



Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (veliki senat)

z dne 18. junija 2019*

„Neizpolnitev obveznosti države – Členi 18, 34, 56 in 92 PDEU – Ureditev države članice, s katero je določena dajatev za uporabo infrastrukture za osebna motorna vozila – Položaj, v katerem je lastnikom vozil, registriranih v tej državi članici, priznana olajšava pri davku na motorna vozila v znesku, ki je enak znesku te dajatve“

V zadevi C-591/17,

zaradi tožbe zaradi neizpolnitve obveznosti na podlagi člena 259 PDEU, vložene 12. oktobra 2017,

Republika Avstrija, ki jo zastopajo G. Hesse, J. Schmoll in C. Drexel, agenti,

tožeča stranka,

ob intervenciji

Kraljevine Nizozemske, ki jo zastopajo J. Langer, J. M. Hoogveld in M. K. Bulterman, agenti,

intervenientka,

proti

Zvezni republiki Nemčiji, ki jo zastopata T. Henze in S. Eisenberg, agenta, skupaj s C. Hillgruberjem, Rechtsanwalt,

tožena stranka,

ob intervenciji

Kraljevine Danske, ki jo zastopata J. Nymann-Lindgren in M. Wolff, agenta,

intervenientka,

SODIŠČE (veliki senat),

v sestavi K. Lenaerts, predsednik, R. Silva de Lapuerta (poročevalka), podpredsednica, J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev, E. Regan in C. Lycourgos, predsedniki senatov, E. Juhász, M. Ilešič, J. Malenovský, C. G. Fernlund, P. G. Xuereb, N. Piçarra, sodniki, in L. S. Rossi, sodnica,

generalni pravobranilec: N. Wahl,

sodni tajnik: K. Malacek, administrator,

* Jezik postopka: nemščina.

na podlagi pisnega postopka in obravnave z dne 11. decembra 2018,

po predstavitvi sklepnih predlogov generalnega pravobranilca na obravnavi 6. februarja 2019

izreka naslednjo

Sodbo

- 1 Republika Avstrija s tožbo Sodišču predlaga, naj ugotovi, da je Republika Nemčija s tem, da je z Infrastrukturabgabegesetz (zakon o dajatvah za uporabo infrastrukture) z dne 8. junija 2015 (BGBl. I, str. 904) v različici, ki izhaja iz člena 1 zakona z dne 18. maja 2017 (BGBl. I, str. 1218) (v nadaljevanju: InfrAG), uvedla dajatev za uporabo infrastrukture za osebna motorna vozila in da je določila davčno olajšavo pri davku na motorna vozila za lastnike vozil, registriranih v Nemčiji, ki vsaj ustreza znesku navedene dajatve, pri čemer je bila ta olajšava uvedena v Kraftfahrzeugsteuergesetz (zakon o davku na motorna vozila) z dne 26. septembra 2002 (BGBl. I, str. 3818, v nadaljevanju: KraftStG) z Zweites Verkehrsteueränderungsgesetz (drugi zakon o spremembi davka na motorna vozila) z dne 8. junija 2015 (BGBl. I, str. 901) in nazadnje spremenjena z Gesetz zur Änderung des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes (zakon o spremembi drugega zakona o spremembi davka na motorna vozila) z dne 6. junija 2017 (BGBl. I, str. 1493) (v nadaljevanju skupaj: sporna nacionalna ukrepa), kršila člene 18, 34, 56 in 92 PDEU.

Pravni okvir

Pravo Unije

- 2 V skladu s členom 1, prvi odstavek, Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 1999/62/ES z dne 17. junija 1999 o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 4, str. 372), kakor je bila spremenjena z Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta 2011/76/EU z dne 27. septembra 2011 (UL 2011, L 269, str. 1) (v nadaljevanju: Direktiva o evrovinjeti), se ta direktiva uporablja za davek na vozila, cestnine in uporabnine za vozila, kakor so opredeljeni v členu 2 te direktive. V navedenem členu 2(d) je pojem „vozilo“ v smislu Direktive o evrovinjeti opredeljen kot „motorno vozilo ali spojeno kombinacijo vozil, ki je namenjeno ali se uporablja za prevoz blaga po cesti in katerega največja dovoljena skupna masa presega 3,5 tone“.
- 3 Člen 7 Direktive o evrovinjeti določa:

„1. Brez poseganja v odstavek 1a člena 9 lahko države članice ohranijo ali uvedejo cestnine in/ali uporabnine na vseevropskem cestnem omrežju ali na določenih odsekih tega omrežja in na katerih koli drugih dodatnih odsekih svojega omrežja avtocest, ki niso del vseevropskega cestnega omrežja, pod pogoji iz odstavkov 2, 3, 4 in 5 tega člena ter členov 7a do 7k. To ne posega v pravico držav članic, da v skladu s Pogodbo o delovanju Evropske unije zaračunavajo cestnine in/ali uporabnine na drugih cestah, pod pogojem, da uvedba cestnin in/ali uporabnin na takšnih drugih cestah ne pomeni diskriminacije mednarodnega prometa in ne povzroča izkrivljanja konkurence med prevozniki.

[...]

3. Cestnine in uporabnine ne smejo posredno ali neposredno diskriminirati glede na državljanstvo prevoznika, državo članico ali tretjo državo sedeža prevoznika ali registracije vozila ali glede na izhodiščni ali namembni kraj prevoza.

[...]“

4 Člen 7k navedene direktive določa:

„Brez poseganja v člena 107 in 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije ta direktiva ne vpliva na možnost držav članic, ki uvedejo sistem cestnin in/ali uporabnin za infrastrukturo, da predvidijo ustrezno povračilo za te pristojbine.“

Nemško pravo

InfrAG

- 5 Člen 1 InfrAG določa plačilo dajatve za uporabo zveznih cest za osebna motorna vozila (v nadaljevanju: dajatev za uporabo infrastrukture) v smislu člena 1 Bundesfernstraßengesetz (zakon o zveznih cestah) v različici, objavljeni 28. junija 2007 (BGBl. I, str. 1206), in sicer tudi za uporabo avtocest.
- 6 V skladu s členoma 3 in 7 InfrAG mora dajatev za uporabo infrastrukture za vozila, registrirana v Nemčiji, plačati lastnik vozila v obliki letne vinjete. V skladu s členom 5(1) InfrAG se znesek dajatve za uporabo infrastrukture določi s sklepom organa, pristojnega za navedeno dajatev. Šteje se, da je bila vinjeta kupljena ob registraciji.
- 7 Za vozila, registrirana v tujini, obveznost plačila dajatve, ki jo je treba plačati samo za uporabo avtocest, bremeni bodisi lastnika bodisi voznika med navedeno uporabo in v skladu s členom 5(4) InfrAG nastane ob prvi uporabi ceste, za katero se zaračuna dajatev, po prečkanju meje. Dajatev je treba plačati v obliki nakupa vinjete. Pri tem se je mogoče odločiti za desetdnevno, dvomesečno ali letno vinjeto.
- 8 Znesek dajatve, ki se plača in ki je določen v odstavku 1 priloge k členu 8 InfrAG, se izračuna na podlagi delovne prostornine motorja, vrste motorja (motor na prisilni vžig/kompresijski vžig) in emisijskega razreda. V tem odstavku je določeno:

„Dajatev za uporabo infrastrukture znaša za

1. desetdnevno vinjeto za motorna vozila, za katera je treba za letno vinjeto v skladu s točko 3 plačati dajatev za uporabo infrastrukture v višini
 - (a) manj kot 20 EUR, 2,50 EUR,
 - (b) manj kot 40 EUR, 4 EUR,
 - (c) manj kot 70 EUR, 8 EUR,
 - (d) manj kot 100 EUR, 14 EUR,
 - (e) manj kot 130 EUR, 20 EUR in
 - (f) 130 EUR, 25 EUR;
2. dvomesečno vinjeto za motorna vozila, za katera je treba za letno vinjeto v skladu s točko 3 plačati dajatev za uporabo infrastrukture v višini
 - (a) manj kot 20 EUR, 7 EUR,
 - (b) manj kot 40 EUR, 11 EUR,
 - (c) manj kot 70 EUR, 18 EUR,
 - (d) manj kot 100 EUR, 30 EUR,
 - (e) manj kot 130 EUR, 40 EUR in
 - (f) 130 EUR, 50 EUR;
3. letno vinjeto
 - (a) za motorna vozila v smislu člena 1(1), točki 1 in 3, z alternativnimi batnimi motorji in z motorji z vrtljivimi bati za 100 cm³ prostornine motorja ali del te prostornine, če
 - (aa) jih poganjajo motorji na prisilni vžig in

- (aaa) ne izpolnjujejo zahtev emisijskih razredov iz točk (bbb) in (ccc) ali izpolnjevanje zahtev ni ustrezno dokazano, 6,50 EUR,
- (bbb) izpolnjujejo zahteve emisijskega razreda Euro 4 ali Euro 5, 2 EUR,
- (ccc) izpolnjujejo zahteve emisijskega razreda Euro 6, 1,80 EUR;
- (bb) jih poganjajo motorji na kompresijski vžig in
 - (aaa) ne izpolnjujejo zahtev emisijskih razredov iz točk (bbb) in (ccc) ali izpolnjevanje zahtev ni ustrezno dokazano, 9,50 EUR,
 - (bbb) izpolnjujejo zahteve emisijskega razreda Euro 4 ali Euro 5, 5 EUR,
 - (ccc) izpolnjujejo zahteve emisijskega razreda Euro 6, 4,80 EUR,
- (b) za vozila v smislu člena 1(1), točka 2, za 200 kg skupne dovoljene mase ali del te mase, 16 EUR,

vendar skupaj ne več kot 130 EUR.“

- 9 V skladu s členom 12 InfrAG se dajatev pobere naknadno s sklepom, če se ceste, za katere se zaračuna dajatev, uporabljajo brez veljavne vinjete ali če je bila vrednost vinjete izračunana prenizko. Tako je treba plačati dajatev do višine zneska letne vinjete oziroma razlike med že plačanim zneskom in zneskom letne vinjete.
- 10 Člen 11 InfrAG za preverjanje izpolnjevanja obveznosti plačila dajatve določa naključne preglede. Organi lahko v skladu s členom 11(7) InfrAG na kraju pregleda zaračunajo dajatev v višini zneska letne vinjete in varščino, ki ustreza znesku globe, ki se določi na podlagi člena 14 InfrAG, ter stroške postopka. Poleg tega se lahko vozniku prepove nadaljevanje poti, če dajatev na kraju pregleda kljub pozivu k plačilu ni plačana in če je mogoče razumno dvomiti o tem, da bo plačana pozneje, oziroma če niso predloženi dokumenti, potrebni za pregled, če niso podane zahtevane informacije ali če ni v celoti ali delno plačana varščina.
- 11 Kot prekrški, za katere se naloži globa, so na podlagi člena 14 InfrAG opredeljeni neplačilo ali nezadostno plačilo dajatve, nepredložitev ali nepravilna predložitev informacij in neupoštevanje zahteve za ustavitev vozila v okviru pregleda spoštovanja obveznosti plačila dajatve.

