhivabadusi (21. märtsi 2002. aasta kohtuotsus Cura Anlagen, C-451/99, EU:C:2002:195, punkt 40, ning 25. juuli 2018. aasta kohtuotsus TTL, C-553/16, EU:C:2018:604, punkt 44 ja seal viidatud kohtupraktika).

57 Eeltoodust nähtub, et mootorsõidukimaksu kehtestades peavad liikmesriigid järgima muu hulgas võrdse kohtlemise põhimõtet selliselt, et maksude kohaldamine ei oleks diskrimineeriv.

58 Käesolevas asjas kompenseerib aga Saksamaal registreeritud sõidukite omanike vabastamine mootorsõidukimaksust täies ulatuses nende poolt tasutud taristutasu, mis tähendab, et nagu on märgitud käesoleva kohtuotsuse punktis 48, kannavad taristutasu majanduslikku koormust *de facto* üksnes need omanikud ja juhid, kelle sõiduk on registreeritud muus liikmesriigis kui Saksamaal, ning sellisel juhul on tegemist viimaseid diskrimineeriva meetmega.

59 Seega on mootorsõidukimaksu summa oluline muudes liikmesriikides kui Saksamaal registreeritud sõidukite omanike ja juhtide seisukohast, sest selle kindlaksmääramise normide tegelik tulemus on erinev kohtlemine nende kahjuks.

60 Seejärel, nagu väidab Saksamaa Liitvabariik, on liikmesriikidel võimalus muuta maanteetaristu rahastamise süsteemi, minnes maksupõhiselt rahastamiselt üle rahastamisele kõikide kasutajate poolt, kelle hulgas on ka seda taristut kasutavad muudes liikmesriikides registreeritud sõidukite omanikud ja juhid, nii et kõik kasutajad osalevad rahastamises õiglaselt ja proportsionaalselt, kui sellise muudatuse puhul järgitakse liidu õigust, sealhulgas ELTL artikli 18 esimeses lõigus tagatud diskrimineerimiskeelu põhimõtet. Selline muudatus põhineb liikmesriikide õigusel vabalt valida, millisel moel rahastada enda avalikku taristut, järgides seejuures liidu õigust.

61 Käesolevas asjas nähtub Saksamaa Liitvabariigi esitatud kirjalikest dokumentidest, et see liikmesriik otsustas föderaaltranspordi taristu puhul minna osaliselt üle maksupõhiselt rahastamiselt rahastamissüsteemile, mille aluseks on põhimõte, et kasutaja maksab ja põhimõte, et saastaja maksab.

62 Selline süsteemi muudatus seisneb taristutasu kehtestamises, mida peavad maksma kõik Saksamaa kiirteede kasutajad olenemata sellest, kas nende sõiduk on registreeritud Saksamaal või mitte, ja millest saadavat tulu kasutatakse täies ulatuses maanteetaristu rahastamiseks, sest selle tasu tariifid määras Saksamaa Liitvabariik kindlaks asjaomaste sõidukite heitgaasiklasside alusel.

63 Tuleb aga nentida, et vaidlusalused riigisisesed meetmed ei näi olevat ühtsed selle eesmärgi järgimisel, mille Saksamaa Liitvabariik võttis aluseks taristutasu sisseviimisel ja millele on viidatud käesoleva kohtuotsuse punktis 61.

64 Saksamaa Liitvabariik töötas paralleelselt tasu sisseviimisega välja selle individuaalse kompenseerimise mehhanismi Saksamaal registreeritud sõidukite omanikele, vabastades nad mootorsõidukimaksust vähemalt sama suure summa ulatuses, kui nimetatud tasu, mida nad peavad maksma.

65 Ei saa aga nõustuda liikmesriigi seisukohaga, et selline maksuvabastus peegeldab üleminekut maanteetaristu rahastamise süsteemile kõikide kasutajate poolt, kohaldades põhimõtet, et kasutaja maksab ja põhimõtet, et saastaja maksab.

66 Nimelt on Saksamaa Liitvabariik ise möönnud enda kirjalikes seisukohtades, et kuna Saksamaal registreeritud sõidukite omanikele on ette nähtud mootorsõidukimaksu vabastus, ei teki neile hoolimata taristutasu maksmise kohustusest selle sisseviimisega tegelikkuses täiendavat koormust.

67 Liikmesriik väidab küll, et need omanikud osalesid juba enne nimetatud tasu sisseviimist maanteetaristu rahastamises mootorsõidukimaksu kaudu ja kompensatsiooni mõte on seega vältida ebaproportsionaalset maksukoormust. Siiski ei ole Saksamaa Liitvabariik peale üldise väite selle kohta, et föderaaltaristut rahastatakse maksudest, esitanud ühtegi täpsustust selle osaluse ulatuse kohta ega ole järelikult tõendanud, et nendele omanikele antud kompensatsioon, mis seisneb maksuvabastuses vähemalt taristutasu summa ulatuses, ei ületa seda osalust ja on seega adekvaatne.

68 Lisaks, mis puudutab Saksamaal registreeritud sõidukite omanikke, siis tuleb märkida, et taristutasu on välja töötatud nii, et see ei sõltu mitte kuidagi sellest, kuidas nad föderaalteid tegelikult kasutavad. Seega, esiteks peab nimetatud tasu maksma ka selline omanik, kes neid teid kunagi ei kasuta. Teiseks peab Saksamaal registreeritud sõiduki omanik maksma automaatselt aastast taristutasu ja tal ei ole järelikult võimalik valida lühema kestusega teemaksukleebist, kui see vastaks paremini tema poolt teede kasutamise sagedusele. Need tegurid koosmõjus asjaoluga, et nimetatud sõidukite omanikud vabastatakse mootorsõidukimaksust vähemalt taristutasu summa ulatuses, näitavad, et üleminek põhimõttel, et kasutaja maksab ja põhimõttel, et saastaja maksab tuginevale rahastamissüsteemile puudutab tegelikkuses üksnes muudes liikmesriikides kui Saksamaal registreeritud sõidukite omanikke ja juhte, samas kui selles liikmesriigis registreeritud sõidukite omanikele kohaldatakse jätkuvalt maksupõhise rahastamise põhimõtet.

69 Nendel asjaoludel tuleb järeldada, et käesolevas asjas vaidlusalune kompensatsiooni mehhanism diskrimineerib muudes liikmesriikides kui Saksamaal registreeritud sõidukite omanikke ja juhte, kuivõrd Saksamaa Liitvabariik ei suutnud tõendada, et nimetatud mehhanism vastab liikmesriigi taotletud eesmärgile minna maksupõhiselt rahastamiselt üle kasutajapõhisele rahastamisele, nimelt kaasneb selle liikmesriigi kehtestatud mootorsõidukimaksust vabastamisega tegelikkuses see, et Saksamaal registreeritud sõidukite omanikud on vabastatud taristutasu maksmisest.

