Tribunal de Justicia de la Unión Europea
COMUNICADO DE PRENSA n.º 9/19
Luxemburgo, 6 de febrero de 2019

Prensa e Información

Conclusiones del Abogado General en el asunto C-591/17
Austria / Alemania

El Abogado General Wahl propone al Tribunal de Justicia que desestime el recurso de Austria contra la nueva tasa alemana de autopistas

El hecho de que los propietarios de vehículos matriculados en Alemania disfruten de una desgravación fiscal en el impuesto alemán de circulación de vehículos de motor por el total importe de dicha tasa no constituye una discriminación por razón de la nacionalidad

En 2015, Alemania adoptó una ley por la que se establecía una tasa por el uso de carreteras federales, en particular autopistas, para vehículos con un peso inferior a 3,5 toneladas («tasa de infraestructuras»).

En caso de vehículos matriculados en Alemania («vehículos nacionales»), el pago de la tasa debe ser realizado en primer lugar por el propietario del vehículo, mediante una viñeta anual.

Para los vehículos matriculados en el extranjero, el obligado al pago de la tasa de infraestructuras es el propietario o bien el conductor, y esta se devenga en el momento en que se circula por primera vez por carreteras federales una vez que se atraviesa una frontera nacional. Para tales vehículos, se puede elegir entre una viñeta de diez días, de dos meses o de un año.

Dependiendo de la cilindrada del motor, del tipo de motor y de la clase de emisión, la tarifa de la viñeta de diez días oscila entre un mínimo de 2,50 euros y un máximo de 25 euros. La tarifa de la viñeta de dos meses oscila entre un mínimo de 7 euros y un máximo de 55 euros. Finalmente, la viñeta anual es de un importe máximo de 130 euros.

Una vez iniciada la recaudación de la tasa de infraestructuras, los propietarios de vehículos nacionales disfrutan de una desgravación en el impuesto de circulación de vehículos de motor por el total importe de la referida tasa (la desgravación establecida para los propietarios de vehículos «Euro 6» es aún mayor).

Austria considera que Alemania ha infringido varias disposiciones del Derecho de la Unión al establecer la tasa de infraestructuras. En particular, según Austria, el efecto combinado de la tasa de infraestructuras y la desgravación para los propietarios de vehículos nacionales da lugar a que, en la práctica, solo los conductores de vehículos matriculados en otros Estados miembros («vehículos extranjeros») estén sujetos a dicha tasa, lo cual implica una discriminación indirecta por razones de nacionalidad.

Dado que la Comisión decidió poner fin al procedimiento por incumplimiento incoado contra Alemania, después de que este Estado miembro modificara su normativa sobre la tarifa de las viñetas de duración limitada, Austria interpuso ante el Tribunal de Justicia un recurso contra Alemania. En este procedimiento los Países Bajos intervienen en apoyo de las tesis de Austria, mientras que Dinamarca lo hace en apoyo de la postura de Alemania. Se trata de uno de los pocos casos en que un Estado miembro ha iniciado un procedimiento por incumplimiento contra otro Estado miembro. [1]

[1] El presente recurso es el séptimo de un total de ocho interpuestos. Con respecto al asunto del sexto recurso, en el que Hungría denunció a Eslovaquia, véase el comunicado de prensa nº 131/12. El octavo asunto, *Eslovenia/Croacia* (C-457/18) se halla todavía pendiente de sentencia.

En sus conclusiones de hoy, el Abogado General Nils Wahl propone al Tribunal de Justicia que desestime el recurso interpuesto por Austria contra Alemania.

Considera, en particular, que los argumentos de Austria, que se basan en una supuesta discriminación por razón de la nacionalidad, parten de un error fundamental en la interpretación del concepto de «discriminación».

Comparte el parecer de que los propietarios de vehículos nacionales son, en su mayor parte, de nacionalidad alemana, mientras que los conductores de vehículos extranjeros son mayoritariamente nacionales de otros Estados miembros. Así pues, aunque la legislación alemana controvertida no incurra en ninguna discriminación expresa por razón de la nacionalidad, si se consideraran fundadas las razones esgrimidas por Austria, existiría una discriminación indirecta por razón de la nacionalidad y, en consecuencia, una vulneración del Derecho de la Unión.

Sin embargo, el Abogado General opina que, si se tienen en cuenta dos elementos básicos de toda discriminación, la argumentación de Austria no puede prosperar.

En primer lugar, **los dos grupos de personas comparados no se hallan en una situación comparable en relación con las medidas controvertidas.**

Los propietarios de vehículos nacionales son al mismo tiempo usuarios de carreteras alemanas (y, por tanto, están sujetos a la tasa de infraestructuras) y contribuyentes alemanes (ya que también están sujetos al impuesto de circulación de vehículos de motor). En cambio, los conductores de vehículos extranjeros son contribuyentes de otros Estados miembros y, como tales, pueden estar sujetos a otros impuestos o gravámenes en sus respectivos países de residencia, pero nunca tendrán que pagar el impuesto de circulación alemán.

Por lo tanto, los propietarios de vehículos nacionales y los conductores de vehículos extranjeros son comparables en cuanto al uso de las autopistas alemanas, pero no lo son si se examinan a la luz de ambas medidas, lo que implica su consideración como usuarios de las autopistas alemanas y como contribuyentes. De ahí la incoherencia de la argumentación de Austria: por un lado, insiste en que las dos medidas deben examinarse conjuntamente y, por otro, al identificar el elemento de comparación, atiende únicamente a la comparabilidad de los dos grupos en relación con el uso de las autopistas alemanas.