KraftStG

- 12 Člen 9(6) KraftStG določa:

„Za nacionalna motorna vozila se letni davek [na motorna vozila] zmanjša (se prizna olajšava) za:

- (1) osebna vozila za 100 cm³ prostornine motorja ali del te prostornine,
- (a) če spoštujejo zavezujoče mejne vrednosti iz Tabele 2 Priloge I k Uredbi (ES) št. 715/2007 [Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju (UL 2007, L 171, str. 1)] in če jih poganjajo
 - (aa) motorji na prisilni vžig, za 2,32 EUR,
 - (bb) motorji na kompresijski vžig, za 5,32 EUR,
 - (b) če spoštujejo zavezujoče mejne vrednosti iz Tabele 1 Priloge I k Uredbi [št. 715/2007] ali iz vrste B kategorije vozil M iz tabel v točki 5.3.1.4 Priloge I k Direktivi 70/220/EGS [Sveta z dne 20. marca 1970 o približevanju zakonodaje držav članic o ukrepih proti onesnaževanju zraka s plini iz motornih vozil z motorjem na prisilni vžig (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 13, zvezek 1, str. 64)], v različici, veljavni do 1. januarja 2013, in če jih poganjajo
 - (aa) motorji na prisilni vžig, za 2 EUR,
 - (bb) motorji na kompresijski vžig, za 5 EUR,
 - (c) če ne izpolnjujejo zahtev iz točk (a) in (b) ter jih poganjajo
 - (aa) motorji na prisilni vžig, za 6,50 EUR,
 - (bb) motorji na kompresijski vžig, za 9,50 EUR,

vendar skupaj ne več kot za 130 EUR;

- (2) avtodome za 200 kg skupne dovoljene mase ali del te mase, za 16 EUR, vendar skupaj ne več kot za 130 EUR;
- (3) osebna vozila in avtodome
 - (a) z registrsko številko za starodobna vozila, za 130 EUR,
 - (b) s sezonsko registrsko številko, dodeljeno za vsak dan obdobja uporabe, od dela ustreznega letnega zneska v skladu s točkami od 1 do 3(a).

Znesek olajšave iz prvega stavka je omejen na letni davek iz odstavka 1, točki 2 in 2a, ter odstavka 4, točka 2, v primeru sezonskih registracij pa na del letnega zneska, glede na obdobje uporabe.“

- 13 V skladu s členom 3(2) drugega zakona o spremembi davka na motorna vozila je začetek veljavnosti te ureditve odvisen od začetka pobiranja dajatve za uporabo infrastrukture v skladu z InfrAG.

Predhodni postopek in postopek pred Sodiščem

- 14 Evropska komisija je z uradnim opominom z dne 18. junija 2015 začela postopek zaradi neizpolnitve obveznosti proti Zvezni republiki Nemčiji, pri čemer je po eni strani grajala skupne učinke spornih nacionalnih ukrepov in po drugi strani ceno vinjet s krajšo veljavnostjo. Z uradnim opominom, ki mu je sledil drugi uradni opomin z dne 10. decembra 2015, so bili nemški organi opozorjeni na to, da so s tema ukrepoma morda kršeni členi 18, 34, 45, 56 in 92 PDEU. Komisija se je po tem, ko si je z nemškimi organi izmenjala stališča in je 28. aprila 2016 izdala obrazloženo mnenje, 29. septembra 2016 odločila, da v skladu s členom 258 PDEU zadevo predloži Sodišču.
- 15 Vendar se je Komisija po spremembah določb nemške zakonodaje, ki jih je grajala, 17. maja 2017 odločila končati postopek zaradi neizpolnitve obveznosti.
- 16 Republika Avstrija je z dopisom z dne 7. julija 2017 v skladu s členom 259 PDEU zaprosila Komisijo za mnenje v zvezi z morebitno kršitvijo – s strani Zvezne republike Nemčije – členov 18, 34, 56 in 92 PDEU zaradi skupnih učinkov dajatve za uporabo infrastrukture in olajšave pri davku na motorna vozila za imetnike vozil, registriranih v Nemčiji.
- 17 Komisija je z dopisom z dne 14. julija 2017 potrdila prejem dopisa Republike Avstrije.
- 18 Zvezna republika Nemčija je z dopisom z dne 11. avgusta 2017 zavrnila trditve Republike Avstrije ter utemeljevala sporna nacionalna ukrepa predvsem s spremembo sistema, v skladu s katero je bil sistem financiranja iz davkov nadomeščen s sistemom financiranja s strani uporabnikov, in zakonitostjo izravnalnih ukrepov na podlagi Direktive o evrovinjeti.
- 19 Na sedežu Komisije je 31. avgusta 2017 potekalo zaslišanje, med katerim sta Republika Avstrija in Zvezna republika Nemčija navedli svoje trditve.
- 20 Komisija v trimesečnem roku, določenem s členom 259 PDEU, ni izdala obrazloženega mnenja.
- 21 Republika Avstrija je tako 12. oktobra 2017 vložila to tožbo.
- 22 Predsednik Sodišča je s sklepoma z dne 15. januarja in 14. februarja 2018 Kraljevini Nizozemski in Kraljevini Danski dovolil intervencijo v podporo predlogom Republike Avstrije oziroma Zvezne republike Nemčije.

Tožba

- 23 Republika Avstrija v podporo tožbi v zvezi z zadevno nacionalno zakonodajo – pri čemer je treba pojasniti, da je bila zakonodaja sicer sprejeta, ni pa še začela veljati – navaja štiri očitke. Prvi in drugi očitek se nanašata na kršitev člena 18 PDEU, ki izhaja po eni strani iz skupnega učinka dajatve za uporabo infrastrukture in olajšave pri davku na motorna vozila za vozila, registrirana v Nemčiji, ter po drugi strani iz ureditve in uporabe dajatve za uporabo infrastrukture. Tretji očitek se nanaša na kršitev členov 34 in 56 PDEU z vsemi ukrepi, grajanimi v okviru prvega in drugega očitka. Četrty očitek se nanaša na kršitev člena 92 PDEU zaradi skupnega učinka dajatve za uporabo infrastrukture in olajšave pri davku na motorna vozila za vozila, registrirana v Nemčiji.

Prvi očitek: domnevna kršitev člena 18 PDEU, ki izhaja iz skupnega učinka spornih nacionalnih ukrepov

Trditve strank

- 24 Republika Avstrija trdi, da skupni učinek dajatve za uporabo infrastrukture in hkratne olajšave pri davku na motorna vozila vsaj v znesku, kakršen je znesek te dajatve, do katere so upravičeni lastniki vozil, registriranih v Nemčiji, pripelje *de facto* do tega, da navedena dajatev bremeni zgolj lastnike in voznike vozil, registriranih v drugih državah članicah kot v Nemčiji, ki so večinoma državljani teh držav članic. Ta okoliščina naj bi tako pomenila posredno diskriminacijo na podlagi državljanstva, ki je v nasprotju s členom 18 PDEU.
- 25 Taka diskriminacija naj bi izhajala iz vsebinske in časovne neposredne in neločljive povezave med dajatvijo za uporabo infrastrukture in olajšavo pri davku na motorna vozila za vozila, registrirana v Nemčiji, ta povezava pa naj bi pomenila, da je treba z vidika prava Unije sporna nacionalna ukrepa obravnavati in presojeti skupaj.
- 26 Republika Avstrija tudi navaja, da je cilj spornih nacionalnih ukrepov izpolnitev volilne obljube med volilno kampanjo za volitve v Bundestag leta 2013 v Nemčiji, katere namen je bil doseči, da bi bili tuji vozniki motornih vozil vključeni v stroške financiranja nemške infrastrukture, ne da bi pri tem nastalo kakršno koli dodatno breme za nemške lastnike vozil.
- 27 Nazadnje, Republika Avstrija se v podporo temu, da obstaja zatrjevana posredna diskriminacija, sklicuje na točko 23 sodbe z dne 19. maja 1992, Komisija/Nemčija (C-195/90, EU:C:1992:219).
- 28 Zvezna republika Nemčija je priznala, da sporna nacionalna ukrepa z vidika subjektivnega namena in objektivne vsebine tvorita celoto, vendar oporeka temu, da zaradi uvedbe dajatve za uporabo infrastrukture, tudi v povezavi z olajšavo pri davku na motorna vozila, obstaja diskriminacija.
- 29 V zvezi s tem Zvezna republika Nemčija, prvič, opozarja, da čeprav uvedba dajatve za uporabo infrastrukture spreminja *status quo* v škodo lastnikov in voznikov vozil, registriranih v tujini, ne pomeni neugodnega obravnavanja, ki bi sankcioniralo te lastnike in voznike v primerjavi z lastniki in vozniki vozil, registriranih v Nemčiji. Nasprotno, lastniki in vozniki vozil, registriranih v drugih državah članicah kot v Nemčiji, naj bi bili glede prispevanja k financiranju zvezne prometne infrastrukture v ugodnejšem položaju kot lastniki vozil, registriranih v Nemčiji, saj morajo prvi dajatev za uporabo infrastrukture plačati zgolj, kadar uporabljajo nemške avtoceste, medtem ko morajo drugi vsekakor plačati to dajatev in poleg tega plačati tudi davek na motorna vozila, čeprav se za tega lahko odobri olajšava. Poleg tega naj bi breme, ki ga nosijo lastniki in vozniki vozil, registriranih v drugih državah članicah kot v Nemčiji, zaradi dajatve za uporabo infrastrukture ustrezalo največ tistemu, ki ga zvezi s tem vsekakor nosijo lastniki vozil, registriranih v Nemčiji.

