



Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (virspalāta)

2019. gada 18. jūnijā *

Valsts pienākumu neizpilde – LESD 18., 34., 56. un 92. pants – Dalībvalsts tiesiskais regulējums, kurā ir paredzēta infrastruktūras izmantošanas nodeva pasažieru mehāniskajiem transportlīdzekļiem – Situācija, kurā šajā dalībvalstī reģistrēto transportlīdzekļu īpašnieki ir atbrīvoti no mehānisko transportlīdzekļu nodokļa apmērā, kas atbilst šai nodevai

Lietā C-591/17

par prasību sakarā ar pienākumu neizpildi atbilstoši LESD 259. pantam, ko 2017. gada 12. oktobrī cēla

Austrijas Republika, ko pārstāv *G. Hesse*, kā arī *J. Schmoll* un *C. Drexel*, pārstāvji,

prasītāja,

ko atbalsta

Nīderlandes Karaliste, ko pārstāv *J. Langer* un *J. M. Hoogveld*, kā arī *M. K. Bulterman*, pārstāvji,

persona, kas iestājusies lietā,

pret

Vācijas Federatīvo Republiku, ko pārstāv *T. Henze* un *S. Eisenberg*, pārstāvji, kuriem palīdz *C. Hillgruber, Rechtsanwalt*,

atbildētāja,

ko atbalsta

Dānijas Karaliste, ko pārstāv *J. Nymann-Lindegren* un *M. Wolff*, pārstāvji,

persona, kas iestājusies lietā,

TIESA (virspalāta)

šādā sastāvā: priekšsēdētājs *K. Lenaerts* [*K. Lenaerts*], priekšsēdētāja vietniece *R. Silva de Lapuerta* [*R. Silva de Lapuerta*] (referente), palātu priekšsēdētāji *Ž. K. Bonišo* [*J.-C. Bonichot*], *A. Arabadžijevs* [*A. Arabadjiev*], *J. Regans* [*E. Regan*] un *K. Likurģs* [*C. Lycourgos*], tiesneši *E. Juhāss* [*E. Juhász*], *M. Ilešičs* [*M. Ilešič*], *J. Malenovskis* [*J. Malenovský*], *K. G. Fernlunds* [*C. G. Fernlund*], *P. Dž. Švirebs* [*P. G. Xuereb*], *N. Pisarra* [*N. Piçarra*] un *L. S. Rosi* [*L. S. Rossi*],

ģenerālvokāts: *N. Vāls* [*N. Wahl*],

* Tiesvedības valoda – vācu.

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

ņemot vērā rakstveida procesu un 2018. gada 11. decembra tiesas sēdi,

noklausījusies ģenerālvokāta secinājumus 2019. gada 6. februāra tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

- 1 Ar savu prasības pieteikumu Austrijas Republika lūdz Tiesu konstatēt, ka, ar 2015. gada 8. jūnija *Infrastrukturabgabegesetz* (Likums par infrastruktūras izmantošanas nodevu) (*BGBI. I, 904. lpp.*), redakcijā, kas izriet no 2017. gada 18. maija likuma (*BGBI. I, 1218. lpp.*) 1. panta, (turpmāk tekstā – “*InfrAG*”) ieviešot infrastruktūras izmantošanas nodevu pasažieru mehāniskajiem transportlīdzekļiem un paredzot Vācijā reģistrēto transportlīdzekļu īpašniekiem atbrīvojumu, kura apmērs atbilst vismaz šīs nodevas apmēram, no mehānisko transportlīdzekļu nodokļa, kurš 2002. gada 26. septembra *Kraftfahrzeugsteuergesetz* (Likums par mehānisko transportlīdzekļu nodokli) (*BGBI. I, 3818. lpp.*, turpmāk tekstā – “*KraftStG*”) ir ieviests ar 2015. gada 8. jūnija *Zweites Verkehrsteueränderungsgesetz* (Otrais likums par ceļa nodokļa grozīšanu) (*BGBI. I, 901. lpp.*), kas pēdējo reizi grozīts ar 2017. gada 6. jūnija *Gesetz zur Änderung des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes* (Likums, ar kuru tiek grozīts Otrais likums par ceļa nodokļa grozīšanu) (*BGBI. I, 1493. lpp.*) (turpmāk tekstā kopā – “strīdīgie valsts pasākumi”), Vācijas Federatīvā Republika ir pārkāpusi LESD 18., 34., 56. un 92. pantu.

Atbilstošās tiesību normas

Savienības tiesības

- 2 Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 1999/62/EK (1999. gada 17. jūnijs) par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem (OV 1999, L 187, 42. lpp.), kas grozīta ar Parlamenta un Padomes Direktīvu 2011/76/EK (2011. gada 27. septembris) (OV 2011, L 269, 1. lpp.), (turpmāk tekstā – “Eirovinješu direktīva”) 1. panta pirmo daļu tā attiecas uz transporta nodokļiem, ceļa nodevām un lietošanas maksu, kas noteikta 2. pantā minētajiem transportlīdzekļiem. Eirovinješu direktīvas nozīmē 2. panta d) punktā jēdziens “transportlīdzeklis” ir definēts kā “mehānisks transportlīdzeklis vai kopā sakabināti transportlīdzekļi, kuri ir paredzēti vai tiek izmantoti vienīgi kravu autopārvadājumiem un kuru maksimālā pieļaujamā pilnā masa ir lielāka par 3,5 tonnām”.
- 3 Eirovinješu direktīvas 7. pantā ir noteikts:

“1. Neskarot 9. panta 1.a punktu, dalībvalstis var saglabāt vai ieviest autoceļu nodevas un/vai lietošanas maksas Eiropas ceļu tīklā vai konkrētos minētā tīkla posmos un visos citos autoceļu tīkla posmos, kas nepieder pie Eiropas ceļu tīkla, ievērojot šā panta 2., 3., 4. un 5. punktā un 7.a līdz 7.k pantā paredzētos nosacījumus. Tas neskar dalībvalstu tiesības saskaņā ar Līgumu par Eiropas Savienības darbību citos ceļos piemērot autoceļu nodevas un/vai lietošanas maksas, ja vien šāda autoceļu nodevu un/vai lietošanas maksu piemērošana šādos citos ceļos nediskriminē starptautisko satiksmi un nerada transporta uzņēmumu konkurences traucējumus.

[..]

3. Ar autoceļu nodevām un lietošanas maksām ne tieši, ne netieši nediskriminē pārvadātājus viņu pilsonības, uzņēmējdarbības veikšanas vai transportlīdzekļa reģistrācijas dalībvalsts vai trešās valsts dēļ, vai arī pārvadājumu izcelsmes vai galamērķa dēļ.

[..]”

4 Minētās direktīvas 7.k pantā ir paredzēts:

“Neskarot Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. un 108. pantu, šī direktīva neierobežo dalībvalstu rīcības brīvību, ieviešot autoceļu nodevu un/vai infrastruktūras lietošanas maksu, paredzēt attiecīgas kompensācijas par tām.”

Vācijas tiesību akti

InfrAG

- 5 *InfrAG* ir paredzēts nodevas maksājums par pasažieru mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu uz federālajiem ceļiem, ieskaitot autoceļus (turpmāk tekstā – “infrastruktūras izmantošanas nodeva”) *Bundesfernstraßengesetz* (Likums par federālajiem autoceļiem), redakcijā, kas publicēta 2007. gada 28. jūnijā (*BGBI. I*, 1206. lpp.), 1. panta nozīmē.
- 6 Atbilstoši *InfrAG* 3. un 7. pantam par Vācijā reģistrētajiem transportlīdzekļiem infrastruktūras izmantošanas nodeva reizi gadā, iegādājoties vinjeti, ir jāmaksā transportlīdzekļa īpašniekam. Saskaņā ar *InfrAG* 5. panta 1. punktu nodevas apmērs tiek noteikts ar iestādes, kas ir atbildīga par šo nodevu, lēmumu. Vinjete tiek uzskatīta par iegūtu reģistrācijas brīdī.
- 7 Ārvalstīs reģistrētu transportlīdzekļu gadījumā pienākums maksāt nodevu tiek uzlikts vai nu īpašniekam, vai vadītājam brīdī, kad tiek izmantoti ceļi, par kuru izmantošanu tiek iekasēta nodeva, proti, saskaņā ar *InfrAG* 5. panta 4. punktu pienākums maksāt šo nodevu rodas līdz ar pirmo šādu ceļu izmantošanu pēc robežas šķērsošanas. Infrastruktūras izmantošanas nodeva jāmaksā, iegādājoties vinjeti. Šajā ziņā pastāv iespēja izvēlēties vinjeti, kas ir derīga desmit dienas, divus mēnešus vai visu gadu.
- 8 Nodevas apmērs, kas ir noteikts *InfrAG* 8. panta pielikuma 1. punktā, tiek aprēķināts, ņemot vērā motora darba tilpumu, dzinēja veidu (dzirksteļaiždedzes dzinējs vai kompresijaizdedzes dzinējs), kā arī emisijas klasi. Šis punkts ir formulēts šādi:

“Infrastruktūras izmantošanas nodevas apmērs par

1. desmit dienu vinjeti transportlīdzekļiem, saistībā ar kuriem par gada vinjeti atbilstoši 3. punktam ir jāmaksā infrastruktūras izmantošanas nodeva
 - a) mazāk par 20 EUR, ir 2,50 EUR
 - b) mazāk par 40 EUR, ir 4 EUR
 - c) mazāk par 70 EUR, ir 8 EUR
 - d) mazāk par 100 EUR, ir 14 EUR
 - e) mazāk par 130 EUR, ir 20 EUR
 - f) 130 EUR apmērā, ir 25 EUR.
2. divu mēnešu vinjeti transportlīdzekļiem, saistībā ar kuriem par gada vinjeti atbilstoši 3. punktam ir jāmaksā infrastruktūras izmantošanas nodeva
 - a) mazāk par 20 EUR, ir 7 EUR
 - b) mazāk par 40 EUR, ir 11 EUR
 - c) mazāk par 70 EUR, ir 18 EUR
 - d) mazāk par 100 EUR, ir 30 EUR
 - e) mazāk par 130 EUR, ir 40 EUR
 - f) 130 EUR apmērā, ir 50 EUR.

3. gada vinjeti

- a) transportlīdzekļiem 1. panta 1. punkta 1. un 3. apakšpunkta nozīmē ar atgriezeniskās virzes kustības iekšdedzes virzuļdzinēju un rotorviruļdzinēju katram 100 cm³ darba tilpumam vai daļai no tā, ja
 - aa) tos darbina ar dzirksteļaiždedzes dzinējiem un tie
 - aaa) neatbilst prasībām, kas noteiktas bbb) un ccc) apakšpunktā minētajām emisiju klasēm, vai to atbilstība nav pienācīgi pierādīta, ir 6,50 EUR apmērā
 - bbb) atbilst *Euro 4* vai *Euro 5* emisiju klases prasībām, ir 2 EUR
 - ccc) atbilst *Euro 6* emisiju klases prasībām, ir 1,80 EUR
 - bb) tos darbina ar kompresijaizdedzes dzinējiem un tie
 - aaa) neatbilst prasībām, kas noteiktas bbb) un ccc) apakšpunktā minētajām emisiju klasēm, vai to atbilstība nav pienācīgi pierādīta, ir 9,50 EUR apmērā
 - bbb) atbilst *Euro 4* vai *Euro 5* emisiju klases prasībām, ir 5 EUR
 - ccc) atbilst *Euro 6* emisiju klases prasībām, ir 4,80 EUR
- b) transportlīdzekļiem 1. panta 1. punkta 2. apakšpunkta nozīmē par katriem atļautā kopējā svara 200 kg vai daļu no tā, ir 16 EUR

tomēr kopā ne vairāk kā 130 EUR.”

- 9 Ja ceļi, par kuru izmantošanu ir iekasējama nodeva, tiek izmantoti bez derīgas vinjetes vai ja aprēķinātais vinjetes apmērs ir pārāk zems, nodeva tiek iekasēta *a posteriori* ar lēmumu saskaņā ar *InfrAG* 12. pantu. Šādā gadījumā maksājamā nodevas summa ir vienāda gada vinjetes summas apmēram vai starpībai starp jau samaksāto summu un gada vinjetes summu.
- 10 *InfrAG* 11. pantā ir paredzētas izlases veidā veicamas pārbaudes, lai pārbaudītu, kā tiek ievērots pienākums maksāt nodevu. Saskaņā ar *InfrAG* 11. panta 7. punktu atbildīgās amatpersonas pārbaūžu veikšanas vietā var iekasēt nodevu gada vinjetes summas apmērā, kā arī drošības naudu, kas vienāda ar atbilstoši *InfrAG* 14. pantam nosakāmo naudas soda apmēru, papildus ar procedūru saistītajām izmaksām. Turklāt vadītājam var tikt aizliegts turpināt braukšanu, ja, neraugoties uz to, ka vadītājam ir izteikts šāds aicinājums, nodeva netiek samaksāta pārbaudes veikšanas vietā un ja pastāv pamatotas šaubas par to, vai nodeva vēlāk tiks samaksāta, vai ja netiek uzrādīti pārbaudei nepieciešamie dokumenti, netiek sniegta pieprasītā informācija vai netiek pilnībā vai daļēji samaksāta noteiktā drošības nauda.
- 11 *InfrAG* 14. pantā ir paredzēts, ka infrastruktūras nodevas nemaksāšana vai nepilnīga apmaksa, informācijas nesniegšana vai nepareizas informācijas sniegšana, kā arī rīkojuma par transportlīdzekļa apstādināšanu neizpilde minētās pārbaudes, vai ir samaksāta nodeva, kontekstā ir administratīvi pārkāpumi, par kuriem ir paredzēts naudas sods.

