



L'avvocato generale Wahl propone alla Corte di giustizia di respingere il ricorso dell'Austria contro la nuova tassa tedesca per l'uso della rete autostradale

La circostanza che i proprietari di veicoli immatricolati in Germania beneficino di uno sgravio fiscale della tassa sui veicoli a motore per un importo pari all'importo della suddetta tassa non costituisce una discriminazione fondata sulla nazionalità

Nel 2015, la Germania ha emanato una legge che prevede la riscossione di una tassa per l'uso delle strade federali (in particolare delle autostrade) per veicoli di peso inferiore a 3.5 tonnellate, denominata «tassa sulle infrastrutture».

Per i veicoli immatricolati in Germania («veicoli nazionali»), la tassa deve essere versata in anticipo, sotto forma di bollo annuale, dal proprietario del veicolo.

Per i veicoli immatricolati all'estero, l'obbligo di versare la tassa sulle infrastrutture incombe al proprietario o al conducente e sorge all'atto del primo utilizzo delle strade federali dopo l'attraversamento di una frontiera nazionale. Per siffatti veicoli sussistono tre opzioni: bollo valido dieci giorni, due mesi o un anno.

In funzione della cilindrata del motore, del tipo di motore e della classe di emissioni, il prezzo di un bollo di dieci giorni varia da un minimo di EUR 2,50 a un massimo di EUR 25. Il prezzo del bollo di due mesi varia da un minimo di EUR 7 a un massimo di EUR 55. Infine, il bollo annuale ha un prezzo massimo di EUR 130.

Una volta che avrà avuto inizio la riscossione della tassa sulle infrastrutture, i proprietari di veicoli nazionali beneficeranno di uno sgravio fiscale in relazione alla tassa sui veicoli a motore per un importo pari all'importo della tassa sulle infrastrutture (i proprietari di veicoli «Euro 6» beneficeranno di uno sgravio ancora maggiore).

L'Austria ritiene che la Germania abbia violato una serie di disposizioni del diritto dell'Unione mediante l'introduzione della tassa sulle infrastrutture. In particolare, secondo l'Austria, l'effetto combinato della tassa sulle infrastrutture e dello sgravio fiscale per proprietari di veicoli nazionali è tale per cui, in pratica, soltanto i conducenti di veicoli immatricolati in altri Stati membri («veicoli stranieri») sono soggetti alla tassa sulle infrastrutture, dando così luogo a una discriminazione indiretta fondata sulla nazionalità.

Poiché la Commissione aveva chiuso (in seguito alla modifica, da parte della Germania, della propria normativa in relazione al prezzo dei bolli di breve durata e allo sgravio fiscale) il procedimento d'infrazione da essa avviato nei confronti della Germania, l'Austria ha promosso un procedimento di infrazione nei confronti della Germania dinanzi alla Corte di giustizia. In tale procedimento, l'Austria è sostenuta dai Paesi Bassi, mentre la Germania è sostenuta dalla Danimarca. Si tratta di uno dei rarissimi casi in cui uno Stato membro ha avviato un procedimento d'infrazione nei confronti di un altro Stato membro¹.

¹ Il presente ricorso è il settimo su un totale di otto. V., per il sesto ricorso intentato dall'Ungheria nei confronti della Slovacchia, il comunicato stampa n. [131/12](#). L'ottavo ricorso è attualmente pendente, Slovenia/Croatia ([C-457/18](#)).

Nelle sue conclusioni odierne, l'avvocato generale Nils Wahl propone alla Corte di giustizia di respingere il ricorso presentato dall'Austria nei confronti della Germania.

Egli ritiene, in particolare, che gli argomenti dell'Austria relativi ad una presunta discriminazione fondata sulla nazionalità si basino su una comprensione fondamentalmente erronea della nozione di «discriminazione».

Ammette che i proprietari di veicoli nazionali sono, per la maggior parte, di cittadinanza tedesca, mentre i conducenti di veicoli stranieri sono prevalentemente cittadini di altri Stati membri. Pertanto, benché la normativa tedesca in esame non stabilisca una discriminazione espressa fondata sulla nazionalità, se gli argomenti addotti dall'Austria fossero considerati fondati, sussisterebbe una discriminazione indiretta fondata sulla nazionalità e, di conseguenza, una violazione del diritto dell'Unione.

Tuttavia, a giudizio dell'avvocato generale, l'Austria non è riuscita a provare la fondatezza delle proprie censure alla luce dei due principi di base in materia di discriminazione.

In primo luogo, i due gruppi di persone posti a confronto, in relazione alle misure contestate, non si trovano in una situazione comparabile.

I proprietari di veicoli nazionali sono sia utenti delle strade tedesche (e quindi soggetti alla tassa sulle infrastrutture) che contribuenti tedeschi (essendo soggetti alla tassa sui veicoli a motore). Di converso, i conducenti di veicoli stranieri sono contribuenti di altri Stati membri: essi possono, in quanto tali, essere soggetti ad altri tributi o oneri nei loro rispettivi paesi di residenza, ma non potranno mai essere tenuti a versare la tassa tedesca sui veicoli a motore.

Pertanto, i proprietari di veicoli nazionali e i conducenti di veicoli stranieri sono comparabili per quanto riguarda l'uso delle autostrade tedesche, ma non sono comparabili quando vengono esaminati alla luce di entrambe le misure, il che comporta prenderli in considerazione sia come utenti delle autostrade tedesche che come contribuenti. Per tale ragione sussiste una contraddizione negli argomenti dell'Austria: da un lato, essa insiste sul fatto che le due misure devono essere esaminate congiuntamente ma, dall'altro, nell'individuazione del termine di paragone, essa tiene conto esclusivamente della comparabilità dei due gruppi in relazione al loro uso delle autostrade tedesche.