- 30 Drugič, Zvezna republika Nemčija poudarja, da dejstvo, da olajšava pri davku za motorna vozila koristi samo lastnikom vozil, registriranih v Nemčiji, temelji na pravu Unije, zlasti Direktivi Sveta z dne 28. marca 1983 o davčnih oprostitvah znotraj Skupnosti za določena prevozna sredstva, začasno uvožena iz ene države članice v drugo (83/182/EGS) (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 9, zvezek 1, str. 112), s katero je določena porazdelitev pravic do obdavčitve vozil na podlagi kraja registracije in torej glede na kraj običajnega prebivališča. Razmejitev nacionalnih pristojnosti za obdavčitev motornih vozil, ki je urejena s to direktivo, katere namen je – ob upoštevanju neobstoja harmonizacije na tem področju – izključiti dvojno obdavčitev udeležencev na trgu in državljanov Unije, naj bi pomenila, da je za vsako vozilo odločilen le davek na motorna vozila države članice, v kateri je vozilo registrirano. Znesek nemškega davka na motorna vozila, ki bremeni le lastnike vozil, registriranih v Nemčiji, naj tako za lastnike vozil, registriranih v drugih državah članicah, ne bi bil upošteven.
- 31 Tretjič, Zvezna republika Nemčija trdi, da uvedba dajatve za uporabo infrastrukture, katere izkupiček se plačuje v proračun za področje prometa in se v skladu s svojim namenom v celoti uporablja za izboljšanje zvezne prometne infrastrukture, sledi cilju krepitve financiranja s strani uporabnikov te infrastrukture. Navedeni cilj naj bi to državo članico pripeljal do spremembe sistema, v skladu s katero bi moral biti sistem financiranja iz davkov nadomeščen s sistemom financiranja s strani uporabnikov. V tem smislu naj bi se Zvezna republika Nemčija s tem, da je uporabila svojo pristojnost za določitev obdavčitve z neposrednimi davki, odločila prilagoditi davek na motorna vozila z uvedbo olajšave za del tega davka, da bi skupni finančni pritisk na lastnike vozil, registriranih v tej državi članici, ohranila na prejšnji ravni in da bi preprečila nesorazmerno dvojno obdavčitev.
- 32 Četrtrič, možnost povračila dajatve za uporabo infrastrukture z znižanjem davka na motorna vozila naj bi bila posledica zgodovine nastanka člena 7(3) in člena 7k Direktive o evrovinjeti, ki naj bi bila zgled glede pravil o dajatvah za uporabo cestnega omrežja za osebna motorna vozila. Novejša praksa nekaterih držav članic, na primer Združenega kraljestva ali Kraljevine Belgije, ki naj bi za težka tovorna vozila uporabile to možnost, naj bi bila dokaz za to, da sta sporna nacionalna ukrepa v skladu s pravom Unije.
- 33 Nazadnje, petič, Zvezna republika Nemčija poudarja, da izjave, podane med volilno kampanjo, nikakor niso vplivale na ugotovitev morebitnega različnega obravnavanja, ki pomeni diskriminacijo.
- 34 Podredno Zvezna republika Nemčija kot razloge za morebitno posredno diskriminacijo, ki naj bi izhajala iz kombinacije spornih nacionalnih ukrepov, navaja premisleke v zvezi z varstvom okolja, porazdelitvijo bremena med nacionalnimi in tujimi uporabniki infrastrukture ter spremembo v sistemu financiranja zvezne prometne infrastrukture.
- 35 Kraljevina Nizozemska se v bistvu strinja s trditvami Republike Avstrije in poudarja, da sta položaj lastnikov vozil, registriranih v Nemčiji, ter položaj lastnikov in voznikov vozil, registriranih v drugi državi članici kot v Nemčiji, ki uporabljajo nemške avtoceste, primerljiva.
- 36 Po drugi strani se Kraljevina Danska strinja s stališčem Zvezne republike Nemčije, da sporna nacionalna ukrepa nista diskriminatorna, ter med drugim poudarja, da so države članice pristojne za uvedbo, spremembo in odpravo neposrednih davkov in nacionalnih dajatev, ki na ravni Unije niso harmonizirani.

Presoja Sodišča

- 37 Republika Avstrija v okviru prvega očitka v bistvu navaja, da dajatev za uporabo infrastrukture in olajšava pri davku na motorna vozila za motorna vozila, registrirana v Nemčiji – čeprav formalno ne temeljita na razlikovanju na podlagi državljanstva – s svojim skupnim učinkom vzpostavljata ugodnejše obravnavanje nemških državljanov v primerjavi z državljani drugih držav članic, s čimer kršita člen 18, prvi odstavek, PDEU.
- 38 V tej določbi je določeno, da je, kjer se uporabljata Pogodbi in brez poseganja v njune posebne določbe, prepovedana vsakršna diskriminacija glede na državljanstvo.
- 39 V zvezi s tem je treba najprej navesti, da se v skladu z ustaljeno sodno prakso člen 18 PDEU, ki določa splošno načelo prepovedi diskriminacije na podlagi državljanstva, samostojno uporablja le v položajih, urejenih s pravom Unije, za katere Pogodba DEU ne določa posebnih pravil o prepovedi diskriminacije (sodba z dne 18. julija 2017, Erzberger, C-566/15, EU:C:2017:562, točka 25 in navedena sodna praksa).
- 40 Načelo prepovedi diskriminacije na podlagi državljanstva je bilo uvedeno med drugim na področju prostega pretoka blaga s členom 34 PDEU v povezavi s členom 36 PDEU (glej v tem smislu sodbo z dne 8. junija 2017, Medisanus, C-296/15, EU:C:2017:431, točka 65), na področju prostega gibanja delavcev s členom 45 PDEU (glej v tem smislu sodbo z dne 22. junija 2017, Bechtel, C-20/16, EU:C:2017:488, točka 32 in navedena sodna praksa) in na področju svobode opravljanja storitev s členi od 56 do 62 PDEU (glej v tem smislu sodbo z dne 19. junija 2014, Strojírny Prostějov in ACO Industries Tábor, C-53/13 in C-80/13, EU:C:2014:2011, točka 32 in navedena sodna praksa).
- 41 Iz tega sledi, da je mogoče v obravnavani zadevi sporna nacionalna ukrepa preučiti z vidika člena 18, prvi odstavek, PDEU samo, če se uporabljata za položaje, ki niso zajeti s takimi posebnimi pravili o prepovedi diskriminacije, določenimi v Pogodbi DEU.
- 42 Dalje, navesti je treba, da načelo prepovedi diskriminacije na podlagi državljanstva, določeno s členom 18, prvi odstavek, PDEU, ne prepoveduje zgolj neposredne diskriminacije na podlagi državljanstva, ampak tudi vse posredne oblike diskriminacije, ki z uporabo drugih razlikovalnih meril dejansko povzročijo enak rezultat (glej v tem smislu sodbo z dne 13. aprila 2010, Bressol in drugi, C-73/08, EU:C:2010:181, točka 40 in navedena sodna praksa).
- 43 Da bi presodili pravilnost prvega očitka Republike Avstrije, je treba najprej preveriti, ali sta sporna nacionalna ukrepa medsebojno povezana, zaradi česar je upravičeno, da se ju z vidika prava Unije presoja skupaj.
- 44 V zvezi s tem je treba najprej ugotoviti, da sta bili – kot je razvidno iz spisa, predloženega Sodišču – dajatev za uporabo infrastrukture in olajšava pri davku na motorna vozila uvedeni na isti dan, namreč 8. junija 2015, nato pa sta bili spremenjeni na bližnja datuma, namreč 18. maj 2017 oziroma 6. junij 2017, ter da je bila uporaba te olajšave pogojena z začetkom pobiranja navedene dajatve. Poleg tega znesek olajšave, ki so je deležni lastniki vozil, registriranih v Nemčiji, ustreza znesku dajatve za uporabo infrastrukture, ki so jo morali predhodno plačati ti lastniki, razen za vozila emisijskega razreda Euro 6, katerih lastniki so deležni višje olajšave pri davku na motorna vozila, kot je znesek dajatve za uporabo infrastrukture, ki so jo morali plačati. Iz tega izhaja, da je posledica olajšave pri davku na motorna vozila v vseh primerih najmanj to, da se lastnikom vozil, registriranih v Nemčiji, povrne novo breme, ki ga pomeni dajatev za uporabo infrastrukture.
- 45 Dalje, Zvezna republika Nemčija je v zvezi s pobiranjem dajatve za uporabo infrastrukture od lastnikov vozil, registriranih v Nemčiji, predvidela, da se ta dajatev plača – enako kot davek na motorna vozila – zaradi registracije vozila.

- 46 Ugotoviti je torej treba, da v časovnem in vsebinskem smislu med spornima nacionalnima ukrepoma obstaja tako tesna povezava, da ju je z vidika prava Unije, še posebej člena 18 PDEU, upravičeno presoјati skupaj. Obstoj take povezave priznava tudi Zvezna republika Nemčija, kot je razvidno iz točke 28 te sodbe.
- 47 Drugič, preveriti je treba, ali je s spornima nacionalnima ukrepoma, če sta presoјana skupaj, uvedeno različno obravnavanje na podlagi državljanstva.
- 48 V zvezi s tem ni sporno, da morajo zaradi uporabe teh ukrepov vsi uporabniki nemških avtocest ne glede na kraj registracije svojih vozil plačati dajatev za uporabo infrastrukture. Vendar so lastniki vozil, registriranih v Nemčiji, upravičeni do olajšave pri davku na motorna vozila vsaj v znesku, kakršen je znesek dajatve, ki so jo morali plačati, tako da ekonomska breme te dajatve *de facto* nosijo samo lastniki in vozniki vozil, registriranih v drugi državi članici kot v Nemčiji.
- 49 Tako je očitno, da so zaradi kombinacije spornih nacionalnih ukrepov lastniki in vozniki vozil, registriranih v drugi državi članici kot v Nemčiji, ki uporabljajo nemške avtoceste, glede uporabe teh avtocest obravnavani manj ugodno od lastnikov vozil, registriranih v Nemčiji, in to kljub temu, da so glede te uporabe v primerljivih položajih.
- 50 Tako neenako obravnavanje je še posebej očitno pri vozilih emisijskega razreda Euro 6. Medtem ko se lastnikom te vrste vozil, registriranih v Nemčiji, povrne znesek, višji od dajatve za uporabo infrastrukture, morajo lastniki in vozniki vozil emisijskega razreda Euro 6, registriranih v drugi državi članici kot v Nemčiji, ki uporabljajo nemške avtoceste, vsekakor plačati navedeno dajatev. Tako so ti obravnavani manj ugodno ne le v primerjavi z lastniki vozil emisijskega razreda Euro 6, registriranih v Nemčiji, ampak tudi v primerjavi z lastniki vozil, ki bolj onesnažujejo okolje in so registrirana v tej državi članici.
- 51 Nazadnje, čeprav ugotovljeno različno obravnavanje ne temelji neposredno na državljanstvu, je res, da velika večina lastnikov in voznikov vozil, registriranih v drugih državah članicah kot v Nemčiji, ni nemških državljanov, medtem ko je velika večina lastnikov vozil, registriranih v Nemčiji, nemških državljanov, tako da tako razlikovanje dejansko pripelje do istega rezultata kot različno obravnavanje na podlagi državljanstva.
- 52 Okoliščina, da so po eni strani lastniki vozil, registriranih v Nemčiji, dolžni plačati dajatev za uporabo infrastrukture, poleg tega pa morajo plačati tudi davek na motorna vozila, in da po drugi strani znesek, ki ga morajo iz naslova te dajatve plačati lastniki in vozniki vozil, registriranih v drugih državah članicah kot v Nemčiji, ustreza največ tistemu, ki ga morajo iz naslova iste dajatve plačati lastniki vozil, registriranih v Nemčiji, v nasprotju s trditvami Zvezne republike Nemčije v ničemer ne spremeni ugotovitve iz točke 49 te sodbe. Tako neenako obravnavanje, za katero je ugotovljeno, da obstaja v škodo lastnikov in voznikov vozil, registriranih v drugih državah članicah kot v Nemčiji, izvira iz dejstva, da zaradi olajšave, do katere so upravičeni lastniki vozil, registriranih v Nemčiji, slednji *de facto* ne nosijo ekonomskega bremena, ki ga pomeni dajatev za uporabo infrastrukture.
- 53 Prav tako te ugotovitve ni mogoče ovreči s trditvami Zvezne republike Nemčije, povzetimi v točkah od 30 do 32 te sodbe.
- 54 Prvič, v zvezi s trditvijo, da je to, da olajšava pri davku na motorna vozila koristi samo lastnikom vozil, registriranih v Nemčiji, v skladu s pravom Unije, je Sodišče sicer razsodilo, da so, ker obdavčitev motornih vozil na ravni Unije ni harmonizirana, države članice svobodne pri izvajanju davčnih pristojnosti na tem področju, pri čemer se registracija kaže kot naravna vzporednica izvajanja te pristojnosti (glej v tem smislu sodbo z dne 21. marca 2002, Cura Anlagen, C-451/99, EU:C:2002:195, točki 40 in 41). S tako okoliščino je pojasnjeno, zakaj davek na motorna vozila bremeni samo lastnike vozil, registriranih v Nemčiji, tako da so le ti upravičeni do olajšave v zvezi s tem davkom.