KraftStG

- 12 *KraftStG* 9. panta 6. punktā ir noteikts:

“Saistībā ar iekšzemes transportlīdzekļiem ikgadējais nodoklis [mehāniskajiem transportlīdzekļiem] ir samazināts (atbrīvojums) attiecībā uz

- 1) pasažieru transportlīdzekļiem attiecībā uz katriem darba tilpuma 100 cm³ vai daļu no tā,
 - a) ja tie atbilst obligātajām robežvērtībām, kas norādītas [Eiropas Parlamenta un Padomes] Regulas (EK) Nr. 715/2007 [(2007. gada 20. jūnijs) par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (“Euro 5” un “Euro 6”) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai (OV 2007, L 171., 1. lpp.)] I pielikuma 2 tabulā, un ja tos darbina ar

- aa) dzirksteļaiždedzes dzinēju, par 2,32 EUR,
- bb) kompresijaždedzes dzinēju, par 5,32 EUR,
- b) ja tie atbilst obligātajām robežvērtībām, kas norādītas Regulas [Nr. 715/2007] I pielikuma 1. tabulā vai [Padomes] Direktīvas 70/220/EEK [(1970. gada 20. marts) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz pasākumiem, kas jāveic, lai novērstu gaisa piesārņošanu, kuru rada gāzu izplūde no mehānisko transportlīdzekļu dzirksteļaiždedzes motoriem (OV 1970, L 76, 1. lpp.)] redakcijā, kas bija spēkā līdz 2013. gada 1. janvārim, I pielikuma 5.3.1.4. punktā ietvertu tabulu M transportlīdzekļu klases B līnijā, un ja tos darbina ar
 - aa) dzirksteļaiždedzes dzinēju, par 2 EUR,
 - bb) kompresijaždedzes dzinēju, par 5 EUR,
- c) ja tie neatbilst prasībām saskaņā ar a) un b) punktu un tos darbina ar
 - aa) dzirksteļaiždedzes dzinēju, par 6,50 EUR,
 - bb) kompresijaždedzes dzinēju, par 9,50 EUR,

tomēr kopā ne vairāk kā EUR 130;

- 2) dzīvojamajiem treileriem par katriem atļautā kopējā svara 200 kg vai daļu no tā, par 16 EUR, tomēr kopā ne vairāk kā EUR 130;
- 3) pasažieru transportlīdzekļiem un treileriem ar
 - a) reģistrācijas numuru, kas piešķirts kolekcijas transportlīdzekļiem, par 130 EUR,
 - b) sezonālo reģistrācijas numuru, kas piešķirts saistībā ar katru ekspluatācijas dienu, līdz atbilstošajai gada apmēra daļai atbilstoši 1. un 2. punktam un 3. punkta a) apakšpunktam.

Pirmajā teikumā minētā atbrīvojuma summa nepārsniedz gada nodokli saskaņā ar 1. punkta 2. un 2.a apakšpunktu un 4. punkta 2. apakšpunktu; sezonālas reģistrācijas gadījumā atbilstoši daļai no gada summas, kas aprēķināta, pamatojoties uz ekspluatācijas laikposmu.”

- 13 Saskaņā ar Otrā likuma par ceļa nodokļa grozīšanu 3. panta 2. punktu šī regulējuma stāšanās spēkā ir atkarīga no infrastruktūras izmantošanas nodevas iekasēšanas sākšanās atbilstoši *InfrAG*.

Pirmstiesas procedūra un tiesvedība Tiesā

- 14 Ar 2015. gada 18. jūnija brīdinājuma vēstuli Eiropas Komisija sāka procedūru sakarā ar pienākumu neizpildi pret Vācijas Federatīvo Republiku, pirmkārt, apstrīdot strīdīgo valsts pasākumu kopējo iedarbību un, otrkārt, īslaicīgo vinješu cenu. Ar brīdinājuma vēstuli, kas papildināta ar otru 2015. gada 10. decembra brīdinājuma vēstuli, Vācijas iestāžu uzmanība tika vērsta uz to, ka ar šiem pasākumiem eventuāli tiek pārkāpti LESD 18., 34., 45., 56. un 92. pants. Pēc viedokļu apmaiņas ar Vācijas iestādēm un 2016. gada 28. aprīļa argumentētā atzinuma sniegšanas Komisija, pamatojoties uz LESD 258. pantu, 2016. gada 29. septembrī nolēma vērsties Tiesā.
- 15 Tomēr, ņemot vērā, ka Komisijas kritizētajās Vācijas valsts tiesību normās tika izdarīti grozījumi, Komisija 2017. gada 17. maijā nolēma izbeigt procedūru sakarā ar pienākumu neizpildi.
- 16 Ar 2017. gada 7. jūlija vēstuli Austrijas Republika vērsās pie Komisijas saskaņā ar LESD 259. pantu par Vācijas Federatīvās Republikas pieļautu eventuālu LESD 18., 34., 56. un 92. panta pārkāpumu, kas izriet no infrastruktūras izmantošanas nodevas un transportlīdzekļu, kuri ir reģistrēti Vācijā, īpašnieku atbrīvojuma no mehānisko transportlīdzekļu nodokļa kopējās iedarbības.
- 17 Ar 2017. gada 14. jūlija vēstuli Komisija apstiprināja, ka ir saņēmusi Austrijas Republikas vēstuli.

- 18 Ar 2017. gada 11. augusta vēstuli Vācijas Federatīvā Republika noraidīja Austrijas Republikas argumentāciju un pamatoja strīdīgos valsts pasākumus galvenokārt ar sistēmas maiņu, kas ir pārveidota no finansēšanas ar nodokli uz lietotāju nodrošināto finansējumu, kā arī pamatoja kompensējošo pasākumu tiesiskumu, pamatojoties uz Eirovinješu direktīvu.
- 19 2017. gada 31. augustā Komisijas telpās notika uzklauššana, kuras laikā Austrijas Republika un Vācijas Federatīvā Republika pauda savus argumentus.
- 20 Komisija nav sniegusi argumentētu atzinumu triju mēnešu laikā, kā tas paredzēts LESD 259. pantā.
- 21 Līdz ar to Austrijas Republika 2017. gada 12. oktobrī cēla šo prasību.
- 22 Ar Tiesas priekšsēdētāja 2018. gada 15. janvāra un 14. februāra lēmumiem Nīderlandes Karalistei un Dānijas Karalistei tika ļauts iestāties lietā attiecīgi Austrijas Republikas un Vācijas Federatīvās Republikas prasījumu atbalstam.

Par prasību

- 23 Lai pamatotu savu prasību, Austrijas Republika izvirza četrus iebildumus saistībā ar attiecīgajiem valsts tiesību aktiem, precizējot, ka, lai gan tie ir pieņemti, tie vēl nav stājušies spēkā. Pirmais un otrais iebildums ir par LESD 18. panta pārkāpumu, kas, pirmkārt, izriet no infrastruktūras izmantošanas nodevas un transportlīdzekļu, kuri ir reģistrēti Vācijā, īpašnieku atbrīvojuma no mehānisko transportlīdzekļu nodokļa kopējās iedarbības, kā arī, otrkārt, no infrastruktūras izmantošanas nodevas izstrādes un piemērošanas. Trešais iebildums ir par to, ka ar visiem pasākumiem, kuri ir kritizēti pirmā un otrā iebilduma ietvaros, ir pārkāpti LESD 34. un 56. pants. Ceturtais iebildums ir par to, ka LESD 92. pants ir pārkāpts ar infrastruktūras izmantošanas nodevas un transportlīdzekļu, kuri ir reģistrēti Vācijā, īpašnieku atbrīvojuma no mehānisko transportlīdzekļu nodokļa kopējo iedarbību.

Par pirmo iebildumu – LESD 18. panta pārkāpumu, kas izriet no strīdīgo valsts pasākumu kopējās iedarbības

Lietas dalībnieku argumenti

- 24 Austrijas Republika apgalvo, ka infrastruktūras izmantošanas nodeva un ar to saistītais atbrīvojums, kuru saņem Vācijā reģistrētu transportlīdzekļu īpašnieki, no mehānisko transportlīdzekļu nodokļa tādā apmērā, kas ir vismaz līdzvērtīgs šīs nodevas apmēram, izraisa to, ka *de facto* šī nodeva tiek piemērota vienīgi to transportlīdzekļu, kuri reģistrēti citās dalībvalstīs, kas nav Vācija, īpašniekiem un vadītājiem, no kuriem ļoti liela daļa ir šo valstu valstspiederīgie. Šis apstāklis tādējādi ietverot netiešu diskrimināciju pilsonības dēļ, kas ir pretrunā LESD 18. pantam.
- 25 Šāda diskriminācija izrietot no absolūtās un nesaraucamās saiknes gan materiāltiesiskajā, gan temporālajā aspektā, kāda pastāv starp infrastruktūras izmantošanas nodevu un atbrīvojumu no mehānisko transportlīdzekļu nodokļa saistībā ar Vācijā reģistrētiem transportlīdzekļiem, t.i., no saiknes, kas ietverot, ka strīdīgie valsts pasākumi ir jāaplūko un jāvērtē kopumā no Savienības tiesību skatpunkta.
- 26 Austrijas Republika turklāt norāda, ka strīdīgo valsts pasākumu mērķis ir īstenot Vācijas Bundestāga vēlēšanu kampaņas laikā 2013. gadā doto vēlēšanu solījumu iesaistīt mehānisko transportlīdzekļu ārvalstu vadītājus Vācijas infrastruktūras finansēšanas izmaksās, neradot papildu maksājumus Vācijas transportlīdzekļu īpašniekiem.