70 Kolmandana ei tulene vaidlusalustele riigisisestele meetmetele nende koosmõjus mingit alust *eurovignette*'i direktiivist, ka mitte analoogia alusel.

71 Siinkohal piisab, kui märkida, et ükski selle direktiivi säte ei luba raskete kaubaveokite maksustamisel taristu kasutamise eest ette näha sellist taristutasu kompenseerimise mehhanismi nagu käesoleval juhul. Nimelt, lisaks sellele, et direktiivi artikli 7k järgi on selles direktiivis silmas peetud üksnes „asjakohast hüvitist", peab niisugune kompensatsioon olema igal juhul kooskõlas liidu õigusega.

72 Kui ka eeldada, et teistes liikmesriikides on *eurovignette*'i direktiivi raames ette nähtud mootorsõidukimaksu kompenseerimise võimalusi, mis on sarnased käesolevas asjas vaidlusaluse võimalusega, ei näita see, et vaidlusalused riigisisesed meetmed on nende koosmõjus kooskõlas ELTL artikliga 18.

73 Lõpuks tuleb kolmandana märkida, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt saab kodakondsusel põhinevat kaudset diskrimineerimist põhjendada vaid siis, kui see põhineb asjaomaste isikute kodakondsusest sõltumatutel objektiivsetel kaalutlustel ning on riigisiseses õiguses õiguspäraselt taotletud eesmärgi suhtes proportsionaalne (4. oktoobri 2012. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Austria, C-75/11, EU:C:2012:605, punkt 52 ja seal viidatud kohtupraktika).

74 Siinkohal tugineb Saksamaa Liitvabariik vaidlusaluste riigisiseste meetmete koosmõjust tekkiva kaudse diskrimineerimise põhjendamiseks kaalutlustele, mis on seotud keskkonnakaitsega, kulude jagamisega Saksamaalt pärit kasutajate ja välismaiste kasutajate vahel, et säilitada maksusüsteemi ühtsus, ning taristu rahastamise süsteemi muutmisega.

75 Mis puudutab kõigepealt keskkonnaga seotud kaalutlusi, siis kuigi vastavalt Euroopa Kohtu praktikale on keskkonnakaitse õiguspärane eesmärk, millega saab põhjendada erinevat kohtlemist kodakondsuse alusel (vt analoogia alusel põhivabaduste piiramise põhjendamise kohta 3. aprilli 2014. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Hispaania, C-428/12, ei avaldata, EU:C:2014:218, punkt 36 ja seal viidatud

kohtupraktika), ei ole Saksamaa Liitvabariik aga tõendanud, kuidas peaks sellise taristutasu kehtestamine, mida kohaldatakse *de facto* üksnes muudes liikmesriikides kui Saksamaal registreeritud sõidukite omanikele ja juhtidele, sobima selle eesmärgi täitmiseks.

76 Mis puudutab seejärel eesmärki minna maksupõhise rahastamise süsteemilt üle kasutajapõhisele rahastamisele, siis isegi juhul, kui selline eesmärk võiks erinevat kohtlemist põhjendada, nähtub käesoleva kohtuotsuse punktidest 64–69, et vaidlusalused riigisisesed meetmed ei ole nende koosmõjus siiski sobivad selle eesmärgi saavutamiseks.

77 Lõpuks ei saa ka nõustuda Saksamaa Liitvabariigi argumendiga, mis on tuletatud nõudest tagada maksusüsteemi ühtsus, jagades õiglaselt taristutasuga tekkiva koormuse. Nimelt, nagu on märgitud käesoleva kohtuotsuse punktis 69, on vaidlusaluste riigisiseste meetmete koosmõjus nende tulemus see, et *de facto* vabastatakse selle tasu maksmisest Saksamaal registreeritud sõidukite omanikud ja järelikult kannavad selle tasu koormust üksnes selliste sõidukite omanikud ja juhid, mis ei ole registreeritud selles liikmesriigis.

78 Eeltoodud kaalutlusi arvestades tuleb esimese väitega nõustuda ja sedastada, et kuna Saksamaa Liitvabariik on sisse viinud taristutasu ja samal ajal ette näinud, et Saksamaal registreeritud sõiduki omanik vabastatakse mootorsõidukimaksust vähemalt makstud taristutasu summa ulatuses, on Saksamaa Liitvabariik rikkunud ELTL artiklist 18 tulenevaid kohustusi.

Teine väide, et taristutasu sisustamise ja kohaldamisega on rikutud ELTL artiklit 18

Poolte argumendid

79 Austria Vabariik väidab, et taristutasu sisu on iseenesest diskrimineeriv ja järelikult ELTL artikli 18 esimese lõiguga vastuolus. Siinkohal rõhutab Austria Vabariik, et InfrAG-s eristatakse mitmes aspektis Saksamaal registreeritud sõidukeid ja välismaal registreeritud sõidukeid.

80 Eelkõige on InfrAG §-des 11, 12 ja 14 ette nähtud sekkumise võimalused, nimelt pistelised kontrollid, tagatise nõudmine ja edasisõidu keelamine, samuti taristutasu tagantjärele sissenõudmine aastase teemaksukleebise hinna või juba makstud teemaksukleebise ja aastase teemaksukleebise hinna vahe ulatuses InfrAG § 12 järgi, kohaldatavad üksnes välismaal registreeritud sõidukite suhtes.

81 InfrAG §-s 14 ette nähtud rahatrahve saab samuti määrata valdavalt muudes liikmesriikides kui Saksamaal registreeritud sõidukite omanikele ja juhtidele. Asjaolu, et mõni rikkumise koosseis, nagu „taristutasu mittetäielik maksmine“, on tuvastatav üksnes välismaiste omanike või juhtide puhul, kinnitab seda seisukohta.

82 Ka kinnitab Saksamaa Liitvabariigile ette heidetud erinevat kohtlemist 19. märtsi 2002. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Itaalia (C-224/00, EU:C:2002:185, punktid 16–19).

83 Austria Vabariik möönab, et eesmärk tagada taristutasu maksmine võib põhjendada muudes liikmesriikides kui Saksamaal registreeritud sõidukite omanike ja juhtide erinevat kohtlemist sekkumisvõimaluste ja rahatrahvide määramise osas. See eesmärk ei saa aga põhjendada erinevat kohtlemist taristutasu tagantjärele sissenõudmisel InfrAG § 12 tähenduses. Siinkohal viitab Austria Vabariik taas 19. märtsi 2002. aasta kohtuotsusele komisjon *vs.* Itaalia (C-224/00, EU:C:2002:185, punkt 26).