- 55 To dejstvo pa ne pomeni, da znesek navedenega davka ni upošteven pri presoji obstoja diskriminacije, zaradi katere so prizadeti lastniki in vozniki vozil, registriranih v drugih državah članicah kot v Nemčiji.
- 56 Spomniti je namreč treba, da iz ustaljene sodne prakse izhaja, da morajo države članice pristojnost na področju neposrednih davkov izvajati ob spoštovanju prava Unije, zlasti temeljnih svoboščin, zagotovljenih s Pogodbo DEU (sodbi z dne 21. marca 2002, Cura Anlagen, C-451/99, EU:C:2002:195, točka 40, in z dne 25. julija 2018, TTL, C-553/16, EU:C:2018:604, točka 44 in navedena sodna praksa).
- 57 Iz tega sledi, da morajo države članice pri uvedbi davkov na motorna vozila med drugim spoštovati načelo enakega obravnavanja, tako da podrobnejša pravila za uporabo teh davkov ne pomenijo sredstva diskriminacije.
- 58 V obravnavani zadevi je učinek olajšave pri davku na motorna vozila v korist lastnikov vozil, registriranih v Nemčiji, popolna povrnitev dajatve za uporabo infrastrukture, ki so jo ti plačali, tako da nosijo, kot je bilo navedeno v točki 48 te sodbe, ekonomsko breme navedene dajatve zgolj lastniki in vozniki vozil, registriranih v drugih državah članicah kot v Nemčiji, kar pomeni diskriminatoren ukrep v škodo zadnjeimenu.
- 59 Tako je znesek davka na motorna vozila upošteven z vidika lastnikov in voznikov vozil, registriranih v drugih državah članicah kot v Nemčiji, če pravila za njegovo odmero dejansko povzročijo različno obravnavanje v njihovo škodo.
- 60 Drugič, kot trdi Zvezna republika Nemčija, lahko države članice spremenijo sistem financiranja svoje cestne infrastrukture, tako da nadomestijo sistem financiranja iz davkov s sistemom financiranja s strani vseh uporabnikov, vključno z lastniki in vozniki vozil, registriranih v drugih državah članicah, ki uporabljajo to infrastrukturo, da bi zagotovile, da vsi ti uporabniki pravično in sorazmerno prispevajo k navedenemu financiranju, če je s to spremembo spoštovano pravo Unije, vključno z načelom prepovedi diskriminacije iz člena 18, prvi odstavek, PDEU. Taka sprememba izhaja iz svobodne izbire vseh držav članic, da ob upoštevanju prava Unije opredelijo način financiranja svoje javne infrastrukture.
- 61 V obravnavani zadevi je iz vlog Zvezne republike Nemčije razvidno, da se je ta država članica v zvezi z zvezno prometno infrastrukturo odločila, da bo delno prešla s sistema financiranja iz davkov na sistem financiranja na podlagi načel „uporabnik plača“ in „onesnaževalec plača“.
- 62 Ta sprememba sistema temelji na uvedbi dajatve za uporabo infrastrukture, ki velja za vse uporabnike nemških avtocest, ne glede na to, ali je njihovo vozilo registrirano v Nemčiji, in katere priliv je v celoti namenjen financiranju cestne infrastrukture, pri čemer je Zvezna republika Nemčija zneske te dajatve določila glede na emisijski razred zadevnih vozil.
- 63 Vendar je treba ugotoviti, da sporna nacionalna ukrepa očitno nista skladna s ciljem, navedenim v točki 61 te sodbe, ki mu je sledila Zvezna republika Nemčija, ko je uvedla dajatev za uporabo infrastrukture.
- 64 V zvezi s tem je Zvezna republika Nemčija hkrati z uvedbo navedene dajatve vzpostavila mehanizem posamičnega povračila te dajatve lastnikom vozil, registriranih v Nemčiji, prek olajšave pri davku na motorna vozila vsaj v znesku, kakršen je znesek, plačan za to dajatev.
- 65 Vendar ni mogoče slediti trditvam te države članice, da ta olajšava odraža prehod na sistem financiranja cestne infrastrukture s strani vseh uporabnikov z uporabo načel „uporabnik plača“ in „onesnaževalec plača“.

- 66 Zvezna republika Nemčija je namreč sama v vlogah priznala, da lastniki vozil, registriranih v Nemčiji, zaradi olajšave pri davku na motorna vozila, do katere so upravičeni, kljub temu, da so dolžni plačati dajatev za uporabo infrastrukture, od uvedbe navedene dajatve dejansko niso izpostavljeni nobenemu dodatnemu bremenu.
- 67 Ta država članica sicer navaja, da so navedeni lastniki prispevali k financiranju cestne infrastrukture že pred uvedbo te dajatve prek davka na motorna vozila in da je zato namen mehanizma izognitev nesorazmerni davčni obremenitvi. Vendar Zvezna republika Nemčija – razen dejstva, ki ga sama na splošno navaja, da se zvezna infrastruktura financira iz davkov – ni v ničemer podrobneje pojasnila obsega tega prispevka in torej z ničimer ni dokazala, da povračilo, dodeljeno tem lastnikom v obliki olajšave pri navedenem davku vsaj v znesku, kakršen je znesek dajatve za uporabo infrastrukture, ne presega navedenega prispevka in je zato ustrezno.
- 68 Poleg tega je treba v zvezi z lastniki vozil, registriranih v Nemčiji, navesti, da je dajatev za uporabo infrastrukture zasnovana tako, da sploh ni odvisna od tega, ali ti dejansko uporabljajo zvezne ceste. Tako je po eni strani to dajatev dolžan plačati tudi tak lastnik, ki nikoli ne uporablja teh cest. Po drugi strani pa mora lastnik vozila, registriranega v Nemčiji, avtomatično plačati letno dajatev in torej nima možnosti, da bi se odločil za vinjeto s krajšo veljavnostjo, če ta bolje ustreza temu, kako pogosto uporablja navedene ceste. Taki elementi skupaj z okoliščino, da so navedeni lastniki upravičeni tudi do olajšave pri davku na motorna vozila vsaj v znesku, kakršen je znesek, plačan za to dajatev, kažejo, da je prehod na sistem financiranja, ki temelji na načelih „uporabnik plača“ in „onesnaževalec plača“, v resnici namenjen izključno lastnikom in voznikom vozil, registriranih v drugih državah članicah kot v Nemčiji, medtem ko se za lastnike vozil, registriranih v tej državi članici, še naprej uporablja načelo financiranja iz davkov.
- 69 V teh okoliščinah je treba skleniti, da je zadevni mehanizem povračil diskriminatoren do lastnikov in voznikov vozil, registriranih v drugih državah članicah kot v Nemčiji, ker Zvezna republika Nemčija ni uspela dokazati, da navedeni mehanizem ustreza cilju, ki ga je napovedala ta država članica, namreč da preide s sistema financiranja infrastrukture iz davkov na sistem financiranja s strani vseh uporabnikov, saj je posledica znižanja davka na motorna vozila, ki ga je uvedla ta država članica, dejansko olajšava v zvezi z dajatvijo za uporabo infrastrukture v korist lastnikov vozil, registriranih v Nemčiji.
- 70 Tretjič, kombinacije spornih nacionalnih ukrepov nikakor ni mogoče upravičiti, niti po analogiji, z Direktivo o evrovinjeti.
- 71 V zvezi s tem zadošča ugotovitev, da nobena določba te direktive v okviru obdavčitve težkih tovornih vozil ne omogoča mehanizma za povračilo dajatve za uporabo infrastrukture, kakršen je ta iz obravnavane zadeve. Poleg tega, da je v členu 7k navedene direktive navedeno samo „ustrezno povračilo“, mora to nadomestilo namreč vsekakor spoštovati pravo Unije.
- 72 Poleg tega, tudi če se predpostavi, da v okviru Direktive o evrovinjeti v drugih državah članicah obstajajo modeli povračil davka na motorna vozila, ki so podobni temu iz postopka v glavni stvari, s tem ni mogoče dokazati, da je kombinacija spornih nacionalnih ukrepov združljiva s členom 18 PDEU.
- 73 Nazadnje, tretjič, spomniti je treba, da je v skladu z ustaljeno sodno prakso posredna diskriminacija na podlagi državljanstva lahko upravičena le, če temelji na objektivnih preudarkih, ki niso odvisni od državljanstva zadevnih oseb in so sorazmerni s ciljem, ki ga legitimno uresničuje nacionalno pravo (sodba z dne 4. oktobra 2012, Komisija/Avstrija, C-75/11, EU:C:2012:605, točka 52 in navedena sodna praksa).

