

## РЕШЕНИЕ НА СЪДА

19 май 1992 година\*

„Нарушение на държава-членка – Транспорт – Такси за ползване на пътища от тежкотоварни автомобили”

По дело C-195/90

**Комисията на Европейските общности**, за която се явяват г-н Rolf Waegenbau, правен съветник, и г-н Ricardo Gosalbo Vono, член на правната служба, в качеството на представители, със съдебен адрес в Люксембург – кабинет на г-н Roberto Haudeg, член на правната служба, Wagner Centre, Kirchberg,

жалбоподател,

подпомаган от

**Кралство Белгия**, за което се явява адв. Eduard Marissens, avocat от адвокатската колегия на Брюксел, със съдебен адрес в Люксембург – кантора на адв. Lucy Dupong, 14A rue des Bains,

**Кралство Дания**, за което се явява г-н Joergen Molde, правен съветник в Министерство на външните работи, в качеството на представител, със съдебен адрес в Люксембург – Посолство на Дания, 11B boulevard Joseph II,

**Френската република**, за която се явяват г-н Jean-Pierre Puissochet, директор по правните въпроси в Министерство на външните работи, и г-н Géraud de Bergues, заместник-главен секретар в Министерство на външните работи, в качеството на представители, със съдебен адрес в Люксембург – Посолство на Франция, 9 boulevard Prince-Henri,

**Великото херцогство Люксембург**, за което се явява г-н Fernand Kessler, главен правителствен съветник в Министерство на транспорта, в качеството на представител, със съдебен адрес в Люксембург – Министерство на транспорта, 19-21 boulevard Royal,

**Кралство Нидерландия**, за което се явяват г-н A. Vos, правен съветник в Министерство на външните работи, и г-н J. W. De Zwaan, заместник-правен съветник Министерство на външните работи, в качеството на представители, със съдебен адрес в Люксембург – Посолство на Нидерландия, 5 rue M. Spoo,

встъпили страни,

срещу

**Федерална република Германия**, за която се явяват г-н Ernst Roeder, Ministerialrat във Федералното министерство на икономиката, и г-н Joachim Karl, Regierungsdirektor в същото министерство, както и адв. Joachim Sedemund,

---

\* Език на производството то: немски.

Rechtsanwalt от адвокатската колегия на Кьолн, в качеството на представители, със съдебен адрес в Люксембург – Посолство на Германия, 20-22 avenue Emile Reuter,

ответник,

с предмет установяване, че с приемането на Gesetz ueber Gebuehren fuer die Benutzung von Bundesfernstrassen mit schweren Lastfahrzeugen (Закон за таксите за ползване на федералните пътища и магистрали от тежкотоварни автомобили) от 30 април 1990 г. (Bundesgesetzblatt I, стр. 826), Федерална република Германия не е изпълнила своите задължения съгласно членове 76, 95 и 5 от Договора за ЕИО,

### СЪДЪТ,

в състав: г-н О. Due, председател, г-н R. Joliet, г-н F. A. Schockweiler, г-н F. Grévisse и г-н P. J. G. Kapteyn (председатели на състав), г-н G. F. Manicini, г-н С. N. Kakouris, г-н J. C. Moitinho de Almeida, г-н G. C. Rodríguez Iglesias, г-н M. Diez de Velasco и г-н M. Zuleeg, съдии,

генерален адвокат: г-н F. G. Jacobs,

секретар: г-н J. -G. Giraud,

предвид доклада от съдебното заседание,

като взе предвид писмените становища, представени на съдебното заседание от 15 януари 1992 г., на което Федерална република Германия беше за която се явяват адв. Joachim Sedemund и г-н Wilhelm Knittel, държавен секретар във Федералното министерство на транспорта, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 13 март 1992 г.,

постанови настоящото

### Решение

1. С жалба, получена в секретариата на Съда на 23 юни 1990 г. Комисията на Европейските общности завежда дело по силата на член 169 от Договора за ЕИО за обявяване, че с приемането на Gesetz ueber Gebuehren fuer die Benutzung von Bundesfernstrassen mit schweren Lastfahrzeugen (Закон за таксите за ползване на федералните пътища и магистрали от тежкотоварни автомобили) от 30 април 1990 г. (Bundesgesetzblatt I, стр. 826, наричан по-нататък „Закон от 1990 г.”), Федерална република Германия не е изпълнила своите задължения по силата на членове 76, 95 и 5 от Договора.

