



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Marea Cameră)

18 iunie 2019*

„Neîndeplinirea obligațiilor de către un stat membru – Articolele 18, 34, 56 și 92 TFUE –
Reglementare a unui stat membru care prevede o taxă de utilizare a infrastructurii pentru
autoturisme – Situație în care proprietarii vehiculelor înmatriculate în acest stat membru beneficiază
de o scutire de taxa pe autovehicule într-un quantum care corespunde respectivei taxe de utilizare
a infrastructurii”

În cauza C-591/17,

având ca obiect o acțiune în constatarea neîndeplinirii obligațiilor formulată în temeiul articolului 259
TFUE, introdusă la 12 octombrie 2017,

Republica Austria, reprezentată de G. Hesse, de J. Schmoll și de C. Drexel, în calitate de agenți,

reclamantă,

susținută de:

Regatul Țărilor de Jos, reprezentat de J. Langer, de J. M. Hoogveld și de M. K. Bulterman, în calitate
de agenți,

intervenient,

împotriva

Republicii Federale Germania, reprezentată de T. Henze și de S. Eisenberg, în calitate de agenți,
asistați de C. Hillgruber, Rechtsanwalt,

pârâtă,

susținută de:

Regatul Danemarcei, reprezentat de J. Nymann-Lindegren și de M. Wolff, în calitate de agenți,

intervenient,

CURTEA (Marea Cameră),

compusă din domnul K. Lenaerts, președinte, doamna R. Silva de Lapuerta (raportoare), vicepreședintă,
domnii J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev, E. Regan și C. Lycourgos, președinți de cameră, domnii
E. Juhász, M. Ilešič, J. Malenovský, C. G. Fernlund, P. G. Xuereb și N. Piçarra și doamna L. S. Rossi,
judecători,

* Limba de procedură: germana.

avocat general: domnul N. Wahl,

grefier: domnul K. Malacek, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 11 decembrie 2018,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 6 februarie 2019,

pronunță prezenta

Hotărâre

- 1 Prin cererea introductivă, Republica Austria solicită Curții să constate că, prin introducerea taxei de utilizare a infrastructurii pentru autoturisme prin Infrastrukturabgabegesetz (Legea privind taxele de utilizare a infrastructurii) din 8 iunie 2015 (BGBl. I, p. 904), în versiunea rezultată din articolul 1 din Legea din 18 mai 2017 (BGBl. I, p. 1218) (denumită în continuare „InfrAG”), și prin prevederea unei scutiri de taxa pe autovehicule care corespunde cel puțin cuantumului taxei de utilizare a infrastructurii menționate pentru proprietarii de vehicule înmatriculate în Germania, introdusă în Kraftfahrzeugsteuergesetz (Legea privind taxa pe autovehicule) din 26 septembrie 2002 (BGBl. I, p. 3818, denumită în continuare „KraftStG”) prin Zweites Verkehrsteueränderungsgesetz (A doua lege de modificare a taxei de circulație) din 8 iunie 2015 (BGBl. I, p. 901) și modificată ultima dată prin Gesetz zur Änderung des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes (Legea de modificare a celei de a doua legi de modificare a taxei de circulație) din 6 iunie 2017 (BGBl. I, p. 1493) (denumite în continuare, împreună, „măsurile naționale în litigiu”), Republica Federală Germania a încălcat articolele 18, 34, 56 și 92 TFUE.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

- 2 Potrivit articolului 1 primul paragraf din Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 1999 de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri (JO 1999, L 187, p. 42, Ediție specială, 07/vol. 7, p. 88), astfel cum a fost modificată prin Directiva 2011/76/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 septembrie 2011 (JO 2011, L 269, p. 1) (denumită în continuare „Directiva Eurovignete”), aceasta se aplică taxelor pe vehicule, taxelor de trecere și de utilizare impuse vehiculelor, conform celor stabilite la articolul 2. Respectivul articol 2 litera (d) definește termenul „vehicul” în înțelesul Directivei Eurovignete drept „un autovehicul sau un ansamblu de vehicule articulate, destinat sau utilizat pentru transportul rutier de mărfuri și cu o masă totală maximă autorizată de peste 3,5 tone”.
- 3 Articolul 7 din Directiva Eurovignete prevede:

„(1) Statele membre pot menține sau introduce taxe de trecere și/sau taxe de utilizare în rețeaua rutieră transeuropeană sau în anumite sectoare ale acesteia și în orice alte sectoare suplimentare ale propriilor rețele de autostrăzi, care nu fac parte din rețeaua rutieră transeuropeană, în conformitate cu condițiile stabilite la alineatele (2), (3), (4) și (5) din prezentul articol și de articolele 7a-7k, fără a aduce atingere dispozițiilor articolului 9 alineatul (1a). Prezenta dispoziție nu aduce atingere dreptului statelor membre, în conformitate cu Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, de a aplica taxe de trecere și/sau taxe de utilizare pe alte drumuri, cu condiția ca impunerea acestor taxe pe astfel de drumuri să nu discrimineze traficul internațional și să nu determine denaturarea concurenței dintre operatori.

[...]

(3) Taxele de trecere și taxele de utilizare se aplică fără discriminare, directă sau indirectă, pe motiv de naționalitate a transportatorului, stat membru sau țară terță de stabilire a transportatorului sau de înmatriculare a vehiculului ori de origine sau destinație a operațiunii de transport.

[...]”

4 Articolul 7k din directiva menționată prevede:

„Prezenta directivă nu afectează libertatea statelor membre care introduc un sistem de taxe de trecere și/sau taxe de utilizare a infrastructurii de a oferi o compensație adecvată pentru aceste taxe, fără a aduce atingere articolelor 107 și 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.”

Dreptul german

InfrAG

5 Articolul 1 din InfrAG prevede plata unei taxe pentru utilizarea drumurilor federale de către autoturisme (denumită în continuare „taxa de utilizare a infrastructurii”), în sensul articolului 1 din Bundesfernstraßengesetz (Legea privind drumurile federale), în versiunea publicată la 28 iunie 2007 (BGBl. I, p. 1206), inclusiv a autostrăzilor.

6 În conformitate cu articolele 3 și 7 din InfrAG, pentru vehiculele înmatriculate în Germania, taxa de utilizare a infrastructurii trebuie plătită, sub forma unei viniete anuale, de proprietarul vehiculului. În conformitate cu articolul 5 alineatul (1) din InfrAG, cuantumul taxei se stabilește prin decizia autorității responsabile privind taxa menționată. Vinieta este considerată a fi fost achiziționată la momentul înmatriculării.

7 Pentru vehiculele înmatriculate în străinătate, obligația de a plăti taxa, care nu este datorată decât în cazul utilizării autostrăzilor, revine fie proprietarului, fie conducătorului auto pe durata utilizării menționate și ia naștere, în conformitate cu articolul 5 alineatul (4) din InfrAG, la prima utilizare a unui drum supus taxei după trecerea unei frontiere. Taxa trebuie plătită sub forma achiziționării unei viniete. În această privință, există posibilitatea de a alege între o vinieta pentru zece zile, o vinieta pentru două luni sau o vinieta anuală.

8 Cuantumul taxei care trebuie plătită, care face obiectul punctului 1 din anexa la articolul 8 din InfrAG, este calculat în funcție de capacitatea cilindrică a motorului, de modul de propulsie (aprindere prin scânteie/aprindere prin comprimare) și de clasa de emisie. Acest punct are următorul cuprins:

„Taxa de utilizare a infrastructurii se ridică pentru

1. vinieta de zece zile pentru vehiculele pentru care, pentru vinieta anuală prevăzută la punctul 3, trebuie plătită o taxă de utilizare a infrastructurii de
 - a) mai puțin de 20 de euro, la 2,50 euro,
 - b) mai puțin de 40 de euro, la 4 euro,
 - c) mai puțin de 70 de euro, la 8 euro,
 - d) mai puțin de 100 de euro, la 14 euro,
 - e) mai puțin de 130 de euro, la 20 de euro și
 - f) 130 de euro, la 25 de euro,

2. vinieta de două luni pentru vehiculele pentru care, pentru vinieta anuală prevăzută la punctul 3, trebuie plătită o taxă de utilizare a infrastructurii de
 - a) mai puțin de 20 de euro, la 7 euro,
 - b) mai puțin de 40 de euro, la 11 euro,
 - c) mai puțin de 70 de euro, la 18 euro,
 - d) mai puțin de 100 de euro, la 30 de euro,
 - e) mai puțin de 130 de euro, la 40 de euro și
 - f) 130 de euro, la 50 de euro,

3. vinieta anuală pentru
 - a) vehiculele în sensul articolului 1 alineatul (1) punctele 1 și 3 cu motoare cu piston cu mișcare alternativă și cu piston rotativ, pentru o capacitate cilindrică de 100 cm³ sau o parte din acest volum atunci când
 - aa) sunt propulsate de motoare cu aprindere prin scânteie și
 - aaa) nu îndeplinesc cerințele pentru clasele de emisie menționate la punctele bbb) și ccc) sau nu demonstrează în mod corespunzător respectarea acestora, la 6,50 euro,
 - bbb) îndeplinesc cerințele pentru clasa de emisie Euro 4 sau Euro 5, la 2 euro,
 - ccc) îndeplinesc cerințele pentru clasa de emisie Euro 6, la 1,80 euro,
 - bb) sunt propulsate de un motor cu aprindere prin comprimare și
 - aaa) nu îndeplinesc cerințele pentru clasele de emisie menționate la literele bbb) și ccc) sau nu demonstrează în mod corespunzător respectarea acestora, la 9,50 euro,
 - bbb) îndeplinesc cerințele pentru clasa de emisie Euro 4 sau Euro 5, la 5 euro,
 - ccc) îndeplinesc cerințele pentru clasa de emisie Euro 6, la 4,80 euro,
 - b) vehiculele în sensul articolului 1 alineatul (1) punctul 2, pentru 200 kg din masa totală admisibilă sau o parte din această masă, la 16 euro,

în ansamblu însă nu mai mult de 130 de euro.”

 9. În cazul în care drumurile supuse taxei sunt utilizate fără o vinieta valabilă sau în cazul în care vinieta a fost calculată la un nivel prea redus, taxa este colectată *a posteriori*, în conformitate cu articolul 12 din InfrAG. În acest caz, taxa care trebuie plătită corespunde valorii vinietei anuale sau diferenței dintre suma deja plătită și valoarea vinietei anuale.
 10. Articolul 11 din InfrAG prevede controlul aleatoriu al respectării obligației de a plăti taxa. În conformitate cu articolul 11 alineatul (7) din InfrAG, autoritățile pot să perceapă la locul controlului taxa în limita cuantumului vinietei anuale, precum și o cauțiune într-un quantum echivalent cu amenda care trebuie prevăzută în temeiul articolului 14 din InfrAG, în plus față de cheltuielile de procedură. Mai mult, conducătorul auto poate fi împiedicat să își continue călătoria dacă taxa nu este plătită la locul controlului în pofida solicitării în acest sens și dacă există îndoieli rezonabile că aceasta va fi plătită mai târziu sau în cazul în care documentele necesare nu sunt prezentate pentru control, informațiile solicitate nu sunt furnizate sau cauțiunea impusă nu este plătită în tot sau în parte.
 11. Potrivit articolului 14 din InfrAG, neplata sau plata incompletă a taxei, lipsa furnizării sau furnizarea de informații incorecte, precum și nerespectarea ordinului de a opri vehiculul în cadrul controlului respectării obligației de a plăti taxa constituie contravenții și se sancționează cu amendă.