- 74 V zvezi s tem se Zvezna republika Nemčija v utemeljitev posredne diskriminacije, ki izhaja iz kombinacije spornih nacionalnih ukrepov, sklicuje na preudarke o varstvu okolja, porazdelitvi bremena med nemške in tuje uporabnike zaradi ohranitve doslednosti davčnega sistema ter spremembi sistema financiranja infrastrukture.
- 75 Najprej, kar zadeva okoljske premisleke, čeprav je varstvo okolja v skladu s sodno prakso Sodišča legitimen cilj za upravičenost različnega obravnavanja na podlagi državljanstva (glej po analogiji v zvezi z upravičenostjo omejitev temeljnih svoboščin sodbo z dne 3. aprila 2014, Komisija/Španija, C-428/12, neobjavljena, EU:C:2014:218, točka 36 in navedena sodna praksa), Zvezna republika Nemčija vseeno ni dokazala, kako naj bi bila uvedba dajatve za uporabo infrastrukture, ki *de facto* bremeni le lastnike in voznike vozil, registriranih v drugih državah članicah kot v Nemčiji, primerna za zagotovitev tega cilja.
- 76 Dalje, v zvezi s ciljem prehoda s sistema financiranja infrastrukture iz davkov na sistem financiranja s strani uporabnikov, tudi ob predpostavki, da je s tem ciljem mogoče upravičiti različno obravnavanje, iz točk od 64 do 69 te sodbe izhaja, da kombinacija spornih nacionalnih ukrepov ne bi bila primerna za doseganje navedenega cilja.
- 77 Nazadnje, trditve Zvezne republike Nemčije o nujnosti zagotovitve doslednosti davčnega sistema s pravično porazdelitvijo bremena, ki ga pomeni dajatev za uporabo infrastrukture, ni mogoče sprejeti. Kot je bilo ugotovljeno v točki 69 te sodbe, je namreč kombinacija spornih nacionalnih ukrepov *de facto* to, da so lastniki vozil, registriranih v Nemčiji, oproščeni te dajatve in da je tako breme, ki ga pomeni ta dajatev, omejeno zgolj na lastnike in voznike vozil, ki niso registrirana v tej državi članici.
- 78 Glede na zgoraj navedeno je treba sprejeti prvi očitek in ugotoviti, da Zvezna republika Nemčija s tem, da je uvedla dajatev za uporabo infrastrukture in hkrati za lastnike vozil, registriranih v Nemčiji, določila olajšavo pri davku na motorna vozila vsaj v znesku, kakršen je znesek plačane dajatve, ni izpolnila svojih obveznosti iz člena 18 PDEU.

Drugi očitek: kršitev člena 18 PDEU, ki izhaja iz ureditve in uporabe dajatve za uporabo infrastrukture

Trditve strank

- 79 Republika Avstrija trdi, da je ureditev dajatve za uporabo infrastrukture sama po sebi diskriminatorna in zato v nasprotju s členom 18, prvi odstavek, PDEU. V zvezi s tem Republika Avstrija poudarja, da InfrAG z več vidikov razlikuje med vozili, registriranimi v Nemčiji, in tistimi, ki so registrirana v tujini.
- 80 Natančneje, pooblastila za posredovanje iz členov 11, 12 in 14 InfrAG, in sicer naključni pregledi, pobiranje varščine in prepoved nadaljevanja poti, pa tudi naknadna izterjava dajatve za uporabo infrastrukture v višini zneska letne vinjete ali razlike med že plačanim zneskom in zneskom letne vinjete v skladu s členom 12 InfrAG, naj bi se uporabljala samo za vozila, registrirana v tujini.
- 81 Naložitev glob v skladu s členom 14 InfrAG naj bi se prav tako večinoma nanašala na lastnike in voznike vozil, registriranih v drugih državah članicah kot v Nemčiji. Dejstvo, da je mogoče sestavne elemente nekaterih kršitev, kot je „nezadostno plačilo dajatve“, ugotoviti samo pri teh lastnikih in voznikih, naj bi potrjevalo to trditev.
- 82 Obstoj različnega obravnavanja, ki se očita Zvezni republiki Nemčiji, naj bi bil potrjen s sodbo z dne 19. marca 2002, Komisija/Italija (C-224/00, EU:C:2002:185, točke od 16 do 19).

- 83 Republika Avstrija priznava, da bi bila lahko, kar zadeva pooblastila za posredovanje in naložitev glob, zatrejana razlika v obravnavanju morda upravičena s ciljem zagotovitve plačila dajatve za uporabo infrastrukture, ki jo morajo plačati lastniki in vozniki vozil, registriranih v drugih državah članicah kot v Nemčiji. S takim ciljem pa naj po drugi strani ne bi bilo mogoče upravičiti take razlike v zvezi z naknadno izterjavo dajatve za uporabo infrastrukture v smislu člena 12 InfrAG. V zvezi z zadnjemavedenim se Republika Avstrija sklicuje tudi na sodbo z dne 19. marca 2002, Komisija/Italija (C-224/00, EU:C:2002:185, točka 26).
- 84 Vsekakor pa naj bi bili konkretni pogoji glede plačila dajatve za uporabo infrastrukture nesorazmerni.
- 85 V zvezi z, med drugim, plačilom varščine namreč Republika Avstrija opozarja, da – kot je razsodilo Sodišče v točki 43 sodbe z dne 26. januarja 2006, Komisija/Španija (C-514/03, EU:C:2006:63) – ker obstaja možnost izterjave globe na podlagi določb prava Unije ali mednarodnih pogodb – polog varščine presega tisto, kar je nujno za zagotovitev plačila globe. V zvezi s tem se Republika Avstrija sklicuje na pogodbo o pravosodnem sodelovanju v upravnih zadevah med Republiko Avstrijo in Zvezno republiko Nemčijo.
- 86 Zvezna republika Nemčija pojasnjuje, da se pravila za izvedbo in nadzor plačila dajatve za uporabo infrastrukture uporabljajo brez razlikovanja za lastnike vozil, registriranih v Nemčiji, ter lastnike in voznike vozil, registriranih v drugih državah članicah kot v Nemčiji.
- 87 Čeprav je res, da se naložitev varščine, določena v členu 11(7) InfrAG, nanaša le na lastnike in voznike vozil, registriranih v drugih državah članicah kot v Nemčiji, naj bi bila takšna dajatev upravičena, ker je tuji dolžnik dajatve za uporabo infrastrukture, ko zapusti nemško ozemlje, zunaj nadzora upravnega organa, pristojnega za navedeno dajatev, in upravnega nadzornega organa. Poleg tega naj naložitev varščine ne bi bila obvezna, znesek pa ne nesorazmeren.
- 88 V zvezi s sodbo z dne 26. januarja 2006, Komisija/Španija (C-514/03, EU:C:2006:63), na katero se sklicuje Republika Avstrija, Zvezna republika Nemčija poudarja, da Sodišče v tej sodbi na splošno ni menilo, da bi bila zahteva v zvezi z varščino glede na trenutno stanje razvoja čezmejnega sodelovanja na področju pravosodja nesorazmerna, ampak je na podlagi sorazmernosti zahtevalo, naj se upošteva obstoj jamstva, ki je že bilo plačano v državi članici izvora, za kar pa v obravnavani zadevi ne gre.
- 89 Zvezna republika Nemčija trdi, da je naknadna izterjava dajatve za uporabo infrastrukture v višini zneska letne vinjete ali razlike med že plačanim zneskom in zneskom letne vinjete namenjena zagotovitvi, da bo dolgovana dajatev dejansko plačana, in da je ta izterjava sorazmerna s tem ciljem. V tem okviru Zvezna republika Nemčija opozarja, da lastniki in vozniki vozil, registriranih v drugih državah članicah kot v Nemčiji, niso obravnavani drugače kot lastniki vozil, registriranih v Nemčiji, ki morajo vsekakor plačati ceno letne vinjete.
- 90 Nazadnje, globa, določena za kršitev obveznosti v zvezi z dajatvijo za uporabo infrastrukture, naj ne bi bila ne diskriminatorna ne nesorazmerna. V zvezi s tem Zvezna republika Nemčija navaja, da naložitev take globe ni avtomatična in zanjo velja načelo prepovedi sprejetja čezmernih ukrepov.

Presoja Sodišča

- 91 Preveriti je treba, ali zaradi določb InfrAG o naključnih pregledih, prepovedi nadaljevanja poti z zadevnim vozilom, naknadni izterjavi dajatve za uporabo infrastrukture, morebitni naložitvi globe in plačilu varščine pride do diskriminacije v škodo lastnikov in voznikov vozil, registriranih v drugih državah članicah kot v Nemčiji, in če je tako, ali jo je mogoče upravičiti.

- 92 Prvič, v zvezi s tem je treba glede določb InfrAG o naključnih pregledih, prepovedi nadaljevanja poti z zadevnim vozilom in morebitni naložitvi globe ob kršitvi dolžnosti plačila dolgovane dajatve za uporabo infrastrukture – tako kot je navedel generalni pravobranilec v točkah 80 in 81 sklepnih predlogov – ugotoviti, da nič v spisu, predloženem Sodišču, ne omogoča sklepanja, da bi se te določbe uporabljale izključno za lastnike in voznike vozil, registriranih v drugih državah članicah kot v Nemčiji.
- 93 Nasprotno, iz besedila teh določb je razvidno, da je mogoče naključno pregledati tako lastnike vozil, registriranih v Nemčiji, kot lastnike in voznike vozil, registriranih v drugih državah članicah kot v Nemčiji, da bi se preverilo, ali so izpolnili obveznost plačila dolgovane dajatve za uporabo infrastrukture, ter da jim je mogoče, če ni tako, prepovedati nadaljevanje poti z zadevnim vozilom in naložiti globo, kot je navedla Zvezna republika Nemčija v svojem stališču.
- 94 Poleg tega Republika Avstrija ni dokazala, da so z določbami InfrAG v zvezi s tem, čeprav so formulirane nevtrarno, v slabšem položaju posebej lastniki in vozniki vozil, registriranih v drugih državah članicah kot v Nemčiji.
- 95 V zvezi z zadnjenavedenim je treba glede določb o naložitvi globe navesti, po eni strani, da v nasprotju s tem, kar trdi Republika Avstrija, okoliščina, da je mogoče sestavne elemente nekaterih kršitev, kot je nezadostno plačilo dajatve ali nepravilna predložitev informacij, ugotoviti le pri lastnikih ali voznikih vozil, registriranih v drugih državah članicah kot v Nemčiji, ne podpira trditve, da naj bi se te določbe večinoma nanašale na zadnjenavedene.
- 96 Taka okoliščina je namreč neizogibna posledica objektivnih razlik med lastniki vozil, registriranih v Nemčiji, ter lastniki in vozniki vozil, registriranih v drugih državah članicah kot v Nemčiji, v zvezi z določitvijo zneska dajatve za uporabo infrastrukture in njenim plačilom. Medtem ko morajo lastniki vozil, registriranih v Nemčiji, plačati dajatev vnaprej v obliki letne vinjete, kupljene ob registraciji vozil, v višini zneska, ki ga po uradni dolžnosti določi pristojni organ, morajo lastniki in vozniki vozil, registriranih v drugih državah članicah kot v Nemčiji, to dajatev plačati le, če uporabljajo nemške avtoceste, po prečkanju meje, in sicer v obliki vinjete z različnim trajanjem po izbiri zadevnega uporabnika, v višini zneska, ki se določi na podlagi informacij, ki jih posreduje ta uporabnik.
- 97 Po drugi strani Republika Avstrija ni navedla ničesar glede zneska morebitnih glob, ki bi jih bilo mogoče naložiti za kršitve, ki jih lahko storijo zgolj lastniki in vozniki vozil, registriranih v drugih državah članicah kot v Nemčiji, tako da v spisu, predloženem Sodišču, nič ne omogoča ugotovitve, da bi bil tak znesek nesorazmeren z resnostjo kršitev.
- 98 Drugič, kar zadeva naknadno izterjavo neplačane dajatve za uporabo infrastrukture, določeno v členu 12 InfrAG, do višine zneska letne vinjete v primeru uporabe nemških avtocest brez veljavne vinjete ali do višine razlike med že plačanim zneskom in zneskom letne vinjete v primeru uporabe nemških avtocest z vinjeto prekrajne veljavnosti, takšna določba očitno ni diskriminatorna, saj morajo tudi lastniki vozil, registriranih v Nemčiji, plačati znesek, ki je enak znesku letne vinjete.
- 99 Poleg tega bi bila ta določba – tudi ob predpostavki, da je z njo vzpostavljeno različno obravnavanje v škodo lastnikov in voznikov vozil, registriranih v drugih državah članicah kot v Nemčiji – upravičena s ciljem zagotoviti dejansko plačilo dolgovane dajatve za uporabo infrastrukture. Poleg tega, da je s tako določbo omogočeno doseči ta cilj, obveznost, naložena lastnikom in voznikom vozil, registriranih v drugih državah članicah kot v Nemčiji, da v primeru kršitve plačajo dajatev za uporabo infrastrukture v višini zneska letne vinjete ali razlike med zneskom letne vinjete in že plačanim zneskom, očitno ni nesorazmerna, ob upoštevanju dejstva, da nemški organi, ki ob naključnem nadzoru ugotovijo kršitev obveznosti nakupa vinjete za uporabo nemških avtocest, na splošno ne morejo vedeti, koliko časa kršitelj na teh cestah vozi brez potrebne vinjete.

