Сборник съдебна практика

ОПРЕДЕЛЕНИЕ НА СЪДА (осми състав)

27 януари 2026 година*

[Текст, поправен с определение от 20 май 2026 г.]

„Преюдициално запитване — Член 99 от Процедурния правилник на Съда — Отговор, който не оставя място за разумно съмнение — Отговор, който може да бъде изведен недвусмислено от съдебната практика — Трансевропейска транспортна мрежа — Регламент (ЕС) № 1315/2013 — Пътна транспортна инфраструктура — Член 19, буква г) — Зони за паркиране — Член 39, параграф 2, буква в) — Зони за почивка — Регламент (ЕО) № 561/2006 — Член 8а — Информация за безопасни и сигурни зони за паркиране — Национална правна уредба, която забранява изграждането на зони за обслужване по автомагистралната мрежа, включително сигурни зони за паркиране, върху частни терени — Член 56 ДФЕС — Неприложимост — Изцяло вътрешно положение“

По дело C-439/25

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Curtea de Apel Timișoara (Апелативен съд Тимишоара, Румъния) с акт от 10 юни 2025 г., постъпил в Съда на 4 юли 2025 г., в рамките на производство по дело

[Поправено с определение от 20 май 2026 г.] **OMV Petrom Marketing SRL**

срещу

Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere SA,

ZR,

LN,

СЪДЪТ (осми състав),

състоящ се от: O. Spineanu-Matei, председател на състава, N. Piçarra (докладчик) и N. Fenger, съдии,

генерален адвокат: A. Rantos,

секретар: A. Calot Escobar,

* Език на производството: румънски.

предвид решението, взето след изслушване на генералния адвокат, да се произнесе с мотивирано определение в съответствие с член 99 от Процедурния правилник на Съда,

постанови настоящото

Определение

1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на съображение 6, член 19, буква г) и член 39, параграф 2, буква в) от Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 година относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС (ОВ L 348, 2013 г., стр. 1), на член 8а от Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 година за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета (ОВ L 102, 2006 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 5, том 8, стр. 214), изменен с Регламент (ЕС) 2020/1054 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 г. (ОВ L 249, 2020 г., стр. 1) (наричан по-нататък „Регламент № 561/2006“), както и на член 56 ДФЕС.

2 [Поправено с определение от 20 май 2026 г.] Запитването е отправено в рамките на спор между OMV Petrom Marketing SRL (наричано по-нататък „OMV“), от една страна, и Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere SA (Национална компания за управление на пътните инфраструктури, Румъния) (наричана по-нататък „CNAIR“), както и ZR и LN, от друга страна, относно валидността на административни актове, с които CNAIR одобрява изграждането върху частни терени около автомагистрала A1 в община Печика (Румъния) на сигурна зона за паркиране, бензиностанция за горива, станция за бързо зареждане на електрически превозни средства и зона за настаняване и услуги.

Правна уредба

Правото на Съюза

Първичното право

3 Съгласно член 56, първа алинея ДФЕС се забраняват ограниченията на свободното предоставяне на услуги в рамките на Европейския съюз по отношение на гражданите на държавите членки, които са се установили в държава членка, различна от тази, в която се намира лицето, за което са предназначени услугите.

Регламент № 561/2006

4 Член 8а от Регламент № 561/2006 предвижда:

„1. Комисията гарантира, че информацията за безопасни и сигурни зони за паркиране е леснодостъпна за водачите, извършващи автомобилен превоз на товари и пътници. Комисията публикува списък на всички зони за паркиране, които са сертифицирани, за да осигури на водачите подходящо:

– установяване и предотвратяване на проникване;

– осветление и видимост;

– точка за контакт и процедури при извънредни случаи;

– съобразени с особеностите на половете хигиенни условия;

– възможности за закупуване на храни и напитки;

– връзки, позволяващи комуникация;

– електрозахранване.

Списъкът на тези зони за паркиране се предоставя на разположение на единен официален уебсайт, който се актуализира редовно.

[…]

3. Всички сертифицирани зони за паркиране могат да посочват, че са сертифицирани в съответствие със стандартите и процедурите на Съюза.