- 27 Visbeidzot, Austrijas Republika, lai pamatotu norādīto netiešo diskrimināciju, atsaucas uz 1992. gada 19. maija sprieduma Komisija/Vācija (C-195/90, EU:C:1992:219) 23. punktu.
- 28 Vācijas Federatīvā Republika, atzinusi, ka strīdīgie valsts pasākumi ir vienoti gan saistībā ar to subjektīvo mērķi, gan objektīvo saturu, apstrīd diskriminācijas pastāvēšanu, kas izriet no infrastruktūras izmantošanas nodevas ieviešanas, pat aplūkotas kopsakarā ar atbrīvojumu no mehānisko transportlīdzekļu nodokļa.
- 29 Šajā sakarā Vācijas Federatīvā Republika norāda, pirmkārt, ka, lai gan infrastruktūras izmantošanas nodevas ieviešana maina *status quo* par sliktu ārvalstīs reģistrētu transportlīdzekļu īpašniekiem un vadītājiem, tā neietver nekādu nelabvēlīgu attieksmi pret šiem īpašniekiem un autovadītājiem salīdzinājumā ar Vācijā reģistrētu transportlīdzekļu īpašniekiem. Gluži pretēji, to transportlīdzekļu īpašnieki un vadītāji, kuri reģistrēti citās dalībvalstīs, kas nav Vācija, saistībā ar ieguldījumu federālās transporta infrastruktūras finansēšanā esot labvēlīgākā situācijā nekā Vācijā reģistrētu transportlīdzekļu īpašnieki, jo šiem pirmajiem minētajiem infrastruktūras izmantošanas nodeva ir jāmaksā tikai tad, kad tie izmanto Vācijas autoceļus, bet pēdējiem minētajiem šī nodeva katrā ziņā ir jāmaksā un turklāt tiem ir jāmaksā mehānisko transportlīdzekļu nodoklis, pat ja šis nodoklis var tikt samazināts. Turklāt transportlīdzekļu, kuri reģistrēti citās dalībvalstīs, kas nav Vācija, īpašniekiem un vadītājiem radītais slogs saskaņā ar infrastruktūras izmantošanas nodevu, lielāka, atbilstot tam, kāds katrā ziņā ir Vācijā reģistrētajiem transportlīdzekļu īpašniekiem.
- 30 Otrkārt, Vācijas Federatīvā Republika norāda, ka tas, ka atbrīvojums no mehānisko transportlīdzekļu nodokļa attiecas tikai uz Vācijā reģistrētu transportlīdzekļu īpašniekiem, ir pamatots ar Savienības tiesību aktiem, it īpaši ar Padomes Direktīvu 83/182/EEK (1983. gada 28. marts) par nodokļu atbrīvojumiem, ko Kopienā piemēro dažu transportlīdzekļu pagaidu ieviešanai no vienas dalībvalsts citā (OV 1983, L 105, 59. lpp.), kurā pašā par sevi ir noteikts nodokļa uzlikšanas transportlīdzekļiem tiesību sadalījums atkarībā no reģistrācijas vietas un tādējādi pēc pastāvīgās dzīvesvietas. Šajā direktīvā veikta valsts pilnvaru noteikšana attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu aplikšanu ar nodokli, kuras mērķis ir izslēgt tirgus dalībnieku un Savienības pilsoņu dubultu aplikšanu ar nodokļiem, ņemot vērā, ka šajā jomā nav veikta saskaņošana, nozīmējot, ka izšķiroša nozīme attiecībā uz katru transportlīdzekli ir tikai dalībvalsts, kurā transportlīdzeklis ir reģistrēts, transportlīdzekļa nodoklim. Vācijas mehānisko transportlīdzekļu nodokļa, kas attiecas vienīgi uz Vācijā reģistrētajiem transportlīdzekļiem, apmēram tādējādi neesot nozīmes saistībā ar citās dalībvalstīs reģistrēto transportlīdzekļu īpašniekiem.
- 31 Treškārt, Vācijas Federatīvā Republika apgalvo, ka infrastruktūras izmantošanas nodevas ieviešana, kuras ieņēmumi tiek iemaksāti transporta budžetā un kura pilnībā tiek izmantota atbilstoši tās nolūkam, lai uzlabotu federālo transporta infrastruktūru, atbilst mērķim, lai tās lietotāji sniegtu pienesumu šīs infrastruktūras finansējuma nostiprināšanā. Šis mērķis esot licis šai dalībvalstī mainīt sistēmu, īstenojot pāreju no finansēšanas ar nodokli uz lietotāju nodrošināto finansējumu. Šajā sakarā Vācijas Federatīvā Republika, izmantojot savas pilnvaras noteikt tiešos nodokļus, esot nolēmusi pielāgot mehānisko transportlīdzekļu nodokli, ieviešot atbrīvojumu no daļas no šī nodokļa, lai saglabātu tādu vispārējo finansiālo spiedienu uz šajā dalībvalstī reģistrēto transportlīdzekļu īpašniekiem, kas atbilst iepriekšējam līmenim, un lai novērstu nesamērīgu dubultu aplikšanu ar nodokli.
- 32 Ceturtkārt, iespēja saņemt kompensāciju par infrastruktūras izmantošanas nodevu, samazinot mehānisko transportlīdzekļu nodokli, izrietot no Eirovinješu direktīvas 7. panta 3. punkta, kā arī 7.k panta, kas esot bijis paraugs noteikumiem par ceļu tīkla izmantošanas ar pasažieru mehāniskajiem transportlīdzekļiem nodevām, ģenēzes. Dažu dalībvalstu, piemēram, Apvienotās Karalistes vai Beļģijas Karalistes, nesenā prakse, kurā attiecībā uz smagajiem kravas transportlīdzekļiem tiek izmantota šī iespēja, pamatojot strīdīgo valsts pasākumu atbilstību Savienības tiesību aktiem.
- 33 Piektkārt, Vācijas Federatīvā Republika uzsver, ka vēlēšanu kampaņas laikā veiktie paziņojumi nekādi neietekmē konstatējumu par eventuālo atšķirīgo attieksmi, kas izraisa diskrimināciju.

- 34 Pakārtoti Vācijas Federatīvā Republika, lai attaisnotu jebkādu eventuālo netiešo diskrimināciju, kas varētu izrietēt no lietā strīdīgo valsts pasākumu kopējas iedarbības, norāda apsvērumus saistībā ar vides aizsardzību, sloga sadali starp valsts un ārvalstu infrastruktūras izmantotājiem, kā arī izmaiņām federālās transporta infrastruktūras finansēšanas sistēmā.
- 35 Nīderlandes Karaliste būtībā piekrīt Austrijas Republikas izvirzītajiem argumentiem un šajā gadījumā norāda uz to, ka transportlīdzekļu īpašnieku, kas reģistrēti Vācijā, situācija ir līdzīga transportlīdzekļu, kuri reģistrēti dalībvalstī, kas nav Vācija, īpašnieku un vadītāju, kuri izmanto Vācijas autoceļus, situācijai.
- 36 Savukārt Dānijas Karaliste piekrīt Vācijas Federatīvajai Republikai, ka lietā strīdīgie valsts pasākumi nav diskriminējoši, un tostarp uzsver dalībvalstu kompetenci noteikt, grozīt vai atcelt valsts tiešos nodokļus un citus maksājumus, kas nav saskaņoti Savienības līmenī.

Tiesas vērtējums

- 37 Austrijas Republika sava pirmā iebilduma ietvaros būtībā norāda, ka infrastruktūras izmantošanas nodeva un atbrīvojums no mehānisko transportlīdzekļu nodokļa attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas ir reģistrēti Vācijā, lai gan formāli tas nav pamatots ar nošķiršanu pilsonības dēļ, rada tādu kopējo iedarbību, ka pret Vācijas valstspiederīgajiem ir labvēlīgāka attieksme nekā pret citu dalībvalstu pilsoņiem, un tādējādi tiekot pārkāpta LESD 18. panta pirmā daļa.
- 38 Šajā normā ir paredzēts, ka, piemērojot Līgumus un neskarot tajos paredzētos īpašos noteikumus, ir aizliegta jebkāda diskriminācija pilsonības dēļ.
- 39 Šajā ziņā vispirms ir jāatgādina, ka no pastāvīgās judikatūras izriet, ka LESD 18. pants, kurā ir noteikts vispārējais princips, ar kuru ir aizliegta jebkāda diskriminācija pilsonības dēļ, patstāvīgi ir piemērojams tikai Savienības tiesībās reglamentētajos gadījumos, kuriem nav piemērojamas LESD noteiktās speciālās nediskriminācijas normas (spriedums, 2017. gada 18. jūlijs, *Erzberger*, C-566/15, EU:C:2017:562, 25. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 40 Taču nediskriminācijas princips pilsonības dēļ, tostarp preču brīvas aprites jomā, tika ieviests ar LESD 34. pantu, lasītā kopsakarā ar LESD 36. pantu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2017. gada 8. jūnijs, *Medisanus*, C-296/15, EU:C:2017:431, 65. punkts), darba ņēmēju brīvas pārvietošanās jomā – ar LESD 45. pantu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2017. gada 22. jūnijs, *Bechtel*, C-20/16, EU:C:2017:488, 32. punkts un tajā minētā judikatūra) un pakalpojumu sniegšanas brīvības jomā – ar LESD 56.–62. pantu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2014. gada 19. jūnijs, *Strojírny Prostějov* un *ACO Industries Tábor*, C-53/13 un C-80/13, EU:C:2014:2011, 32. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 41 No tā izriet, ka šajā lietā strīdīgos valsts pasākumus var izvērtēt saskaņā ar LESD 18. panta pirmo daļu tikai tiktāl, ciktāl tie attiecas uz situācijām, uz kurām neattiecas šādi īpaši noteikumi par nediskrimināciju, kas paredzēti LESD.
- 42 Turpinājumā ir jāatgādina, ka vispārējais nediskriminācijas pilsonības dēļ princips, kas paredzēts LESD 18. panta pirmajā daļā, aizliedz ne tikai tiešu diskrimināciju, kura pamatota ar pilsonību, bet arī visas netiešās diskriminācijas formas, ar kurām, piemērojot citus atšķirību kritērijus, tiek panākts tāds pats rezultāts (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2010. gada 13. aprīlis, *Bressol* u.c., C-73/08, EU:C:2010:181, 40. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).
- 43 Lai novērtētu pirmā Austrijas Republikas iebilduma pamatotību, pirmām kārtām ir jāpārbauda, vai strīdīgie valsts pasākumi ir tādējādi saistīti, ka tie attaisno to kopīgu vērtējumu saskaņā ar Savienības tiesību aktiem.

- 44 Šajā sakarā vispirms ir jānorāda, kā izriet no Tiesai iesniegtajiem lietas materiāliem, ka infrastruktūras izmantošanas nodeva un atbrīvojums no mehānisko transportlīdzekļu nodokļa tika ieviests tajā pašā dienā, proti, 2015. gada 8. jūnijā, un pēc tam drīzumā grozīts attiecīgi 2017. gada 18. maijā un 2017. gada 6. jūnijā un ka minētā atbrīvojuma piemērošana ir atkarīga no šīs nodevas iekasēšanas sākuma. Turklāt atbrīvojuma summa, kas piešķirta Vācijā reģistrētu transportlīdzekļu īpašniekiem, atbilst infrastruktūras izmantošanas nodevas summai, kas šiem īpašniekiem bija jāmaksā avansā, izņemot saistībā ar *Euro 6* emisijas klases transportlīdzekļiem, kuru īpašniekiem tika piešķirts atbrīvojums no mehāniskā transportlīdzekļa nodokļa par summu, kas pārsniedz nodevu, kura tiem ir jāmaksā. No tā izriet, ka atbrīvošanas no mehānisko transportlīdzekļu nodokļa sekas visos gadījumos ir vismaz sniegt kompensāciju Vācijā reģistrēto transportlīdzekļu īpašniekiem par jauno slogu, kas ir infrastruktūras izmantošanas nodeva.
- 45 Turpinot – saistībā ar infrastruktūras izmantošanas nodevas iekasēšanu no Vācijā reģistrētu transportlīdzekļu īpašniekiem Vācijas Federatīvā Republika ir paredzējusi, ka šī nodeva, gluži tāpat kā mehānisko transportlīdzekļu nodoklis, ir jāmaksā, pamatojoties uz transportlīdzekļa reģistrāciju.
- 46 Ir jākonstatē, ka, tā kā gan materiāltiesiskajā, gan temporālajā aspektā šajā sakarā pastāv cieša saikne starp strīdīgajiem valsts pasākumiem, ir pamatoti tos izvērtēt kopā no Savienības tiesību, konkrēti, LESD 18. panta, skatpunkta. Šādas saiknes pastāvēšanu turklāt, kā tas izriet no šī sprieduma 28. punkta, Vācijas Federatīvā Republika ir atzinusi.
- 47 Otrām kārtām, ir jāpārbauda, vai strīdīgie valsts pasākumi, aplūkoti kopā, rada atšķirīgu attieksmi pilsonības dēļ.
- 48 Šajā sakarā nav strīda par to, ka, piemērojot šos pasākumus, visiem Vācijas autoceļu izmantotājiem ir jāmaksā infrastruktūras izmantošanas nodeva neatkarīgi no to transportlīdzekļu reģistrācijas vietas. Tomēr Vācijā reģistrētu transportlīdzekļu īpašnieki saņem atbrīvojumu no mehānisko transportlīdzekļu nodokļa tādā apmērā, kas ir līdzvērtīgs šīs nodevas, kura tiem ir jāmaksā, apmēram, līdz ar to *de facto* šīs nodevas ekonomiskais slogs gulstas vienīgi uz to transportlīdzekļu, kuri reģistrēti citās dalībvalstīs, kas nav Vācija, īpašniekiem un vadītājiem.
- 49 Šķiet, ka sakarā ar strīdīgo valsts pasākumu kombināciju pret tādu transportlīdzekļu, kuri reģistrēti kādā citā dalībvalstī, kas nav Vācija, īpašniekiem un vadītājiem, kuri izmanto Vācijas autoceļus, ir nelabvēlīgāka attieksme nekā pret Vācijā reģistrēto transportlīdzekļu īpašniekiem attiecībā uz šo autoceļu izmantošanu, lai gan attiecībā uz šo izmantošanu tie ir salīdzināmās situācijās.
- 50 Šāda nevienlīdzīga attieksme ir īpaši acīmredzama saistībā ar emisiju klases *Euro 6* transportlīdzekļiem. Lai gan saistībā ar šāda veida reģistrētiem transportlīdzekļiem to īpašniekiem Vācijā tiek piešķirta kompensācija, kas pārsniedz infrastruktūras izmantošanas nodevu, emisiju klases *Euro 6* transportlīdzekļu, kuri ir reģistrēti citā dalībvalstī, kas nav Vācija, īpašniekiem un vadītājiem, kuri izmanto Vācijas ceļus, katrā ziņā ir jāmaksā šī nodeva. Tādējādi attieksme pret tiem ir nelabvēlīgāka ne tikai salīdzinājumā ar tādu transportlīdzekļu, kuri reģistrēti Vācijā un ietilpst *Euro 6* emisijas klasē, īpašniekiem, bet arī salīdzinājumā ar šajā dalībvalstī reģistrēto transportlīdzekļu, kuri rada lielāku piesārņojumu, īpašniekiem.
- 51 Visbeidzot, lai gan atšķirīga attieksme nav tieši balstīta uz pilsonību, ļoti liela daļa tādu transportlīdzekļu īpašnieku un vadītāju, kuri reģistrēti citās dalībvalstīs, kas nav Vācija, nav Vācijas valstspiederīgie, savukārt lielākā daļa Vācijā reģistrēto transportlīdzekļu īpašnieku ir tādi; līdz ar to šāda atšķirība faktiski rada tādu pašu rezultātu kā atšķirīga attieksme pilsonības dēļ.
- 52 Tas, ka, no vienas puses, uz Vācijā reģistrētu transportlīdzekļu īpašniekiem attiecas infrastruktūras izmantošanas nodeva un turklāt tiem ir jāmaksā mehānisko transportlīdzekļu nodoklis, bet, no otras puses, apmērs, kas ir jāmaksā transportlīdzekļu, kuri reģistrēti citās dalībvalstīs, izņemot Vāciju, īpašniekiem un vadītājiem, pamatojoties uz šo nodevu, atbilst, lielākais, summai, kas jāmaksā Vācijas