84 Igatahes on taristutasu maksmise konkreetne kord Austria Vabariigi arvates ebaproportsionaalne.

85 Nimelt, mis puudutab eelkõige tagatise maksmist, siis selle kohta märgib Austria Vabariik, et nagu seda otsustas Euroopa Kohus 26. jaanuari 2006. aasta otsuse komisjon *vs.* Hispaania (C-514/03, EU:C:2006:63) punktis 43, siis juhul, kui esineb võimalus nõuda rahatrahv sisse liidu õiguse või rahvusvaheliste lepingute normide alusel, läheb tagatise nõudmine kaugemale sellest, mis on vajalik, et tagada rahatrahvi maksmine. Siinkohal viitab Austria Vabariik tema ja Saksamaa Liitvabariigi vahelisele lepingule õigusalase koostöö kohta halduskusimustes.

86 Saksamaa Liitvabariik täpsustab, et taristutasu sissenõudmist ja kontrolli puudutavaid norme kohaldatakse vahet tegemata Saksamaal registreeritud sõidukite omanikele ja muudes liikmesriikidel kui Saksamaal registreeritud sõidukite omanikele ja juhtidele.

87 On küll õige, et InfrAG § 11 lõikes 7 ette nähtud tagatist saab kohaldada üksnes muudes liikmesriikides kui Saksamaal registreeritud sõidukite omanikele ja juhtidele, kuid sellise tagatise nõudmine on põhjendatud, sest taristutasu maksmise eest vastutav isik väljub Saksamaa territooriumilt lahkumisel nii selle tasu sissenõudmiseks kui kontrollimiseks pädeva ametiasutuse mõjuvõimu alt. Ka ei ole tagatise nõudmine kohustuslik ega selle summa ebaproportsionaalne.

88 Mis puudutab 26. jaanuari 2006. aasta kohtuotsust komisjon *vs.* Hispaania (C-514/03, EU:C:2006:63), millele viitas Austria Vabariik, siis Saksamaa Liitvabariik rõhutab, et Euroopa Kohus ei pidanud tagatise nõudmist üldiselt ebaproportsionaalseks piiriülese koostöö olemasoleva arengutaseme juures, vaid nõudis pigem proportsionaalsuse tagamiseks, et arvesse tuleb võtta juba päritoluriigis makstud tagatist, millega ei ole käesolevas asjas tegemist.

89 Saksamaa Liitvabariik leiab, et taristutasu tagantjärele sissenõudmine aastase teemaksukleebise hinna või juba makstud teemaksukleebise ja aastase teemaksukleebise hinna vahe ulatuses tagab, et tasu ka tegelikult makstakse ja see on proportsionaalne nimetatud eesmärgiga. Siinkohal märgib Saksamaa Liitvabariik, et muudes liikmesriikides kui Saksamaal registreeritud sõidukite omanikke ja juhte ei kohelda erinevalt Saksamaal registreeritud sõidukite omanikest, kes peavad igal juhul maksma aastase teemaksukleebise hinna.

90 Lõpuks, mis puudutab rahatrahvi taristutasu maksmise kohustuse täitmata jätmise eest, siis selline rahatrahv ei ole Saksamaa Liitvabariigi hinnangul diskrimineeriv ega ebaproportsionaalne. Selle kohta märgib viimane, et rahatrahvi määramine ei ole automaatne ja selle suhtes kehtib ülemääraste meetmete kohaldamise keelu põhimõte.

Euroopa Kohtu hinnang

91 Tuleb kontrollida, kas InfrAG sätted pisteliste kontrollide, asjaomase sõidukiga edasisõidu keelamise, samuti taristutasu tagantjärele sissenõudmise, võimaliku rahatrahvi määramise ja tagatise maksmise kohta diskrimineerivad muudes liikmesriikides kui Saksamaal registreeritud sõidukite omanikke ja juhte, ning kui see on nii, siis kas see võib olla põhjendatud.

92 Mis puudutab esiteks InfrAG sätteid pisteliste kontrollide, edasisõidu keelamise ja võimaliku rahatrahvi määramise kohta taristutasu maksmise kohustuse rikkumise korral, siis tuleb tõdeda, nagu märkis kohtujurist enda ettepaneku punktides 80 ja 81, et Euroopa Kohtule esitatud toimikus ei sisaldu midagi, millest saaks järeldada, et neid sätteid kohaldatakse ainult muudes liikmesriikides kui Saksamaal registreeritud sõidukite omanikele ja juhtidele.

93 Vastupidi, nende sätete sõnastusest nähtub, et pistelisi kontrolle võib teha nii Saksamaal registreeritud sõidukite omanike kui ka muudes liikmesriikides kui Saksamaal registreeritud sõidukite omanike ja juhtide suhtes, et kontrollida, kas nad on täitnud taristutasu maksmise kohustust, ja kui seda ei ole tehtud, võidakse neil keelata asjaomase sõidukiga edasisõit ja määrata rahatrahv, nagu seda märkis ka Saksamaa Liitvabariik enda seisukohtades.

94 Ühtlasi ei ole Austria Vabariik tõendanud, et InfrAG sätted, ehkki need on sõnastatud neutraalselt, seavad muudes liikmesriikides kui Saksamaal registreeritud sõidukite omanikud ja juhid eriti ebasoodsasse olukorda.

95 Selle kohta tuleb rahatrahvi määramise sätetega seoses esiteks märkida, et erinevalt Austria Vabariigi seisukohast ei ole asjaolu, et teatavate rikkumiste koosseis, nagu tasu mittetäielik maksmine või valeteabe esitamine, võib olla täidetud üksnes muudes liikmesriikides kui Saksamaal registreeritud sõidukite omanike ja juhtide puhul, aluseks kinnitusele, et nendes sätetes on peamiselt ainult viimaseid silmas peetud.

96 Nimelt tuleneb selline asjaolu paratamatult objektiivsetest erinevustest Saksamaal registreeritud sõidukite omanike ja muudes liikmesriikides kui Saksamaal registreeritud sõidukite omanike ja juhtide vahel nii tasu summa kindlaksmääramise kui ka selle maksmise osas. Saksamaal registreeritud sõidukite omanikud peavad tasu sõiduki registreerimisel ette maksma aastase teemaksukleebise vormis summas, mille on kindlaks määranud pädev asutus, muudes liikmesriikides kui Saksamaal registreeritud sõidukite omanikud ja juhid peavad seda tasu maksma alles siis, kui nad kasutavad pärast piiri ületamist Saksamaa kiirteid, valides selleks erineva kestusega teemaksukleebiste vahel ja makstes nende enda esitatud teabe alusel kindlaksmääratud summa.

97 Teiseks ei ole Austria Vabariik esitanud ühtegi tõendit võimaliku rahatrahvi summa kohta, mida võidakse määrata nende rikkumiste eest, mida võivad olemuslikult toime panna ainult muudes liikmesriikides kui Saksamaal registreeritud sõidukite omanikud ja juhid, mistõttu ei ole Euroopa Kohtule esitatud toimiku põhjal võimalik asuda seisukohale, et selline summa oleks ebaproportsionaalne, võrreldes rikkumise raskusega.