В съответствие с член 39, параграф 2, буква в) от Регламент [№ 1315/2013], държавите членки насърчават създаването на пространства за паркиране за ползвателите на пътища с търговска цел.

[…]“.

Регламент № 1315/2013

5 Регламент № 1315/2013 е отменен, считано от 18 юли 2024 г., по силата на член 68 от Регламент (ЕС) 2024/1679 на Европейския парламент и на Съвета от 13 юни 2024 година относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, за изменение на регламенти (ЕС) 2021/1153 и (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на Регламент (ЕС) № 1315/2013 (ОВ L 2024/1679). Предвид момента на настъпване на фактите по спора в главното производство обаче той остава приложим ratione temporis към този спор.

6 Съображение 6 от Регламент № 1315/2013 гласи:

„В политиката за трансевропейската транспортна мрежа трябва да бъдат отчетени развитието на транспортната политика и отношенията на собственост в областта на инфраструктурата. Държавите членки все още са основният субект, отговарящ за създаването и поддържането на транспортната инфраструктура. И други субекти обаче, включително партньори от частния сектор, придобиха значение за осъществяването на мултимодалната трансевропейска транспортна мрежа, и свързаните с това инвестиции, включително регионалните и местните органи, управителите на инфраструктура, концесионерите или пристанищните и летищните органи“.

7 Член 1 от този регламент, озаглавен „Предмет“, предвижда в параграф 1:

„С настоящия регламент се определят насоките за развитие на трансевропейската транспортна мрежа, съставляваща структура на две нива — широкообхватна мрежа и основна мрежа, създадена въз основа на широкообхватната мрежа“.

8 Член 19 от посочения регламент, озаглавен „Приоритети за развитието на пътната инфраструктура“, гласи:

„При насърчаването на проекти от общ интерес, свързани с пътната инфраструктура, и в допълнение към общите приоритети, посочени в член 10, приоритет има следното:

[…]

г) осигуряване на подходяща площ за паркиране на превозни средства с търговско предназначение при подходящо ниво на безопасност и сигурност.

[…]“.

9 Член 39 от същия регламент, озаглавен „Изисквания към инфраструктурата“, предвижда в параграф 2:

„Инфраструктурата на основната мрежа отговаря на всички изисквания, определени в глава II. Освен това, без да се засяга параграф 3, инфраструктурата на основната мрежа отговаря и на следните изисквания:

[…]

в) за пътна транспортна инфраструктура:

[…]

– създаване на зони за почивка по автомагистралите приблизително на всеки 100 [километра (km)] в съответствие с обществените, пазарните и екологичните нужди, с цел, inter alia, за потребителите на пътища с търговска цел да се осигурят подходящи пространства за паркиране със съответното ниво на безопасност и сигурност;

[…]“.

Румънското право

10 Член 2, параграфи 1—3 от Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul juric al drumurilor (Правителствено постановление № 43/1997 относно правния режим на пътната пътна мрежа) от 28 август 1997 г. (повторно публикувано в Monitorul Oficial al României, част I, бр. 237 от 29 юни 1998 г.), в редакцията му, приложима към спора в главното производство (наричано по-нататък „OG № 43/1997“), гласи:

„(1) Пътищата са част от националната транспортна система.

(2) Пътищата са сухоземни транспортни връзки, специално оборудвани за движение на превозни средства и пешеходци.

(3) Неразделна част от пътя са: […], зоните за паркиране, спиране и почивка […], зоните за обслужване или контрол […]“.

11 Член 6, параграф 1, буква а) от OG № 43/1997 гласи:

„(1) Пътищата от национално значение са държавна публична собственост и включват националните пътища, които осигуряват връзки със столицата на страната, с окръжните центрове, с дестинациите от национално значение, помежду си и със съседните държави, и могат да бъдат класифицирани като:

а) автомагистрали — пътища с голям капацитет и скорост, предназначени изключително за движение на моторни превозни средства, които не обслужват крайпътни територии, включващи два еднопосочни пътя, разделени с централна мантинела, които имат най-малко две ленти за движение във всяка посока, както и една аварийна лента, с кръстовища, при които пътищата не се пресичат на едно ниво и ограничен достъп, където влизането и излизането от моторни превозни средства е разрешено само през специално оборудвани коридори“.

Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси

12 Между юли 2020 г. и декември 2021 г. CNAIR приема няколко акта, с които одобрява изграждането върху два частни терена, собственост на ZR и LN, разположени около автомагистрала A1 в община Печика, на зони за обслужване, включващи сигурна зона за паркиране, бензиностанция за горива, станция за бързо зареждане на електрически превозни средства и зона за настаняване и услуги.

13 На 15 декември 2021 г. кметът на община Печика издава на ZR и LN разрешенията за строеж на тези зони.

14 [Поправено с определение от 20 май 2026 г.] На 17 декември 2021 г. ZR и LN продават разглежданите терени на OMV и му прехвърлят всички права, произтичащи от свързаните с тях разрешения. След като става собственик на тези терени, OMV започва изграждането на посочените зони в съответствие с издадените разрешения.

15 [Поправено с определение от 20 май 2026 г.] През април 2022 г. CNAIR предявява иск срещу ZR и LN, като претендира, от една страна, отмяната на становища, споразумения и разрешения, издадени им от нея във връзка с изграждането на тези зони, както и всички приети на това основание актове, и от друга страна, да се възстановят терените в предишното им състояние. OMV иска да бъде допуснато като встъпила страна в това производство.

16 С решение от 3 април 2024 г. Tribunalul Arad (Окръжен съд Арад, Румъния) отхвърля жалбата на CNAIR като неоснователна, като приема по същество, че националното право позволява изграждането на зони за почивка и паркиране върху частни терени.

17 С решение от 5 ноември 2024 г. Curtea de Apel Timişoara (Апелативен съд Тимишоара, Румъния) уважава жалбата на CNAIR и отменя решението от 3 април 2024 г. Като се основава на член 2, параграфи 1—3 и член 6, параграф 1, буква а) от OG № 43/1997, апелативният съд приема, че зоните за обслужване по автомагистралната мрежа, включително сигурните зони за паркиране, са неразделна част от пътната мрежа от национален интерес и поради това трябва да бъдат построени върху терени, публична държавна собственост.

18 [Поправено с определение от 20 май 2026 г.] OMV подава пред тази юрисдикция, която е запитващата юрисдикция и се произнася като последна инстанция, ревизионна жалба срещу решението от 5 ноември 2024 г., като поддържа, че то е нарушило няколко разпоредби на Регламенти № 561/2006 и № 1315/2013, както и принципа на свободно предоставяне на услуги, гарантиран от член 56 ДФЕС.

19 Що се отнася до твърдяното нарушение на разпоредбите на Регламенти № 561/2006 и № 1315/2013, запитващата юрисдикция констатира, че тези регламенти не съдържат никакви правила относно публичния или частния характер на терените, предназначени за зони за паркиране или обслужване по автомагистралната мрежа. Тя обаче има съмнения дали правото на Съюза допуска национална правна уредба, която предвижда забрана за изграждане на такива зони върху частни терени, и поради това иска да се установи дали член 8а от Регламент № 561/2006, както и член 19, буква г) и член 39, параграф 2, буква в) от Регламент № 1315/2013 трябва да се тълкуват в смисъл, че признават право да се строят такива зони върху такива терени.

20 Тази юрисдикция отбелязва също, че в съображение 6 от Регламент № 1315/2013 не се споменават права, признати на „партньорите от частния сектор“ в областта на трансевропейските транспортни мрежи. Освен това според нея значението на тези партньори за изграждането на трансевропейска мултимодална транспортна мрежа не е достатъчно, за да се изключи въвеждането от държава членка на забрана за изграждане на зони за паркиране или обслужване по автомагистралната мрежа върху частни терени.