- reģistrēto transportlīdzekļu īpašniekiem, pamatojoties uz šo pašu nodevu, – pretēji Vācijas Federatīvās Republikas apgalvotajam – nekādi neietekmē konstatējumu, kas izklāstīts šī sprieduma 49. punktā. Tādējādi konstatētā nevienlīdzīgā attieksme par sliktu tādu transportlīdzekļu, kuri reģistrēti citās dalībvalstīs, kas nav Vācija, īpašniekiem un vadītājiem izriet no tā, ka Vācijā reģistrēto transportlīdzekļu īpašnieku atbrīvošanas no nodokļa dēļ uz tiem *de facto* neattiecas infrastruktūras izmantošanas nodevas ekonomiskais slogs.
- 53 Šo konstatējumu nevar arī atspēkot ar Vācijas Federatīvās Republikas argumentiem, kas izklāstīti šī sprieduma 30.–32. punktā.
- 54 Pirmkārt, attiecībā uz argumentu, ka tas, ka atbrīvojums no mehānisko transportlīdzekļu nodokļa tiek piemērots tikai to transportlīdzekļu, kas reģistrēti Vācijā, īpašniekiem, atbilstot Savienības tiesībām, Tiesa, protams, ir nospriedusi, ka, tā kā nav saskaņotas mehānisko transportlīdzekļu nodokļu sistēmas, dalībvalstis var brīvi īstenot savu nodokļu kompetenci šajā jomā, līdz ar ko transportlīdzekļa reģistrācija ir uzskatāma par dabisku papildinājumu šīs kompetences īstenošanai (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2002. gada 21. marts, *Cura Anlagen*, C-451/99, EU:C:2002:195, 40. un 41. punkts). Šāds apstākļi izskaidro to, ka mehānisko transportlīdzekļu nodoklis attiecas vienīgi uz Vācijā reģistrētu transportlīdzekļu īpašniekiem, tā ka vienīgi tie var saņemt atbrīvojumu no šī nodokļa.
- 55 Tomēr šis fakts nenozīmē, ka nodokļa apmēram nav nozīmes, lai novērtētu, vai pastāv diskriminācija, kas ietekmē tādu transportlīdzekļu, kuri reģistrēti citās dalībvalstīs, kas nav Vācija, īpašniekus un vadītājus.
- 56 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka atbilstoši Tiesas pastāvīgajai judikatūrai dalībvalstīm to kompetence tiešo nodokļu jomā ir jāīsteno, ievērojot Savienības tiesības, it īpaši ar LESD garantētās pamatbrīvības (spriedumi, 2002. gada 21. marts, *Cura Anlagen*, C-451/99, EU:C:2002:195, 40. punkts, kā arī 2018. gada 25. jūlijs, TTL, C-553/16, EU:C:2018:604, 44. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 57 No tā izriet, ka, ieviešot mehānisko transportlīdzekļu nodokļus, dalībvalstīm tostarp ir jāievēro vienlīdzīgas attieksmes princips tā, lai šo nodokļu piemērošanas kārtība neizraisītu diskrimināciju.
- 58 Šajā lietā atbrīvojums no mehānisko transportlīdzekļu nodokļa par labu transportlīdzekļu, kas reģistrēti Vācijā, īpašniekiem pilnībā kompensē infrastruktūras izmantošanas nodevu, ko tie samaksājuši, tā ka šis nodevas radītais ekonomiskais slogs, kā minēts šī sprieduma 48. punktā, faktiski ir tikai to transportlīdzekļu, kuri reģistrēti citās dalībvalstīs, kas nav Vācija, īpašniekiem un vadītājiem, bet tas ir diskriminējošs pasākums par sliktu pēdējiem minētajiem.
- 59 Tādējādi mehānisko transportlīdzekļu nodokļa apmērs saistībā ar to transportlīdzekļu, kuri reģistrēti dalībvalstīs, kas nav Vācija, īpašniekiem un vadītājiem ir atbilstošs tādā mērā, kādā piemērojamie noteikumi par tā noteikšanu faktiski rada atšķirīgu attieksmi tiem par sliktu.
- 60 Otrkārt, kā apgalvo Vācijas Federatīvā Republika, dalībvalstis var likumīgi grozīt savu ceļu infrastruktūras finansēšanas sistēmu, aizstājot finansēšanas ar nodokli sistēmu ar finansējuma sistēmu, kurā iemaksas veic visi lietotāji, tostarp to transportlīdzekļu, kas reģistrēti citās dalībvalstīs un izmanto šo infrastruktūru, īpašnieki un vadītāji, lai nodrošinātu, ka visi šie lietotāji sniedz taisnīgu un samērīgu ieguldījumu šajā finansēšanā, ciktāl šis grozījums atbilst Savienības tiesību aktiem, tostarp nediskriminācijas principam, kas paredzēts LESD 18. panta pirmajā daļā. Šāds grozījums izrietot no katras dalībvalsts brīvas izvēles noteikt veidu, kādā tā, ievērojot Savienības tiesību aktus, finansē savu publisko infrastruktūru.
- 61 Šajā lietā no Vācijas Federatīvās Republikas procesuālajiem rakstiem izriet, ka šī dalībvalsts attiecībā uz savu federālo transporta infrastruktūru ir nolēmusi daļēji pāriet no finansēšanas ar nodokli sistēmas uz finansēšanas sistēmu, kuras pamatā ir princips “lietotājs maksā” un “piesārņotājs maksā”.

- 62 Šīs sistēmas maiņas pamatā ir infrastruktūras lietošanas maksas ieviešana, kas attiecas uz visiem Vācijas autoceļu lietotājiem neatkarīgi no tā, vai to transportlīdzeklis ir reģistrēts Vācijā vai nav, un ieņēmumi no kuras pilnībā tiek piešķirti autoceļu infrastruktūras finansēšanai; Vācijas Federatīvā Republika šīs nodevas likmes ir noteikusi atbilstīgi attiecīgo transportlīdzekļu emisiju klasei.
- 63 Tomēr ir jākonstatē, ka strīdīgie valsts pasākumi, kā tas ir atgādināts šī sprieduma 61. punktā, nešķiet saskanīgi ar Vācijas Federatīvās Republikas mērķi, tai ieviešot infrastruktūras izmantošanas nodevu.
- 64 Šajā sakarā Vācijas Federatīvā Republika līdztekus minētās nodevas ieviešanai ir paredzējusi individuālas kompensācijas par šo nodevu mehānismu Vācijā reģistrētu transportlīdzekļu īpašniekiem, atbrīvojot no mehānisko transportlīdzekļu nodokļa tādā apmērā, kas ir vismaz līdzvērtīgs šīs samaksātās nodevas apmēram.
- 65 Šai dalībvalstij tomēr nevar piekrist, kad tā apgalvo, ka šis atbrīvojums atspoguļo pāreju uz ceļu infrastruktūras finansēšanas, ko veic visi lietotāji, sistēmu, piemērojot principus “lietotājs maksā” un “piesārņotājs maksā”.
- 66 Vācijas Federatīvā Republika savos procesuālajos rakstos ir atzinusi, ka sakarā ar atbrīvojumu no mehānisko transportlīdzekļu nodokļa, kas piešķirts Vācijā reģistrēto transportlīdzekļu īpašniekiem, tiem, neraugoties uz to, ka uz tiem attiecas infrastruktūras izmantošanas maksa, kopš šīs nodevas ieviešanas faktiski nav nekāda papildu sloga.
- 67 Protams, šī dalībvalsts apgalvo, ka šie īpašnieki, maksājot mehānisko transportlīdzekļu nodokli, jau piedalījās ceļu infrastruktūras finansēšanā pirms šīs nodevas ieviešanas un ka tādējādi kompensācijas mehānisms ir paredzēts, lai izvairītos no nesamērīga nodokļu sloga. Tomēr, izņemot to, ka pati Vācijas Federatīvā Republika vispārīgi uzsver, ka federālā infrastruktūra tiek finansēta ar nodokļiem, tā nav precizējusi minētā ieguldījuma apmēru, un tādēļ tā nekādi nav pierādījusi, ka kompensācija, kas piešķirta šiem īpašniekiem, atbrīvojot tos no nodokļa tādā apmērā, kas ir vismaz vienāds ar infrastruktūras lietošanas maksas apmēru, nepārsniedz minēto ieguldījumu un tādējādi ir atbilstīga.
- 68 Turklāt attiecībā uz Vācijā reģistrētu transportlīdzekļu īpašniekiem ir jānorāda, ka infrastruktūras izmantošanas nodeva ir izstrādāta tā, ka šī nodeva nekādi nav atkarīga no tā, vai tie faktiski izmanto federālos ceļus. Tādējādi, pirmkārt, šī nodeva ir jāmaksā pat tādām īpašniekiem, kas vispār neizmanto šos ceļus. Otrkārt, Vācijā reģistrēta transportlīdzekļa īpašniekam ir automātiski jāmaksā gada nodeva un tādēļ tam nav iespējas izvēlēties īsāka termiņa vinjeti, ja tā labāk atbilstu tā veiktajai šo ceļu izmantošanas frekvencei. Šie apstākļi kopā ar to, ka šie īpašnieki saņem arī atbrīvojumu no mehāniskā transportlīdzekļa nodokļa apmērā, kas ir vismaz tāds pats kā apmērs kā samaksātajai nodevai, liecina, ka pāreja uz finansēšanas sistēmu, kuras pamatā ir princips “lietotājs maksā” un “piesārņotājs maksā”, faktiski ir vērsta tikai uz to transportlīdzekļu, kuri reģistrēti citās dalībvalstīs, kas nav Vācija, īpašniekiem un vadītājiem, savukārt finansēšanas ar nodokli princips joprojām ir piemērojams šajā dalībvalstī reģistrētu transportlīdzekļu īpašniekiem.
- 69 Šādos apstākļos ir jāsecina, ka kompensācijas mehānisms šajā gadījumā ir diskriminējošs pret transportlīdzekļu, kuri reģistrēti citās dalībvalstīs, kas nav Vācija, īpašniekiem un vadītājiem, jo Vācijas Federatīvā Republika nav spējusi pierādīt, ka attiecīgais kompensācijas mehānisms atbilst šīs dalībvalsts paustajam mērķim pāriet no infrastruktūras finansēšanas ar nodokli sistēmas uz sistēmu, kurā finansējumu sniedz visi lietotāji, un šīs dalībvalsts ieviestais mehānisko transportlīdzekļu nodokļa samazinājums faktiski paredz atbrīvojumu Vācijā reģistrētu transportlīdzekļu īpašniekiem no infrastruktūras izmantošanas nodevas.
- 70 Treškārt, strīdīgo valstu pasākumu apvienojums nekādā gadījumā, pat pēc analogijas, nav pamatots Eirovinješu direktīvā.