2. Параграф 1 от Закона от 1990 г. въвежда такса за ползване на пътища („Strassenbenutzungsgebuehr”, наричана по-нататък „пътна такса”) която е платима, с някои изключения, от всички тежкотоварни автомобили, чието разрешено тегло с пълен товар надвишава 18 тона, независимо от тяхното място

на регистрацията, и които използват федералните пътища и магистрала извън населените места.

3. Пътната такса може да се плати за срок, който може да се определи в дни, седмици или месеци, но не трябва да надвишава една година. Годишната сума на таксата варира според общото тегло с товар на превозното средство между 1 000 и 9 000 DEM. Сумата, платима за един месец, една седмица или един ден е равна съответно на 1/10, 1/35 и 1/150 от годишната такса, но не може да бъде по-малка от 10 DEM.

4. За платена такса се издава сертификат, който трябва да се намира в превозното средство. Необходимият контрол се осъществява, наред с други, от полицейските и митнически служби. Проверките по границите с държавите-членки могат да се осъществяват единствено със случайни проверки, като част от други проверки.

5. Параграф 2 от Закона от 1990 г. изменя Закона за таксата за моторни превозни средства (наричана по-нататък „Kraftfahrzeugsteuer“) и за период от 1 юли 1990 г. до 31 декември 1993 г. въвежда специален размер на таксата, който варира съобразно общото тегло на превозното средство, но когато се заплаща на годишна база, не може да надвишава 3 500 DEM за тежкотоварни автомобили и 300 DEM за ремаркета. В резултат на това ограничение Законът от 1990 г. предвижда намаляване на данъка за тежкотоварни автомобили, чието общо тегло надвишава 16 тона, а за ремаркета, чието общо тегло надвишава 2,6 тона.

6. Член 5 от Закона от 1990 г. предвижда, че този закон влиза в сила на 1 юли 1990 г. и престава да бъде действителен в края на 1993 г.

7. Съгласно изложението на неговите основания (Drucksache 11/6336, Deutscher Bundestag - 11. Wahlperiode, стр. 10), Законът от 1990 г. има две цели: първо, намаляването на таксата за превозни средства трябва да опосредства хармонизирането на условията на конкуренция между предприятията за превоз, установени в Германия, и установените в други страни; второ, въвеждането на пътна такса цели да гарантира запазването при актуалното ниво на приноса на немските тежкотоварни автомобили към разходите за пътна инфраструктура и повишаване на приноса, считан за недостатъчен, от чуждестранни тежкотоварни автомобили към същите разходи. Законът от 1990 г. трябва да престане да бъде действителен на 31 декември 1993 г. предвид перспективата, че на ниво на Общността преди тази дата ще бъде приета и транспонирана в националното право директива на Съвета относно облагането на разходите за пътна инфраструктура.

8. Преписката пред Съда показва, че на 21 март 1989 г. въпросният проектозакон е изпратен за консултация с Комисията съобразно Решение на Съвета от 21 март 1962 г., с което се въвежда процедура за предварителен преглед и консултация във връзка с някои закони, подзаконовни актове и административни разпоредби, предвидени в държавите-членки в областта на транспорта (ОВ 1962 г., 23 стр. 720), изменено с Решение 73/402/ЕИО на Съвета от 22 ноември 1973 г. (ОВ L 347, стр. 48).

9. В своето становище от 15 юни 1989 г. в съответствие с упоменатото по-горе решение, Комисията заключава, че въвеждането на пътна такса в Германия заедно със съответното намаляване на таксата за моторни превозни средства, която поради двустранните споразумения, които целят избягване на двойното облагане за превозни средства (наричани по-нататък „двустранните споразумения“) сключени между Федерална република Германия и другите държави-членки, касае само германските превозвачи, не е съвместима с членове 76 и 95 от Договора за ЕИО, и Федерална република Германия не изпълнява своето задължение за сътрудничество и лоялност спрямо Общността, предвидено в член 5 от Договора, доколкото сериозно възпрепятства предложенията на Комисията, предназначени за постигане на целите на Договора в областта на общата транспортна политика.

10. При узнаването през м. март 1990 г., че законът е приет от Bundestag, Комисията открива процедура, предвидена в член 169 от Договора, срещу Федерална република Германия и завежда настоящото дело пред Съда.