21 [Поправено с определение от 20 май 2026 г.] Що се отнася до твърдяното нарушение на член 56 ДФЕС, запитващата юрисдикция отбелязва, от една страна, че OMV е румънско юридическо лице, което предоставя услугите си на румънска територия, и от друга страна, че изграждането и стопанисването на зони за паркиране и обслужване на тази територия представляват изцяло вътрешно за Румъния положение, още повече че гражданите на други държави членки, които в бъдеще биха могли да ползват предоставяните от OMV услуги в тези зони, не биха пътували до Румъния, за да се ползват от тези услуги, които са акцесорни спрямо автомобилния превоз. Тази юрисдикция подчертава също така, че

забраната за изграждане на такива зони върху прилежащи към автомагистралите частни терени се прилага без разлика към всички оператори, независимо от тяхното гражданство или това на получателите на посочените услуги, и не изглежда да поставя непряко в по-благоприятно положение установените в Румъния доставчици на услуги.

22 Като се имат предвид, от една страна, окончателният характер на бъдещото решение по делото в главното производство, както и от друга страна, фундаменталният характер на свободното предоставяне на услуги в Съюза, сложността на разглежданата област и наличието на специфични правила на правото на Съюза в областта на автомобилния транспорт, запитващата юрисдикция счита за полезно да отправи запитване до Съда относно приложимостта на член 56 ДФЕС към положение като разглежданото в главното производство, в което румънски доставчик на услуги възнамерява да предоставя акцесорни спрямо автомобилния транспорт услуги на румънските автомагистрали на потребители, които могат да бъдат граждани на други държави членки.

23 При тези условия Curtea de Apel Timişoara (Апелативен съд Тимишоара) решава да спре производството по делото и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

„1) Допускат ли разпоредбите на член 19, буква г), член 39, параграф 2, буква в) от Регламент (ЕС) [№ 1315/2013] и на член 8а от [Регламент № 561/2006], както и съвкупността от правни норми на Съюза относно зоните за почивка и безопасно паркиране на автомагистралите, национална правна уредба, която не позволява изграждането на такива зони за паркиране върху земя, частна собственост?

2) Допускат ли разпоредбите на съображение 6 от Регламент[№ 1315/2013] национална правна уредба, която не позволява изграждането на такива зони за паркиране върху земя, частна собственост?

3) Прилагат ли се разпоредбите на член 56 ДФЕС и съвкупността от правни норми на Съюза относно свободното предоставяне на услуги, когато молителят […] е румънски доставчик на услуги, който възнамерява да предоставя услуги, свързани с автомобилния транспорт по автомагистралите на Румъния, на получатели, които могат да бъдат граждани на други държави членки на Съюза?

4) Ако разпоредбите на член 56 ДФЕС и съвкупността от правни норми на Съюза относно свободното предоставяне на услуги са приложими в настоящия случай, допуска ли тази правна уредба национална правна уредба, която не позволява нито изграждането на зони за обслужване, нито предоставянето на услуги от този вид — зони за безопасно паркиране на автомагистралите — върху земя, частна собственост?“.

По преюдициалните въпроси

24 Съгласно член 99 от Процедурния правилник на Съда, когато отговорът на поставения преюдициален въпрос се налага недвусмислено от съдебната практика или отговорът не оставя място за разумно съмнение, Съдът може във всеки един момент да се произнесе с мотивирано определение по предложение на съдията докладчик и след изслушване на генералния адвокат.

25 В случая следва да се приложи член 99 от Процедурния правилник, тъй като, от една страна, отговорът на първия и втория въпрос не оставя място за разумно съмнение, а от друга страна, отговорът на третия въпрос се налага недвусмислено от практиката на Съда.

По първия и втория въпрос

26 С първите си два въпроса, които следва да се разгледат заедно, запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали член 19, буква г) и член 39, параграф 2, буква в) от Регламент № 1315/2013 във връзка със съображение 6 от този регламент, както и член 8а от Регламент № 561/2006 допускат национална правна уредба, която забранява изграждането на обслужващи зони по автомагистралната мрежа върху частни терени.

27 Следва да се припомни, че Регламент № 1315/2013 установява, съгласно член 1, параграф 1, насоките за развитие на трансевропейската транспортна мрежа, съставляваща структура на две нива — широкообхватна мрежа и основна мрежа, създадена въз основа на широкообхватната мрежа.

28 Член 19, буква г) от този регламент, който урежда развитието на широкообхватната мрежа, задължава държавите членки в рамките на насърчаването на проекти от общ интерес, свързани с пътната инфраструктура, да отдават приоритет на осигуряването на подходяща площ за паркиране на превозни средства с търговско предназначение при подходящо ниво на безопасност и сигурност.