- 71 Šajā sakarā ir pietiekami norādīt, ka ne ar vienu šīs direktīvas tiesību normu smago kravas transportlīdzekļu aplikšanas ar nodokļiem saistībā ar infrastruktūras izmantošanu ietvaros nav atļauts infrastruktūras izmantošanas nodevas kompensācijas mehānisms, par kādu ir runa šajā lietā. Papildus tam, ka šīs direktīvas 7.k pantā ir norādīts vienīgi uz “attiecīgām kompensācijām”, ar šo kompensāciju katrā ziņā ir jāievēro Savienības tiesības.
- 72 Turklāt arī ar to, ka tiek prezumēts, ka citās dalībvalstīs Eirovinješu direktīvas ietvaros pastāv konkrētajam modelim izskatāmajā lietā līdzīgi transportlīdzekļu nodokļa kompensācijas modeļi, nevar tikt pamatots, ka strīdīgo valsts pasākumu apvienojums ir atbilstošs LESD 18. pantam.
- 73 Visbeidzot – trešām kārtām, ir jāatgādina, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru netieša diskriminācija pilsonības dēļ var būt attaisnojama tikai tad, ja tā ir balstīta uz apsvērumiem, kas ir objektīvi neatkarīgi no attiecīgās personas pilsonības un kas ir samērīgi ar valsts tiesībās paredzēto leģitīmo mērķi (spriedums, 2012. gada 4. oktobris, Komisija/Austrija, C-75/11, EU:C:2012:605, 52. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 74 Šajā sakarā Vācijas Federatīvā Republika, lai attaisnotu netiešu diskrimināciju, kas izriet no strīdīgo valsts pasākumu apvienojuma, atsaucas uz apsvērumiem, kuri, lai saglabātu nodokļu sistēmas saskaņotību, ir saistīti ar vides aizsardzību un sloga starp vācu un ārvalstu lietotājiem sadali, kā arī uz infrastruktūras finansēšanas sistēmas maiņu.
- 75 Vispirms saistībā ar vides apsvērumiem, lai gan saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru vides aizsardzība ir leģitīms mērķis, lai attaisnotu atšķirīgu attieksmi pilsonības dēļ (pēc analogijas saistībā ar pamatbrīvību ierobežojumu pamatojumu skat. spriedumu, 2014. gada 3. aprīlis, Komisija/Spānija, C-428/12, nav publicēts, EU:C:2014:218, 36. punkts un tajā minētā judikatūra), Vācijas Federatīvā Republika tomēr nav pierādījusi, kādā ziņā infrastruktūras izmantošanas nodevas ieviešana, kura faktiski attiecas tikai uz transportlīdzekļu, kuri reģistrēti citās dalībvalstīs, kas nav Vācija, īpašniekiem un vadītājiem, būtu atbilstoša šī mērķa sasniegšanai.
- 76 Turpinot, saistībā ar mērķi pāriet no infrastruktūras finansēšanas ar nodokļiem sistēmas uz finansēšanas, kuru nodrošina lietotāji, sistēmu, pat pieņemot, ka šis mērķis varētu attaisnot atšķirīgu attieksmi, no šā sprieduma 64.–69. punkta izriet, ka attiecīgo valsts pasākumu apvienojums tomēr nebūtu piemērots šā mērķa sasniegšanai.
- 77 Visbeidzot, Vācijas Federatīvās Republikas arguments par prasību garantēt nodokļu režīma saskaņotību, vienlīdzīgi sadalot slogu, ko rada infrastruktūras izmantošanas nodeva, nevar tikt atbalstīts. Kā ir norādīts šī sprieduma 69. punktā, apstrīdēto valsts pasākumu apvienojums *de facto* izraisa to, ka no šā maksājuma tiek atbrīvoti Vācijā reģistrēto transportlīdzekļu īpašnieki, un tādējādi šīs nodevas slogs tiek attiecināts vienīgi uz to transportlīdzekļu, kas nav reģistrēti šajā dalībvalstī, īpašniekiem un vadītājiem.
- 78 Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, ir jāapmierina pirmais iebildums un jākonstatē, ka, ieviešot infrastruktūras izmantošanas nodevu un vienlaikus paredzot transportlīdzekļu, kas reģistrēti Vācijā, īpašniekiem atbrīvojumu no mehānisko transportlīdzekļu nodokļa, kas piešķirts vismaz samaksātās nodevas apmēram līdzvērtīgā apmērā, Vācijas Federatīvā Republika nav izpildījusi savus pienākumus, kas tai izriet no LESD 18. panta.

Par otro iebildumu – LESD 18. panta pārkāpumu, kas izriet no infrastruktūras izmantošanas nodevas izstrādes un piemērošanas

Lietas dalībnieku argumenti

- 79 Austrijas Republika apgalvo, ka veids, kādā infrastruktūras izmantošanas nodeva ir izstrādāta, pati par sevi ir diskriminējošs un līdz ar to tas ir pretrunā LESD 18. panta pirmajai daļai. Šajā ziņā Austrijas valdība uzsver, ka *InfrAG* Vācijā reģistrētie transportlīdzekļi daudzos aspektos ir nošķirti no citās valstīs reģistrētiem transportlīdzekļiem.
- 80 Konkrēti, *InfrAG* 11., 12. un 14. pantā paredzētās iejaukšanās pilnvaras, proti, izlases veidā veicamas pārbaudes, drošības naudas iekasēšana un aizliegums turpināt braukšanu, kā arī infrastruktūras nodevas iekasēšana *a posteriori* gada vinjetes summas apmērā vai starpības starp jau samaksāto summu un gada vinjetes summu apmērā atbilstoši *InfrAG* 12. pantam, esot piemērojamas tikai ārvalstīs reģistrētiem transportlīdzekļiem.
- 81 Naudas sodu piemērošana saskaņā ar *InfrAG* 14. pantu arī ļoti lielā mērā attiecoties uz to transportlīdzekļu, kuri reģistrēti citās dalībvalstīs, kas nav Vācija, īpašniekiem un vadītājiem. Tas, ka noteiktu pārkāpumu veidojošie elementi, piemēram, “nepilnīgs nodevas maksājums”, var tikt noteikti tikai saistībā ar šiem īpašniekiem vai vadītājiem, pamatojot šo apgalvojumu.
- 82 2002. gada 19. marta spriedums Komisija/Itālija (C-224/00, EU:C:2002:185, 16.–19.punkts) apstiprinot atšķirīgas attieksmes, kas tiek pārņemta Vācijas Federatīvajai Republikai, pastāvēšanu.
- 83 Austrijas Republika atzīst, ka mērķis nodrošināt infrastruktūras nodevas samaksu, kas jāmaksā tādu transportlīdzekļu, kuri reģistrēti dalībvalstīs, kas nav Vācija, īpašniekiem un vadītājiem, varot eventuāli attaisnot norādīto atšķirīgo attieksmi attiecībā uz iejaukšanās pilnvarām un naudas sodu piemērošanu. Savukārt šāds mērķis nevarot attaisnot šādu atšķirību saistībā ar infrastruktūras izmantošanas nodevas *a posteriori* atgūšanu *InfrAG* 12. panta nozīmē. Šajā pēdējā ziņā Austrijas Republika norāda arī uz 2002. gada 19. marta spriedumu Komisija/Itālija (C-224/00, EU:C:2002:185, 26. punkts).
- 84 Katrā ziņā infrastruktūras izmantošanas nodevas konkrētā maksāšanas kārtība neesot samērīga.
- 85 It īpaši attiecībā uz drošības naudas iemaksu Austrijas Republika atgādina, kā to Tiesa ir nospriedusi 2006. gada 26. janvāra sprieduma Komisija/Spānija (C-514/03, EU:C:2006:63) 43. punktā, ka, tā kā pastāv iespēja piedzīt naudas sodus, pamatojoties uz Savienības tiesību aktiem vai starptautiskiem līgumiem, depozīta iemaksa pārsniedz to, kas ir nepieciešams, lai nodrošinātu naudas soda maksājumu. Šajā sakarā Austrijas Republika norāda uz līgumu par tiesu iestāžu sadarbību administratīvajās lietās, kas noslēgts starp Austrijas Republiku un Vācijas Federatīvo Republiku.
- 86 Vācijas Federatīvā Republika precizē, ka noteikumi, kas attiecas uz infrastruktūras izmantošanas nodevas maksājuma izpildi un kontroli, ir piemērojami bez nošķiršanas starp transportlīdzekļu, kas reģistrēti Vācijā, īpašniekiem un transportlīdzekļu, kuri reģistrēti citās dalībvalstīs, kas nav Vācija, īpašniekiem un vadītājiem.
- 87 Lai gan ir taisnība, ka drošības naudas iekasēšana, kā paredzēts *InfrAG* 11. panta 7. punktā, attiecas tikai uz transportlīdzekļu, kuri reģistrēti citās dalībvalstīs, kas nav Vācija, īpašniekiem un vadītājiem, šāda iekasēšana esot attaisnojama, jo infrastruktūras izmantošanas nodevas ārvalstu parādnieks izvairītos gan no kompetentās administratīvās iestādes, kas atbildīga par šo nodevu, gan no administratīvās kontroles iestādes tvēruma, kad tas pamestu Vācijas teritoriju. Turklāt drošības naudas iekasēšana neesot obligāta, un pie tam tās apmērs neesot nesamērīgs.

- 88 Attiecībā uz 2006. gada 26. janvāra spriedumu Komisija/Spānija (C-514/03, EU:C:2006:63), uz ko norāda Austrijas Republika, Vācijas Federatīvā Republika uzsver, ka šajā spriedumā Tiesa kopumā nav uzskatījusi, ka prasība par garantiju, ņemot vērā pašreizējo pārrobežu sadarbības attīstības līmeni tiesiskuma jomā, būtu nesamērīga, bet, pamatojoties uz proporcionalitātes principu, drīzāk ir prasījusi ņemt vērā sniegto garantiju, kas jau ir samaksāta izcelsmes dalībvalstī; tas šajā gadījumā nav noticis.
- 89 Vācijas Federatīvā Republika apgalvo, ka infrastruktūras nodevas iekasēšana *a posteriori* gada vinjetes summas apmērā vai starpības starp jau samaksāto summu un gada vinjetes summu apmērā ir paredzēta, lai nodrošinātu, ka nodeva tiks faktiski samaksāta, un tā ir samērīga ar šo mērķi. Šajā kontekstā Vācijas Federatīvā Republika norāda, ka pret transportlīdzekļu, kuri reģistrēti citās dalībvalstīs, kas nav Vācija, īpašniekiem un vadītājiem netiek īstenota atšķirīga attieksme salīdzinājumā ar to transportlīdzekļu, kas ir reģistrēti Vācijā, īpašniekiem, kuriem katrā ziņā ir jāsamaksā gada vinjetes cena.
- 90 Visbeidzot, attiecībā uz naudas sodu, ja netiek pildīti pienākumi attiecībā uz infrastruktūras izmantošanas maksu, šāds naudas sods neesot ne diskriminējošs, ne nesamērīgs. Šajā sakarā Vācijas Federatīvā Republika norāda, ka šāda soda uzlikšana neesot automātiska un uz to joprojām attiecoties aizlieguma par pārmērīgu pasākumu piemērošanu princips.

Tiesas vērtējums

- 91 Ir jāpārbauda, vai *InfrAG* tiesību normas par izlases veida pārbaudēm, aizliegumu turpināt ceļu ar attiecīgo transportlīdzekli, infrastruktūras izmantošanas nodevas *a posteriori* piedziņu, eventuālo naudas soda piemērošanu, kā arī drošības naudas iemaksu diskriminē to transportlīdzekļu, kuri reģistrēti dalībvalstīs, kas nav Vācija, īpašniekus un vadītājus un, ja tas tā ir, vai šī diskriminācija var tikt attaisnota.
- 92 Šajā sakarā, pirmām kārtām, attiecībā uz *InfrAG* tiesību normām par izlases veida pārbaudēm, autoceļa turpināšanas aizliegumu un eventuālo naudas soda uzlikšanu, ja netiek izpildīts pienākums maksāt nodevu par infrastruktūras izmantošanu, ir svarīgi, kā to norāda ģenerāladvokāts savu secinājumu 80. un 81. punktā, konstatēt, ka nekas lietas materiālos, kas iesniegti Tiesai, neļauj secināt, ka šie noteikumi attiektos tikai uz to transportlīdzekļu, kuri reģistrēti dalībvalstīs, kas nav Vācija, īpašniekiem un vadītājiem.
- 93 Tieši pretēji, no šo tiesību normu formulējuma izriet, ka gan Vācijā reģistrētu transportlīdzekļu īpašnieki, gan to transportlīdzekļu, kuri reģistrēti citās dalībvalstīs, kas nav Vācija, īpašnieki un vadītāji, kā to apgalvo Vācijas Federatīvā Republika savos apsvērumos, var tikt pakļauti izlases veida pārbaudēm, lai pārbaudītu, vai tie ir izpildījuši pienākumu maksāt infrastruktūras izmantošanas nodevu, un, ja nav to izpildījuši, tiem var tikt aizliegts turpināt ceļu ar attiecīgo transportlīdzekli un var tikt uzlikts naudas sods.
- 94 Turklāt Austrijas Republika nav pierādījusi, ka *InfrAG* tiesību normas šajā aspektā, kaut arī tās ir formulētas neitrāli, būtu īpaši neizdevīgas transportlīdzekļu, kuri reģistrēti citās dalībvalstīs, kas nav Vācija, īpašniekiem un vadītājiem.
- 95 Šajā pēdējā ziņā attiecībā uz tiesību normām par naudas sodu piemērošanu, pirmkārt, ir jānorāda, ka – pretēji tam, ko apgalvo Austrijas Republika, – tas, ka atsevišķus pārkāpumus veidojošie elementi, piemēram, nepilnīgs nodevas maksājums vai nepareizas informācijas sniegšana, var tikt konstatēti tikai saistībā ar transportlīdzekļu, kuri reģistrēti citās dalībvalstīs, kas nav Vācija, īpašniekiem un vadītājiem, nepamato apgalvojumu, saskaņā ar kuru šīs tiesību normas galvenokārt attiecas uz šiem pēdējiem minētajiem.