11. С Определение на Съда от 4 юли 1990 г. Кралство Белгия, Кралство Дания, Френската република, Великото херцогство Люксембург и Кралство Нидерландия са допуснати да встъпят в подкрепа на заключенията на Комисията.

12. С Определение от 12 юли 1990 г. Съдът подкрепя искането на Комисията за временни мерки по силата на член 186 от Договора и нарежда на Федерална република Германия да спре „събирането на пътна такса, предвидена съгласно the Gesetz ueber Gebuehren fuer die Benutzung von Bundesfernstrassen mit schweren Lastfahrzeugen от 30 април 1990 г. за превозни средства, регистрирани в другите държави-членки, до изчакване на решението по главното производство”.

13. За по-широко изложение на фактите по спора, за хода на производството, както и за правните основания и доводи на страните се прави препратка към доклада от съдебното заседание. Тези елементи от преписката се упоменават единствено в необходимата степен по преценка на Съда.

#### **По член 76 от Договора**

14. Комисията, подкрепена от белгийското, френското и нидерландското правителство, смята, че въвеждането на пътната такса, платима от всички потребители на пътища, независимо от тяхното гражданство, и едновременното намаляване на таксата за моторни превозни средства, която по силата на двустранните споразумения, сключени между Федерална република Германия и другите държави-членки, в същност е платима само от предприятията за превоз, установени в Германия, създава дискриминация в противоречие с член 76 от Договора, между националните превозвачи и тези от другите държави-членки, тъй като за последните пътната такса не се компенсира от намаляването на таксата за моторни превозни средства.

15. Комисията също смята, че Федерална република Германия нарушава клаузата „standstill” на член 76 от Договора, съгласно която „до установяването на предвидените в член 75, параграф 1 разпоредби, никоя държава-членка не

може, без единодушното одобрение на Съвета”, да приема мерки като Закона от 1990 г.

16. Германското правителство счита, че член 76 не забранява приемането на каквато и да е национална мярка с ефект да даде предимство на националните превозвачи или да постави пречка пред превозвачите от другите държави-членки, а само приема „разпоредби” с действие да направи положението на превозвачите от другите държави-членки съгласно националните разпоредби, които са приложими към момента на влизането в сила на Договора, по-неблагоприятно, от това на националните превозвачи.

17. По мнението на германското правителство влошаването на положението на превозвачите от другите държави-членки се поражда не от Закона от 1990 г., а от двустранните споразумения, сключени между Федерална република Германия и всички други държави-членки. В това отношение, германското правителство оспорва, че тези споразумения не представляват „разпоредби” по смисъла на член 76 от Договора, и че, тъй като някои от тях следват влизането в сила на Договора, положението на превозвачите от въпросните държави-членки не се влошава спрямо положението към тази дата, а напротив – се подобрява. Освен това, що се отнася до споразуменията, сключени преди влизането в сила на Договора, Законът от 1990 г. представлява, от гледна точка на неговите икономически последици, просто частична отмяна, мярка, която също както сключването на споразуменията, не е забранена от член 76.

18. За преценката на основанията на жалбата на Комисията е необходимо да се има предвид, че по силата на член 74 целите на Договора в областта на транспорта трябва да се преследват от държавите-членки „в рамките на обща транспортна политика”. За осъществяването на тази обща политика, Съветът трябва да приеме известен брой мерки, предвидени в член 75, параграф 1.

19. Член 76 предвижда, че „до установяването на разпоредбите, указани в член 75, параграф 1, никоя държава-членка не може, без единодушното одобрение от страна на Съвета, да прави различните разпоредби, които уреждат този предмет, когато влиза в сила този Договор, по-малко благоприятни в тяхното пряко или косвено действие спрямо превозвачи от другите държави-членки, отколкото тези спрямо превозвачи, които са граждани на тази държава.”

20. Тази разпоредба цели да избегне въвеждането на обща транспортна политика от Съвета да стане по-трудно или да възпрепятства с приемането, без единодушното одобрение на Съвета, на национални мерки, чието пряко или косвено действие е да промени неблагоприятно положението в държава-членка на превозвачи от другите държави-членки в сравнение с националните превозвачи.

