



## **O advogado-geral Nils Wahl propõe ao Tribunal de Justiça que julgue improcedente a ação intentada contra a nova taxa alemã de utilização das autoestradas**

*O facto de os proprietários de veículos registados na Alemanha beneficiarem de um desagravamento no imposto alemão sobre os veículos automóveis num montante que corresponde ao montante da taxa não constitui uma discriminação em razão da nacionalidade*

Em 2015, a Alemanha adotou uma lei que prevê a cobrança de uma taxa pela utilização das estradas federais (em especial as autoestradas) para os veículos com um peso inferior a 3,5 toneladas, a chamada «taxa de utilização da infraestrutura».

Para os veículos registados na Alemanha (a seguir «veículos nacionais»), a taxa deve ser paga antecipadamente, sob a forma de uma vinheta anual, pelo proprietário do veículo.

Para os veículos matriculados no estrangeiro, a obrigação de pagar a taxa de utilização da infraestrutura é imposta ao proprietário ou ao condutor do veículo e é exigível a partir da primeira utilização das estradas federais após a travessia de uma fronteira nacional. Para estes veículos, existem três opções: uma vinheta de dez dias, uma vinheta de dois meses e uma vinheta anual.

Dependendo da cilindrada, do tipo de motor e do tipo de emissão, o preço de uma vinheta de dez dias varia entre um mínimo de 2,50 euros e um máximo de 25 euros. O preço de uma vinheta de dois meses varia entre um mínimo de 7 euros e um máximo de 55 euros. Por último, a vinheta anual tem o preço máximo de 130 euros.

Uma vez iniciada a cobrança da taxa de utilização da infraestrutura, os proprietários de veículos nacionais beneficiam de um desagravamento de imposto sobre os veículos automóveis num montante que corresponde ao da taxa de utilização da infraestrutura (os proprietários dos veículos «Euro 6» beneficiam de um desagravamento de um montante ainda mais elevado).

A Áustria considera que a Alemanha violou várias disposições do direito da União ao adotar a taxa de utilização da infraestrutura. Em especial, segundo a Áustria, o efeito combinado da taxa de utilização da infraestrutura e o desagravamento para os proprietários de veículos nacionais é que, na prática, apenas os condutores dos veículos matriculados noutros Estados-Membros (a seguir «veículos estrangeiros») estão sujeitos à taxa de utilização da infraestrutura, dando assim origem a uma discriminação indireta em razão da nacionalidade.

Uma vez que a Comissão tinha (depois de a Alemanha ter alterado a sua legislação relativamente ao preço das vinhos de curta duração e ao desagravamento fiscal) encerrado o processo por incumprimento que instaurou contra a Alemanha, a Áustria intentou uma ação por incumprimento contra a Alemanha no Tribunal de Justiça. Neste processo, a Áustria é apoiada pelos Países Baixos enquanto a Alemanha é apoiada pela Dinamarca. É um dos raros casos em que um Estado-Membro instaurou um processo por incumprimento contra outro Estado-Membro <sup>1</sup>.

<sup>1</sup> A presente ação é a sétima de um total de oito. V., no que respeita ao sexto processo, no qual a Hungria instaurou um processo contra a Eslováquia, comunicado de imprensa [nº 131/12](#). O oitavo processo está atualmente pendente, *Eslovénia/Croácia* ([C-457/18](#)).

**Nas suas conclusões de hoje, o advogado-geral Nils Wahl propõe ao Tribunal de Justiça que julgue improcedente a ação intentada pela Áustria contra a Alemanha.**

**Considera, em especial, que os argumentos da Áustria baseados numa suposta discriminação em razão da nacionalidade têm como premissa fundamental um entendimento errado do conceito de «discriminação».**

O advogado-geral reconhece que os proprietários de veículos nacionais são, na sua grande maioria, de nacionalidade alemã, enquanto os condutores de veículos estrangeiros são, na sua maioria, nacionais de outros Estados-Membros. Assim, embora a legislação alemã em causa não crie uma discriminação expressa em razão da nacionalidade, se os argumentos apresentados pela Áustria fossem considerados procedentes, existiria uma discriminação indireta em razão da nacionalidade e, por conseguinte, uma violação do direito da União.

No entanto, o advogado-geral é da opinião que a Áustria não foi convincente no que respeita a dois princípios básicos em matéria de discriminação.

**Em primeiro lugar, os dois grupos de pessoas que comparou não estão, no que diz respeito às medidas criticadas, numa situação comparável.**

Os proprietários de veículos nacionais são tanto utentes das estradas alemãs (e, por conseguinte, sujeitos à taxa de utilização da infraestrutura) como contribuintes alemães (uma vez que estão sujeitos ao imposto sobre os veículos automóveis). Em contrapartida, os condutores de veículos estrangeiros são contribuintes de outros Estados-Membros: enquanto tal, podem estar sujeitos a outros impostos ou encargos no respetivo país de residência, mas nunca terão de pagar o imposto alemão sobre os veículos automóveis.