- 96 Šāds apstāklis ir nenovēršamas sekas objektīvajām atšķirībām starp Vācijā reģistrētu transportlīdzekļu īpašniekiem un transportlīdzekļu, kuri reģistrēti citās dalībvalstīs, kas nav Vācija, īpašniekiem un vadītājiem saistībā ar infrastruktūras izmantošanas nodevas apmēra noteikšanu un tās samaksu. Šajā ziņā, lai gan Vācijā reģistrētu transportlīdzekļu īpašniekiem ir iepriekš jāsamaksā nodeva gada vinjetes formā, kas tiek iegūta, kad transportlīdzeklis tiek reģistrēts, un apmērā, kuru ir noteikusi kompetentā iestāde, to transportlīdzekļu, kuri reģistrēti citās dalībvalstīs, kas nav Vācija, īpašniekiem un vadītājiem šī nodeva ir jāsamaksā tikai tad, ja viņi izmanto Vācijas autoceļus pēc robežas šķērsošanas, dažādu termiņu vinjetes formā atkarībā no attiecīgā lietotāja izvēles un tādā apmērā, kas tiek noteikts pēc attiecīgā lietotāja paša sniegtās informācijas.
- 97 Otrkārt, Austrijas Republika nav sniegusi nekādas norādes par eventuālo naudas sodu apmēru, ko var uzlikt par pārkāpumiem, kurus var izdarīt tikai to transportlīdzekļu, kuri reģistrēti citās dalībvalstīs, kas nav Vācija, īpašnieki un vadītāji, līdz ar to nekas no Tiesā iesniegtajiem lietas materiāliem neļauj secināt, ka šāds apmērs nebūtu samērīgs ar pārkāpumu smagumu.
- 98 Otrām kārtām, saistībā ar nesamaksātās infrastruktūras izmantošanas nodevas *a posteriori* atgūšanu, kas paredzēta *InfrAG* 12. pantā, gada vinjetes summas apmērā, ja Vācijas autoceļi tiek izmantoti bez derīgas vinjetes, vai starpības starp jau samaksāto summu un gada vinjetes summu apmērā, ja Vācijas autoceļi tiek izmantoti ar pārāk īsu vinjetes derīguma termiņu, šāda tiesību norma nešķiet diskriminējoša, jo Vācijā reģistrēto transportlīdzekļu īpašniekiem arī ir jāmaksā summa, kas atbilst gada vinjetei.
- 99 Turklāt, pat pieņemot, ka šī tiesību norma rada atšķirīgu attieksmi par sliktu transportlīdzekļu, kuri reģistrēti citās dalībvalstīs, kas nav Vācija, īpašniekiem un vadītājiem, tā būtu attaisnojama ar mērķi nodrošināt maksājamās infrastruktūras maksas faktisku samaksu. Papildus tam, ka šāda tiesību norma ļauj sasniegt šo mērķi, transportlīdzekļu, kuri reģistrēti citās dalībvalstīs, kas nav Vācija, īpašnieku un vadītāju pienākums pārkāpuma gadījumā samaksāt infrastruktūras izmantošanas nodevu gada vinjetes apmērā vai starpību starp gada vinjetes apmēru un jau samaksāto summu, šķiet, nav nesamērīgs, jo Vācijas iestādes, kuras, veicot izlases veida pārbaudi, konstatē, ka nav izpildīts pienākums iegādāties vinjeti Vācijas autoceļu izmantošanai, parasti nespēj uzzināt, cik ilgi pārkāpējs ir braucis pa šiem ceļiem bez atbilstošās vinjetes.
- 100 Treškārt, attiecībā uz iespēju, kas paredzēta *InfrAG* 11. panta 7. punktā, iestādēm, kuras izlases veida pārbaudes laikā konstatē, ka nav izpildīts pienākums samaksāt maksājamo nodevu par infrastruktūras izmantošanu, iekasēt drošības naudu apmērā, kas ir līdzvērtīga uzliktā naudas soda summai un administratīvās procedūras izmaksām, ir taisnība, kā Vācijas Federatīvā Republika savos apsvērumos ir apstiprinājusi, ka šī iespēja ir pieejama tikai saistībā ar pārkāpējiem, kuri izmanto transportlīdzekli, kurš reģistrēts dalībvalstī, kas nav Vācija. Līdz ar to ar šo tiesību normu tiek noteikta atšķirīga attieksme par sliktu pēdējiem minētajiem.
- 101 Tomēr Vācijas Federatīvā Republika norāda, ka šāda atšķirība, ņemot vērā grūtības atgūt šos parādus, ja likumpārkāpēji ir atstājuši Vācijas teritoriju, ir pamatota ar nepieciešamību nodrošināt to naudas sodu nomaksu, kuri uzlikti pārkāpējiem, kas izmanto transportlīdzekli, kurš reģistrēts dalībvalstī, kas nav Vācija.
- 102 Šajā saistībā ir jāatgādina, ka Tiesa jau ir nospriedusi, ka tas, ka nepastāv tradicionālie instrumenti, kas ļauj izpildīt spriedumu citā dalībvalstī, nevis tajā, kurā tas bija pasludināts, objektīvi pamato atšķirīgu attieksmi starp personām, kas ir rezidenti, un nerezidentiem un ka pienākums maksāt summu kā drošības naudu, kas ir jāmaksā tikai pārkāpējiem, kas ir nerezidenti, ir piemērots, lai novērstu to, ka tie varētu izvairīties no faktiskā soda, vienkārši paziņojot, ka nevēlas piekrist naudas soda tūlītējai iekasēšanai (spriedums, 2002. gada 19. marts, Komisija/Itālija, C-224/00, EU:C:2002:185, 21. punkts).

- 103 Ņemot vērā šo judikatūru, ir jāuzskata, ka mērķis nodrošināt to naudas sodu samaksu, kas uzlikta pārkāpējiem, kuri izmanto transportlīdzekli, kurš reģistrēts citā dalībvalstī, kas nav Vācija, un ko īsteno, pieprasot iemaksāt drošības naudu, attaisno izrietošo atšķirīgo attieksmi starp šiem pārkāpējiem un pārkāpējiem, kuri izmanto Vācijā reģistrētu transportlīdzekli.
- 104 Tam, ka starp Austrijas Republiku un Vācijas Federatīvo Republiku pastāv divpusējs nolīgums par tiesisko un administratīvo sadarbību, šajā ziņā nav nekādas ietekmes, jo, kā to ir norādījis ģenerāladvokāts savu secinājumu 97. punktā, pēdējā minētā nav noslēgusi līdzīgus nolīgumus ar visām pārējām dalībvalstīm.
- 105 Tā kā iespēja pieprasīt samaksāt summu kā drošības naudu ļauj sasniegt paredzēto mērķi, ir jāpārbauda, vai šāda iespēja nepārsniedz šī mērķa sasniegšanai nepieciešamo.
- 106 Šajā sakarā jāatzīmē, ka, no vienas puses, kā izriet no *InfrAG* 11. panta 7. punkta formulējuma un kā Vācijas Federatīvā Republika to ir norādījusi savos apsvērumos, izlases veida pārbaudē konstatējot, ka ir pārkāpti valsts noteikumi par infrastruktūras izmantošanas nodevu, Vācijas iestādes var, bet tām nav pienākuma pieprasīt, lai pārkāpējs, kas izmanto transportlīdzekli, kurš reģistrēts dalībvalstī, kas nav Vācija, un kas atsakās nekavējoties maksāt uzlikto naudas sodu, samaksātu drošības naudu, lai nodrošinātu šī naudas soda samaksu.
- 107 Tā kā drošības nauda netiek automātiski pieprasīta no visiem pārkāpējiem, ir saprātīgi pieņemt, ka kompetentās iestādes piemēros šo prasību tikai tad, ja, ņemot vērā individuālos apstākļus, pastāv risks, ka uzlikto naudas sodu nevarēs iekasēt vai tas būs ļoti grūti paveicams. Katrā ziņā Austrijas Republika nav iesniegusi nevienu elementu, ar kuru varētu atspēkot šo prezumpciju.
- 108 No otras puses, ir jānorāda, ka šīs drošības naudas apmērs ir noteikts vienīgi uzliktā naudas soda un administratīvās procedūras izmaksu apmērā.
- 109 Šajos apstākļos nešķiet, ka atšķirīgā attieksme, kas izriet no iespējas pieprasīt likumpārkāpējiem, kuri izmanto transportlīdzekli, kurš ir reģistrēts citā dalībvalstī, kas nav Vācija, samaksāt drošības naudu, lai nodrošinātu uzliktā naudas soda samaksu, ņemot vērā izvirzīto mērķi, būtu nesamērīga.
- 110 Ņemot vērā iepriekš izklāstītos apsvērumus, otrais iebildums ir jānoraida.

Par trešo iebildumu – LESD 34. un 56. panta pārkāpumu

Lietas dalībnieku argumenti

- 111 Austrijas Republika apgalvo, ka attiecīgie valsts pasākumi var ietekmēt pārrobežu preču piegādi, kura tiek veikta ar pasažieru transportlīdzekļiem, kuru kopējais svars nepārsniedz 3,5 tonnas un uz kuriem attiecas infrastruktūras izmantošanas nodeva, kā arī var ietekmēt nerezidentu pakalpojumu sniegšanu vai pat pakalpojumu sniegšanu nerezidentiem, tādējādi pārkāpjot preču brīvas aprites un pakalpojumu sniegšanas brīvības principus.
- 112 Atsaucoties uz argumentiem, kas izklāstīti pirmajā un otrajā iebildumā, Austrijas Republika uzsver, ka strīdīgie valsts pasākumi ir diskriminējoši un arī ir nelikumīgi iepriekšējā punktā minēto pamatbrīvību ierobežojumi.
- 113 Vācijas Federatīvā Republika apgalvo, ka infrastruktūras izmantošanas nodeva ietekmē pārdodamo produktu izplatīšanas kanālu un tādēļ tā ir pārdošanas veids 1993. gada 24. novembra sprieduma *Keck* un *Mithouard* (C-267/91 un C-268/91, EU:C:1993:905) izpratnē, kas neietilpst LESD 34. panta darbības jomā, ciktāl tas nav atklāti vai slēpti diskriminējošs.

- 114 Turklāt atbrīvojumam no mehānisko transportlīdzekļu nodokļa neesot pārrobežu rakstura, jo tas attiecoties tikai uz valstspiederīgajiem, un tādējādi tas neesot līdzvērtīgs kvantitatīvam importa ierobežojumam.
- 115 Katrā ziņā saikne starp nodevas pasažieru mehāniskajiem transportlīdzekļiem ieviešanu par infrastruktūras izmantošanu un iespējamiem šķēršļiem piekļuvei tirgum attiecībā uz precēm, kas tiek pārvadātas šajos transportlīdzekļos, atbilstoši Tiesas judikatūrai, it īpaši 1993. gada 13. oktobra spriedumam *CMC Motorradcenter* (C-93/92, EU:C:1993:838), būtu pārāk neskaidra un netieša, lai to varētu uzskatīt par šķērslī brīvai preču aprītei LESD 34. panta nozīmē.
- 116 Turklāt Vācijas Federatīvā Republika apgalvo, ka infrastruktūras izmantošanas nodeva neaizskar arī pakalpojumu sniegšanas brīvību LESD 56. panta nozīmē. Patiešām, pakalpojumu, kuru izcelsme ir citās Savienības dalībvalstīs, piegādātājiem un saņēmējiem faktiski neesot ierobežota piekļuve Vācijas tirgum, jo strīdīgo pasākumu ietekme uz attiecīgo pakalpojumu izmaksām esot niecīga.
- 117 Vācijas Federatīvā Republika atgādina, ka LESD 56. pants neattiecas uz pasākumiem, kas tikai rada papildu izdevumus attiecīgā pakalpojuma sniegšanai un kas vienādi ietekmē pakalpojumu sniegšanu starp dalībvalstīm un pakalpojumu sniegšanu vienas dalībvalsts iekšienē (spriedums, 2005. gada 8. septembris, *Mobistar* un *Belgacom Mobile*, C-544/03 un C-545/03, EU:C:2005:518, 31. punkts). Šajā sakarā Vācijas Federatīvā Republika norāda, ka pakalpojumu sniedzēji un pakalpojumu saņēmēji, kuru izcelsme ir citās dalībvalstīs, saistībā ar infrastruktūras izmantošanas nodevas ieviešanu un vienlaicīgu atbrīvojumu no mehānisko transportlīdzekļu nodokļa netiekot netieši diskriminēti salīdzinājumā ar to pašu Vācijas pakalpojumu sniedzējiem un pakalpojumu saņēmējiem.
- 118 Visbeidzot, Dānijas Karaliste norāda, ka Eirovinješu direktīvas 7.k pants obligāti nozīmē, ka ar izmantošanas nodevas ieviešanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem, kā arī saistīto kompensāciju valsts transporta uzņēmumiem, kas var netieši ietekmēt preču brīvu aprīti un pakalpojumu sniegšanas brīvību, netiek pārkāpti LESD 34. un 56. pants. Tomēr tas būtu fundamentāli pretrunā 7.k panta pamatā esošajiem principiem, ja nekāda šāda veida kompensēšanas shēma nevarētu tikt izveidota ārpus tā darbības jomas.