21. В противовес на това, член 76 не изключва приемането от дадена държава-членка на мерки, които имат еднакъв неблагоприятни последици върху националните превозвачи и тези от другите държави-членки.

22. В настоящия случай от една страна, се констатира, че с приемането на Закона от 1990 г. не са приети каквито и да е норми за облагане на използването

на пътищата от тежкотоварни автомобили от страна на Съвета съгласно член 75, параграф 1.

23. От друга страна, трябва да се отбележи, че компенсира по същество наложената нова такса, която се състои от пътна такса, платима от всички превозвачи, посредством намаляване на таксата за моторни превозни средства, от което имат полза само националните превозвачи, действието на Закона от 1990 г. е да измени в неблагоприятна посока положението на превозвачите от другите държави-членки в сравнение с това на националните превозвачи.

24. Що се отнася до доводите на германското правителство, които се основават на двустранните споразумения, които Федерална република Германия е сключила с другите държави-членки, трябва да се отбележи, че пряката причина за влошаване на положението на превозвачите от другите държави-членки спрямо това на националните превозвачи не трябва да се търси в тези споразумения, а в Закона от 1990 г., без който съществуващото положение нямаше да се промени.

25. Освен това, трябва да се отбележи, че съдържанието на член 76 не изключва попадането на двустранните споразумения, сключени от държава-членка, в обхвата на „различните разпоредби, които уреждат предмета, когато този Договор влезе в сила”. Напротив, доколкото подобни споразумения допринасят за определянето на съществуващото към този момент положение, те трябва да бъдат взети предвид при определянето на това дали това положение е претърпяло промени.

26. Накрая, целта, преследвана от член 76, за улесняване на въвеждането от Съвета на общата транспортна политика, е изложена на риск, ако член 76 трябва да подпомага държава-членка да оттегли от превозвачи от другите държавите-членки ползите от мерки, които са приети, за да се направи по-благоприятно тяхното положение от това на националните превозвачи. Следователно няма основание да се прави разграничение между двустранни споразумения, приети преди или след влизането в сила на Договора.

27. Трябва също да се отбележи, че Решение 65/271/ЕИО на Съвета от 13 май 1965 г. относно хармонизирането на някои разпоредби, които засягат конкуренцията в железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт (ОВ 1965 г., 88 стр. 1500), което е прието въз основа, по-специално на член 75 от Договора и което е предназначено, съгласно първото съображение от неговия преамбюл, „да премахне несъответствията, които биха могли да породят съществено изкривяване на конкуренцията в сектора на транспорта” изрично предвижда в член 1, буква а), че „с действие от 1 януари 1967 г., се премахва двойното облагане на моторните превозни средства, когато се използват за транспорт в друга държава-членка, различна от тази, в която са регистрирани.”

28. Германското правителство също оспорва, че Законът от 1990 г. е обоснован от факта, че неговата цел не е само хармонизиране на условията на конкуренция между германските превозвачи и тези от другите държави-членки, но и в същата степен, опазване на околната среда, тъй като е предназначен да насърчава

прехода от автомобилен към железопътен и вътрешноводен транспорт, който е по-малко вреден за околната среда.

29. Както поддържа Съдът, опазването на околната среда представлява една от същностните цели на Общността, чието значение се потвърждава и от Договора за създаване на ЕО (вж. Решение от 20 септември 1988 г. по дело Комисия/Дания, 302/86, Recueil, стр. 4607).

30. Точка 21 от това решение показва, че член 76 не забранява националните мерки, които с повишаването на приноса на тежкотоварните автомобили към разходите за пътната инфраструктура, са насочени към постигането на подобна цел, а само мерките, като Закона от 1990 г., чието действие е да се промени в неблагоприятна посока положението на превозвачи от другите държави-членки спрямо това на националните превозвачи.

31. Според своето изложение на мотиви, Законът от 1990 г. е предназначен както да поддържа текущото ниво на приноса на германските тежкотоварни автомобили към разходите за пътната инфраструктура, така и да повиши приноса, считан за недостатъчен, от чуждестранните тежкотоварни автомобили към тези разходи. При тези обстоятелства, не се установява, че упоменатият закон по-скоро може да доведе до преход от автомобилен транспорт към железопътен и вътрешноводен транспорт, отколкото да доведе до нарастване на пазарния дял на германските превозвачи в ущърб на превозвачи от другите държави-членки.