98 Mis puudutab seejärel maksmata taristutasu tagantjärele sissenõudmist aastase teemaksukleebise summa suuruses, mis on ette nähtud InfrAG §-s 12, kui Saksamaa kiirteid kasutatakse kehtiva teemaksukleebiseta, või juba makstud summa ja aastase teemaksukleebise summa vahe suuruses, kui Saksamaa kiirteid kasutatakse liiga lühikese kestusega teemaksukleebisega, siis selline säte ei näi diskrimineeriv, sest Saksamaal registreeritud sõidukite omanikud peavad samuti maksma aastasele teemaksukleebisele vastava summa.

99 Lisaks, isegi kui eeldada, et see säte kohtleb halvemini muudes liikmesriikides kui Saksamaal registreeritud sõidukite omanikke ja juhte, on see põhjendatud eesmärgiga tagada tasumisele kuuluva taristutasu tegelik maksmine. Nimelt, lisaks sellele, et nimetatud säte võimaldab seda eesmärki saavutada, ei näi ka muudes liikmesriikides kui Saksamaal registreeritud sõidukite omanikele ja juhtidele pandud kohustus maksta rikkumise korral taristutasu aastase teemaksukleebise summa või aastase teemaksukleebise ja juba makstud summa vahe suuruses ebaproportsionaalne, kui võtta arvesse asjaolu, et Saksamaa asutus, kes tuvastab pistelise kontrolli käigus Saksamaa kiirteede kasutamiseks teemaksukleebise omandamise kohustuse rikkumise, ei saa tavaliselt teada, kui kaua rikkuja juba nendel teedel ilma nõutud teemaksukleebiseta liikleb.

100 Mis puudutab kolmandana InfrAG § 11 lõikes 7 ette nähtud võimalust, et asutus, kes tuvastab pistelise kontrolli käigus tasumisele kuuluva taristutasu maksmise kohustuse rikkumise, saab nõuda tagatist määratud rahatrahvi ja haldusmenetluse kulude summas, siis on tõsi, nagu märkis enda seisukohtades ka Saksamaa Liitvabariik, et selline võimalus kehtib üksnes nende rikkujate suhtes, kes kasutavad muus liikmesriigis kui Saksamaal registreeritud sõidukit. Järelikult kohtleb see säte neid halvemini.

101 Saksamaa Liitvabariik väidab aga, et sellise erinevuse põhjenduseks on vajadus tagada muus liikmesriigis kui Saksamaal registreeritud sõidukit kasutanud rikkujatele määratud rahatrahvide maksmine, sest kui rikkujad on Saksamaa territooriumilt juba lahkunud, muutub nende rahatrahvide sissenõudmine raskeks.

102 Selle kohta tuleb märkida, et Euroopa Kohus on juba otsustanud, et selliste kokkulepete puudumine, millega oleks tagatud süüdimõistva kohtuotsuse täitmine teises liikmesriigis, kus seda otsust ei kuulutatud, põhjendab objektiivselt residentidest ja mitteresidentidest õigusrikkujate erinevat kohtlemist ja mitteresidentide kohustus maksta tagatiseks teatav summa on sobiv, et nad ei saaks tegelikust sanktsioonist kõrvale hoida lihtsalt teatades, et nad ei ole nõus kohe rahatrahvi maksma (19. märtsi 2002. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Itaalia, C-224/00, EU:C:2002:185, punkt 21).

103 Seda kohtupraktikat arvestades tuleb nentida, et eesmärk tagada muus liikmesriigis kui Saksamaal registreeritud sõidukit kasutanud õigusrikkujale määratud rahatrahvi maksmine, mida saavutatakse võimalusega nõuda rikkujalt tagatise maksmist, põhjendab sellest tulenevat nimetatud rikkujate ja Saksamaal registreeritud sõidukit kasutanud rikkujate erinevat kohtlemist.

104 See, et Austria Vabariik ja Saksamaa Liitvabariik on sõlminud kahepoolse kohtu- ja halduskoostöö lepingu, ei ole siinkohal tähtis, sest nagu seda märkis kohtujurist enda ettepaneku punktis 97, ei ole Saksamaa Liitvabariik kõikide teiste liikmesriikidega selliseid kokkuleppeid sõlminud.

105 Võimalus nõuda summa maksmist tagatisena aitab seda eesmärki saavutada ning tuleb veel ainult kontrollida, kas see nõue läheb kaugemale, kui selle eesmärgi saavutamiseks vajalik.

106 Selle kohta tuleb esiteks märkida, et nagu nähtub InfrAG § 11 lõike 7 sõnastusest ja nagu seda märkis Saksamaa Liitvabariik enda seisukohtades, et kui pistelise kontrolli käigus tuvastatakse taristutasu puudutavate riigisiseste normide rikkumine, võivad Saksamaa asutused nõuda muus liikmesriigis kui Saksamaal registreeritud sõidukit kasutanud rikkujalt, kes keeldub määratud rahatrahvi kohe maksmast, tagatist selle rahatrahvi maksmise tagamiseks, kuid asutused ei pea seda tegema.

107 Kuna tagatise maksmist ei nõuta automaatselt kõikidelt rikkujatelt, siis on mõistlik eeldada, et pädevad asutused nõuavad seda ainult siis, kui konkreetsetel asjaoludel esineb oht, et määratud rahatrahvi ei ole võimalik sisse nõuda või võib see osutuda väga raskeks. Austria Vabariik ei ole igatahes esitanud ühtegi väidet, mis selle eelduse ümber lükkaks.

108 Teiseks tuleb märkida, et selliseks tagatiseks kindlaks määratud summa ei tohi ületada määratud rahatrahvi ja haldusmenetluse kulusid.

109 Sellistel asjaoludel ei näi võimalus nõuda muus liikmesriigis kui Saksamaal registreeritud sõidukit kasutanud rikkujatelt tagatise maksmist määratud rahatrahvi tasumise tagamiseks ebaproportsionaalne järgitava eesmärgiga.

110 Eeltoodud kaalutlusi arvestades tuleb teine väide tagasi lükata.

Kolmas väide, et rikutud on ELTL artikleid 34 ja 56

Poolte argumendid

111 Austria Vabariik väidab, et vaidlusalustel riigisisestel meetmetel võib olla mõju kaupade piiriülesele tarnele, mida veetakse kuni 3,5 tonnise täismassiga sõiduautodega, mille eest tuleb maksta taristutasu, ja sellistele teenustele, mida osutavad mitteresidendid või mida osutatakse mitteresidentidele, ja seetõttu rikuvad need meetmed kaupade vaba liikumise ja teenuste osutamise vabaduse põhimõtteid.