Tiesas vērtējums

– Par preču brīvas aprītes ierobežojuma pastāvēšanu

- 119 Vispirms ir jāatgādina, ka preču brīva aprīte starp dalībvalstīm ir LESD pamatprincips, kas izpaužas LESD 34. pantā noteiktajā kvantitatīvo ierobežojumu, kā arī jebkuru pasākumu ar tiem līdzvērtīgu iedarbību aizliegumā attiecībā uz importu starp dalībvalstīm (spriedums, 2017. gada 27. aprīlis, *Noria Distribution*, C-672/15, EU:C:2017:310, 17. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 120 Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru LESD 34. pantā noteiktais aizliegums noteikt pasākumus ar kvantitatīviem ierobežojumiem līdzvērtīgu iedarbību attiecas uz jebkuru dalībvalsts tiesisko regulējumu, kas tieši vai netieši, faktiski vai iespējami varētu ietekmēt tirdzniecību Savienībā (spriedums, 2014. gada 3. aprīlis, Komisija/Spānija, C-428/12, nav publicēts, EU:C:2014:218, 26. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 121 Turklāt, pat ja pasākumam nav nedz mērķa, nedz arī tā rezultātā tiek radīta nelabvēlīgāka attieksme pret precēm no citām dalībvalstīm, ja tas traucē citu dalībvalstu izcelsmes produktiem piekļūt dalībvalsts tirgum, tas arī ietilpst jēdzienā “pasākumi ar kvantitatīviem ierobežojumiem līdzvērtīgu iedarbību” LESD 34. panta nozīmē (spriedums, 2014. gada 3. aprīlis, Komisija/Spānija, C-428/12, nav publicēts, EU:C:2014:218, 29. punkts un tajā minētā judikatūra).

- 122 Visbeidzot, no pastāvīgās judikatūras izriet, ka valsts tiesisko regulējumu, kas ir pasākums ar kvantitatīviem ierobežojumiem līdzvērtīgu iedarbību, var attaisnot, pamatojot to ar kādu no LESD 36. pantā uzskaitītajiem vispārējo interešu apsvērumiem vai ar imperatīvām prasībām. Abos gadījumos valsts tiesību normai atbilstoši samērīguma principam ir jāspēj nodrošināt mērķa sasniegšanu un nav jāpārsniedz tas, kas nepieciešams, lai to sasniegtu (spriedumi, 2012. gada 6. septembris, Komisija/Belģija, C-150/11, EU:C:2012:539, 53. punkts un tajā minētā judikatūra, kā arī 2015. gada 12. novembris, *Visnapuu*, C-198/14, EU:C:2015:751, 110. punkts).
- 123 Ņemot vērā šo judikatūru, ir jāpārbauda, vai ar attiecīgajiem valsts pasākumiem tiek aizskarta preču brīva aprīte.
- 124 Lai veiktu šo pārbaudi, ir svarīgi atgādināt, kā tas ir norādīts šī sprieduma 46. punktā, ka saikne, kas pastāv starp šiem pasākumiem, pamato to izvērtēšanu kopā no Savienības tiesību un līdz ar to no LESD 34. panta perspektīvas.
- 125 Šajā sakarā vispirms ir jānorāda, ka, lai arī infrastruktūras izmantošanas nodeva netiek iekasēta par transportētajiem produktiem kā tādiem, tā tomēr var ietekmēt ar pasažieru mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kuru svars nepārsniedz 3,5 tonnas un kuri ir reģistrēti citā dalībvalstī, kas nav Vācija, šķērsojot robežu, piegādātas preces un tādēļ saistībā ar atbrīvojumu no mehānisko transportlīdzekļu nodokļa tā ir jāpārbauda saistībā ar tiesību normām, kas piemērojamas preču brīvas aprītes jomā.
- 126 Otrkārt, tā kā šā sprieduma 48. un 49. punktā minētie apsvērumi ļauj konstatēt, ka, lai gan infrastruktūras izmantošanas nodeva ir formāli piemērojama kā attiecībā uz precēm, kas tiek piegādātas, izmantojot transportlīdzekļus, kas reģistrēti Vācijā, tā attiecībā uz precēm, kas tiek piegādātas ar transportlīdzekļiem, kuri reģistrēti dalībvalstī, kas nav Vācija, izrādās, ka sakarā ar atbrīvojumu no mehānisko transportlīdzekļu nodokļa, kas piemērojams attiecībā uz pirmo preču kategoriju, šī nodeva faktiski var ietekmēt tikai otrās kategorijas preces. Tapēc, ņemot vērā strīdīgo valsts pasākumu kombinētu piemērošanu, šīm pēdējām minētajām precēm tiek piemērota nelabvēlīgāka attieksme nekā precēm, kas tiek piegādātas, izmantojot Vācijā reģistrētus transportlīdzekļus.
- 127 No iepriekš minētā izriet, ka attiecīgie valsts pasākumi var traucēt citu dalībvalstu izcelsmes produktu piekļuvei Vācijas tirgum. Infrastruktūras izmantošanas nodeva, kas faktiski attiecas tikai uz transportlīdzekļiem, ar kuriem tiek pārvadāti šie produkti, var palielināt transporta izmaksas un līdz ar to arī šo produktu cenu, tādējādi ietekmējot to konkurētspēju.
- 128 Vācijas Federatīvās Republikas argumentam, ka infrastruktūras izmantošanas nodeva ir tikai pārdošanas veids 1993. gada 24. novembra sprieduma *Keck un Mithouard* (C-267/91 un C-268/91, EU:C:1993:905) nozīmē, nevar piekrist.
- 129 Tā kā jēdziens “pārdošanas veids”, kā arī ģenerālvokāts ir norādījis savu secinājumu 118. punktā, attiecas tikai uz tām valsts tiesību normām, kas reglamentē veidu, kā produktus var tirgot, noteikumi par to, kā preces var tikt transportētas, neietilpst šā jēdziena jomā.
- 130 Nevar arī piekrist Vācijas Federatīvās Republikas argumentam, ka infrastruktūras izmantošanas nodevas iespējamā ierobežojošā ietekme ir pārāk nenoteikta un netieša, lai saskaņā ar Tiesas judikatūru, it īpaši 1993. gada 13. oktobra spriedumu *CMC Motorradcenter* (C-93/92, EU:C:1993:838), aizskartu LESD 34. pantu.
- 131 Šajā sakarā ir pietiekami konstatēt, ka, ņemot vērā šī sprieduma 127. punktā aprakstītās strīdīgo valsts pasākumu sekas, nevar tikt pamatoti apgalvots, ka šo pasākumu ierobežojošā iedarbība ir pārāk nenoteikta vai netieša, lai aizskartu LESD 34. pantu.

- 132 Šajos apstākļos ir jāsecina, ka attiecīgie valsts pasākumi ir brīvas preču aprites ierobežojums, kas ir pretrunā LESD 34. pantam, ja vien tas nav objektīvi pamatots.
- 133 Šajā sakarā Vācijas Federatīvā Republika nav norādījusi nevienu argumentu šāda ierobežojuma pamatošanai. Katrā ziņā apsvērumi, kurus sniedz šī dalībvalsts, atbildot uz pirmo iebildumu, lai pamatotu atšķirīgu attieksmi starp Vācijā reģistrētu transportlīdzekļu īpašniekiem un vadītājiem un transportlīdzekļu, kuri reģistrēti citās dalībvalstīs, kas nav Vācija, īpašniekiem un vadītājiem, tādu pašu iemeslu dēļ kā tie, kas izklāstīti šā sprieduma 75.–77. punktā, nevar būt atbilstoši, lai pamatotu šo ierobežojumu.
- 134 Līdz ar to strīdīgie valsts pasākumi ir brīvas preču aprites ierobežojums, kas ir pretrunā LESD 34. pantam.

– *Par pakalpojumu sniegšanas brīvības ierobežojuma pastāvēšanu*

- 135 Ir jāatgādina, ka saskaņā ar Tiesas judikatūru LESD 56. pants nepieļauj tāda valsts tiesiskā regulējuma piemērošanu, kas pakalpojumu sniegšanu starp dalībvalstīm padara grūtāku par pakalpojumu sniegšanu tikai vienas dalībvalsts teritorijā (spriedums, 1998. gada 28. aprīlis, *Kohll*, C-158/96, EU:C:1998:171, 33. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 136 Pakalpojumu sniegšanas brīvības ierobežojumi ir valsts pasākumi, kas aizliedz, traucē vai padara mazāk pievilcīgu šīs brīvības izmantošanu (spriedums, 2018. gada 25. jūlijs, *TTL*, C-553/16, EU:C:2018:604, 46. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 137 LESD 56. pants turpretī neattiecas uz pasākumiem, kas tikai rada papildu izdevumus attiecīgā pakalpojuma sniegšanai un kas vienādi ietekmē pakalpojumu sniegšanu starp dalībvalstīm un to sniegšanu vienas dalībvalsts teritorijā (spriedums, 2005. gada 8. septembris, *Mobistar* un *Belgacom Mobile*, C-544/03 un C-545/03, EU:C:2005:518, 31. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).
- 138 Ir arī jāatgādina, kā tas izriet no iedibinātās judikatūras, ka pakalpojumu sniegšanas brīvība ietver ne tikai pakalpojumu aktīvu un brīvu sniegšanu, kuras ietvaros pakalpojumu sniedzējs pārvietojas pie saņēmēja, bet arī pasīvu pakalpojumu sniegšanas brīvību, tas ir, pakalpojumu saņēmēju brīvību doties uz citu dalībvalsti, kurā atrodas pakalpojumu sniedzējs, lai tur saņemtu šos pakalpojumus (šajā nozīmē skat. spriedumus, 1989. gada 2. februāris, *Cowan*, 186/87, EU:C:1989:47, 15. punkts, kā arī 2007. gada 11. septembris, *Schwarz* un *Gootjes-Schwarz*, C-76/05, EU:C:2007:492, 36. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 139 Visbeidzot, no Tiesas judikatūras izriet, ka pakalpojumu sniegšanas brīvības ierobežojums ir pieļaujams tikai tad, ja tam ir leģitīms un ar LESD saderīgs mērķis un ja to attaisno primāri vispārējo interešu apsvērumi, ar nosacījumu, ka šādā gadījumā tas ir piemērots, lai nodrošinātu attiecīgā mērķa sasniegšanu, un nepārsniedz to, kas ir nepieciešams šī mērķa sasniegšanai (spriedums, 2018. gada 25. jūlijs, *TTL*, C-553/16, EU:C:2018:604, 52. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 140 Ņemot vērā šo judikatūru, ir jāpārbauda, vai ar attiecīgajiem valsts pasākumiem, aplūkoti kopā, tiek aizskarta pakalpojumu sniegšanas brīvība.
- 141 Šajā sakarā netiek apstrīdēts, ka infrastruktūras izmantošanas nodeva attiecas uz pakalpojumu sniedzējiem, kas dodas uz Vāciju, lai tur sniegtu pakalpojumus, izmantojot transportlīdzekļi, kura svars nepārsniedz 3,5 tonnas un kurš ir reģistrēts citā dalībvalstī, kas nav Vācija, un ka lielākā daļa no šiem pakalpojumu sniedzējiem ir reģistrēti dalībvalstī, kas nav Vācija, savukārt pakalpojumu sniedzēji Vācijā, kuri minētā pakalpojuma sniegšanas vajadzībām pārvietojas ar šajā dalībvalstī reģistrētu transportlīdzekli, pārsvarā ir reģistrēti Vācijā.

- 142 Nav arī apstrīdēts, ka pakalpojumu saņēmējiem, kuri, izmantojot transportlīdzekli, kurš reģistrēts dalībvalstī, kas nav Vācija, dodas uz Vāciju, lai tur saņemtu attiecīgos pakalpojumus, ir jāmaksā attiecīgā nodeva un ka šie saņēmēji galvenokārt ir no citas dalībvalsts, kas nav Vācija, savukārt Vācijā sniegto pakalpojumu saņēmēji, kuri, lai saņemtu šos pakalpojumus, pārvietojas Vācijā reģistrētā transportlīdzeklī, parasti ir no šīs dalībvalsts.
- 143 Turklāt šā sprieduma 48. un 49. punktā izklāstītie apsvērumi ļauj konstatēt, ka sakarā ar atbrīvojumu no mehāniskā transportlīdzekļa nodokļa, kuru saņem Vācijā reģistrēti pakalpojumu sniedzēji un pakalpojumu saņēmēji, infrastruktūras izmantošanas nodeva faktiski tiek piemērota tikai pakalpojumu, kuru izcelsmes valsts ir citā dalībvalstī, sniedzējiem un saņēmējiem.
- 144 No iepriekš minētā izriet, ka strīdīgie valsts pasākumi var traucēt pakalpojumu, kuru izcelsme ir kādā dalībvalstī, kas nav Vācija, sniedzējiem un saņēmējiem piekļūt Vācijas tirgum. Infrastruktūras izmantošanas nodeva sakarā ar to, ka ir piešķirts atbrīvojums no mehānisko transportlīdzekļu nodokļa, kas ietilpst attiecīgajos valsts pasākumos, var vai nu palielināt izmaksas par pakalpojumiem, ko Vācijā sniedz šie pakalpojumu sniedzēji, vai arī palielināt šo saņēmēju ceļošanas izmaksas uz šo dalībvalsti, lai tur saņemtu pakalpojumu.
- 145 Vācijas Federatīvā Republika nevar pamatoti atsaukties uz šā sprieduma 117. punktā izklāstīto judikatūru, lai atspēkotu to, ka šajā gadījumā pastāv šķērslis.
- 146 Šāda judikatūra ir piemērojama vienīgi, ja attiecīgie valsts pasākumi vienādi ietekmē pakalpojumu sniegšanu starp dalībvalstīm un pakalpojumu sniegšanu vienas dalībvalsts ietvaros; bet šajā gadījumā tas tā nav.
- 147 Šajos apstākļos ir jāsecina, ka attiecīgie valsts pasākumi ir pakalpojumu sniegšanas brīvības ierobežojums, kas, ja vien tas nav objektīvi pamatots, ir pretrunā LESD 56. pantam.
- 148 Šajā sakarā Vācijas Federatīvā Republika nav norādījusi nevienu argumentu šāda ierobežojuma pamatošanai. Katrā ziņā apsvērumi, kurus sniedz šī dalībvalsts, atbildot uz pirmo iebildumu, lai pamatotu atšķirīgu attieksmi starp Vācijā reģistrētu transportlīdzekļu īpašniekiem un vadītājiem un transportlīdzekļu, kuri reģistrēti citās dalībvalstīs, kas nav Vācija, īpašniekiem un vadītājiem, tādu pašu iemeslu dēļ kā tie, kas izklāstīti šā sprieduma 75.–77. punktā, nevar būt atbilstoši, lai pamatotu šo ierobežojumu.
- 149 Līdz ar to strīdīgie valsts pasākumi ir pakalpojumu sniegšanas brīvības ierobežojums, kas ir pretrunā LESD 56. pantam.
- 150 Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, ir jāapmierina trešais iebildums un jākonstatē, ka, ieviešot infrastruktūras izmantošanas nodevu un vienlaikus paredzot mehānisko transportlīdzekļu, kas reģistrēti Vācijā, īpašniekiem atbrīvojumu no nodokļa, kas piešķirts vismaz līdzvērtīgā apmērā samaksātās nodevas apmēram, Vācijas Federatīvā Republika nav izpildījusi savus pienākumus, kas tai izriet no LESD 34. un 56. panta.