29 Член 39, параграф 2, буква в) от посочения регламент, включен в глава III, която се отнася до развитието на основната мрежа, предвижда създаване на зони за почивка по автомагистралите от тази мрежа приблизително на всеки 100 km в съответствие с обществените, пазарните и екологичните нужди, с цел, inter alia, за потребителите на пътища с търговска цел да се осигурят подходящи пространства за паркиране със съответното ниво на безопасност и сигурност.

30 От текста на тези разпоредби следва, че те определят цели, свързани с изграждането на зони за почивка и паркиране, без обаче да установяват изискване относно публичния или частния характер на терените, върху които тези зони трябва да бъдат построени.

31 Това тълкуване не може да бъде поставено под въпрос от съображение 6 от Регламент № 1315/2013, в което само се констатира, че субекти, различни от държавите членки, по-специално „партньори от частния сектор“, понастоящем участват в изграждането на трансевропейска мултимодална транспортна мрежа и в необходимите инвестиции. Във всеки случай от постоянната съдебна практика следва, че преамбюлът на акт на Съюза няма задължителна правна сила и не може да обоснове тълкуване на самите разпоредби на съответния акт в смисъл, който явно противоречи на техния текст (вж. в този смисъл решения от 28 юни 2012 г., Caronna, C-7/11, EU:C:2012:396, т. 40, и от 20 януари 2022 г., Air Berlin, C-165/20, EU:C:2022:42, т. 55).

32 Освен това, що се отнася до член 8а от Регламент № 561/2006, параграф 1 от него задължава Комисията да гарантира, че водачите имат лесен достъп до информацията относно безопасните и сигурни зони за паркиране, както и да публикува списък на сертифицираните зони за паркиране на официален уебсайт, който се актуализира редовно.

Параграф 3 от посочения член 8а припомня, че съгласно член 39, параграф 2, буква в) от Регламент № 1315/2013 държавите членки са длъжни да насърчават създаването на зони за паркиране за ползвателите с търговска цел.

33 Подобно на разпоредбите, посочени в точки 28 и 29 от настоящото определение, трябва да се констатира, че член 8а от Регламент № 561/2006 не съдържа никакво изискване относно публичния или частния характер на терените, на които трябва да бъдат изградени обслужващите зони по автомагистралната мрежа. По-специално той не изисква от държавите членки да разрешат изграждането на такива зони върху частни терени.

34 С оглед на изложените по-горе съображения на първите два въпроса следва да се отговори, че член 19, буква г) и член 39, параграф 2, буква в) от Регламент № 1315/2013 във връзка със съображение 6 от този регламент, както и член 8а от Регламент № 561/2006 трябва да се тълкуват в смисъл, че допускат национална правна уредба, която забранява изграждането на обслужващи зони по автомагистралната мрежа върху частни терени.

По третия въпрос

35 С третия си въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали член 56 ДФЕС трябва да се тълкува в смисъл, че се прилага по отношение на дружество, установено в държава членка, което, след като е започнало изграждането на обслужваща зона по автомагистралната мрежа в тази държава членка, е изправено пред съдебно производство за отмяна на издадените за тази цел разрешения, като му е противопоставена национална правна уредба, забраняваща изграждането на такива зони върху частни терени.

36 Съгласно постоянната съдебна практика разпоредбите на Договора за функционирането на ЕС относно свободата на установяване, свободното предоставяне на услуги и свободното движение на капитали по принцип не се прилагат към положение, което във всичките си аспекти е свързано само с една държава членка (решения от 15 ноември 2016 г., Ullens de Schooten, C-268/15, EU:C:2016:874, т. 47 и цитираната съдебна практика, и от 2 март 2023 г., Bursa Română de Mărfuri, C-394/21, EU:C:2023:146, т. 48).

37 При това положение запитващата юрисдикция трябва да укаже причините, поради които въпреки изцяло вътрешния си характер висящият пред нея спор е свързан с разпоредбите на правото на Съюза относно основните свободи, така че искането преюдициално тълкуване да е нужно за решаването на този спор (вж. в този смисъл решения от 15 ноември 2016 г., Ullens de Schooten, C-268/15, EU:C:2016:874, т. 55, и от 17 октомври 2024 г., FA.RO. di YK & C., C-16/23, EU:C:2024:886, т. 40).