32. Накрая, германското правителство оспорва по време на съдебното заседание, че Законът от 1990 г. е оправдан от гледна точка на нормите на Договора в областта на транспорта, поради това че неговото действие във времето е ограничено в изчакване на действие от страна на законодателя на Общността да въведе обща политика в този сектор.

33. Този довод не може да се приеме. Фактът, че общата транспортна политика все още не е постигната, не оправомощава държавите-членки да приемат национално законодателство, дори с ограничено действие във времето, което не е съвместимо с изискванията на член 76 от Договора. Напротив, едностранното изменение на действащото положение в ущърб на превозвачи от другите държави-членки трябва да се приема като създаващо пречки пред изпълнението на общата транспортна политика, предвидена от Договора, която трябва да вземе пред вид икономическите, социалните и екологичните проблеми и да гарантира равнопоставеността и условията на конкуренция (вж. Решение от 7 ноември 1991 г. по дело Pinaud Wieger, C-17/90, Recueil, стр. I-5253, точка 11).

34. От предходните съображения следва, че твърдението за нарушение на член 76 от Договора, е основателно.

#### **По член 95 от Договора**

35. Що се отнася до твърдението за нарушение на член 95 от Договора, достатъчно е да се отбележи, че дискриминационните последици, които Закона от 1990 г. може да е оказал на внесените продукти, във всеки случай не са пряко

следствие от факта, че в нарушение на член 76 от Договора той засяга превозвачи от другите държави-членки по-тежко отколкото националните превозвачи. Следователно, не е необходимо да се разглежда дали той също противоречи на член 95 от Договора.

### **По член 5 от Договора**

36. Що се отнася до твърдението за нарушение на член 5 от Договора, първо трябва да се отбележи, че доколкото член 76 от Договора е насочен към предотвратяване на затрудняването поради едностранно действие от държавите-членки на въвеждането от Съвета на общата транспортна политика, която представлява една от посочените в член 3 цели на Договора, той представлява конкретния израз в областта на транспорта на общото задължение, наложено на държавите-членки по силата на член 5 от Договора, да се въздържат от всяка мярка, която може да застраши постигането на целите на Договора.

37. Второ, всички различни действия на Общността, за които Комисията обвинява Федерална република Германия, че е нарушила с приемането на Закона от 1990 г., са свързани с областта на транспорта.

38. Съответно, тъй като е установено, че с приемането на Закона от 1990 г. Федерална република Германия не е изпълнила своите задължения по силата на член 76 от Договора, няма нужда да се търси специфично неизпълнение от страна на тази държава-членка на задължението за спазване на член 5 от Договора.

39. Следователно, с приемането *Gesetz ueber Gebuehren fuer die Benutzung von Bundesfernstrassen mit schweren Lastfahrzeugen* от 30 април 1990 г. Федерална република Германия не е изпълнила своите задължения съгласно член 76 от Договора.

### **По съдебните разноски**

40. Съгласно член 69, параграф 2 от Процедурния правилник загубилата делото страна се осъжда да заплати съдебните разноски. След като Федерална Република Германия е загубила делото, тя следва да бъде осъдена да заплати съдебните разноски, включително тези, направени във връзка с обезпечителното производство. Встъпилите страни Кралство Белгия, Кралство Дания, Френската република, Великото херцогство Люксембург и Кралство Нидерландия, заплащат направените от тях съдебни разноски съгласно член 69, параграф 4 от Процедурния правилник.

По изложените съображения Съдът реши:

**1. С приемането на *Gesetz ueber Gebuehren fuer die Benutzung von Bundesfernstrassen mit schweren Lastfahrzeugen* (Закон за таксите за ползване на федералните пътища и магистралаи от тежкотоварни автомобили) от 30 април 1990 г. Федерална република Германия не е изпълнила своите задължения съгласно член 76 от Договора за ЕИО.**



**2. Осъжда Федерална република Германия да заплати съдебните разноси, включително тези, направени във връзка с обезпечителното производство.**

**3. Осъжда Кралство Белгия, Кралство Дания, Френската република, Великото херцогство Люксембург и Кралство Нидерландия, встъпили страни, да заплатят направените от тях съдебни разноси.**

Подписи

Произнесено в открито съдебно заседание в Люксембург на 19 май 1992 година.

Подписи