112 Viidates esimese ja teise väite raames esitatud argumentidele, rõhutab Austria Vabariik, et vaidlusalused riigisisesed meetmed on diskrimineerivad ja kujutavad ka endast eelmises punktis nimetatud põhivabaduste keelatud piiranguid.

113 Saksamaa Liitvabariik leiab, et taristutasu mõjutab müüdavate kaupade turustamise kanalit ja seega on tegemist „müügitingimusega“ 24. novembri 1993. aasta kohtuotsuse Keck ja Mithouard (C-267/91 ja C-268/91, EU:C:1993:905) tähenduses, mis ei kuulu ELTL artikli 34 kohaldamisalasse, sest see ei ole selgelt ega varjatult diskrimineeriv.

114 Mootorsõidukimaksu vabastusel ei ole ka piiriüleseid tunnuseid, sest see puudutab üksnes selle liikmesriigi kodanikke ega ole järelikult koguseliste impordipiirangutega samaväärse toimega meede.

115 Igatahes on side sõidukitele taristutasu kehtestamise ja nende sõidukitega veetavate kaupade turulepääsu võimaliku takistuse vahel Euroopa Kohtu praktika ja eelkõige 13. oktoobri 1993. aasta kohtuotsuse CMC Motorradcenter (C-93/92, EU:C:1993:838) järgi liialt hüpoteetiline ja kaudne, et tegemist saaks olla kaupade vaba liikumise piiranguga ELTL artikli 34 tähenduses.

116 Lisaks leiab Saksamaa Liitvabariik, et taristutasu ei riku ka teenuste osutamise vabadust ELTL artikli 56 tähenduses. Nimelt ei piirata tegelikkuses kuidagi teistest liidu liikmesriikidest pärit teenuste osutajate ja adressaatide juurdepääsu Saksamaa turule, sest vaidlusaluste meetmete mõju nende teenuste hinnale on marginaalne.

117 Saksamaa Liitvabariik märgib, et ELTL artikkel 56 ei hõlma meetmeid, mille tõttu kõnealuse teenuse osutamisel tekivad üksnes lisakulud ning mis mõjutavad ühtviisi teenuste osutamist nii liikmesriigist liikmesriiki kui ka liikmesriigi sees (8. septembri 2005. aasta kohtuotsus Mobistar ja Belgacom Mobile, C-544/03 ja C-545/03, EU:C:2005:518, punkt 31). Selle kohta rõhutab Saksamaa Liitvabariik, et taristutasu kehtestamisega ja samal ajal mootorsõidukimaksu vabastuse ettenägemisega ei diskrimineerita kaudselt teistest liikmesriikidest pärit teenuste osutajaid ja adressaate, võrreldes samade teenuste Saksamaal olevate osutajate ja adressaatidega.

118 Lõpuks märgib Taani Kuningriik, et *eurovignette*'i direktiivi artiklist 7k tuleneb eeldus, et rasketele kaubaveokitele kasutustasu kehtestamine, millega samal ajal nähakse ette selline kompensatsioon riigisisestele veoettevõtjatele, mis võib kaudselt mõjutada kaupade vaba liikumist ja teenuste osutamise vabadust, ei ole vastuolus ELTL artiklitega 34 ja 56. Küll oleks artikli 7k aluseks olevate põhimõtetega täielikult vastuolus see, kui väljaspool selle kohaldamisala ei oleks võimalik ette näha ühtegi samalaadset kompensatsiooni korda.

Euroopa Kohtu hinnang

– *Kaupade vaba liikumise piirangu esinemine*

119 Tuleb meenutada, et kaupade vaba liikumine liikmesriikide vahel on üks EL toimimise lepingu aluspõhimõtteid, mis väljendub ELTL artiklis 34 sätestatud liikmesriikidevaheliste koguseliste impordipiirangute ja kõigi samaväärse toimega meetmete keelus (27. aprilli 2017. aasta kohtuotsus Noria Distribution, C-672/15, EU:C:2017:310, punkt 17 ja seal viidatud kohtupraktika).

120 Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika kohaselt hõlmab koguseliste impordipiirangutega samaväärse toimega meetmete keeld, mis on sätestatud ELTL artiklis 34, kõiki liikmesriikide meetmeid, mis võivad otse või kaudselt, tegelikult või potentsiaalselt takistada liidusisest kaubandust (3. aprilli 2014. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Hispaania, C-428/12, ei avaldata, EU:C:2014:218, punkt 26 ja seal viidatud kohtupraktika).

121 Isegi kui mingi meetme eesmärk ega toime ei seisne teistest liikmesriikidest pärit kaupade ebasoodsamas kohtlemises, võib see kuuluda mõiste „koguselise piiranguga samaväärse toimega meede“ alla ELTL artikli 34 tähenduses, kui see takistab teistest liikmesriikidest pärit kaupade jõudmist liikmesriigi turule (3. aprilli 2014. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Hispaania, C-428/12, ei avaldata, EU:C:2014:218, punkt 29 ja seal viidatud kohtupraktika).

122 Lõpuks tuleneb väljakujunenud kohtupraktikast, et riigisiseseid õigusnorme, mis kujutavad endast koguselise piiranguga samaväärse toimega meedet, võib põhjendada mõne ELTL artiklis 36 loetletud üldise huviga või kohustuslike nõuetega. Mõlemal juhul peab liikmesriigi säte olema taotletava eesmärgi saavutamiseks sobiv ega tohi minna kaugemale sellest, mis on eesmärgi saavutamiseks vajalik (6. septembri 2012. aasta kohtuotsus komisjon *vs*. Belgia, C-150/11, EU:C:2012:539, punkt 53 ja seal viidatud kohtupraktika, ning 12. novembri 2015. aasta kohtuotsus Visnapuu, C-198/14, EU:C:2015:751, punkt 110).

123 Seda kohtupraktikat arvestades tuleb kontrollida, kas vaidlusalused riigisisesed meetmed kahjustavad kaupade vaba liikumist.

124 Selle kontrollimiseks tuleb viidata sellele, et nagu on märgitud käesoleva kohtuotsuse punktis 46, põhjendab nende meetmete vahel esinev seos nende ühist hindamist liidu õiguse ja järelikult ka ELTL artikli 34 alusel.

125 Selle kohta tuleb kõigepealt märkida, et isegi kui taristutasu ei nõuta sisseveetavate kaupade kui selliste pealt, võib see siiski mõjutada piiri ületamisel kaupu, mida veetakse kuni 3,5 tonnise täismassiga sõiduautodega, mis on registreeritud muus liikmesriigis kui Saksamaal, ja seda tuleb järelikult kontrollida koosmõjus mootorsõidukimaksust vabastamisega kaupade vabale liikumisele kohaldatavate sätete järgi.