KraftStG

12. Articolul 9 alineatul (6) din KraftStG prevede următoarele:

„În ceea ce privește vehiculele naționale, taxa anuală [pe autovehicule] este redusă (scutire) pentru

1. autoturisme pentru 100 cm³ de capacitate cilindrică sau o parte din acest volum

- a) atunci când acestea respectă valorile-limită obligatorii din tabelul 2 din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007 [al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (JO 2007, L 171, p. 1)] și sunt propulsate de
 - aa) motoare cu aprindere prin scânteie, cu 2,32 euro,
 - bb) motoare cu aprindere prin comprimare, cu 5,32 euro,
- b) atunci când acestea respectă valorile-limită obligatorii din tabelul 1 din anexa I la Regulamentul [nr. 715/2007] sau de la rândul B din clasa de vehicul M din tabelele de la punctul 5.3.1.4 din anexa I la Directiva 70/220/CEE [a Consiliului din 20 martie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile preconizate împotriva poluării aerului cu emisiile poluante provenite de la motoarele cu aprindere prin scânteie ale autovehiculelor (JO 1970, L 76, p. 1, Ediție specială, 13/vol. 1, p. 63)], în versiunea valabilă până la 1 ianuarie 2013, și sunt propulsate de
 - aa) motoare cu aprindere prin scânteie, cu 2 euro,
 - bb) motoare cu aprindere prin comprimare, cu 5 euro,
- c) atunci când acestea nu respectă cerințele de la literele a) și b) și sunt propulsate de
 - aa) motoare cu aprindere prin scânteie, cu 6,50 euro,
 - bb) motoare cu aprindere prin comprimare, cu 9,50 euro,

în ansamblu însă cu nu mai mult de 130 de euro;

- 2. autorulotele pentru 200 kg de greutate totală admisibilă sau o parte din această greutate, cu 16 euro, în ansamblu însă cu nu mai mult de 130 de euro;
- 3. autoturismele și rulotele cu
 - a) un număr de înmatriculare acordat pentru vehiculele de colecție, cu 130 de euro,
 - b) un număr de înmatriculare sezonieră acordat pentru fiecare zi a perioadei de exploatare, cu partea din cuantumul anual corespunzător în conformitate cu punctele 1-3 litera a).

Cuquantumul scutirii în temeiul primei teze este limitat la taxa anuală stabilită în temeiul alineatului (1) punctele 2 și 2a, precum și al alineatului (4) punctul 2, iar în cazul înmatriculărilor sezoniere, la partea din cuantumul anual corespunzătoare perioadei de exploatare.”

- 13 În conformitate cu articolul 3 alineatul (2) din A doua lege de modificare a taxei de circulație, intrarea în vigoare a acestei reglementări depinde de începutul colectării taxei de utilizare a infrastructurii, în conformitate cu InfrAG.

Procedura precontencioasă și procedura în fața Curții

- 14 Prin scrisoarea de punere în întârziere din 18 iunie 2015, Comisia Europeană a inițiat o procedură de constatare a neîndeplinirii obligațiilor împotriva Republicii Federale Germania, criticând, pe de o parte, efectele combinate ale măsurilor naționale în litigiu și, pe de altă parte, prețurile vinițelor de scurtă durată. Scrisoarea de punere în întârziere, completată de o a doua scrisoare de punere în întârziere din 10 decembrie 2015, atrăgea atenția autorităților germane cu privire la o eventuală încălcare prin aceste măsuri a articolelor 18, 34, 45, 56 și 92 TFUE. În urma unui schimb de opinii cu autoritățile germane și după emiterea unui aviz motivat la 28 aprilie 2016, Comisia a decis, la 29 septembrie 2016, să sesizeze Curtea în temeiul articolului 258 TFUE.
- 15 Cu toate acestea, în urma modificărilor aduse dispozițiilor legislației germane criticate de Comisie, aceasta a decis, la 17 mai 2017, să pună capăt procedurii în constatarea neîndeplinirii obligațiilor.

- 16 Printr-o scrisoare din 7 iulie 2017, Republica Austria a sesizat Comisia în vederea emiterii unui aviz în temeiul articolului 259 TFUE, în legătură cu o eventuală încălcare de către Republica Federală Germania a articolelor 18, 34, 56 și 92 TFUE rezultată din efectele combinate ale taxei de utilizare a infrastructurii și ale scutirii de taxa pe autovehicule a deținătorilor de vehicule înmatriculate în Germania.
- 17 Prin scrisoarea din 14 iulie 2017, Comisia a confirmat primirea scrisorii adresate de Republica Austria.
- 18 Prin scrisoarea din 11 august 2017, Republica Federală Germania a respins argumentația Republicii Austria și a justificat măsurile naționale în litigiu în esență prin schimbarea sistemului, care a trecut de la finanțarea prin impozite la finanțarea de către utilizatori, precum și prin legalitatea măsurilor compensatorii în temeiul Directivei Eurovignete.
- 19 La 31 august 2017, a avut loc o audiere la sediul Comisiei, în cursul căreia Republica Austria și Republica Federală Germania și-au prezentat, fiecare, argumentele.
- 20 Comisia nu a emis un aviz motivat în termenul de trei luni prevăzut la articolul 259 TFUE.
- 21 Prin urmare, la 12 octombrie 2017, Republica Austria a introdus prezenta acțiune.
- 22 Prin Deciziile președintelui Curții din 15 ianuarie și din 14 februarie 2018, s-a admis intervenția Regatului Țărilor de Jos și a Regatului Danemarcei în susținerea concluziilor Republicii Austria și, respectiv, ale Republicii Federale Germania.

Cu privire la acțiune

- 23 În susținerea acțiunii sale, Republica Austria formulează patru motive cu privire la legislația națională în cauză, cu precizarea că aceasta, deși este adoptată, nu a intrat încă în vigoare. Primul și al doilea motiv se întemeiază pe încălcarea articolului 18 TFUE ce rezultă, pe de o parte, din efectul combinat al taxei de utilizare a infrastructurii și al scutirii de taxa pe autovehicule pentru vehiculele înmatriculate în Germania, precum și, pe de altă parte, din structura și din aplicarea taxei de utilizare a infrastructurii. Al treilea motiv se întemeiază pe o încălcare a articolelor 34 și 56 TFUE prin ansamblul măsurilor criticate în cadrul primului și al celui de al doilea motiv. Al patrulea motiv se întemeiază pe o încălcare a articolului 92 TFUE prin efectul combinat al taxei de utilizare a infrastructurii și al scutirii de taxa pe autovehicule pentru vehiculele înmatriculate în Germania.

Cu privire la primul motiv, întemeiat pe încălcarea articolului 18 TFUE, care rezultă din efectului combinat al măsurilor naționale în litigiu

Argumentația părților

- 24 Republica Austria susține că efectul combinat al taxei de utilizare a infrastructurii și al scutirii concomitente de taxa pe autovehicule, în limita unui quantum cel puțin echivalent cu cel al respectivei taxe de utilizare a infrastructurii, de care beneficiază proprietarii de vehicule înmatriculate în Germania, determină ca, *de facto*, taxa de utilizare a infrastructurii menționată să nu fie suportată decât de proprietarii și de conducătorii de vehicule înmatriculate în alte state membre decât Germania, care sunt în marea majoritate resortisanți ai acestor state. Această împrejurare ar implica astfel o discriminare indirectă pe motiv de cetățenie sau naționalitate, contrară articolului 18 TFUE.

- 25 O asemenea discriminare ar decurge din legătura absolută și indisolubilă din punct de vedere atât material, cât și temporal care există între taxa de utilizare a infrastructurii și scutirea de taxa pe autovehicule pentru vehiculele înmatriculate în Germania, legătură care ar presupune că măsurile naționale în litigiu trebuie considerate și apreciate împreună din perspectiva dreptului Uniunii.
- 26 Republica Austria arată, în plus, că măsurile naționale în litigiu au ca obiect să pună în aplicare o promisiune electorală formulată în cadrul campaniei pentru alegerile pentru Bundestag în cursul anului 2013 în Germania care vizează să îi determine pe conducătorii de autovehicule străini să participe la costurile de finanțare a infrastructurilor germane fără a crea o sarcină suplimentară pentru proprietarii de vehicule germani.
- 27 În sfârșit, Republica Austria face trimitere la punctul 23 din Hotărârea din 19 mai 1992, Comisia/Germania (C-195/90, EU:C:1992:219), pentru a susține existența discriminării indirecte invocate.
- 28 Republica Federală Germania, după ce a recunoscut că măsurile naționale în litigiu formează o unitate atât în funcție de scopul lor subiectiv, cât și în funcție de conținutul lor obiectiv, contestă existența unei discriminări ce rezultă din introducerea taxei de utilizare a infrastructurii, chiar considerată în combinație cu scutirea de taxa pe autovehicule.
- 29 În această privință, Republica Federală Germania arată, în primul rând, că, deși introducerea taxei de utilizare a infrastructurii modifică *statu-quo*-ul în detrimentul proprietarilor și al conducătorilor de vehicule înmatriculate în străinătate, ea nu implică un tratament nefavorabil care să îi penalizeze pe respectivii proprietari și conducători auto în raport cu proprietarii de vehicule înmatriculate în Germania. Dimpotrivă, proprietarii și conducătorii de vehicule înmatriculate în alte state membre decât Germania s-ar afla, în ceea ce privește contribuția la finanțarea infrastructurilor de transport federale, într-o situație mai favorabilă decât cea a proprietarilor de vehicule înmatriculate în Germania, întrucât cei dintâi nu trebuie să plătească taxa de utilizare a infrastructurii decât atunci când utilizează autostrăzile germane, în timp ce cei din urmă sunt, în orice caz, supuși la plata acestei taxe și trebuie, în plus, să suporte taxa pe autovehicule, chiar dacă aceasta poate face obiectul unei reduceri. Pe de altă parte, sarcina suportată de proprietarii și de conducătorii de vehicule înmatriculate în alte state membre decât Germania, cu titlu de taxă de utilizare a infrastructurii, ar corespunde cel mult celei suportate cu acest titlu, în orice caz, de proprietarii de vehicule înmatriculate în Germania.
- 30 În al doilea rând, Republica Federală Germania arată că faptul că numai proprietarii de vehicule înmatriculate în Germania beneficiază de scutirea de taxa pe autovehicule se întemeiază pe dreptul Uniunii, în special pe Directiva 83/182/CEE a Consiliului din 28 martie 1983 privind scutiunile de taxă în interiorul Comunității pentru anumite mijloace de transport importate temporar dintr-un stat membru în altul (JO 1983, L 105, p. 59, Ediție specială, 09/vol. 1, p. 66), care stabilește ea însăși repartizarea drepturilor de impozitare a vehiculelor în funcție de locul de înmatriculare și, astfel, în funcție de locul reședinței obișnuite. Delimitarea competențelor naționale de aplicare a taxelor pe autovehicule efectuată de această directivă, care urmărește să excludă o dublă impunere a operatorilor de pe piață și a cetățenilor Uniunii, având în vedere lipsa armonizării în acest domeniu, ar însemna că, pentru fiecare vehicul, este determinantă numai taxa pe vehiculele din statul membru în care este înmatriculat vehiculul respectiv. Cuantumul taxei germane pe autovehicule, care nu se aplică decât proprietarilor de vehicule înmatriculate în Germania, ar fi astfel fără relevanță pentru proprietarii de vehicule înmatriculate în celelalte state membre.
- 31 În al treilea rând, Republica Federală Germania susține că introducerea unei taxe de utilizare a infrastructurii al cărei produs este plătit la bugetul pentru transport și este utilizat în întregime în conformitate cu destinația sa, pentru îmbunătățirea infrastructurilor de transport federale, îndeplinește obiectivul de a consolida finanțarea de către utilizatori a acestor infrastructuri. Obiectivul menționat ar fi condus acest stat membru la o schimbare de sistem, acesta trebuind să treacă de la o finanțare prin

impozite la o finanțare de către utilizatori. În acest context, Republica Federală Germania, utilizând competența sa de reglementare a impozitelor directe, ar fi decis să adapteze taxa pe autovehicule prin introducerea unei scutiri de la plata unei părți din această taxă pentru a menține presiunea financiară globală suportată de proprietarii de vehicule înmatriculate în acest stat membru la nivelul anterior și a preveni o dublă impunere disproporționată.