- 100 Tretjič, res je – kot je potrdila Zvezna republika Nemčija v stališču – da je možnost iz člena 11(7) InfrAG, da organi, ki ob naključnem pregledu ugotovijo kršitev obveznosti plačila dolgovane dajatve za uporabo infrastrukture, zaračunajo znesek iz naslova varščine v višini, ki ustreza znesku naložene globe in stroškom upravnega postopka, na voljo samo kršiteljem, ki uporabljajo vozilo, registrirano v drugi državi članici kot v Nemčiji. Zato je z navedeno določbo vzpostavljeno različno obravnavanje v škodo zadnjenavedenih.
- 101 Vendar Zvezna republika Nemčija trdi, da je taka razlika upravičena zaradi potrebe po zagotovitvi plačila glob, naloženih kršiteljem, ki uporabljajo vozilo, registrirano v drugi državi članici kot v Nemčiji, glede na težave pri izterjavi teh terjatev, kadar ti kršitelji zapustijo nemško ozemlje.
- 102 V zvezi s tem je treba spomniti, da je Sodišče že razsodilo, da neobstoj kakršnega koli sporazuma o izvrševanju sodnih odločb v državi članici, ki ni država, v kateri je bila odločba izrečena, objektivno upravičuje različno obravnavanje med kršitelji rezidenti in nerezidenti ter da je obveznost, da morajo nerezidenti znesek plačati prek varščine, primerna za to, da se jim prepreči izognitev dejanskemu plačilu kazni s preprostim nestrinjanjem s takojšnjim plačilom globe (sodba z dne 19. marca 2002, Komisija/Italija, C-224/00, EU:C:2002:185, točka 21).
- 103 Ob upoštevanju te sodne prakse je treba ugotoviti, da je s ciljem zagotavljanja plačila glob – naloženih kršiteljem, ki uporabljajo vozilo, registrirano v drugi državi članici kot v Nemčiji – ki se želi doseči z možnostjo, da se od teh kršiteljev zahteva plačilo varščine, upravičeno iz tega izhajajoče različno obravnavanje teh kršiteljev in kršiteljev, ki uporabljajo vozilo, registrirano v Nemčiji.
- 104 Na to v ničemer ne vpliva obstoj dvostranskega sporazuma o pravosodnem in upravnem sodelovanju med Republiko Avstrijo in Zvezno republiko Nemčijo, ker – kot je v točki 97 sklepnih predlogov poudaril generalni pravobranilec – Zvezna republika Nemčija ni sklenila podobnih sporazumov z vsemi drugimi državami članicami.
- 105 Ker možnost zahtevati plačilo zneska iz naslova varščine omogoča doseganje cilja, ki se mu sledi, je treba preveriti, ali taka zahteva presega tisto, kar je nujno za to, da se ta cilj doseže.
- 106 V zvezi s tem je treba po eni strani opozoriti, da – kot je razvidno iz besedila člena 11(7) InfrAG in kot je v stališču navedla Zvezna republika Nemčija – lahko nemški organi, če ob naključnem pregledu ugotovijo kršitev nacionalnih določb o dajatvi za uporabo infrastrukture, od kršiteljev, ki uporabljajo vozilo, registrirano v drugi državi članici kot v Nemčiji, in ki nočejo takoj plačati naložene globe, zahtevajo plačilo varščine za zagotovitev plačila te globe, niso pa tega dolžni storiti.
- 107 Če se plačilo varščine ne zahteva samodejno od vseh kršiteljev, je razumno domnevati, da bodo pristojni organi to zahtevo naložili le, kadar bo glede na posamične okoliščine obstajalo tveganje, da naložene globe ne bo mogoče izterjati ali da bo to mogoče storiti le z velikimi težavami. Republika Avstrija nikakor ni predložila nobenih dokazov, s katerimi bi bilo mogoče to domnevo ovreči.
- 108 Po drugi strani je treba opozoriti, da je znesek, določen za to varščino, omejen na višino naložene globe in stroškov upravnega postopka.
- 109 V teh okoliščinah različno obravnavanje, ki izhaja iz možnosti, da se od kršiteljev, ki uporabljajo vozilo, registrirano v drugi državi članici kot v Nemčiji, zahteva plačilo varščine zaradi zagotovitve plačila naložene globe, očitno ni nesorazmerno glede na cilj, ki se mu sledi.
- 110 Ob upoštevanju navedenih ugotovitev je treba drugi očitek zavrni.

Tretji očitek: kršitev členov 34 in 56 PDEU

Trditve strank

- 111 Republika Avstrija trdi, da bi lahko sporna nacionalna ukrepa vplivala na čezmejne dobave blaga, ki se opravljajo z osebnimi motornimi vozili s skupno težo do 3,5 tone, na katera se nanaša dajatev za uporabo infrastrukture, na opravljanje storitev, ki jih zagotavljajo nerezidenti, in celo na opravljanje storitev za nerezidente, saj navedena ukrepa posegata v načelo prostega pretoka blaga in svobode opravljanja storitev.
- 112 Republika Avstrija napotuje na trditve, predstavljene v okviru prvega in drugega očitka, ter poudarja, da sta sporna nacionalna ukrepa diskriminatorna in poleg tega pomenita nedopustne omejitve temeljnih svoboščin iz prejšnje točke.
- 113 Zvezna republika Nemčija trdi, da dajatev za uporabo infrastrukture vpliva na kanal za distribucijo izdelkov, ki naj bi se prodali, in zato pomeni način prodaje v smislu sodbe z dne 24. novembra 1993, Keck in Mithouard (C-267/91 in C-268/91, EU:C:1993:905), ki ne spada na področje uporabe člena 34 PDEU, če ni očitno ali prikrito diskriminatoren.
- 114 Poleg tega naj olajšava pri davku na motorna vozila ne bi imela čezmejne značilnosti, saj naj bi se nanašala zgolj na lastne državljane in naj zato ne bi bila ukrep z enakim učinkom, kot je količinska omejitev pri uvozu.
- 115 Vsekakor naj bi bila povezava med uvedbo dajatve za uporabo infrastrukture za osebna motorna vozila in morebitnimi ovirami za dostop na trg za blago, ki se prevažata s temi vozili, v skladu s sodno prakso Sodišča, med drugim s sodbo z dne 13. oktobra 1993, CMC Motorradcenter (C-93/92, EU:C:1993:838), preveč naključna in posredna za ugotovitev obstoja ovire za prosti pretok blaga v smislu člena 34 PDEU.
- 116 Zvezna republika Nemčija poleg tega trdi, da dajatev za uporabo infrastrukture prav tako ne ovira svobodnega opravljanja storitev v smislu člena 56 PDEU. Dostop za ponudnike in prejemnike storitev iz drugih držav članic Unije na nemški trg naj namreč nikakor ne bi bil omejen, saj naj bi bil učinek spornih ukrepov na strošek zadevnih storitev zanemarljiv.
- 117 Zvezna republika Nemčija opozarja, da ukrepi, katerih edini učinek je povzročitev dodatnih stroškov za zadevno storitev in ki na opravljanje storitev med državami članicami vplivajo enako kot na opravljanje storitev v posamezni državi članici, niso zajeti v členu 56 PDEU (sodba z dne 8. septembra 2005, Mobistar in Belgacom Mobile, C-544/03 in C-545/03, EU:C:2005:518, točka 31). V zvezi s tem Zvezna republika Nemčija poudarja, da ponudniki in prejemniki storitev iz drugih držav članic zaradi uvedbe dajatve za uporabo infrastrukture in hkratne olajšave pri davku na motorna vozila niso žrtev posredne diskriminacije v primerjavi z nemškimi ponudniki storitev in prejemniki enakih storitev.
- 118 Nazadnje, Kraljevina Danska opozarja, da člen 7k Direktive o evrovinjeti nujno pomeni, da uvedba uporabnin za težka tovorna vozila s hkratnim povračilom nacionalnim prevoznim podjetjem, ki bi posredno lahko vplivala na prosti pretok blaga in svobodo opravljanja storitev, ne krši členov 34 in 56 PDEU. Vendar bi bilo povsem v nasprotju z načeli, na katerih temelji navedeni člen 7k, da take sheme povračil ne bi bilo mogoče vzpostaviti zunaj njegovega področja uporabe.