126 Käesoleva kohtuotsuse punktides 48 ja 49 toodud kaalutlused võimaldavad tõdeda, et kuigi taristutasu kohaldatakse formaalselt nii nendele kaupadele, mida veetakse Saksamaal registreeritud sõidukitega, kui ka nendele kaupadele, mida veetakse muus liikmesriigis registreeritud sõidukitega, selgub, et mootorsõidukimaksust vabastamise tõttu, mis on kohaldatav esimesena nimetatud kaupade kategooriale, mõjutab taristutasu tegelikkuses üksnes teisena nimetatud kaupade kategooriat. Järelikult koheldakse vaidlusaluste riigisiseste meetmete koosmõjus viimasena nimetatud kaupu vähem soodsalt kui Saksamaal registreeritud sõidukitega veetavaid kaupu.

127 Eeltoodust nähtub, et vaidlusalused riigisisesed meetmed võivad takistada teistest liikmesriikidest pärit kaupade pääsu Saksamaa turule. Nimelt võib taristutasu, mida peavad tegelikkuses maksma üksnes neid kaupu vedavad sõidukid, tõsta veokulu ja seega ka nende kaupade hinda, mõjutades sellega nende konkurentsivõimet.

128 Saksamaa Liitvabariigi argumendiga, mille kohaselt on taristutasu üksnes müügitingimus 24. novembri 1993. aasta kohtuotsuse Keck ja Mithouard (C-267/91 ja C-268/91, EU:C:1993:905) tähenduses, ei saa nõustuda.

129 Nimelt, nagu seda märkis kohtujurist enda ettepaneku punktis 118, hõlmab mõiste „müügitingimused“ üksnes neid riigisiseseid sätteid, mis reguleerivad seda, kuidas tohib kaupu turustada, ja normid selle kohta, kuidas tohib kaupu vedada, ei kuulu selle mõiste alla.

130 Samuti ei saa nõustuda Saksamaa Liitvabariigi argumendiga, et taristutasu võimalik piirav toime on vastavalt Euroopa Kohtu praktikale ja eelkõige 13. oktoobri 1993. aasta kohtuotsusele CMC Motorradcenter (C-93/92, EU:C:1993:838) liiga hüpoteetiline ja kaudne, et sellega võiks rikkuda ELTL artiklit 34.

131 Selle kohta piisab, kui tõdeda, et vaidlusaluste riigisiseste meetmete tagajärgi arvestades, mida on kirjeldatud käesoleva kohtuotsuse punktis 127, ei saa mõistlikult järeldada, et nende meetmete piirav toime on liiga hüpoteetiline ja kaudne, et nendega võiks rikkuda ELTL artiklit 34.

132 Sellises olukorras tuleb asuda seisukohale, et vaidlusalused riigisisesed meetmed kujutavad endast kaupade vaba liikumise piirangut, mis on vastuolus ELTL artikliga 34, kui see ei ole objektiivselt põhjendatud.

133 Saksamaa Liitvabariik ei ole aga esitanud ühtegi asjaolu, mis võiks sellist piirangut põhjendada. Igal juhul ei ole ka selle liikmesriigi esimesele väitele vastuseks toodud kaalutlused, millega põhjendati Saksamaal registreeritud sõidukite omanike ja muudes liikmesriikides kui Saksamaal registreeritud sõidukite omanike ja juhtide erinevat kohtlemist, juba käesoleva kohtuotsuse punktides 75–77 esitatud põhjustel asjakohased selle piirangu põhjendamisel.

134 Järelikult kujutavad vaidlusalused riigisisesed meetmed endast kaupade vaba liikumise piirangut, mis on vastuolus ELTL artikliga 34.

– *Teenuste osutamise vabaduse piirangu esinemine*

135 Tuleb märkida, et Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika kohaselt on ELTL artikliga 56 vastuolus igasuguse riigisisese õigusnormi kohaldamine, mille toimel muutub liikmesriikidevaheline teenuste osutamine võrreldes puhtalt liikmesriigisisese teenuste osutamisega raskemaks (28. aprilli 1998. aasta kohtuotsus Kohll, C-158/96, EU:C:1998:171, punkt 33 ja seal viidatud kohtupraktika).

136 Teenuste osutamise vabaduse piirangud on sellised liikmesriigi meetmed, mis keelavad või takistavad selle vabaduse kasutamist või muudavad selle vähem atraktiivseks (25. juuli 2018. aasta kohtuotsus TTL, C-553/16, EU:C:2018:604, punkt 46 ja seal viidatud kohtupraktika).

137 Seevastu ei hõlma ELTL artikkel 56 meetmeid, mille tõttu kõnealuse teenuse osutamisel tekivad üksnes lisakulud ning mis mõjutavad ühtviisi teenuste osutamist nii liikmesriigist liikmesriiki kui ka liikmesriigi sees (8. septembri 2005. aasta kohtuotsus Mobistar ja Belgacom Mobile, C-544/03 ja C-545/03, EU:C:2005:518, punkt 31 ja seal viidatud kohtupraktika).

138 Tuleb ka märkida, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt ei hõlma teenuste osutamise vabadus mitte üksnes aktiivset teenuste osutamise vabadust, mille raames teenuse osutaja läheb teenusesaaja juurde, vaid ka passiivset teenuste osutamise vabadust, st teenusesaajate vabadust minna teenuste saamiseks teise liikmesriiki, kus asub teenuse osutaja (vt selle kohta 2. veebruari 1989. aasta kohtuotsus Cowan, 186/87, EU:C:1989:47, punkt 15, ja 11. septembri 2007. aasta kohtuotsus Schwarz ja Gootjes-Schwarz, C-76/05, EU:C:2007:492, punkt 36 ja seal viidatud kohtupraktika).

139 Lõpuks selgub Euroopa Kohtu praktikast, et teenuste osutamise vabaduse piirang võib olla lubatud ainult siis, kui sellega taotletakse õiguspärast eesmärki, mis on EL toimimise lepinguga kooskõlas ja ülekaaluka üldise huviga põhjendatud, tingimusel et sellisel juhul on piirang taotletava eesmärgi saavutamise tagamiseks sobiv ega lähe kaugemale sellest, mis on eesmärgi saavutamiseks vajalik (25. juuli 2018. aasta kohtuotsus TTL, C-553/16, EU:C:2018:604, punkt 52 ja seal viidatud kohtupraktika).

140 Seda kohtupraktikat arvestades tuleb kontrollida, kas vaidlusalused riigisisesed meetmed, kui hinnata neid kogumis, rikuvad teenuste osutamise vabadust.