- 32 În al patrulea rând, posibilitatea unei compensări a taxei de utilizare a infrastructurii printr-o reducere a taxei pe autovehicule ar rezulta din geneza articolului 7 alineatul (3), precum și din articolul 7k din Directiva Eurovignete, care ar servi drept model în ceea ce privește normele referitoare la taxele de utilizare a rețelei rutiere pentru autoturisme. Practica recentă din anumite state membre precum Regatul Unit sau Regatul Belgiei, care, în ceea ce privește vehiculele grele de marfă, ar utiliza această posibilitate, ar susține conformitatea măsurilor naționale în litigiu cu dreptul Uniunii.
- 33 În sfârșit, în al cincilea rând, Republica Federală Germania subliniază că declarațiile efectuate în cadrul unei campanii electorale sunt lipsite de orice incidență asupra constatării unei eventuale diferențe de tratament care constituie o discriminare.
- 34 Cu titlu subsidiar, Republica Federală Germania invocă, drept motive care justifică eventuala discriminare indirectă care ar rezulta din combinarea măsurilor naționale în litigiu, considerații legate de protecția mediului, de repartizarea sarcinii între utilizatorii naționali și străini ai infrastructurilor, precum și de schimbările din sistemul de finanțare a infrastructurilor de transport federale.
- 35 Regatul Țărilor de Jos împărtășește în esență argumentația prezentată de Republica Austria și subliniază caracterul comparabil, în speță, al situației proprietarilor de vehicule înmatriculate în Germania cu cea a proprietarilor și a conducătorilor de vehicule înmatriculate într-un alt stat membru decât Germania, care utilizează autostrăzile germane.
- 36 Regatul Danemarcei împărtășește, în schimb, punctul de vedere al Republicii Federale Germania potrivit căruia măsurile naționale în litigiu nu sunt discriminatorii și subliniază în special competența statelor membre de a institui, de a modifica și de a elimina impozite directe și taxe naționale nearmonizate la nivelul Uniunii.

Aprecierea Curții

- 37 Republica Austria susține în esență, în cadrul primului său motiv, că taxa de utilizare a infrastructurii și scutirea de taxa pe autovehicule pentru vehiculele înmatriculate în Germania, chiar dacă nu se întemeiază în mod formal pe o distincție în funcție de cetățenie sau naționalitate, conduc, prin efectul lor combinat, la acordarea unui tratament mai favorabil resortisanților germani față de cel acordat resortisanților altor state membre și încalcă astfel articolul 18 primul paragraf TFUE.
- 38 Această dispoziție prevede că, în domeniul de aplicare al tratatelor și fără a aduce atingere dispozițiilor speciale pe care le prevăd, se interzice orice discriminare exercitată pe motiv de cetățenie sau naționalitate.
- 39 În această privință, mai întâi, trebuie arătat că, potrivit unei jurisprudențe constante, articolul 18 TFUE, care consacră principiul general al nediscriminării pe motiv de cetățenie sau naționalitate, nu are vocația de a se aplica în mod autonom decât în situațiile reglementate de dreptul Uniunii pentru care Tratatul FUE nu prevede norme speciale de interzicere a discriminării (Hotărârea din 18 iulie 2017, Erzberger, C-566/15, EU:C:2017:562, punctul 25 și jurisprudența citată).
- 40 Or, principiul nediscriminării pe motiv de cetățenie sau naționalitate este pus în aplicare, printre altele, în domeniul liberei circulații a mărfurilor, la articolul 34 TFUE coroborat cu articolul 36 TFUE (a se vedea în acest sens Hotărârea din 8 iunie 2017, Medisanus, C-296/15, EU:C:2017:431, punctul 65), în

cel al liberei circulații a lucrătorilor, la articolul 45 TFUE (a se vedea în acest sens Hotărârea din 22 iunie 2017, Bechtel, C-20/16, EU:C:2017:488, punctul 32 și jurisprudența citată), iar în cel al liberei prestări a serviciilor, la articolele 56-62 TFUE (a se vedea în acest sens Hotărârea din 19 iunie 2014, Strojírny Prostějov și ACO Industries Tábor, C-53/13 și C-80/13, EU:C:2014:2011, punctul 32, precum și jurisprudența citată).

- 41 Rezultă că, în prezenta cauză, măsurile naționale în litigiu nu pot fi examinate din perspectiva articolului 18 primul paragraf TFUE decât în măsura în care se aplică unor situații care nu intră sub incidența unor asemenea norme specifice de interzicere a discriminării prevăzute de Tratatul FUE.
- 42 În continuare, trebuie amintit că principiul general al nediscriminării pe motiv de cetățenie sau naționalitate, pe care îl consacără articolul 18 primul paragraf TFUE, interzice nu numai discriminările directe, întemeiate pe cetățenie sau naționalitate, ci și orice forme indirecte de discriminare care, prin aplicarea altor criterii de diferențiere, conduc în fapt la același rezultat (a se vedea în acest sens Hotărârea din 13 aprilie 2010, Bressol și alții, C-73/08, EU:C:2010:181, punctul 40, precum și jurisprudența citată).
- 43 Pentru a aprecia temeinicia primului motiv invocat de Republica Austria, trebuie, în primul rând, să se verifice dacă măsurile naționale în litigiu prezintă între ele o legătură care să justifice ca acestea să facă obiectul unei aprecieri comune în raport cu dreptul Uniunii.
- 44 În această privință, mai întâi, este necesar să se arate că, astfel cum reiese din dosarul prezentat Curții, taxa de utilizare a infrastructurii și scutirea de taxa pe autovehicule au fost introduse în aceeași zi, și anume la 8 iunie 2015, apoi au fost modificate la date apropiate, și anume la 18 mai 2017 și, respectiv, la 6 iunie 2017, și că aplicarea acestei scutiri a fost condiționată de începutul colectării taxei menționate de utilizare a infrastructurii. Pe de altă parte, cuantumul scutirii de care beneficiază proprietarii de vehicule înmatriculate în Germania corespunde cuantumului taxei de utilizare a infrastructurii pe care acești proprietari au trebuit să îl plătească în prealabil, cu excepția vehiculelor din clasa de emisie Euro 6, ai căror proprietari beneficiază de o scutire de taxa pe autovehicule într-un quantum superior celui al taxei de utilizare a infrastructurii pe care au trebuit să o plătească. Rezultă că scutirea de taxa pe autovehicule are în toate cazurile ca efect, cel puțin, să compenseze, pentru proprietarii de vehicule înmatriculate în Germania, noua sarcină pe care o constituie taxa de utilizare a infrastructurii.
- 45 În continuare, în ceea ce privește perceperea taxei de utilizare a infrastructurii de la proprietarii de vehicule înmatriculate în Germania, Republica Federală Germania a prevăzut ca această taxă să fie datorată, la fel ca taxa pe autovehicule, în temeiul înmatriculării vehiculului.
- 46 Trebuie, așadar, să se constate că, atât din punct de vedere temporal, cât și din punct de vedere material, există o legătură atât de strânsă între măsurile naționale în litigiu încât este justificată aprecierea lor în comun în raport cu dreptul Uniunii, în special cu articolul 18 TFUE. Existența unei asemenea legături este, pe de altă parte, recunoscută de Republica Federală Germania, astfel cum reiese din cuprinsul punctului 28 din prezenta hotărâre.
- 47 Trebuie, în al doilea rând, să se verifice dacă măsurile naționale în litigiu, apreciate împreună, instituie o diferență de tratament pe motiv de cetățenie sau naționalitate.
- 48 În această privință, este cert că, în temeiul acestor măsuri, toți utilizatorii autostrăzilor germane sunt supuși taxei de utilizare a infrastructurii, indiferent de locul de înmatriculare a vehiculelor lor. Cu toate acestea, proprietarii vehiculelor înmatriculate în Germania beneficiază de o scutire de taxa pe autovehicule într-un quantum cel puțin echivalent cu cel al taxei de utilizare a infrastructurii pe care au trebuit să o plătească, astfel încât sarcina economică a acestei taxe nu este suportată, *de facto*, decât de proprietarii și de conducătorii vehiculelor înmatriculate într-un alt stat membru decât Germania.