Presoja Sodišča

– Obstoj omejitve prostega pretoka blaga

- 119 Spomniti je treba, da je prosti pretok blaga med državami članicami temeljno načelo Pogodbe DEU, ki je izraženo v prepovedi količinskih omejitev pri uvozu in vseh ukrepov z enakim učinkom med državami članicami, določeni v členu 34 PDEU (sodba z dne 27. aprila 2017, *Noria Distribution*, C-672/15, EU:C:2017:310, točka 17 in navedena sodna praksa).
- 120 V skladu z ustaljeno sodno prakso se prepoved ukrepov z enakim učinkom kot količinske omejitve uvoza iz člena 34 PDEU nanaša na vse ukrepe držav članic, ki bi lahko neposredno ali posredno, dejansko ali potencialno ovirali trgovino znotraj Unije (sodba z dne 3. aprila 2014, *Komisija/Španija*, C-428/12, neobjavljena, EU:C:2014:218, točka 26 in navedena sodna praksa).
- 121 Poleg tega ukrep, čeprav ni njegov namen ali učinek manj ugodno obravnavanje proizvodov iz drugih držav članic, prav tako spada v pojem „ukrepi z enakim učinkom kot količinske omejitve“ v smislu člena 34 PDEU, če ovira dostop držav članic do trga za proizvode s poreklom iz drugih držav članic (sodba z dne 3. aprila 2014, *Komisija/Španija*, C-428/12, neobjavljena, EU:C:2014:218, točka 29 in navedena sodna praksa).
- 122 Nazadnje, iz ustaljene sodne prakse izhaja, da se nacionalna ureditev, ki pomeni ukrep z enakim učinkom kot količinske omejitve, lahko upraviči z enim od razlogov splošnega interesa, naštetih v členu 36 PDEU, ali z nujnimi zahtevami. V obeh primerih mora nacionalna določba zagotavljati uresničitev cilja, ki se mu sledi, in ne sme presegati tega, kar je nujno potrebno, da se ta cilj doseže (sodbi z dne 6. septembra 2012, *Komisija/Belgija*, C-150/11, EU:C:2012:539, točka 53 in navedena sodna praksa, ter z dne 12. novembra 2015, *Visnapuu*, C-198/14, EU:C:2015:751, točka 110).
- 123 Z vidika te sodne prakse je treba preveriti, ali se s spornima nacionalnima ukrepoma ovira prosti pretok blaga.
- 124 Za to preverjanje je treba spomniti, da – kot je navedeno v točki 46 te sodbe – povezava med tema ukrepoma upravičuje njuno skupno presojo z vidika prava Unije in torej člena 34 PDEU.
- 125 V zvezi s tem je najprej treba opozoriti, da čeprav se dajatev za uporabo infrastrukture ne pobira od proizvodov, ki se prevažajo, kot takih, lahko kljub temu vpliva na blago, ki se dobavlja z osebnimi motornimi vozili do 3,5 tone, registriranimi v drugi državi članici kot v Nemčiji, ob prečkanju meje in jo je zato treba preučiti v povezavi z olajšavo pri davku od motornih vozil z vidika določb, ki se uporabljajo za prosti pretok blaga.
- 126 Dalje, iz premislekov v točkah 48 in 49 te sodbe je mogoče ugotoviti, da čeprav se dajatev za uporabo infrastrukture formalno nanaša tako na blago, ki se dobavlja z vozili, registriranimi v Nemčiji, kot na blago, ki se dobavlja z vozili, registriranimi v drugi državi članici kot v Nemčiji, je jasno, da zaradi olajšave pri davku od motornih vozil, ki se uporablja za prvo kategorijo blaga, navedena dajatev verjetno dejansko prizadene zgolj drugo kategorijo blaga. Zato je zaradi kombinirane uporabe spornih nacionalnih ukrepov to zadnje blago obravnavano manj ugodno od blaga, dobavljenega z vozili, registriranimi v Nemčiji.
- 127 Iz zgoraj navedenega sledi, da bi sporna nacionalna ukrepa verjetno lahko ovirala dostop proizvodov s poreklom iz drugih držav članic na nemški trg. Dajatev za uporabo infrastrukture, ki se nanaša dejansko samo na vozila, ki prevažajo te proizvode, lahko namreč zviša prevozne stroške in zato ceno navedenih proizvodov ter s tem vpliva na njihovo konkurenčnost.

- 128 Trditve Zvezne republike Nemčije, da je dajatev za uporabo infrastrukture le način prodaje v smislu sodbe z dne 24. novembra 1993, Keck in Mithouard (C-267/91 in C-268/91, EU:C:1993:905), ni mogoče sprejeti.
- 129 Ker – kot je poudaril generalni pravobranilec v točki 118 sklepnih predlogov – pojem „načini prodaje“ vključuje le nacionalne določbe, s katerimi se ureja način trženja proizvodov, pravila, ki se nanašajo na način, kako je mogoče blago prevažati, namreč ne spadajo v ta pojem.
- 130 Prav tako ni mogoče sprejeti trditve Zvezne republike Nemčije, da so morebitni omejevalni učinki dajatve za uporabo infrastrukture v skladu s sodno prakso Sodišča, zlasti s sodbo z dne 13. oktobra 1993, CMC Motorradcenter (C-93/92, EU:C:1993:838), preveč naključni in posredni, da bi posegali v člen 34 PDEU.
- 131 V zvezi s tem je dovolj opozoriti, da glede na posledice spornih nacionalnih ukrepov, opisane v točki 127 te sodbe, ni mogoče razumno trditi, da so omejevalni učinki teh ukrepov preveč naključni in posredni, da bi posegali v člen 34 PDEU.
- 132 V teh okoliščinah je treba skleniti, da sporna nacionalna ukrepa pomenita omejitev prostega pretoka blaga, ki je v nasprotju s členom 34 PDEU, razen če je objektivno upravičena.
- 133 Vendar Zvezna republika Nemčija v zvezi s tem ni navedla nobenega razloga, ki bi lahko upravičil tako omejitev. Vsekakor premisleki, na katere se sklicuje ta država članica v odgovoru na prvi očitek za upravičenost različnega obravnavanja lastnikov vozil, registriranih v Nemčiji, v primerjavi z lastniki in vozniki vozil, registriranih v drugih državah članicah kot v Nemčiji, ne morejo biti upoštevni za upravičenost navedene omejitve, in sicer iz istih razlogov, kot so tisti iz točk od 75 do 77 te sodbe.
- 134 Zato sporna nacionalna ukrepa pomenita omejitev prostega pretoka blaga, ki je v nasprotju s členom 34 PDEU.

– *Obstoj omejitve svobode opravljanja storitev*

- 135 Spomniti je treba, da v skladu s sodno prakso Sodišča člen 56 PDEU nasprotuje uporabi vsakršnega nacionalnega predpisa, katerega posledica je, da opravljanje storitev med državami članicami postane težavnejše kot opravljanje storitev samo znotraj države članice (sodba z dne 28. aprila 1998, Kohll, C-158/96, EU:C:1998:171, točka 33 in navedena sodna praksa).
- 136 Nacionalni ukrepi, ki prepovedujejo, ovirajo ali zmanjšujejo privlačnost uresničevanja te svoboščine, so omejitve svobode opravljanja storitev (sodba z dne 25. julija 2018, TTL, C-553/16, EU:C:2018:604, točka 46 in navedena sodna praksa).
- 137 Nasprotno pa člen 56 PDEU ne zajema ukrepov, katerih edina posledica so dodatni stroški za zadevno storitev ter ki opravljanje storitev med državami članicami in opravljanje storitev znotraj države članice prizadenejo enako (sodba z dne 8. septembra 2005, Mobistar in Belgacom Mobile, C-544/03 in C-545/03, EU:C:2005:518, točka 31 in navedena sodna praksa).
- 138 Prav tako je treba spomniti, da v skladu z ustaljeno sodno prakso svoboda opravljanja storitev ne vključuje zgolj aktivne svobode opravljanja dejavnih storitev, v okviru katere se ponudnik storitev napoti k prejemniku storitev, temveč tudi pasivno svobodo zagotavljanja storitev, namreč svobodo prejemnikov storitev, da gredo v drugo državo članico, v kateri je ponudnik, da bi tam prejeli te storitve (glej v tem smislu sodbi z dne 2. februarja 1989, Cowan, 186/87, EU:C:1989:47, točka 15, in z dne 11. septembra 2007, Schwarz in Gootjes-Schwarz, C-76/05, EU:C:2007:492, točka 36 in navedena sodna praksa).

- 139 Nazadnje, iz sodne prakse Sodišča izhaja, da je omejitev svobode opravljanja storitev dopustna le, če sledi legitimnemu cilju, ki je v skladu s Pogodbo DEU, in če je utemeljena z nujnimi razlogi v splošnem interesu, poleg tega pa mora biti v takem primeru uporaba te omejitve primerna za zagotovitev uresničitve zadevnega cilja in ne sme preseči tega, kar je potrebno za doseg tega cilja (sodba z dne 25. julija 2018, TTL, C-553/16, EU:C:2018:604, točka 52 in navedena sodna praksa).
- 140 Glede na to sodno prakso je treba preveriti, ali sporna nacionalna ukrepa, če se presojata skupaj, vplivata na svobodo opravljanja storitev.
- 141 V zvezi s tem ni sporno, da morajo ponudniki storitev, ki gredo v Nemčijo, da bi tam opravljali svoje storitve, z vozilom do 3,5 tone, registriranim v drugi državi članici kot v Nemčiji, plačati dajatev za uporabo infrastrukture in da ima večina teh ponudnikov storitev sedež v drugi državi članici kot v Nemčiji, medtem ko imajo ponudniki storitev v Nemčiji, ki se zaradi opravljanja te storitve vozijo z vozilom, registriranim v tej državi članici, večinoma sedež v Nemčiji.
- 142 Prav tako ni sporno, da morajo prejemniki storitev, ki gredo v Nemčijo z vozilom, registriranim v drugi državi članici kot v Nemčiji, da bi tam prejeli zadevne storitve, plačati navedeno dajatev in da so ti prejemniki večinoma iz države članice, ki ni Nemčija, medtem ko so prejemniki storitev, ki se opravljajo v Nemčiji, ki se za prejem te storitve vozijo v vozilu, registriranem v Nemčiji, običajno iz te države članice.
- 143 Poleg tega premisleki iz točk 48 in 49 te sodbe omogočajo ugotovitev, da zaradi olajšave pri davku na motorna vozila, do katere so upravičeni ponudniki in prejemniki storitev s sedežem v Nemčiji, dajatev na uporabo infrastrukture dejansko bremeni zgolj ponudnike in prejemnike storitev, ki izvirajo iz druge države članice.
- 144 Iz zgoraj navedenega sledi, da bi lahko sporna nacionalna ukrepa ovirala dostop ponudnikov storitev in prejemnikov storitev, ki izvirajo iz države članice, ki ni Nemčija, na nemški trg. Dajatev za uporabo infrastrukture bi namreč lahko zaradi olajšave pri davku na motorna vozila, ki je sestavni del spornih nacionalnih ukrepov, bodisi zvišala stroške storitev, ki jih v Nemčiji zagotavljajo ti ponudniki, bodisi zvišala stroške za te prejemnike, ki potujejo v to državo članico, da bi tam prejeli storitev.
- 145 Zvezna republika Nemčija se ne more utemeljeno sklicevati na sodno prakso iz točke 117 te sodbe, da bi izključila obstoj ovire v obravnavani zadevi.
- 146 Taka sodna praksa se namreč uporabi samo, če zadevna nacionalna ukrepa enako vplivata na opravljanje storitev med državami članicami in na opravljanje storitev znotraj države članice, v obravnavani zadevi pa ni tako.
- 147 V teh okoliščinah je treba ugotoviti, da sporna nacionalna ukrepa pomenita omejitev svobode opravljanja storitev, ki je v nasprotju s členom 56 PDEU, razen če je objektivno utemeljena.
- 148 Vendar Zvezna republika Nemčija v zvezi s tem ni navedla nobenega razloga, ki bi lahko upravičil tako omejitev. Vsekakor premisleki, ki jih je kot odgovor na prvi očitek ta država članica navedla v utemeljitev različnega obravnavanja lastnikov vozil, registriranih v Nemčiji, ter lastnikov in voznikov vozil, registriranih v drugih državah članicah kot v Nemčiji, ne morejo biti upoštevni za utemeljitev navedene omejitve, in sicer iz istih razlogov, kot so navedeni v točkah od 75 do 77 te sodbe.
- 149 Zato sporna nacionalna ukrepa pomenita omejitev svobode opravljanja storitev, ki je v nasprotju s členom 56 PDEU.