141 Vaidlust ei ole selles, et teenuste osutajad, kes tulevad Saksamaale, et osutada seal muus liikmesriigis kui Saksamaal registreeritud kuni 3,5 tonnise täismassiga sõidukiga teenuseid, peavad maksma taristutasu ja nende teenuste osutajate asukoht on valdavas osas muus liikmesriigis kui Saksamaal, samas kui nende Saksamaal teenuste osutajate, kes liiguvad teenuste osutamiseks selles liikmesriigis registreeritud sõidukitega, asukoht on valdavas osas Saksamaal.

142 Ka ei ole vaidlust selles, et teenuste saajad, kes tulevad muus liikmesriigis kui Saksamaal registreeritud sõidukiga Saksamaale asjaomaste teenuste kasutamiseks, peavad seda tasu maksma, ja et need teenuste saajad on valdavas osas pärit muust liikmesriigist kui Saksamaalt, samas kui Saksamaal osutatavate teenuste saajad, kes liiguvad nende teenuste kasutamiseks Saksamaal registreeritud sõidukiga, on tavaliselt pärit sellest liikmesriigist.

143 Ühtlasi võimaldavad käesoleva kohtuotsuse punktides 48 ja 49 toodud kaalutlused nentida, et kuna Saksamaal asuvatele teenuste osutajatele ja saajatele on ette nähtud mootorsõidukimaksu vabastus, puudutab taristutasu tegelikkuses üksnes muust liikmesriigist pärit teenuste osutajaid ja saajaid.

144 Eeltoodust nähtub, et vaidlusalused riigisisesed meetmed võivad takistada muudest liikmesriikidest kui Saksamaalt pärit teenuste osutajate ja saajate pääsu Saksamaa turule. Nimelt võib taristutasu tulenevalt asjaolust, et vaidlusaluste riigisiseste meetmete hulka kuulub mootorsõidukimaksu vabastus, suurendada kas nende teenuste maksumust, mida osutavad need teenuste osutajad Saksamaal, või kulusid, mida tuleb kanda teenuste saajatel, kui nad tulevad sellesse liikmesriiki teenuste kasutamiseks.

145 Saksamaa Liitvabariik ei saa ka tulemuslikult tugineda käesoleva kohtuotsuse punktis 117 viidatud kohtupraktikale, et välistada käesolevas asjas piirangu esinemist.

146 Nimelt saab seda kohtupraktikat kohaldada ainult juhul, kui asjaomased liikmesriigi meetmed mõjutavad ühtviisi teenuste osutamist nii liikmesriigist liikmesriiki kui ka liikmesriigi sees, millega ei ole käesolevas asjas tegemist.

147 Sellises olukorras tuleb asuda seisukohale, et vaidlusalused riigisisesed meetmed kujutavad endast teenuste osutamise vabaduse piirangut, mis on vastuolus ELTL artikliga 56, kui see ei ole objektiivselt põhjendatud.

148 Saksamaa Liitvabariik ei ole aga esitanud ühtegi asjaolu, mis võiks sellist piirangut põhjendada. Igal juhul ei ole selle liikmesriigi poolt esimese väite vastusena toodud kaalutlused, millega põhjendati Saksamaal registreeritud sõidukite omanike ja muudes liikmesriikides kui Saksamaal registreeritud sõidukite omanike ja juhtide erinevat kohtlemist, juba käesoleva kohtuotsuse punktides 75–77 esitatud põhjustel asjakohased ka selle piirangu põhjendamisel.

149 Järelikult kujutavad vaidlusalused riigisisesed meetmed endast teenuste osutamise vabaduse piirangut, mis on vastuolus ELTL artikliga 56.

150 Eeltoodud kaalutlusi arvestades tuleb kolmanda väitega nõustuda ja sedastada, et kuna Saksamaa Liitvabariik on sisse viinud taristutasu ja samal ajal ette näinud, et Saksamaal registreeritud sõiduki omanik vabastatakse mootorsõidukimaksust vähemalt makstud taristutasu summa ulatuses, on Saksamaa Liitvabariik rikkunud ELTL artiklitest 34 ja 56 tulenevaid kohustusi.

Neljas väide, et rikutud on ELTL artiklit 92

Poolte argumendid

151 Austria Vabariik väidab, et Saksamaa õigusnormid rikuvad ELTL artiklit 92, milles on keelatud igasugune selline diskrimineerimine transpordi valdkonnas, mida ei ole võimalik põhjendada ja mille kohaldamisala hõlmab kommertsbussivedu ja kaupade kommertsvedu kuni 3,5 tonnise täismassiga sõiduautodega.

152 Austria Vabariik märgib, et ELTL artikli 92 mittekohaldatavuse eeldus on teiseste õigusnormide vastuvõtmine. Kuni 3,5 tonnise täismassiga sõiduautode suhtes puuduvad aga siduvad teisesed õigusnormid.

153 Austria Vabariik leiab seetõttu, et käesolevale kohtuasjale saab üle kanda 19. mai 1992. aasta kohtuotsuse komisjon *vs.* Saksamaa (C-195/90, EU:C:1992:219) punktist 23 nähtuva õiguspõhimõtte.

154 Saksamaa Liitvabariik väidab esiteks, et ELTL artikli 92 kohaldamisala ei hõlma taristutasu, seda mitte ka koosmõjus mootorsõidukimaksust vabastamisega, sest tulenevalt selle tasu kohaldamisest ainult teatavatele sõidukite kategooriatele on kommertsvedu suures osas selle tasu maksmise kohustusest vabastatud.

155 Teiseks, vastupidi Euroopa Kohtu 19. mai 1992. aasta kohtuotsuses komisjon *vs.* Saksamaa (C-195/90, EU:C:1992:219) antud tõlgendusele, mille kohaselt on ELTL artikli 92 puhul tegemist *standstill* -tingimusega, ei näe ELTL artiklis 92 toodud olukorra halvendamise keeld ette *status quo* kaitset seoses konkurentsiolukorraga, vaid keelab üksnes välismaiste veoettevõtjate otsese ja kaudse diskrimineerimise, ning seda keeldu ei ole käesolevas asjas rikutud.

156 Kolmandaks, isegi kui eeldada, et ELTL artiklit 92 tuleb tõlgendada nii, et sellega tagatakse *status quo*, siis Saksamaa Liitvabariigi arvates ei saa seda sätet enam kohaldada, sest *eurovignette*'i direktiiv sisaldab kriteeriume, millele peavad vastama need riigisisesed õigusnormid, mida võidakse kohaldada ka kuni 3,5 tonnise täismassiga sõidukite puhul teede kasutustasu sissenõudmisel. Käesolevas asjas vaidlusalused riigisisesed meetmed on lubatud eelkõige selle direktiivi artikli 7 lõike 1 ja artikli 7k alusel.