- 49 Reiese astfel că, din cauza combinării măsurilor naționale în litigiu, proprietarii și conducătorii de vehicule înmatriculate într-un alt stat membru decât Germania care utilizează autostrăzile germane sunt tratați într-un mod mai puțin favorabil decât proprietarii de vehicule înmatriculate în Germania în ceea ce privește utilizarea acestor autostrăzi, și aceasta chiar dacă se află în situații comparabile în raport cu această utilizare.
- 50 O asemenea inegalitate de tratament este deosebit de evidentă în ceea ce privește vehiculele din clasa de emisie Euro 6. Astfel, în timp ce proprietarii acestui tip de vehicule înmatriculate în Germania beneficiază de o supracompensare a taxei de utilizare a infrastructurii, proprietarii și conducătorii de vehicule din clasa de emisie Euro 6 înmatriculate într-un alt stat membru decât Germania care utilizează autostrăzile germane trebuie, în orice caz, să suporte taxa menționată. Astfel, aceștia din urmă sunt tratați mai puțin favorabil nu numai în raport cu proprietarii de vehicule din clasa de emisie Euro 6 înmatriculate în Germania, ci și în raport cu proprietarii de vehicule mai poluante înmatriculate în acest stat membru.
- 51 În sfârșit, deși diferența de tratament constatată nu este întemeiată direct pe cetățenie sau naționalitate, totuși marea majoritate a proprietarilor și a conducătorilor de vehicule înmatriculate în alte state membre decât Germania nu sunt resortisanți germani, în timp ce marea majoritate a proprietarilor de vehicule înmatriculate în Germania sunt resortisanți germani, astfel încât o asemenea diferență conduce, în fapt, la același rezultat ca o diferență de tratament întemeiată pe cetățenie sau naționalitate.
- 52 Împrejurarea că, pe de o parte, proprietarii de vehicule înmatriculate în Germania sunt supuși taxei de utilizare a infrastructurii și sunt, în plus, supuși taxei pe autovehicule și că, pe de altă parte, cuantumul care trebuie plătit de proprietarii și de conducătorii de vehicule înmatriculate în alte state membre decât Germania, în temeiul acestei taxe de utilizare a infrastructurii, corespunde cel mult celui care trebuie plătit de proprietarii de vehicule înmatriculate în Germania, în temeiul aceleiași taxe, nu modifică cu nimic, contrar celor pretinse de Republica Federală Germania, constatarea care figurează la punctul 49 din prezenta hotărâre. Astfel, inegalitatea de tratament constatată în detrimentul proprietarilor și al conducătorilor de vehicule înmatriculate în alte state membre decât Germania rezultă din faptul că, din cauza scutirii de care beneficiază proprietarii de vehicule înmatriculate în Germania, aceștia nu sunt, *de facto*, supuși sarcinii economice pe care o reprezintă taxa de utilizare a infrastructurii.
- 53 Această constatare nu poate fi infirmată nici de argumentele invocate de Republica Federală Germania, rezumate la punctele 30-32 din prezenta hotărâre.
- 54 În primul rând, în ceea ce privește argumentul potrivit căruia este conform cu dreptul Uniunii să nu beneficieze de scutirea de taxa pe autovehicule decât proprietarii de vehicule înmatriculate în Germania, este cert că Curtea a statuat că, în lipsa unei armonizări a taxării autovehiculelor, statele membre sunt libere să își exercite competența fiscală în acest domeniu, înmatricularea apărând ca fiind corolarul firesc al exercitării acestei competențe (a se vedea în acest sens Hotărârea din 21 martie 2002, Cura Anlagen, C-451/99, EU:C:2002:195, punctele 40 și 41). O asemenea împrejurare explică faptul că taxa pe autovehicule nu se aplică decât proprietarilor de vehicule înmatriculate în Germania, astfel încât doar aceștia pot beneficia de scutirea de această taxă.
- 55 Totuși, această împrejurare nu înseamnă însă că cuantumul taxei menționate nu este relevant pentru aprecierea existenței unei discriminări care îi afectează pe proprietarii și pe conducătorii de vehicule înmatriculate în alte state membre decât Germania.

- 56 Astfel, trebuie amintit că, potrivit unei jurisprudențe constante, statele membre trebuie să își exercite competența în materie de fiscalitate directă cu respectarea dreptului Uniunii și în special a libertăților fundamentale garantate de Tratatul FUE (Hotărârea din 21 martie 2002, *Cura Anlagen*, C-451/99, EU:C:2002:195, punctul 40, precum și Hotărârea din 25 iulie 2018, *TTL*, C-553/16, EU:C:2018:604, punctul 44 și jurisprudența citată).
- 57 Rezultă că, la instituirea de taxe pe autovehicule, statele membre trebuie să respecte, printre altele, principiul egalității de tratament, astfel încât modalitățile de aplicare a acestor taxe să nu constituie un mijloc de discriminare.
- 58 Or, în speță, scutirea de taxa pe autovehicule în beneficiul proprietarilor de vehicule înmatriculate în Germania are ca efect compensarea integrală a taxei de utilizare a infrastructurii plătite de aceștia, astfel încât, după cum s-a arătat la punctul 48 din prezenta hotărâre, sarcina economică a respectivei taxe de utilizare a infrastructurii este suportată, *de facto*, numai de proprietarii și de conducătorii de vehicule înmatriculate în alte state membre decât Germania, ceea ce constituie o măsură discriminatorie în detrimentul acestora din urmă.
- 59 Astfel, quantumul taxei pe autovehicule este relevant în raport cu proprietarii și cu conducătorii de vehicule înmatriculate în alte state membre decât Germania, în măsura în care normele aplicabile pentru stabilirea sa conduc, în realitate, la o diferență de tratament în detrimentul lor.
- 60 În al doilea rând, astfel cum susține Republica Federală Germania, statele membre pot să modifice sistemul de finanțare a infrastructurilor lor rutiere prin înlocuirea unui sistem de finanțare prin impozite cu un sistem de finanțare de către ansamblul utilizatorilor, inclusiv proprietarii și conducătorii de vehicule înmatriculate în alte state membre care utilizează aceste infrastructuri, astfel încât toți acești utilizatori să contribuie în mod echitabil și proporțional la finanțarea respectivă, cu condiția ca această modificare să respecte dreptul Uniunii, inclusiv principiul nediscriminării consacrat la articolul 18 primul paragraf TFUE. O asemenea modificare decurge din libera alegere a oricărui stat membru privind definirea modalităților de finanțare a infrastructurilor sale publice, cu respectarea dreptului Uniunii.
- 61 În speță, reiese din înscrisurile depuse de Republica Federală Germania că acest stat membru a decis, în ceea ce privește infrastructurile sale de transport federale, să treacă parțial de la un sistem de finanțare prin impozite la un sistem de finanțare întemeiat pe principiile „utilizatorul plătește” și „poluatorul plătește”.
- 62 Această schimbare de sistem se bazează pe introducerea taxei de utilizare a infrastructurii căreia îi sunt supuși toți utilizatorii autostrăzilor germane, indiferent dacă vehiculul lor este sau nu înmatriculat în Germania, ale cărei venituri sunt alocate în întregime finanțării infrastructurilor rutiere și ale cărei tarife au fost adaptate de Republica Federală Germania în funcție de clasa de emisie a vehiculelor vizate.
- 63 Trebuie să se constate însă că măsurile naționale în litigiu nu apar ca fiind coerente în raport cu obiectivul urmărit de Republica Federală Germania atunci când aceasta a introdus taxa de utilizare a infrastructurii, amintit la punctul 61 din prezenta hotărâre.
- 64 În această privință, Republica Federală Germania, în paralel cu introducerea respectivei taxe, a conceput un mecanism de compensare individuală a acesteia, în favoarea proprietarilor de vehicule înmatriculate în Germania, prin intermediul unei scutiri de taxa pe autovehicule în limita unui quantum cel puțin echivalent cu cel plătit în temeiul acestei taxe de utilizare a infrastructurii.
- 65 Or, raționamentul acestui stat membru nu poate fi urmat atunci când susține că această scutire reflectă trecerea la un sistem de finanțare a infrastructurilor rutiere de către ansamblul utilizatorilor în temeiul principiilor „utilizatorul plătește” și „poluatorul plătește”.

- 66 Astfel, Republica Federală Germania a admis ea însăși în înscrisurile sale că, în urma scutirii de taxa pe autovehicule de care beneficiază, proprietarii de vehicule înmatriculate în Germania, în pofida împrejurării că sunt supuși plății taxei de utilizare a infrastructurii, nu suportă în realitate nicio sarcină suplimentară începând de la introducerea taxei menționate.
- 67 Desigur, acest stat membru susține că proprietarii menționați contribuiau deja la finanțarea infrastructurilor rutiere înainte de introducerea acestei taxe prin intermediul taxei pe autovehicule și că mecanismul de compensare urmărește astfel să evite o sarcină fiscală disproporționată. Cu toate acestea, pe lângă faptul că Republica Federală Germania subliniază ea însăși, în termeni generali, că infrastructurile federale sunt finanțate din impozite, ea nu a făcut nicio precizare cu privire la întinderea acestei contribuții și, așadar, nu a stabilit nicidecum că compensația acordată acestor proprietari, sub forma unei scutiri de taxa menționată în limita unui quantum cel puțin echivalent cu cel al taxei de utilizare a infrastructurii, nu depășește contribuția menționată și prezintă astfel un caracter adecvat.
- 68 De altfel, în ceea ce îi privește pe proprietarii vehiculelor înmatriculate în Germania, este necesar să se arate că taxa de utilizare a infrastructurii este concepută astfel încât să nu depindă deloc de utilizarea efectivă de către aceștia a drumurilor federale. Astfel, pe de o parte, această taxă este datorată chiar de un asemenea proprietar care nu folosește niciodată aceste drumuri. Pe de altă parte, proprietarul unui vehicul înmatriculat în Germania este automat supus plății unei taxe anuale și nu are, așadar, posibilitatea de a opta pentru o vinieta cu durată mai scurtă dacă aceasta corespunde mai bine frecvenței sale de utilizare a drumurilor menționate. Asemenea elemente, combinate cu împrejurarea că proprietarii menționați beneficiază pe de altă parte de o scutire de taxa pe autovehicule în limita unui quantum cel puțin echivalent cu cel plătit în temeiul acestei taxe de utilizare a infrastructurii demonstrează că trecerea la un sistem de finanțare întemeiat pe principiile „utilizatorul plătește” și „poluatorul plătește” îi vizează în realitate exclusiv pe proprietarii și pe conducătorii de vehicule înmatriculate în alte state membre decât Germania, în timp ce principiul unei finanțări prin impozite rămâne aplicabil pentru proprietarii de vehicule înmatriculate în statul membru respectiv.
- 69 În aceste împrejurări, este necesar să se concluzioneze că mecanismul de compensare în discuție în speță este discriminatoriu în privința proprietarilor și a conducătorilor de vehicule înmatriculate în alte state membre decât Germania, din moment ce Republica Federală Germania nu a fost în măsură să stabilească faptul că mecanismul menționat îndeplinește obiectivul anunțat de acest stat membru de trecere de la un sistem de finanțare a infrastructurilor prin impozite la un sistem de finanțare de către ansamblul utilizatorilor, întrucât reducerea taxei pe autovehicule introdusă de acest stat membru are, în fapt, drept consecință scutirea de taxa de utilizare a infrastructurii în favoarea proprietarilor de vehicule înmatriculate în Germania.
- 70 În al treilea rând, combinarea măsurilor naționale în litigiu nu poate în orice caz să se întemeieze, nici chiar prin analogie, pe Directiva Eurovignete.
- 71 Este suficient să se arate în această privință că nicio dispoziție a acestei directive nu autorizează, în cadrul taxării vehiculelor grele de marfă pentru utilizarea infrastructurilor, un mecanism de compensare a taxei de utilizare a infrastructurii precum cel în discuție în speță. Astfel, pe lângă faptul că articolul 7k din directiva menționată urmărește numai o „compensație adecvată”, această compensație trebuie, în orice caz, să respecte dreptul Uniunii.
- 72 Pe de altă parte, nici presupusa existență, în cadrul Directivei Eurovignete, a unor modele de compensare a taxei pe autovehicule similare modelului în discuție în speță în alte state membre nu poate constitui un temei pentru conformitatea combinației măsurilor naționale în litigiu cu articolul 18 TFUE.