- 150 Glede na navedeno je treba ugoditi tretjemu očitku in ugotoviti, da Zvezna republika Nemčija s tem, da je uvedla dajatev za uporabo infrastrukture in hkrati v korist lastnikov vozil, registriranih v Nemčiji, določila olajšavo pri davku na motorna vozila vsaj v znesku, kakršen je znesek plačane dajatve, ni izpolnila svojih obveznosti iz členov 34 in 56 PDEU.

Četrty očitek: kršitev člena 92 PDEU

Trditve strank

- 151 Republika Avstrija trdi, da nemška pravila kršijo člen 92 PDEU, ki prepoveduje diskriminacijo na področju prevoza, ki izključuje vsakršno možnost utemeljitve in katerega področje uporabe zajema komercialni prevoz z avtobusom ali prevoz blaga z osebnimi motornimi vozili do 3,5 tone.
- 152 Republika Avstrija navaja, da je nujni pogoj za to, da se člen 92 PDEU ne uporabi, sprejetje sekundarne zakonodaje. Vendar naj sekundarna zakonodaja, zavezujoča za osebna motorna vozila do 3,5 tone, ne bi obstajala.
- 153 Republika Avstrija zato meni, da je mogoče za obravnavano zadevo uporabiti pravno načelo, ki izhaja iz točke 23 sodbe z dne 19. maja 1992, Komisija/Nemčija (C-195/90, EU:C:1992:219).
- 154 Zvezna republika Nemčija trdi, prvič, da področje uporabe člena 92 PDEU ne zajema dajatve za uporabo infrastrukture, tudi če se presoja v povezavi z olajšavo pri davku na motorna vozila, saj je komercialni prevoz, ker se dajatev nanaša le na nekatere kategorije vozil, v velikem obsegu izvzet iz obveznosti plačila dajatve.
- 155 Drugič, v nasprotju z razlago člena 92 PDEU kot klavzule *standstill*, ki jo je Sodišče sprejelo v sodbi z dne 19. maja 1992, Komisija/Nemčija (C-195/90, EU:C:1992:219), Zvezna republika Nemčija meni, da s prepovedjo poslabšanja iz člena 92 PDEU ni določeno varstvo *status quo*, kar zadeva konkurenčni položaj, temveč je zgolj prepovedana posredna ali neposredna diskriminacija tujih prevoznih podjetij, ta prepoved pa v obravnavani zadevi ni bila kršena.
- 156 Tretjič, tudi če bi se člen 92 PDEU razlagal kot zagotovitev *status quo*, Zvezna republika Nemčija meni, da se ta določba ne uporablja več, ker so v Direktivi o evrovinjeti vsebovana merila za nacionalne predpise, ki jih je mogoče uporabiti tudi za vozila do 3,5 tone, ob pobiranju dajatve za uporabo cest. Natančneje, s členom 7(1) in členom 7k te direktive naj bi bili dovoljeni nacionalni ukrepi, kakršna sta ta iz obravnavane zadeve.
- 157 Kraljevina Danska pojasnjuje, da je bil predmet sodbe z dne 19. maja 1992, Komisija/Nemčija (C-195/90, EU:C:1992:219), na katero se sklicuje Republika Avstrija, izključno in še posebej klavzula *standstill*, ki je zdaj v členu 92 PDEU, ob upoštevanju stanja prava pred sprejetjem posebnih predpisov Unije o uvedbi dajatev za težka tovorna vozila, ki so zdaj določeni v Direktivi o evrovinjeti, to pa je direktiva, iz katere naj bi bilo razvidno, da sta sporna nacionalna ukrepa, ki sta bila uvedena hkrati, v skladu s členom 92 PDEU.

Presoja Sodišča

- 158 V skladu s členom 92 PDEU nobena država članica ne sme pred sprejetjem predpisov iz člena 91(1) PDEU spreminjati tistih predpisov, ki urejajo ta vprašanja 1. januarja 1958 ali – za države, ki pristopajo – na dan njihovega pristopa, tako da bi po svojem neposrednem ali posrednem učinku postali manj ugodni za prevoznike drugih držav članic kakor za prevoznike, ki so državljani te države, razen če Svet soglasno ne sprejme ukrepa, s katerim dovoljuje izjeme.

- 159 V obravnavani zadevi po eni strani ni sporno, da je mogoče prevozno dejavnost, za katero se zaračunava dajatev za uporabo infrastrukture, izvajati z vozili do 3,5 tone. V tem primeru je ta dejavnost v splošnem znana kot „lahki prevoz“.
- 160 Po drugi strani – čeprav je sektor cestnega prevoza večinoma urejen z zakonodajo Unije – pa velja, da lahki prevoz na ravni prava Unije ni urejen z nobenimi predpisi. Natančneje, na podlagi člena 91 PDEU niso bili sprejeti nobeni predpisi o zaračunavanju cestnih pristojbin za vozila do 3,5 tone. Tako je iz člena 1 Direktive o evrovinjeti v povezavi s členom 2(d) te direktive razvidno, da približevanje zakonodaj držav članic, ki je s to direktivo urejeno, velja le za vozila, težja od 3,5 tone.
- 161 Nazadnje, ob upoštevanju premislekov iz točk 141 in 143 te sodbe je treba ugotoviti, da dajatev za uporabo infrastrukture zaradi kombinacije spornih nacionalnih ukrepov vpliva zgolj na prevoznike, ki uporabljajo vozilo do 3,5 tone in registrirano v drugi državi članici kot v Nemčiji (v nadaljevanju: tuji prevozniki), saj se prevoznikom, ki uporabljajo vozilo, lažje od 3,5 tone in registrirano v Nemčiji (v nadaljevanju: nemški prevozniki), prizna povračilo te dajatve.
- 162 Tako je treba ugotoviti, da učinek spornih nacionalnih ukrepov s tem, da novo breme – ki pomeni dajatev za uporabo infrastrukture, ki jo plačajo vsi prevozniki – pobotata z olajšavo pri davku na motorna vozila v višini, ki je vsaj enaka plačani dajatvi, ta olajšava pa je namenjena samo nemškemu prevoznikom, medtem ko so tuji prevozniki iz nje izključeni, neugodno spremeni položaj tujih prevoznikov v primerjavi z nemškimi (glej v tem smislu sodbo z dne 19. maja 1992, Komisija/Nemčija, C-195/90, EU:C:1992:219, točka 23).
- 163 Zato je treba sprejeti četrti očitke in ugotoviti, da Zvezna republika Nemčija s tem, da je uvedla dajatev za uporabo infrastrukture in hkrati za lastnike vozil, registriranih v Nemčiji, določila olajšavo pri davku na motorna vozila vsaj v znesku, kakršen je znesek plačane dajatve, ni izpolnila svojih obveznosti iz člena 92 PDEU.
- 164 Iz vsega navedenega izhaja, da Zvezna republika Nemčija s tem, da je uvedla dajatev za uporabo infrastrukture za osebna motorna vozila in hkrati v korist lastnikov motornih vozil, registriranih v Nemčiji, določila olajšavo pri davku na motorna vozila vsaj v znesku, kakršen je znesek plačane dajatve, ni izpolnila svojih obveznosti iz členov 18, 34, 56 in 92 PDEU.

Stroški

- 165 V skladu s členom 138(1) Poslovnika Sodišča se plačilo stroškov na predlog naloži neuspeli stranki. Na podlagi člena 138(3) tega poslovnika nosi vsaka stranka, če vsaka uspe samo deloma, svoje stroške, razen če Sodišče, če se zdi to glede na okoliščine v zadevi upravičeno, odloči, da ena od strank poleg svojih stroškov nosi tudi del stroškov druge stranke.
- 166 V obravnavani zadevi sta Republika Avstrija in Zvezna republika Nemčija predlagali, naj se nasprotni stranki naloži plačilo stroškov. Poleg tega Zvezna republika Nemčija ni uspela glede prvega, tretjega in četrtega očitka, ki jih je uveljavljala Republika Avstrija, ta pa ni uspela glede drugega očitka.
- 167 Glede na zgoraj navedeno je treba Zvezni republiki Nemčiji naložiti plačilo treh četrtin stroškov, ki jih je priglasila Republika Avstrija, in odločiti, da v preostalem vsaka stranka nosi svoje stroške.
- 168 V skladu s členom 140(1) istega poslovnika, ki določa, da države članice, ki so intervenirale v postopku, nosijo svoje stroške, Kraljevina Nizozemska in Kraljevina Danska nosita svoje stroške.

Iz teh razlogov je Sodišče (veliki senat) razsodilo:

1. **Zvezna republika Nemčija s tem, da je uvedla dajatev za uporabo infrastrukture za osebna motorna vozila in hkrati v korist lastnikov motornih vozil, registriranih v Nemčiji, določila olajšavo pri davku na motorna vozila vsaj v znesku, kakršen je znesek plačane dajatve, ni izpolnila svojih obveznosti iz členov 18, 34, 56 in 92 PDEU.**
2. **V preostalem se tožba zavrne.**
3. **Zvezna republika Nemčija nosi tri četrtine stroškov, ki jih je priglasila Republika Avstrija, in svoje stroške.**
4. **Republika Avstrija nosi četrtino svojih stroškov.**
5. **Kraljevina Nizozemska in Kraljevina Danska nosita svoje stroške.**

Podpisi