En segundo lugar, **Austria no ha sido capaz de señalar ningún trato menos favorable que se derive de las medidas controvertidas para los conductores de vehículos extranjeros.**

Examinadas las circunstancias a la luz de ambas medidas, los conductores de vehículos extranjeros no están ni podrán estar nunca en una situación menos favorable que la de los propietarios de vehículos nacionales. Para poder conducir por las autopistas alemanas, los primeros solo tienen que pagar la tasa de infraestructuras y no están obligados a pagar la tarifa anual, sino que pueden optar por una viñeta de menor duración, según sus necesidades particulares. Por el contrario, para poder conducir por las autopistas alemanas, los propietarios de vehículos nacionales están obligados por ley a pagar tanto dicha tasa como un impuesto de circulación. Además, con independencia del uso efectivo que hagan de las autopistas locales, los propietarios de vehículos matriculados en Alemania deben pagar la tasa de infraestructuras correspondiente a la viñeta anual.

Por lo tanto, consideradas ambas medidas conjuntamente (como pretende Austria), es evidente que no existe un trato menos favorable a los conductores extranjeros, pues todo vehículo matriculado en otro Estado miembro con el que se va a circular por las autopistas alemanas deberá pagar siempre a las autoridades alemanas un importe inferior al que pague un propietario del mismo modelo de vehículo matriculado en Alemania.

El Abogado General admite que, gracias a la desgravación fiscal, el importe del impuesto de circulación que deben pagar los propietarios de vehículos nacionales es inferior al que debían pagar anteriormente. Sin embargo, aunque la deducción fiscal tuviese el efecto de

reducir a cero el impuesto de circulación (que no es el caso), cualquier conductor extranjero estaría obligado a pagar, para circular por las autopistas alemanas, un importe que, como máximo, es el mismo que habrían de pagar los propietarios de vehículos nacionales.

En opinión del Abogado General, las autoridades alemanas tenían pleno derecho a considerar que, en primer lugar, el coste de la red de autopistas, hasta la fecha financiado principalmente por sus contribuyentes, debía ser compartido equitativamente entre todos los usuarios, incluidos los conductores de vehículos extranjeros. **En segundo lugar, los propietarios de vehículos nacionales habrían tenido que soportar una carga impositiva desproporcionada si hubiesen estado sujetos tanto al pago de la tasa de infraestructuras como al del impuesto de circulación.**

Según el Abogado General, por lo que se refiere a las **medidas** alemanas **de control y de ejecución** (controles aleatorios, prestación de garantías, prohibición de continuar circulando y amenaza de multas), Austria no ha conseguido demostrar que tales medidas den lugar a una discriminación indirecta por razones de nacionalidad.

En lo que respecta a la supuesta vulneración de la **libre circulación de mercancías** y de la **libre circulación de servicios**, el Abogado General considera que Austria no ha aportado ningún tipo de prueba sobre la posible incidencia de la tasa de infraestructuras en los intercambios comerciales transfronterizos. Para el Abogado General, no hay ningún elemento que permita apreciar un obstáculo al acceso al mercado. Cualquier efecto sobre la libre circulación parece dudoso o, cuando menos, indirecto.

En cuanto a las disposiciones del Tratado relativas a la **política común de transportes**, en particular la **cláusula *standstill*** por la que se prohíbe a los Estados miembros adoptar disposiciones con efectos que desfavorezcan a los transportistas de otros Estados miembros,[2] el Abogado General considera dudoso que aún sea aplicable dicha cláusula. Así y todo, aunque fuese aplicable, el Abogado General entiende que Austria no ha conseguido explicar, y mucho menos demostrar, cómo podría afectar realmente a los transportistas extranjeros una medida que solo concierne a los vehículos de menos de 3,5 toneladas.

En este contexto**, el Abogado General señala que la tasa de infraestructuras alemana es coherente con dos máximas de general aceptación en la política de transportes de la Unión Europea, según las cuales el coste del uso de las infraestructuras de transporte debe basarse en los principios de «quien usa paga» y «quien contamina paga».**

NOTA: Las conclusiones del Abogado General no vinculan al Tribunal de Justicia. La función del Abogado General consiste en proponer al Tribunal de Justicia, con absoluta independencia, una solución jurídica al asunto del que se ocupa. Los jueces del Tribunal de Justicia comienzan ahora sus deliberaciones sobre este asunto. La sentencia se dictará en un momento posterior.

NOTA: El recurso por incumplimiento, dirigido contra un Estado miembro que ha incumplido sus obligaciones derivadas del Derecho de la Unión, puede ser interpuesto por la Comisión o por otro Estado miembro. Si el Tribunal de Justicia declara que existe incumplimiento, el Estado miembro de que se trate debe ajustarse a lo dispuesto en la sentencia con la mayor brevedad posible. Si la Comisión considera que el Estado miembro ha incumplido la sentencia, puede interponer un nuevo recurso solicitando que se le impongan sanciones pecuniarias. No obstante, en caso de que no se hayan comunicado a la Comisión las medidas tomadas para la adaptación del Derecho interno a una directiva, el Tribunal de Justicia, a propuesta de la Comisión, podrá imponer sanciones en la primera sentencia.

Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación y que no vincula al Tribunal de Justicia.

El texto íntegro de las conclusiones se publica en el sitio CURIA el día de su lectura.

Contactos con la prensa: Cristina López Roca ☎ (+352) 4303 3667.

[2] Artículo 92 TFUE.

Las imágenes de la lectura de las conclusiones se encuentran disponibles en «Europe by Satellite» ☎ (+32) 2 2964106