- 73 În sfârșit, în al treilea rând, trebuie amintit că, potrivit unei jurisprudențe constante, o discriminare indirectă bazată pe cetățenie sau naționalitate nu poate fi justificată decât dacă este întemeiată pe motive obiective independente de cetățenia sau naționalitatea persoanelor în cauză și dacă este proporțională cu obiectivul urmărit în mod legitim de dreptul național (Hotărârea din 4 octombrie 2012, Comisia/Austria, C-75/11, EU:C:2012:605, punctul 52 și jurisprudența citată).
- 74 În acest context, Republica Federală Germania invocă, pentru a justifica eventuala discriminare indirectă ce rezultă din combinarea măsurilor naționale în litigiu, considerații legate de protecția mediului, de repartizarea sarcinii între utilizatorii germani și utilizatorii străini pentru a menține coerența regimului fiscal, precum și de schimbarea sistemului de finanțare a infrastructurilor.
- 75 În ceea ce privește, mai întâi, considerațiile de mediu, deși, în conformitate cu jurisprudența Curții, protecția mediului constituie un obiectiv legitim pentru justificarea unei diferențe de tratament pe motiv de cetățenie sau naționalitate (a se vedea prin analogie, în ceea ce privește justificarea restricțiilor privind libertățile fundamentale, Hotărârea din 3 aprilie 2014, Comisia/Spania, C-428/12, nepublicată, EU:C:2014:218, punctul 36 și jurisprudența citată), Republica Federală Germania nu stabilește totuși modul în care instituirea unei taxe de utilizare a infrastructurii care nu se aplică, *de facto*, decât proprietarilor și conducătorilor de vehicule înmatriculate în alte state membre decât Germania ar fi de natură să garanteze acest obiectiv.
- 76 În ceea ce privește, în continuare, obiectivul care constă în trecerea de la un sistem de finanțare a infrastructurilor prin impozite la un sistem de finanțare de către utilizatori, presupunând chiar că acest obiectiv poate justifica o diferență de tratament, din cuprinsul punctelor 64-69 din prezenta hotărâre reiese că combinarea măsurilor naționale în litigiu nu ar fi totuși adecvată pentru atingerea obiectivului menționat.
- 77 În ceea ce privește, în sfârșit, argumentul Republicii Federale Germania întemeiat pe cerința de a garanta coerența regimului fiscal prin repartizarea echitabilă a sarcinii pe care o reprezintă taxa de utilizare a infrastructurii, acesta nu poate fi reținut. Astfel, după cum s-a constatat la punctul 69 din prezenta hotărâre, combinarea măsurilor naționale în litigiu conduce, *de facto*, la scutirea de taxa menționată a proprietarilor de vehicule înmatriculate în Germania și, prin urmare, la limitarea sarcinii pe care o reprezintă această taxă exclusiv la proprietarii și la conducătorii de vehicule care nu sunt înmatriculate în acest stat membru.
- 78 Având în vedere considerațiile care precedă, este necesar să se admită primul motiv și să se constate că, prin introducerea taxei de utilizare a infrastructurii și prin prevederea simultană a unei scutiri de taxa pe autovehicule într-un quantum cel puțin echivalent cu cel al taxei de utilizare a infrastructurii plătite, în favoarea proprietarilor de vehicule înmatriculate în Germania, Republica Federală Germania nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 18 TFUE.

Cu privire la al doilea motiv, întemeiat pe încălcarea articolului 18 TFUE, care rezultă din structura și din aplicarea taxei de utilizare a infrastructurii

Argumentația părților

- 79 Republica Austria susține că structura taxei de utilizare a infrastructurii este, în sine, discriminatorie și, prin urmare, este contrară articolului 18 primul paragraf TFUE. În această privință, Republica Austria subliniază că InfrAG operează în numeroase privințe o distincție între vehiculele înmatriculate în Germania și cele înmatriculate în străinătate.

- 80 În special, competențele de intervenție prevăzute la articolele 11, 12 și 14 din InfrAG, și anume controalele aleatorii, perceperea unei cauțiuni și interdicția de a continua drumul, precum și recuperarea *a posteriori* a taxei de utilizare a infrastructurii în limita valorii vinierei anuale sau a diferenței dintre cuantumul deja plătit și cel al vinierei anuale, în temeiul articolului 12 din InfrAG, nu ar fi aplicabile decât vehiculelor înmatriculate în străinătate.
- 81 Aplicarea unor amenzi în conformitate cu articolul 14 din InfrAG i-ar viza de asemenea în marea majoritate pe proprietarii și pe conducătorii de vehicule înmatriculate în alte state membre decât Germania. Faptul că elementele constitutive ale anumitor încălcări precum „plata incompletă a taxei” nu pot fi constatate decât în privința acestor proprietari și conducători auto ar susține această afirmație.
- 82 Hotărârea din 19 martie 2002, Comisia/Italia (C-224/00, EU:C:2002:185, punctele 16-19), ar confirma existența diferenței de tratament reproșate Republicii Federale Germania.
- 83 Republica Austria recunoaște că obiectivul garantării plății taxei de utilizare a infrastructurii datorate de proprietarii și de conducătorii de vehicule înmatriculate în alte state membre decât Germania ar putea eventual să justifice diferența de tratament invocată în ceea ce privește competențele de intervenție și aplicarea de amenzi. Un asemenea obiectiv nu ar putea, în schimb, să justifice o asemenea diferență în ceea ce privește recuperarea *a posteriori* a taxei de utilizare a infrastructurii, în sensul articolului 12 din InfrAG. În această din urmă privință, Republica Austria face trimitere de asemenea la Hotărârea din 19 martie 2002, Comisia/Italia (C-224/00, EU:C:2002:185, punctul 26).
- 84 În orice caz, modalitățile concrete ale plății taxei de utilizare a infrastructurii ar fi disproporționate.
- 85 Astfel, în ceea ce privește, printre altele, achitarea unei cauțiuni, Republica Austria amintește că, astfel cum a statuat Curtea la punctul 43 din Hotărârea din 26 ianuarie 2006, Comisia/Spania (C-514/03, EU:C:2006:63), în condițiile în care există posibilitatea de a obține executarea amenzilor în temeiul unor dispoziții ale dreptului Uniunii sau ale unor tratate internaționale, depunerea unei garanții depășește ceea ce este necesar pentru a garanta plata amenzii. În această privință, Republica Austria se referă la Tratatul de cooperare judiciară în materie administrativă dintre Republica Austria și Republica Federală Germania.
- 86 Republica Federală Germania precizează că normele de punere în aplicare și de control al plății taxei de utilizare a infrastructurii se aplică fără distincție proprietarilor de vehicule înmatriculate în Germania și proprietarilor și conducătorilor de vehicule înmatriculate în alte state membre decât Germania.
- 87 Deși este adevărat că perceperea unei cauțiuni, prevăzută la articolul 11 alineatul (7) din InfrAG, privește numai proprietarii și conducătorii de vehicule înmatriculate în alte state membre decât Germania, o asemenea percepere ar fi justificată din moment ce debitorul străin al taxei de utilizare a infrastructurii iese din sfera de competență atât a autorității administrative competente pentru taxa menționată, cât și a autorității administrative de control, atunci când părăsește teritoriul german. Pe de altă parte, perceperea unei cauțiuni nu ar fi obligatorie, iar cuantumul său nu ar fi, în plus, disproporționat.
- 88 În ceea ce privește Hotărârea din 26 ianuarie 2006, Comisia/Spania (C-514/03, EU:C:2006:63), evocată de Republica Austria, Republica Federală Germania subliniază că, în acea hotărâre, Curtea nu a considerat, la modul general, că cerința unei cauțiuni ar fi disproporționată având în vedere stadiul actual de dezvoltare a cooperării transfrontaliere în domeniul justiției, ci mai degrabă a impus, pentru motive de proporționalitate, să se țină seama de constituirea unei cauțiuni deja plătite în statul membru de origine, ceea ce nu s-a întâmplat în speță.

- 89 Republica Federală Germania susține că recuperarea *a posteriori* a taxei de utilizare a infrastructurii în limita cuantumului vinierei anuale sau a diferenței dintre cuantumul deja plătit și cel al vinierei anuale urmărește să garanteze că taxa datorată va fi efectiv plătită și este proporțională în raport cu acest obiectiv. În acest context, Republica Federală Germania arată că proprietarii și conducătorii de vehicule înmatriculate în alte state membre decât Germania nu sunt tratați diferit față de proprietarii de vehicule înmatriculate în Germania care, în orice caz, trebuie să plătească prețul unei vinierei anuale.
- 90 În sfârșit, în ceea ce privește amenda prevăzută în cazul nerespectării obligațiilor privind taxa de utilizare a infrastructurii, o asemenea amendă nu ar fi nici discriminatorie, nici disproportională. În această privință, Republica Federală Germania arată că aplicarea unei astfel de amenzi nu are un caracter automat și rămâne supusă principiului interdicției de a lua măsuri excesive.

Aprecierea Curții

- 91 Trebuie să se verifice dacă dispozițiile InfrAG privind controalele aleatorii, interzicerea continuării drumului cu vehiculul în cauză, recuperarea *a posteriori* a taxei de utilizare a infrastructurii, eventuala aplicare a unei amenzi, precum și achitarea unei cauțiuni instituie o discriminare în detrimentul proprietarilor și al conducătorilor de vehicule înmatriculate în alte state membre decât Germania și, în cazul unui răspuns afirmativ, dacă aceasta poate fi justificată.
- 92 În această privință, în ceea ce privește, în primul rând, dispozițiile din InfrAG privind controalele aleatorii, interzicerea continuării drumului și eventuala aplicare a unei amenzi în caz de încălcare a obligației de plată a taxei de utilizare a infrastructurii datorate, trebuie să se constate, astfel cum a arătat domnul avocat general la punctele 80 și 81 din concluzii, că niciun element din dosarul prezentat Curții nu permite să se deducă faptul că aceste dispoziții ar fi aplicabile numai proprietarilor și conducătorilor de vehicule înmatriculate în alte state membre decât Germania.
- 93 Dimpotrivă, din modul de redactare a dispozițiilor menționate reiese că atât proprietarii de vehicule înmatriculate în Germania, cât și proprietarii și conducătorii de vehicule înmatriculate în alte state membre decât Germania pot face obiectul unor controale aleatorii, pentru a verifica dacă au respectat obligația de plată a taxei de utilizare a infrastructurii datorate și, în caz contrar, pentru a li se interzice să își continue drumul cu vehiculul în cauză și a li se aplica o amendă, astfel cum a arătat Republica Federală Germania în observațiile sale.
- 94 Pe de altă parte, Republica Austria nu a stabilit că dispozițiile InfrAG cu privire la acest aspect, deși formulate în mod neutru, i-ar dezavantaja în special pe proprietarii și pe conducătorii de vehicule înmatriculate în alte state membre decât Germania.
- 95 În această din urmă privință, referitor la dispozițiile privind aplicarea unor amenzi, trebuie arătat, pe de o parte, că, contrar celor susținute de Republica Austria, împrejurarea că elementele constitutive ale anumitor încălcări precum plata incompletă a taxei sau furnizarea incorectă de informații nu pot fi constatate decât în privința proprietarilor și a conducătorilor de vehicule înmatriculate în alte state membre decât Germania nu susține afirmația potrivit căreia aceste dispoziții i-ar viza în principal pe aceștia din urmă.
- 96 Astfel, o asemenea împrejurare este o consecință inevitabilă a diferențelor obiective care există între proprietarii de vehicule înmatriculate în Germania și proprietarii și conducătorii de vehicule înmatriculate în alte state membre decât Germania, atât în ceea ce privește stabilirea cuantumului taxei de utilizare a infrastructurii, cât și plata acesteia. În această privință, în timp ce proprietarii de vehicule înmatriculate în Germania sunt obligați să plătească în avans taxa, sub forma unei vinierei anuale achiziționate la momentul înmatriculării vehiculelor, în limita unui cuantum stabilit din oficiu de către autoritatea competentă, proprietarii și conducătorii de vehicule înmatriculate în alte state

membre decât Germania nu trebuie să achite această taxă decât atunci când utilizează autostrăzile germane, după trecerea unei frontiere, sub forma unei viniete cu o durată variabilă, în funcție de alegerea utilizatorului respectiv și în limita unui quantum stabilit în funcție de informațiile furnizate chiar de acesta.