157 Taani Kuningriik täpsustab, et 19. mai 1992. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Saksamaa (C-195/90, EU:C:1992:219), millele tugineb Austria Vabariik, puudutab eraldi ja ainult *standstill*-tingimust, mis on praegu ette nähtud ELTL artiklis 92, arvestades õiguslikku olukorda, mis kehtis liidus enne raskete kaubaveokite suhtes tasude kehtestamise õigust ettenägevate erinormide vastuvõtmist, mis on praegu *eurovignette*'i direktiivis, ja sellest nähtub, et vaidlusalused riigisisesed meetmed, mis on kehtestatud samaaegselt, on ELTL artikliga 92 kooskõlas.

Euroopa Kohtu hinnang

158 ELTL artikli 92 järgi ei või ükski liikmesriik kuni ELTL artikli 91 lõikes 1 osutatud sätete kehtestamiseni ilma nõukogu ühehäälselt vastuvõetud meetmeta, millega nähakse ette erandi tegemine, muuta 1. jaanuaril 1958, või ühinevate riikide puhul nende ühinemise kuupäeval, seda valdkonda reguleerivaid sätteid teiste liikmesriikide vedajate suhtes ei otsese ega kaudse mõju poolest ebasoodsamaks kui kõnealuse riigi vedajate suhtes.

159 Käesolevas asjas on esiteks selge, et taristutasuga maksustatava veotegevuse puhul kasutatakse kuni 3,5 tonnise täismassiga sõidukeid. Sellisel juhul saab tegevust üldiselt pidada „kergveoks".

160 Teiseks, kuigi autoveosektor on valdavas ulatuses liidu õigusega hõlmatud, ei ole kergveo suhtes liidu õiguses õigusnorme kehtestatud. Eelkõige ei ole ette nähtud ELTL artikli 91 järgi õigusnorme kuni 3,5 tonnise täismassiga sõidukite teedel kasutamise maksustamise kohta. Nii nähtub *eurovignette*'i direktiivi artiklist 1 koostoimes selle direktiivi artikli 2 punktiga d, et selle direktiiviga on liikmesriikide õigusnormid ühtlustatud ainult üle 3,5 tonnise täismassiga sõidukite puhul.

161 Lõpuks, võttes arvesse käesoleva kohtuotsuse punktides 141 ja 143 toodud kaalutlusi, tuleb tõdeda, et vaidlusaluste riigisiseste meetmete koosmõju arvestades puudutab taristutasu tegelikkuses üksnes neid vedajaid, kes kasutavad kuni 3,5 tonnise täismassiga ja muus liikmesriigis kui Saksamaal registreeritud sõidukeid (edaspidi „välismaised vedajad"), sest vedajatele, kes kasutavad vähem kui 3,5 tonnise täismassiga ja Saksamaal registreeritud sõidukeid („Saksamaa vedajad"), see tasu kompenseeritakse.

162 Tuleb tõdeda, et kuna vaidlusalused riigisisesed meetmed kompenseerivad selle uue koormuse, mida kujutab endast kõikidele vedajatele ette nähtud taristutasu, täies ulatuses mootorsõidukimaksust vabastamisega summas, mis vastab vähemalt maksmisele kuuluvale tasule ja mida saavad kasutada

Saksamaa vedajad ning millest on välistatud välismaised vedajad, muudavad need meetmed välismaiste vedajate olukorra võrreldes Saksamaa vedajatega ebasoodsamaks (vt selle kohta 19. mai 1992. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Saksamaa, C-195/90, EU:C:1992:219, punkt 23).

163 Järelikult tuleb neljanda väitega nõustuda ja sedastada, et kuna Saksamaa Liitvabariik on sisse viinud taristutasu ja samal ajal ette näinud, et Saksamaal registreeritud sõiduki omanik vabastatakse mootorsõidukimaksust vähemalt makstud taristutasu summa ulatuses, on Saksamaa Liitvabariik rikkunud ELTL artiklist 92 tulenevaid kohustusi.

164 Kõiki eeltoodud kaalutlusi arvestades tuleb sedastada, et kuna Saksamaa Liitvabariik on sõiduautode puhul sisse viinud taristutasu ja samal ajal ette näinud, et Saksamaal registreeritud sõiduki omanik vabastatakse mootorsõidukimaksust vähemalt makstud taristutasu summa ulatuses, on Saksamaa Liitvabariik rikkunud ELTL artiklitest 18, 34, 56 ja 92 tulenevaid kohustusi.

Kohtukulud

165 Vastavalt Euroopa Kohtu kodukorra artikli 138 lõikele 1 on kohtuvaidluse kaotanud pool kohustatud hüvitama kohtukulud, kui vastaspool on seda nõudnud. Kodukorra artikli 138 lõikes 3 on ette nähtud, et kui osa nõudeid rahuldatakse ühe poole, osa teise poole kasuks, jäävad kummagi poole kohtukulud tema enda kanda, välja arvatud juhul, kui Euroopa Kohus leiab, et kohtuasja asjaolud annavad alust mõista poolelt lisaks enda kohtukulude kandmisele välja ka osa teise poole kohtukuludest.

166 Käesolevas asjas on nii Austria Vabariik kui ka Saksamaa Liitvabariik taotlenud teiselt poolelt kohtukulude väljamõistmist. Lisaks on Saksamaa Liitvabariik kohtuvaidluse Austria Vabariigi esimese, kolmanda ja neljanda väite raames kaotanud ning Austria Vabariik on kohtuvaidluse enda teise väite raames kaotanud.

167 Eeltoodut arvestades tuleb Saksamaa Liitvabariigilt välja mõista kolm neljandikku Austria Vabariigi kuludest ja otsustada, et ülejäänud osas kannavad pooled enda kohtukulud ise.

168 Vastavalt kodukorra artikli 140 lõikele 1, mille kohaselt menetlusse astunud liikmesriigid kannavad ise oma kohtukulud, tuleb jätta Madalmaade Kuningriigi ja Taani Kuningriigi kohtukulud nende endi kanda.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (suurkoda) otsustab:

1. **Kuna Saksamaa Liitvabariik on sõiduautode puhul sisse viinud taristutasu ja samal ajal ette näinud, et Saksamaal registreeritud sõiduki omanik vabastatakse mootorsõidukimaksust vähemalt makstud taristutasu summa ulatuses, on Saksamaa Liitvabariik rikkunud ELTL artiklitest 18, 34, 56 ja 92 tulenevaid kohustusi.**

2. **Jätta hagi ülejäänud osas rahuldamata.**

3. **Mõista Saksamaa Liitvabariigilt välja kolm neljandikku Austria Vabariigi kohtukuludest ja jätta tema enda kohtukulud tema kanda.**

4. **Jätta üks neljandik Austria Vabariigi kohtukuludest tema enda kanda.**

5. **Jätta Madalmaade Kuningriigi ja Taani Kuningriigi kohtukulud nende endi kanda.**

Allkirjad