In secondo luogo, l'Austria non è riuscita ad indicare alcun trattamento meno favorevole che le misure in esame riservano ai conducenti di veicoli stranieri.

Se esaminati alla luce di entrambe le misure, i conducenti di veicoli stranieri non si trovano, e non possono mai trovarsi, in una situazione meno favorevole rispetto a quella in cui si trovano i proprietari di veicoli nazionali. Per essere autorizzati a guidare sulle autostrade tedesche, i primi sono tenuti a versare soltanto la tassa sulle infrastrutture e non sono tenuti a pagare l'importo annuo: essi possono optare per un bollo di durata inferiore, a seconda delle loro esigenze effettive. Per essere autorizzati a guidare sulle autostrade tedesche, i proprietari di veicoli nazionali sono invece tenuti per legge a versare sia una tassa sulle infrastrutture che una tassa sui veicoli a motore. Inoltre, indipendentemente dall'uso effettivo delle autostrade locali, i proprietari di veicoli immatricolati in Germania sono tenuti a versare la tassa sulle infrastrutture per un importo pari al bollo annuale.

Di conseguenza, quando entrambe le misure sono esaminate congiuntamente - conformemente a quanto richiesto alla Corte dall'Austria - emerge in modo evidente l'assenza di un trattamento meno favorevole nei confronti dei conducenti stranieri: ogni veicolo immatricolato in un altro Stato membro che utilizzerà le autostrade tedesche, al fine di essere autorizzato a detto uso, dovrà pagare alle autorità tedesche un importo sempre inferiore rispetto a quello pagato dal proprietario dello stesso modello di veicolo immatricolato in Germania.

L'avvocato generale riconosce che l'importo della tassa sui veicoli a motore che i proprietari di veicoli nazionali devono pagare sarà inferiore rispetto al passato grazie allo

sgravio fiscale. Tuttavia, anche qualora lo sgravio fiscale comportasse l'«azzeramento» della tassa sui veicoli a motore (il che non ha luogo) ogni conducente straniero, per usare le autostrade tedesche, sarebbe tenuto a pagare un importo corrispondente, al massimo, a quello che sarebbe dovuto dai proprietari di veicoli nazionali.

Ad avviso dell'avvocato generale, le autorità tedesche erano pienamente legittimate a ritenere, in primo luogo, che i costi della rete autostradale, finora sostenuti principalmente dai suoi contribuenti, dovessero essere equamente ripartiti tra tutti gli utenti, compresi i conducenti di veicoli stranieri. In secondo luogo, i proprietari di veicoli nazionali sarebbero stati soggetti a una tassazione di importo sproporzionato se fossero stati soggetti sia alla tassa sulle infrastrutture che alla tassa sui veicoli a motore.

Per quanto attiene alle **misure tedesche di controllo e di esecuzione** (controlli a campione, riscossione di una cauzione, divieto di proseguire il viaggio, minaccia di sanzioni pecuniarie), l'avvocato generale è del parere che l'Austria non sia esentata dall'onere di provare che esse diano luogo a una discriminazione indiretta fondata sulla nazionalità.

In merito all'asserita violazione della **libera circolazione delle merci** e della **libera prestazione di servizi**, l'avvocato generale conclude che l'Austria non ha fornito alcun tipo di prova per quanto riguarda l'eventuale impatto che la tassa sulle infrastrutture può avere sul commercio transfrontaliero. Secondo l'avvocato generale, non sussiste alcun elemento atto ad indicare un ostacolo all'accesso al mercato. Qualsiasi effetto sulle libertà di circolazione appare pertanto aleatorio o, al massimo, indiretto.

Per quanto riguarda le disposizioni del Trattato in materia di **politica comune dei trasporti**, e più precisamente la clausola di standstill che vieta agli Stati membri di adottare disposizioni meno favorevoli, nei loro effetti, nei confronti dei vettori degli altri Stati membri², l'avvocato generale dubita che tale clausola sia ancora applicabile. Tuttavia, anche se così fosse, l'avvocato generale ritiene che l'Austria non abbia sufficientemente chiarito, né tantomeno provato, in che modo una misura riguardante soltanto i veicoli di peso inferiore a 3.5 tonnellate possa avere un impatto concreto sui vettori stranieri.

L'avvocato generale evidenzia, in tale contesto, che la tassa tedesca sulle infrastrutture è conforme a due dogmi, ampiamente ammessi, della politica dei trasporti dell'Unione: i costi connessi all'uso delle infrastrutture di trasporto dovrebbero basarsi sui principi «chi usa paga» e «chi inquina paga».

IMPORTANTE: Le conclusioni dell'avvocato generale non vincolano la Corte di giustizia. Il compito dell'avvocato generale consiste nel proporre alla Corte, in piena indipendenza, una soluzione giuridica nella causa per la quale è stato designato. I giudici della Corte cominciano adesso a deliberare in questa causa. La sentenza sarà pronunciata in una data successiva.

Documento non ufficiale ad uso degli organi d'informazione che non impegna la Corte di giustizia.

Il [testo integrale](#) delle conclusioni è pubblicato sul sito CURIA il giorno della lettura.

Contatto stampa: Eleonora Montserrat Pappalettere ☎ (+352) 4303 8575

Immagini della lettura delle conclusioni sono disponibili su «[Europe by Satellite](#)» ☎ □ (+32) 2 2964106

² Articolo 92 TFUE.