- 97 Pe de altă parte, Republica Austria nu a furnizat nicio indicație privind quantumul eventualelor amenzi care pot fi aplicate pentru încălcări care nu pot fi comise decât de proprietarii și de conducătorii de vehicule înmatriculate în alte state membre decât Germania, astfel că niciun element din dosarul prezentat Curții nu permite să se constate că un asemenea quantum ar fi disproporționat în raport cu gravitatea încălcărilor.
- 98 În ceea ce privește, în al doilea rând, recuperarea *a posteriori*, prevăzută la articolul 12 din InfrAG, a taxei de utilizare a infrastructurii neplătite până la concurența quantumului vinietei anuale, în cazul utilizării autostrăzilor germane fără vinieta valabilă, sau a diferenței dintre quantumul deja plătit și cel al vinietei anuale, în cazul utilizării autostrăzilor germane cu o vinieta cu durată de valabilitate prea scurtă, nu reiese că o asemenea dispoziție este discriminatorie, din moment ce proprietarii vehiculelor înmatriculate în Germania trebuie să plătească și quantumul corespunzător unei viniete anuale.
- 99 Pe de altă parte, presupunând chiar că această dispoziție instituie o diferență de tratament în detrimentul proprietarilor și al conducătorilor de vehicule înmatriculate în alte state membre decât Germania, ea ar fi justificată prin obiectivul de a garanta plata efectivă a taxei de utilizare a infrastructurii datorate. Astfel, pe lângă faptul că o asemenea dispoziție permite atingerea acestui obiectiv, obligația impusă proprietarilor și conducătorilor de vehicule înmatriculate în alte state membre decât Germania de a plăti, în caz de încălcare, taxa de utilizare a infrastructurii în limita quantumului vinietei anuale sau a diferenței dintre quantumul vinietei anuale și quantumul deja plătit nu pare să fie disproporționată, ținând seama de faptul că autoritățile germane care constată, cu ocazia unui control aleatoriu, o încălcare a obligației de a achiziționa o vinieta pentru utilizarea autostrăzilor germane nu pot în general să știe de cât timp circulă contravenientul pe aceste drumuri fără să dispună de vinieta valabilă.
- 100 În ceea ce privește, în al treilea rând, posibilitatea, prevăzută la articolul 11 alineatul (7) din InfrAG, a autorităților care constată, cu ocazia unui control aleatoriu, încălcarea obligației de plată a taxei de utilizare a infrastructurii datorate, de a percepe o sumă cu titlu de cauțiune într-un quantum echivalent cu amenda aplicată și cu cheltuielile de procedură administrativă, este adevărat, astfel cum a confirmat Republica Federală Germania în observațiile sale, că această posibilitate nu este deschisă decât în ceea ce îi privește pe contravenienții care utilizează un vehicul înmatriculat într-un alt stat membru decât Germania. În consecință, dispoziția menționată instituie o diferență de tratament în detrimentul acestora din urmă.
- 101 Republica Federală Germania susține însă că o asemenea diferență este justificată de necesitatea de a garanta plata amenzilor aplicate contravenienților care utilizează un vehicul înmatriculat într-un alt stat membru decât Germania, având în vedere dificultatea de a recupera aceste creanțe atunci când acești contravenienți au părăsit teritoriul german.
- 102 În această privință, trebuie amintit că Curtea a statuat deja că lipsa unor instrumente convenționale care să permită asigurarea executării unei condamnări într-un alt stat membru decât cel în care aceasta a fost pronunțată justifică în mod obiectiv o diferență de tratament între contravenienții rezidenți și nerezidenți și că obligația de plată a unei sume cu titlu de cauțiune, impusă doar contravenienților nerezidenți, este de natură să împiedice ca aceștia să se poată sustrage de la o sancțiune efectivă declarând pur și simplu că nu doresc să accepte perceperea imediată a amenzi (Hotărârea din 19 martie 2002, Comisia/Italia, C-224/00, EU:C:2002:185, punctul 21).

- 103 Având în vedere această jurisprudență, trebuie să se constate că obiectivul de a garanta plata amenzilor aplicate contravenienților care utilizează un vehicul înmatriculat într-un alt stat membru decât Germania, pe care îl urmărește posibilitatea de a le solicita acestora achitarea unei cauțiuni, justifică diferența de tratament ce rezultă de aici între acești contravenienți și contravenienții care utilizează un autovehicul înmatriculat în Germania.
- 104 Existența unui acord bilateral privind cooperarea judiciară și administrativă între Republica Austria și Republica Federală Germania nu are nicio incidență în această privință, având în vedere că, astfel cum a arătat domnul avocat general la punctul 97 din concluzii, aceasta din urmă nu a încheiat acorduri similare cu ansamblul celorlalte state membre.
- 105 Întrucât posibilitatea de a solicita plata unei sume cu titlu de cauțiune permite atingerea obiectivului urmărit, rămâne să se verifice dacă o asemenea cerință depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv.
- 106 În această privință, trebuie arătat că, pe de o parte, astfel cum reiese din modul de redactare a articolului 11 alineatul (7) din InfrAG și după cum a arătat Republica Federală Germania în observațiile sale, în cazul constatării, cu ocazia unui control aleatoriu, a unei încălcări a dispozițiilor naționale privind taxa de utilizare a infrastructurii, autoritățile germane pot, însă nu trebuie, să solicite contravenienților care utilizează un vehicul înmatriculat în alt stat membru decât Germania și care refuză să plătească imediat amenda aplicată să achite o cauțiune pentru a garanta plata acestei amenzi.
- 107 În măsura în care achitarea unei cauțiuni nu este impusă în mod automat tuturor contravenienților, este rezonabil să se presupună că autoritățile competente vor impune această cerință numai atunci când, având în vedere circumstanțele individuale, va exista un risc ca amenda aplicată să nu poată fi percepută sau să poată fi percepută numai cu mari dificultăți. În orice caz, Republica Austria nu a furnizat niciun element de natură să repună în discuție această prezumție.
- 108 Pe de altă parte, trebuie să se arate că suma stabilită pentru această cauțiune este limitată la amenda aplicată și la cheltuielile de procedură administrativă.
- 109 În aceste condiții, nu reiese că diferența de tratament ce rezultă din posibilitatea de a le solicita contravenienților care utilizează un vehicul înmatriculat în alt stat membru decât Germania achitarea unei cauțiuni pentru a asigura plata amenzii aplicate este disproporționată în raport cu obiectivul urmărit.
- 110 Având în vedere considerațiile care precedă, se impune respingerea celui de al doilea motiv.

Cu privire la al treilea motiv, întemeiat pe încălcarea articolelor 34 și 56 TFUE

Argumentația părților

- 111 Republica Austria susține că măsurile naționale în litigiu sunt susceptibile să aibă efecte asupra livrărilor transfrontaliere de mărfuri efectuate de autoturisme de până la 3,5 tone supuse taxei de utilizare a infrastructurii, precum și asupra serviciilor prestate de nerezidenți sau chiar asupra serviciilor prestate în favoarea unor nerezidenți, astfel încât măsurile menționate aduc atingere principiilor liberei circulații a mărfurilor și liberei prestări a serviciilor.
- 112 Făcând trimitere la argumentația sa dezvoltată în cadrul primului și al celui de al doilea motiv, Republica Austria subliniază că măsurile naționale în litigiu sunt discriminatorii și constituie de asemenea restricții ilicite privind libertățile fundamentale menționate la punctul precedent.

- 113 Republica Federală Germania susține că taxa de utilizare a infrastructurii afectează canalul de distribuție a produselor care trebuie vândute și constituie, prin urmare, o modalitate de vânzare în sensul Hotărârii din 24 noiembrie 1993, Keck și Mithouard (C-267/91 și C-268/91, EU:C:1993:905), care nu intră în domeniul de aplicare al articolului 34 TFUE, în condițiile în care aceasta nu este, fățiș sau disimulat, discriminatorie.
- 114 Scutirea de taxa pe autovehicule nu ar avea, în plus, caracteristici transfrontaliere, întrucât aceasta nu i-ar privi decât pe resortisanții naționali și nu ar fi, așadar, o măsură cu efect echivalent unei restricții cantitative la import.
- 115 În orice caz, legătura dintre introducerea unei taxe de utilizare a infrastructurii pentru autoturisme și eventualele obstacole în calea accesului pe piață al mărfurilor transportate în aceste vehicule ar fi, în conformitate cu jurisprudența Curții, în special Hotărârea din 13 octombrie 1993, CMC Motorradcenter (C-93/92, EU:C:1993:838), prea aleatorie și indirectă pentru a fi reținută existența unui obstacol în calea liberei circulații a mărfurilor, în sensul articolului 34 TFUE.
- 116 Pe de altă parte, Republica Federală Germania susține că taxa de utilizare a infrastructurii nu aduce atingere nici liberei prestări a serviciilor, în sensul articolului 56 TFUE. Astfel, nu ar exista nicio restricție efectivă a accesului prestatorilor și al beneficiarilor de servicii care provin din alte state membre ale Uniunii pe piața germană, întrucât impactul măsurilor în litigiu asupra costului serviciilor în cauză ar fi marginal.
- 117 Republica Federală Germania amintește că măsurile al căror unic efect este cauzarea unor costuri suplimentare pentru prestațiile respective și care afectează în același mod prestarea serviciilor între statele membre și prestarea lor în interiorul unui singur stat membru nu sunt acoperite de articolul 56 TFUE (Hotărârea din 8 septembrie 2005, Mobistar și Belgacom Mobile, C-544/03 și C-545/03, EU:C:2005:518, punctul 31). În această privință, Republica Federală Germania subliniază că prestatorii și beneficiarii de servicii care provin din alte state membre nu suferă, ca urmare a introducerii taxei de utilizare a infrastructurii și a scutirii simultane de taxa pe autovehicule, nicio discriminare indirectă față de prestatorii și de beneficiarii germani ai acelorași servicii.
- 118 În sfârșit, Regatul Danemarcei arată că articolul 7k din Directiva Eurovignete presupune în mod necesar că instituirea unor taxe de utilizare care se aplică vehiculelor grele, cu o compensare concomitentă pentru întreprinderile de transport naționale susceptibilă să afecteze indirect libera circulație a bunurilor și libera prestare a serviciilor, nu încalcă articolele 34 și 56 TFUE. Or, ar fi cu totul contrar principiilor care stau la baza articolului 7k menționat ca niciun regim de compensare de această natură să nu poată fi instituit în afara domeniului său de aplicare.