38 Преюдициалното запитване трябва да установи тази връзка с конкретни и сигурни елементи, без да използва абстрактни или хипотетични индиции. Така в контекста на чисто вътрешно положение запитващата юрисдикция не може да се задоволи с представяне на данни, които позволяват да не се изключи наличието на такава връзка, а напротив, трябва да предостави обективни и съгласувани обстоятелства, които да позволят на Съда да провери дали е налице такава връзка (вж. в този смисъл решения от 2 март 2023 г., Bursa Română de Mărfuri, C-394/21, EU:C:2023:146, т. 52 и цитираната съдебна практика, както и от 22 февруари 2024 г., Ente Cambiano società cooperativa per azioni, C-660/22, EU:C:2024:152, т. 28 и цитираната съдебна практика).

39 [Поправено с определение от 20 май 2026 г.] В случая самата запитваща юрисдикция отбелязва, от една страна, че OMV е румънско юридическо лице, което предоставя услугите си на румънска територия, и от друга страна, че изграждането и експлоатацията на зони за обслужване по автомагистралната мрежа на тази територия представляват изцяло вътрешно за Румъния положение. Освен това тя отбелязва, че предвидената в националното законодателство забрана за изграждане на такива зони върху частни терени се прилага без разлика към всички доставчици на такива услуги, независимо от тяхното гражданство и това на получателите на услугите, които те предоставят, и не изглежда да поставя непряко в по-благоприятно положение установените в Румъния доставчици на услуги.

40 [Поправено с определение от 20 май 2026 г.] В такъв контекст, който, както признава запитващата юрисдикция, е изцяло вътрешен за съответната държава членка, тази юрисдикция добавя, че услугите, които OMV възнамерява да предоставя в разглежданите в спора по главното производство зони, са акцесорни спрямо автомобилния транспорт по румънските автомагистрали, така че гражданите на други държави членки, които биха могли да ползват тези услуги в бъдеще, няма да пътуват до Румъния само по тази причина.

41 При всички положения твърдението, че част от бъдещите клиенти на доставчик на услуги ще идват от държава членка, различна от тази, в която е установен, не е достатъчно, за да се установи наличието на трансгранично положение, което може да попадне в приложното поле на член 56 ДФЕС. (вж. в този смисъл решение от 3 декември 2020 г., BONVER WIN, C-311/19, EU:C:2020:981, т. 25).

42 С оглед на изложените по-горе съображения на третия въпрос следва да се отговори, че член 56 ДФЕС трябва да се тълкува в смисъл, че не се прилага по отношение на дружество, установено в държава членка, което, след като е започнало изграждането на обслужваща зона по автомагистралната мрежа в тази държава членка, е изправено пред съдебно производство за отмяна на издадените за тази цел разрешения, като му е противопоставена национална правна уредба, забраняваща изграждането на такива зони върху частни терени.

По четвъртия въпрос

43 Предвид отговора, даден на третия въпрос, не е необходимо да се отговаря на четвъртия въпрос.

По съдебните разноски

44 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски.

По изложените съображения Съдът (осми състав) реши:

1) Член 19, буква г) и член 39, параграф 2, буква в) от Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 година относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС, във връзка със съображение 6 от този регламент, както и член 8а от Регламент

(ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 година за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета, изменен с Регламент (ЕС) 2020/1054 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 г.,

трябва да се тълкуват в смисъл, че

допускат национална правна уредба, която забранява изграждането на обслужващи зони по автомагистралната мрежа върху частни терени.

2) Член 56 ДФЕС

трябва да се тълкува в смисъл, че

не се прилага по отношение на дружество, установено в държава членка, което, след като е започнало изграждането на обслужваща зона по автомагистралната мрежа в тази държава членка, е изправено пред съдебно производство за отмяна на издадените за тази цел разрешения, като му е противопоставена национална правна уредба, забраняваща изграждането на такива зони върху частни терени.

Подписи