Par ceturto iebildumu – LESD 92. panta pārkāpumu

Lietas dalībnieku argumenti

- 151 Austrijas Republika apgalvo, ka ar Vācijas tiesisko regulējumu tiek pārkāpts LESD 92. pants, kurā ir aizliegta jebkāda diskriminācija transporta jomā un izslēgta jebkāda attaisnošanās iespēja un kurš attiecas uz komercpārvadājumiem ar autobusiem vai kravu pārvadājumiem ar pasažieru mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kuru svars nepārsniedz 3,5 tonnas.

- 152 Austrijas Republika norāda, ka LESD 92. panta nepiemērošanas nosacījums ir sekundāro tiesību aktu normu pieņemšana. Taču neesot sekundāro tiesību aktu režīma, kas ir saistošs pasažieru mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kuru svars nepārsniedz 3,5 tonnas.
- 153 Tādēļ Austrijas Republika uzskata, ka juridiskais princips, kas izriet no 1992. gada 19. maija sprieduma Komisija/Vācija (C-195/90, EU:C:1992:219) 23. punkta, var tikt piemērots šajā lietā.
- 154 Vācijas Federatīvā Republika apgalvo, ka, pirmkārt, LESD 92. panta darbības joma neattiecoties uz infrastruktūras izmantošanas nodevu, pat skatot to kopā ar atbrīvojumu no mehānisko transportlīdzekļu nodokļa, jo, ņemot vērā nodevas attiecināšanu vienīgi uz noteiktām transportlīdzekļu kategorijām, komerciālais transports lielā mērā ir atbrīvots no pienākuma maksāt nodevu.
- 155 Otrkārt, pretēji tam, ka LESD 92. pants ir ticis interpretēts kā “atturēšanās no jebkādas darbības” klauzula, ko Tiesa esot izmantojusi 1992. gada 19. maija spriedumā Komisija/Vācija (C-195/90, EU:C:1992:219), Vācijas Federatīvā Republika uzskata, ka LESD 92. pantā noteiktais regresijas aizliegums neparedz *status quo* aizsardzību attiecībā uz konkurences situāciju, bet aizliedz vienīgi tiešu vai netiešu diskrimināciju pret ārvalstu transporta uzņēmumiem; šis aizliegums šajā gadījumā nav pārkāpts.
- 156 Treškārt, Vācijas Federatīvā Republika uzskata, ka, pat ja LESD 92. pantu būtu jāinterpretē kā *status quo* garantija, šī tiesību norma vairs nav piemērojama, jo Eirovinješu direktīvā ir ietverti valsts regulējuma kritēriji, kas var attiekties arī uz transportlīdzekļiem, kuru svars nepārsniedz 3,5 tonnas, kad tiek iekasēta maksa par ceļu izmantošanu. Konkrēti, ar šīs direktīvas 7. panta 1. punktu un 7.k pantu esot atļauti tādi pasākumi, par kādiem ir runa šajā lietā.
- 157 Dānijas Karaliste precizē, ka 1992. gada 19. maija spriedums Komisija/Vācija (C-195/90, EU:C:1992:219), uz kuru pamatojas Austrijas Republika, vienīgi un specifiski attiecas uz “atturēšanās no jebkādas darbības” klauzulu, kas tagad LESD 92. pantā ir ietverta, ņemot vērā agrākās tiesības pirms specifiskā Savienības regulējuma pieņemšanas attiecībā uz nodevu piemērošanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem, kas mūsdienās ir ietverts Eurovinješu direktīvā, no kuras izriet, ka attiecīgie valsts pasākumi, kas noteikti vienlaicīgi, atbilst LESD 92. pantam.

Tiesas vērtējums

- 158 Saskaņā ar LESD 92. pantu, iekams nav pieņemti LESD 91. panta 1. punktā minētie noteikumi, neviena dalībvalsts, ja Padome vienprātīgi neparedz pasākumu, ar ko tiek piešķirta atkāpe, dažādos noteikumus, kas reglamentē šo nozari 1958. gada 1. janvārī vai – attiecībā uz kandidātvalstīm – to pievienošanās dienā, citu dalībvalstu pārvadātājiem nedrīkst padarīt tieši vai netieši nelabvēlīgākus nekā pārvadātājiem, kas ir attiecīgās valsts pilsoņi.
- 159 Šajā gadījumā, pirmkārt, nav strīda par to, ka transporta darbība, kas ir pakļauta infrastruktūras izmantošanas nodevai, var tikt veikta ar transportlīdzekļiem, kuru svars nepārsniedz 3,5 tonnas. Šajā gadījumā šī darbība ir plaši pazīstama ar nosaukumu “vieglais transports”.
- 160 Otrkārt, lai gan uz autotransporta nozari lielā mērā attiecas Savienības tiesību akti, vieglais transports tomēr nekādā ziņā nav regulēts Savienības tiesību līmenī. Konkrēti, saskaņā ar LESD 91. pantu nav pieņemts nekāds regulējums attiecībā uz nodokļu uzlikšanu attiecībā uz ceļu izmantošanu ar transportlīdzekļiem, kuru svars nepārsniedz 3,5 tonnas. Tādējādi no Eirovinješu direktīvas 1. panta, lasot to kopā ar minētās direktīvas 2. panta d) punktu, izriet, ka attiecīgo dalībvalstu tiesību aktu tuvināšana attiecas tikai uz transportlīdzekļiem, kuru svars pārsniedz 3,5 tonnas.

- 161 Visbeidzot, ņemot vērā šā sprieduma 141. un 143. punktā izklāstītos apsvērumus, ir jākonstatē, ka sakarā ar strīdīgo valsts pasākumu kombināciju tikai pārvadātājus, kas izmanto transportlīdzekli, kura svars nepārsniedz 3,5 tonnas un kurš ir reģistrēts dalībvalstī, kas nav Vācija (turpmāk tekstā – “ārvalstu pārvadātāji”), faktiski skar infrastruktūras izmantošanas nodevu, savukārt pārvadātāji, kuri izmanto transportlīdzekli, kura svars ir mazāks par 3,5 tonnām un kurš ir reģistrēts Vācijā (turpmāk tekstā – “Vācijas pārvadātāji”), saņem kompensāciju par šo nodevu.
- 162 Tāpēc ir jākonstatē, ka, pilnībā kompensējot jauno maksājumu, kas ir nodeva, kura visiem pārvadātājiem jāmaksā par infrastruktūras izmantošanu, ar Vācijas pārvadātājiem piešķirto, taču ārvalstu pārvadātājiem nepiešķirto atbrīvojumu no mehānisko transportlīdzekļu nodokļiem vismaz par summu, kas ir līdzvērtīga samaksātajai nodevai, attiecīgie valsts pasākumi groza ārvalstu pārvadātāju situāciju tādā ziņā, ka tā tiem ir nelabvēlīga salīdzinājumā ar Vācijas pārvadātājiem (šajā nozīmē skat. spriedumu, 1992. gada 19. maijs, Komisija/Vācija, C-195/90, EU:C:1992:219, 23. punkts).
- 163 Līdz ar to ir jāapmierina ceturtais iebildums un jākonstatē, ka, ieviešot infrastruktūras izmantošanas nodevu un vienlaikus paredzot transportlīdzekļu, kas reģistrēti Vācijā, īpašniekiem atbrīvojumu no mehānisko transportlīdzekļu nodokļa, kas piešķirts vismaz samaksātās nodevas apmēram līdzvērtīgā apmērā, Vācijas Federatīvā Republika nav izpildījusi savus pienākumus, kas tai izriet no LESD 92. panta.
- 164 No visa iepriekš minētā izriet, ka, ieviešot infrastruktūras izmantošanas nodevu saistībā ar pasažieru mehāniskajiem transportlīdzekļiem un vienlaikus paredzot transportlīdzekļu, kas reģistrēti Vācijā, īpašniekiem atbrīvojumu no mehānisko transportlīdzekļu nodokļa, kas piešķirts vismaz samaksātās nodevas apmēram līdzvērtīgā apmērā, Vācijas Federatīvā Republika nav izpildījusi savus pienākumus, kas tai izriet no LESD 18., 34., 56. un 92. panta.

Par tiesāšanās izdevumiem

- 165 Atbilstoši Tiesas Reglamenta 138. panta 1. punktam lietas dalībniekam, kuram spriedums ir nelabvēlīgs, piespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, ja to ir prasījis lietas dalībnieks, kuram spriedums ir labvēlīgs. Atbilstoši Tiesas Reglamenta 138. panta 3. punktam, ja lietas dalībniekiem spriedums ir daļēji labvēlīgs un daļēji nelabvēlīgs, lietas dalībnieki sedz savus tiesāšanās izdevumus paši, ja vien Tiesa, ja to pamato lietas apstākļi, nenolemj, ka lietas dalībnieks papildus saviem tiesāšanās izdevumiem atlīdzina daļu no pretējās puses tiesāšanās izdevumiem.
- 166 Šajā lietā gan Austrijas Republika, gan Vācijas Federatīvā Republika ir lūgušas piespriet otrai lietas dalībniecei atlīdzināt tiesāšanās izdevumus. Turklāt Vācijas Federatīvajai Republikai spriedums ir nelabvēlīgs attiecībā uz pirmo, trešo un ceturto iebildumu, kurus izvirzījusi Austrijas Republika, bet tai savukārt spriedums ir nelabvēlīgs attiecībā uz tās otro iebildumu.
- 167 Ņemot vērā iepriekš minēto, ir jāpiespriež Vācijas Federatīvajai Republikai atlīdzināt trīs ceturtdaļas no Austrijas Republikas tiesāšanās izdevumiem un jānolemj, ka attiecībā uz pārējo daļu katra lietas dalībniece sedz savus tiesāšanās izdevumus pati.
- 168 Piemērojot šī paša reglamenta 140. panta 1. punktu, saskaņā ar kuru dalībvalstis, kas iestājušās tiesvedībā, sedz savus tiesāšanās izdevumus pašas, Nīderlandes Karaliste un Dānijas Karaliste sedz savus tiesāšanās izdevumus pašas.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (virspalāta) nospiež:

- 1) Ieviešot infrastruktūras izmantošanas nodevu saistībā ar pasažieru mehāniskajiem transportlīdzekļiem un vienlaikus paredzot transportlīdzekļu, kas reģistrēti Vācijā, īpašniekiem atbrīvojumu no mehānisko transportlīdzekļu nodokļa, kas piešķirts vismaz samaksātās nodevas apmēram līdzvērtīgā apmērā, Vācijas Federatīvā Republika nav izpildījusi savus pienākumus, kas tai izriet no LĒSD 18., 34., 56. un 92. panta.
- 2) Prasību pārējā daļā noraidīt.
- 3) Vācijas Federatīvā Republika atlīdzina trīs ceturtdaļas no Austrijas Republikas tiesāšanās izdevumiem un sedz savus tiesāšanās izdevumus pati.
- 4) Austrijas Republika sedz vienu ceturtdaļu no saviem tiesāšanās izdevumiem pati.
- 5) Nīderlandes Karaliste un Eiropas Komisija sedz savus tiesāšanās izdevumus pašas.

[Paraksti]