Aprecierea Curții

– Cu privire la existența unei restricții privind libera circulație a mărfurilor

- 119 Trebuie amintit că libera circulație a mărfurilor între statele membre este un principiu fundamental al Tratatului FUE care își găsește expresia în interzicerea, prevăzută la articolul 34 TFUE, a restricțiilor cantitative la import între statele membre, precum și a oricăror măsuri cu efect echivalent (Hotărârea din 27 aprilie 2017, Noria Distribution, C-672/15, EU:C:2017:310, punctul 17 și jurisprudența citată).
- 120 Potrivit unei jurisprudențe constante, interzicerea măsurilor cu efect echivalent unor restricții cantitative la import prevăzută la articolul 34 TFUE are în vedere orice măsură a statelor membre de natură să constituie, în mod direct sau indirect, efectiv sau potențial, un obstacol în calea comerțului în interiorul Uniunii (Hotărârea din 3 aprilie 2014, Comisia/Spania, C-428/12, nepublicată, EU:C:2014:218, punctul 26 și jurisprudența citată).

- 121 Pe de altă parte, o măsură, chiar dacă nu are nici ca obiect, nici ca efect aplicarea unui tratament mai puțin favorabil produselor care provin din alte state membre, intră de asemenea în sfera noțiunii „măsură cu efect echivalent unor restricții cantitative”, în sensul articolului 34 TFUE, în cazul în care aceasta împiedică accesul pe piața unui stat membru al produselor originare din alte state membre (Hotărârea din 3 aprilie 2014, Comisia/Spania, C-428/12, nepublicată, EU:C:2014:218, punctul 29 și jurisprudența citată).
- 122 În sfârșit, rezultă dintr-o jurisprudență constantă că o reglementare națională care constituie o măsură cu efect echivalent unor restricții cantitative poate fi justificată de unul dintre motivele de interes general enumerate la articolul 36 TFUE sau de cerințe imperative. Și într-un caz, și în celălalt, dispoziția națională trebuie să fie de natură să asigure realizarea obiectivului urmărit și să nu depășească ceea ce este necesar pentru ca acesta să fie atins (Hotărârea din 6 septembrie 2012, Comisia/Belgia, C-150/11, EU:C:2012:539, punctul 53 și jurisprudența citată, precum și Hotărârea din 12 noiembrie 2015, Visnapuu, C-198/14, EU:C:2015:751, punctul 110).
- 123 Aceasta este jurisprudența în lumina căreia trebuie să se verifice dacă măsurile naționale în litigiu aduc atingere liberei circulații a mărfurilor.
- 124 În scopul acestei verificări, este important de amintit că, astfel cum s-a arătat la punctul 46 din prezenta hotărâre, legătura care există între aceste măsuri justifică aprecierea lor comună în raport cu dreptul Uniunii și, prin urmare, cu articolul 34 TFUE.
- 125 În această privință, este necesar, mai întâi, să se arate că, chiar dacă taxa de utilizare a infrastructurii nu este percepută pe produsele transportate ca atare, aceasta este totuși susceptibilă să afecteze mărfurile livrate cu autoturisme de până la 3,5 tone înmatriculate într-un alt stat membru decât Germania, la momentul trecerii frontierei, și trebuie, prin urmare, să fie examinată în combinație cu scutirea de taxa pe autovehicule, în lumina dispozițiilor aplicabile în materie de liberă circulație a mărfurilor.
- 126 În continuare, considerațiile evocate la punctele 48 și 49 din prezenta hotărâre permit să se constate că, deși taxa de utilizare a infrastructurii se aplică în mod formal atât în raport cu mărfurile livrate cu vehicule înmatriculate în Germania, cât și în raport cu mărfurile livrate cu vehicule înmatriculate într-un alt stat membru decât Germania, se dovedește că, în urma scutirii de taxa pe autovehicule, aplicabilă în raport cu prima categorie de mărfuri, taxa menționată de utilizare a infrastructurii este susceptibilă să afecteze, în fapt, numai a doua categorie de mărfuri. În consecință, în temeiul aplicării combinate a măsurilor naționale în litigiu, aceste din urmă mărfuri sunt tratate mai puțin favorabil decât mărfurile livrate cu vehicule înmatriculate în Germania.
- 127 Din ceea ce precedă rezultă că măsurile naționale în litigiu sunt de natură să constituie un obstacol în calea accesului pe piața germană a produselor provenite din alte state membre. Astfel, taxa de utilizare a infrastructurii, căreia îi sunt supuse, în fapt, doar vehiculele care transportă aceste produse, este susceptibilă să majoreze costurile de transport și, pe cale de consecință, prețul produselor menționate, afectând astfel competitivitatea lor.
- 128 Argumentul Republicii Federale Germania potrivit căruia taxa de utilizare a infrastructurii constituie numai o modalitate de vânzare, în sensul Hotărârii din 24 noiembrie 1993, Keck și Mithouard (C-267/91 și C-268/91, EU:C:1993:905), nu poate fi reținut.
- 129 Astfel, având în vedere că, după cum a arătat domnul avocat general la punctul 118 din concluzii, noțiunea „modalități de vânzare” nu include decât dispozițiile naționale care reglementează modul în care produsele pot fi comercializate, normele privind modul în care mărfurile pot fi transportate nu intră în sfera acestei noțiuni.

- 130 Nu poate fi reținut nici argumentul Republicii Federale Germania potrivit căruia eventualele efecte restrictive ale taxei de utilizare a infrastructurii sunt prea aleatorii și indirecte pentru a aduce atingere articolului 34 TFUE, potrivit jurisprudenței Curții, în special Hotărârii din 13 octombrie 1993, CMC Motorradcenter (C-93/92, EU:C:1993:838).
- 131 În această privință, este suficient să se constate că, având în vedere consecințele măsurilor naționale în litigiu descrise la punctul 127 din prezenta hotărâre, nu se poate susține în mod rezonabil că efectele restrictive ale acestor măsuri sunt prea aleatorii și indirecte pentru a aduce atingere articolului 34 TFUE.
- 132 În aceste condiții, este necesar să se concluzioneze că măsurile naționale în litigiu constituie o restricție privind libera circulație a mărfurilor, contrară articolului 34 TFUE, cu excepția cazului în care aceasta este justificată în mod obiectiv.
- 133 Or, în această privință, Republica Federală Germania nu a invocat niciun motiv de natură să justifice o asemenea restricție. În orice caz, considerațiile invocate de acest stat membru, în răspuns la primul motiv, pentru a justifica diferența de tratament dintre proprietarii de vehicule înmatriculate în Germania și proprietarii și conducătorii de vehicule înmatriculate în alte state membre decât Germania nu pot fi relevante pentru a justifica restricția menționată, pentru aceleași motive ca cele expuse la punctele 75-77 din prezenta hotărâre.
- 134 În consecință, măsurile naționale în litigiu constituie o restricție privind libera circulație a mărfurilor contrară articolului 34 TFUE.

– *Cu privire la existența unei restricții privind libera prestare a serviciilor*

- 135 Trebuie amintit că, potrivit jurisprudenței Curții, articolul 56 TFUE se opune aplicării oricărei reglementări naționale al cărei efect este de a face ca prestarea de servicii între state membre să fie mai dificilă decât prestarea de servicii realizată exclusiv în cadrul unui stat membru (Hotărârea din 28 aprilie 1998, Kohll, C-158/96, EU:C:1998:171, punctul 33 și jurisprudența citată).
- 136 Constituie restricții privind libera prestare a serviciilor măsurile naționale care interzic, îngreunează sau fac mai puțin atractivă exercitarea acestei libertăți (Hotărârea din 25 iulie 2018, TTL, C-553/16, EU:C:2018:604, punctul 46 și jurisprudența citată).
- 137 În schimb, articolul 56 TFUE nu vizează măsurile al căror unic efect este cauzarea unor costuri suplimentare pentru prestațiile respective și care afectează în același mod prestarea serviciilor între statele membre și prestarea lor în interiorul unui singur stat membru (Hotărârea din 8 septembrie 2005, Mobistar și Belgacom Mobile, C-544/03 și C-545/03, EU:C:2005:518, punctul 31, precum și jurisprudența citată).
- 138 Trebuie de asemenea amintit că, astfel cum reiese dintr-o jurisprudență consacrată, libera prestare a serviciilor include nu numai libera prestare a serviciilor activă în cadrul căreia prestatorul se deplasează către beneficiarul serviciilor, ci și libera prestare a serviciilor pasivă, și anume libertatea beneficiarilor serviciilor de a se deplasa într-un alt stat membru în care se află prestatorul pentru a beneficia acolo de aceste servicii (a se vedea în acest sens Hotărârea din 2 februarie 1989, Cowan, 186/87, EU:C:1989:47, punctul 15, precum și Hotărârea din 11 septembrie 2007, Schwarz și Gootjes-Schwarz, C-76/05, EU:C:2007:492, punctul 36 și jurisprudența citată).

- 139 În sfârșit, din jurisprudența Curții rezultă că o restricție privind libera prestare a serviciilor nu poate fi admisă decât dacă urmărește un obiectiv legitim compatibil cu Tratatul FUE și se justifică prin motive imperative de interes general, cu condiția ca, într-un astfel de caz, aceasta să fie de natură să asigure realizarea obiectivului urmărit și să nu depășească ceea ce este necesar pentru atingerea sa (Hotărârea din 25 iulie 2018, TTL, C-553/16, EU:C:2018:604, punctul 52 și jurisprudența citată).
- 140 Aceasta este jurisprudența în lumina căreia trebuie să se verifice dacă măsurile naționale în litigiu, apreciate împreună, aduc atingere liberei prestări a serviciilor.
- 141 În această privință, nu se contestă că prestatorii de servicii care se deplasează în Germania pentru a-și presta serviciile cu un vehicul de până la 3,5 tone înmatriculat într-un alt stat membru decât Germania sunt supuși taxei de utilizare a infrastructurii și că acești prestatori sunt în majoritate stabiliți într-un alt stat membru decât Germania, în timp ce prestatorii de servicii în Germania care, în scopul acestei prestări, se deplasează cu un vehicul înmatriculat în acest stat membru sunt în majoritate stabiliți în Germania.
- 142 Nu se contestă nici faptul că beneficiarii de servicii care, folosind un vehicul înmatriculat într-un alt stat membru decât Germania, se deplasează în Germania pentru a beneficia acolo de serviciile respective sunt supuși taxei menționate și că acești beneficiari provin în majoritate dintr-un alt stat membru decât Germania, în timp ce beneficiarii de servicii furnizate în Germania care, pentru a beneficia de serviciile menționate, se deplasează într-un vehicul înmatriculat în Germania provin în mod normal din acest stat membru.
- 143 Pe de altă parte, considerațiile evocate la punctele 48 și 49 din prezenta hotărâre permit să se constate că, în urma scutirii de taxa pe autovehicule de care beneficiază prestatorii și beneficiarii de servicii stabiliți în Germania, taxa de utilizare a infrastructurii nu se aplică, în fapt, decât prestatorilor și beneficiarilor de servicii care provin dintr-un alt stat membru.
- 144 Din ceea ce precedă rezultă că măsurile naționale în litigiu sunt de natură să constituie un obstacol în calea accesului prestatorilor și al beneficiarilor de servicii care provin dintr-un alt stat membru decât Germania pe piața germană. Astfel, taxa de utilizare a infrastructurii este susceptibilă, ca urmare a scutirii de taxa pe autovehicule care face parte dintre măsurile naționale în litigiu, fie să majoreze costul serviciilor furnizate în Germania de acești prestatori, fie să majoreze costul pe care îl reprezintă pentru acești beneficiari faptul de a se deplasa în acest stat membru pentru a beneficia acolo de un serviciu.
- 145 Republica Federală Germania nu se poate întemeia în mod valabil pe jurisprudența menționată la punctul 117 din prezenta hotărâre pentru a exclude existența unei restricții în speță.
- 146 Astfel, o asemenea jurisprudență nu este aplicabilă decât atunci când măsurile naționale în cauză afectează în același mod prestarea serviciilor între statele membre și prestarea lor în interiorul unui singur stat membru, ceea ce nu este cazul în speță.
- 147 În aceste condiții, este necesar să se concluzioneze că măsurile naționale în litigiu constituie o restricție privind libera prestare a serviciilor, contrară articolului 56 TFUE, cu excepția cazului în care este justificată în mod obiectiv.
- 148 Or, în această privință, Republica Federală Germania nu a invocat niciun motiv de natură să justifice o asemenea restricție. În orice caz, considerațiile invocate de acest stat membru, în răspuns la primul motiv, pentru a justifica diferența de tratament dintre proprietarii de vehicule înmatriculate în Germania și proprietarii și conducătorii de vehicule înmatriculate în alte state membre decât Germania, nu pot fi relevante pentru a justifica restricția menționată, pentru aceleași motive ca cele expuse la punctele 75-77 din prezenta hotărâre.

- 149 În consecință, măsurile naționale în litigiu constituie o restricție privind libera prestare a serviciilor, contrară articolului 56 TFUE.
- 150 Având în vedere considerațiile care precedă, este necesar să se admită al treilea motiv și să se constate că, prin introducerea taxei de utilizare a infrastructurii și prin prevederea simultană a unei scutiri de taxa pe autovehicule într-un quantum cel puțin echivalent cu cel al taxei de utilizare a infrastructurii plătite, în favoarea proprietarilor de vehicule înmatriculate în Germania, Republica Federală Germania nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolelor 34 și 56 TFUE.

Cu privire la al patrulea motiv, întemeiat pe încălcarea articolului 92 TFUE

Argumentația părților

- 151 Republica Austria susține că reglementarea germană încalcă articolul 92 TFUE, care interzice orice discriminare în domeniul transporturilor, care exclude orice posibilitate de justificare și al cărui domeniu de aplicare cuprinde transporturile comerciale cu autobuzul sau transporturile de mărfuri cu autoturisme de până la 3,5 tone.
- 152 Republica Austria arată că condiția necesară pentru lipsa aplicabilității articolului 92 TFUE este adoptarea de dispoziții de drept derivat. Or, nu ar exista un regim de drept derivat obligatoriu pentru autoturisme de până la 3,5 tone.
- 153 Republica Austria consideră, prin urmare, că principiul juridic care rezultă din cuprinsul punctului 23 din Hotărârea din 19 mai 1992, Comisia/Germania (C-195/90, EU:C:1992:219), poate fi transpus în prezenta cauză.
- 154 Republica Federală Germania susține, în primul rând, că domeniul de aplicare al articolului 92 TFUE nu include taxa de utilizare a infrastructurii, chiar examinată în combinație cu scutirea de taxa pe autovehicule, din moment ce, având în vedere limitarea taxei de utilizare a infrastructurii la anumite categorii de vehicule, transportul comercial este în mare parte scutit de obligația de a o plăti.
- 155 În al doilea rând, contrar interpretării articolului 92 TFUE ca fiind o clauză de standstill, care ar fi fost reținută de Curte în Hotărârea din 19 mai 1992, Comisia/Germania (C-195/90, EU:C:1992:219), Republica Federală Germania consideră că interdicția regresului prevăzută la articolul 92 TFUE nu impune protecția statu-quoului în ceea ce privește situația concurențială, ci interzice doar o discriminare directă sau indirectă a întreprinderilor de transport străine, interdicție care nu a fost încălcată în speță.
- 156 În al treilea rând, presupunând chiar că articolul 92 TFUE trebuie interpretat ca fiind o garanție a statu-quoului, Republica Federală Germania consideră că această dispoziție nu mai este aplicabilă din moment ce Directiva Eurovignete conține criteriile în ceea ce privește reglementările naționale care se pot aplica și vehiculelor de până la 3,5 tone cu ocazia colectării taxelor de utilizare a drumurilor. În special, articolul 7 alineatul (1) și articolul 7k din această directivă ar autoriza măsuri naționale precum cele în discuție în speță.
- 157 Regatul Danemarcei precizează că Hotărârea din 19 mai 1992, Comisia/Germania (C-195/90, EU:C:1992:219), pe care se întemeiază Republica Austria, avea ca obiect în mod exclusiv și specific clauza de standstill care figurează în prezent la articolul 92 TFUE, ținând seama de starea dreptului anterioară adoptării reglementării specifice a Uniunii privind impunerea de taxe pe vehiculele grele de marfă, care figurează în prezent în Directiva Eurovignete, directivă din care ar reieși că măsurile naționale în litigiu, instituite concomitent, sunt conforme cu articolul 92 TFUE.

Aprecierea Curții

- 158 Conform articolului 92 TFUE, până la adoptarea dispozițiilor prevăzute la articolul 91 alineatul (1) TFUE, exceptând cazul adoptării în unanimitate de către Consiliu a unei măsuri prin care se acordă o derogare, niciunul dintre statele membre nu poate adopta dispoziții mai puțin favorabile, prin efectul lor direct sau indirect asupra transportatorilor celorlalte state membre în raport cu transportatorii naționali, decât diferitele dispoziții din domeniu în vigoare la 1 ianuarie 1958 sau, în cazul statelor aderente, la data aderării acestora.
- 159 În speță, este, pe de o parte, cert că activitatea de transport supusă taxei de utilizare a infrastructurii poate fi efectuată cu ajutorul unor vehicule de până la 3,5 tone. În acest caz, activitatea este general cunoscută sub denumirea „transport ușor”.
- 160 Pe de altă parte, deși sectorul transportului rutier este în mare măsură reglementat de legislația Uniunii, nu este mai puțin adevărat că transportul ușor nu a făcut obiectul niciunei reglementări la nivelul dreptului Uniunii. În special, nu a fost stabilită nicio reglementare referitoare la aplicarea taxelor de utilizare a drumurilor cu vehicule de până la 3,5 tone, în conformitate cu articolul 91 TFUE. Reiese astfel din articolul 1 din Directiva Eurovignete coroborat cu articolul 2 litera (d) din această directivă că apropierea legislațiilor statelor membre efectuată de aceasta privește numai vehiculele de peste 3,5 tone.
- 161 În sfârșit, având în vedere considerațiile evocate la punctele 141 și 143 din prezenta hotărâre, este necesar să se constate că, prin combinarea măsurilor naționale în litigiu, numai transportorii care utilizează un vehicul de până la 3,5 tone înmatriculat într-un alt stat membru decât Germania (denumiți în continuare „transportatorii străini”) sunt, în fapt, afectați de taxa de utilizare a infrastructurii, întrucât transportatorii care utilizează un vehicul de mai puțin de 3,5 tone înmatriculat în Germania (denumiți în continuare „transportatorii germani”) beneficiază de o compensare a acestei taxe.
- 162 Trebuie, așadar, să se constate că, prin compensarea integrală a noii sarcini pe care o constituie taxa de utilizare a infrastructurii, plătită de toți transportatorii, printr-o scutire de taxa pe autovehicule într-un quantum cel puțin echivalent cu taxa de utilizare a infrastructurii plătită, de care beneficiază transportatorii germani și de la care sunt excluși transportatorii străini, măsurile naționale în litigiu au ca efect modificarea, într-un sens care le este defavorabil, a situației transportatorilor străini față de cea a transportatorilor germani (a se vedea în acest sens Hotărârea din 19 mai 1992, Comisia/Germania, C-195/90, EU:C:1992:219, punctul 23).
- 163 Este necesar, prin urmare, să se admită al patrulea motiv și să se constate că, prin introducerea taxei de utilizare a infrastructurii și prin prevederea simultană a unei scutiri de taxa pe autovehicule într-un quantum cel puțin echivalent cu cel al taxei de utilizare a infrastructurii plătite, în favoarea proprietarilor de vehicule înmatriculate în Germania, Republica Federală Germania nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 92 TFUE.
- 164 Din tot ceea ce precedă rezultă că, prin introducerea taxei de utilizare a infrastructurii pentru autoturisme și prin prevederea simultană a unei scutiri de taxa pe autovehicule într-un quantum cel puțin echivalent cu cel al taxei de utilizare a infrastructurii plătite, în favoarea proprietarilor de vehicule înmatriculate în Germania, Republica Federală Germania nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolelor 18, 34, 56 și 92 TFUE.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 165 Potrivit articolului 138 alineatul (1) din Regulamentul de procedură al Curții, partea care cade în pretenții este obligată, la cerere, la plata cheltuielilor de judecată. Potrivit articolului 138 alineatul (3) din acest regulament de procedură, în cazul în care părțile cad, fiecare, în pretenții cu privire la unul sau mai multe capete de cerere, fiecare parte suportă propriile cheltuieli de judecată, cu excepția situației în care, având în vedere împrejurările cauzei, Curtea consideră că este justificat ca, pe lângă propriile cheltuieli de judecată, o parte să suporte o fracțiune din cheltuielile de judecată efectuate de cealaltă parte.
- 166 În speță, atât Republica Austria, cât și Republica Federală Germania au solicitat obligarea celeilalte părți la plata cheltuielilor de judecată. Pe de altă parte, Republica Federală Germania a căzut în pretenții în cadrul primului, al celui de al treilea și al celui de al patrulea motiv invocate de Republica Austria, iar aceasta în cadrul celui de al doilea motiv al său.
- 167 Având în vedere ceea ce precedă, se impune ca Republica Federală Germania să fie obligată la plata a trei sferturi din cheltuielile de judecată efectuate de Republica Austria și să se decidă că, în rest, fiecare parte suportă propriile cheltuieli de judecată.
- 168 În temeiul articolului 140 alineatul (1) din același regulament de procedură, potrivit căruia statele membre care au intervenit în litigiu suportă propriile cheltuieli de judecată, Regatul Țărilor de Jos și Regatul Danemarcei suportă propriile cheltuieli de judecată.

Pentru aceste motive, Curtea (Marea Cameră) declară și hotărăște:

- 1) **Prin introducerea taxei de utilizare a infrastructurii pentru autoturisme și prin prevederea simultană a unei scutiri de taxa pe autovehicule într-un quantum cel puțin echivalent cu cel al taxei de utilizare a infrastructurii plătite, în favoarea proprietarilor de vehicule înmatriculate în Germania, Republica Federală Germania nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolelor 18, 34, 56 și 92 TFUE.**
- 2) **Respinge în rest acțiunea.**
- 3) **Obligă Republica Federală Germania la plata a trei sferturi din cheltuielile de judecată efectuate de Republica Austria și la suportarea propriilor cheltuieli de judecată.**
- 4) **Republica Austria suportă un sfert din propriile cheltuieli de judecată.**
- 5) **Regatul Țărilor de Jos și Regatul Danemarcei suportă propriile cheltuieli de judecată.**

Semnături