Por conseguinte, os proprietários de veículos nacionais e os condutores de veículos estrangeiros são comparáveis no que respeita à utilização das autoestradas alemãs, mas não são comparáveis quando analisados à luz de ambas as medidas, o que implica que devem ser considerados simultaneamente utentes das autoestradas alemãs e contribuintes. É por esta razão que existe uma incoerência na argumentação da Áustria: por um lado, insiste que as duas medidas devem ser analisadas em conjunto, mas, por outro, quando identifica o elemento de comparação, apenas tem em conta a comparabilidade dos dois grupos em relação à respetiva utilização das autoestradas alemãs.

**Em segundo lugar, a Áustria não conseguiu indicar qualquer tratamento menos favorável que as medidas em causa reservem aos condutores de veículos estrangeiros.**

Quando apreciados à luz de ambas as medidas, os condutores de veículos estrangeiros não estão, e nunca poderão estar, numa situação menos favorável do que a dos proprietários de veículos nacionais. Para serem autorizados a conduzir nas autoestradas alemãs, os primeiros têm de pagar apenas a taxa de utilização da infraestrutura e não são obrigados a pagar a taxa anual: podem optar por uma vinheta de uma duração mais curta, em função das suas necessidades reais. Em contrapartida, para serem autorizados a conduzir nas autoestradas alemãs, os proprietários de veículos nacionais são obrigados por lei a pagar tanto uma taxa de utilização da infraestrutura como um imposto sobre os veículos automóveis. Além disso, independentemente da utilização efetiva que façam das autoestradas locais, os proprietários de veículos matriculados na Alemanha são obrigados a pagar a taxa de utilização da infraestrutura no montante devido para a vinheta anual.

Por conseguinte, quando ambas as medidas são consideradas em conjunto — como a Áustria pede ao Tribunal de Justiça para fazer — não há manifestamente um tratamento menos favorável dos condutores estrangeiros: qualquer veículo matriculado noutro Estado-Membro que seja utilizado nas autoestradas alemãs pagará sempre às autoridades alemãs, para ser autorizado a utilizar as mesmas, um montante inferior ao que paga o proprietário de um mesmo modelo de veículo matriculado na Alemanha.

O advogado-geral admite que o montante do imposto sobre os veículos automóveis a pagar pelos proprietários de veículos nacionais será mais baixo do que anteriormente graças ao desagravamento. No entanto, mesmo que o desagravamento tivesse por efeito «reduzir a zero» o imposto sobre os veículos automóveis (o que não é o caso), qualquer condutor estrangeiro seria obrigado a pagar, pela utilização das autoestradas alemãs, um montante correspondente, no máximo, ao que teria de ser pago pelos proprietários de veículos nacionais.

Na opinião do advogado-geral, as autoridades alemãs tinham o pleno direito de considerar, em primeiro lugar, que o custo da rede de autoestradas, até agora principalmente suportado pelos seus contribuintes, tinha de ser repartido equitativamente entre todos os utentes, incluindo os condutores de veículos estrangeiros. Em segundo lugar, os proprietários de veículos nacionais seriam sujeitos a um montante de tributação desproporcionado se fossem sujeitos tanto à taxa de utilização da infraestrutura como ao imposto sobre os veículos automóveis.

Em relação às **medidas de controlo e de execução** alemãs (controlos aleatórios, cobrança de uma caução, proibição de prosseguir viagem, ameaça de coimas), o advogado-geral considera que a Áustria não cumpriu o seu ónus de provar que as mesmas dão origem a uma discriminação indireta em razão da nacionalidade.

No que diz respeito à suposta violação da **livre circulação de mercadorias** e da **livre circulação de serviços**, o advogado-geral considera que a Áustria não apresentou nenhum tipo de prova no que respeita ao eventual impacto que a taxa de utilização da infraestrutura pode ter no comércio transfronteiriço. Segundo o advogado-geral, não existe nenhum elemento que possa indiciar um entrave ao acesso ao mercado. Os eventuais efeitos sobre as liberdades de circulação afiguram-se incertos, ou, na melhor das hipóteses, indiretos.

Quanto às disposições dos Tratados relativas à **política comum de transportes**, mais especificamente à **cláusula suspensiva** que proíbe os Estados-Membros de adotarem disposições menos favoráveis no que respeita aos seus efeitos sobre os transportadores de outros Estados-Membros,<sup>2</sup> o advogado-geral duvida que esta cláusula ainda seja aplicável. Mesmo que tal fosse o caso, segundo o advogado-geral, a Áustria não conseguiu explicar, muito menos apresentar qualquer elemento de prova, como é que uma medida que diz respeito apenas a veículos de peso inferior a 3,5 toneladas podia ter um impacto real sobre os transportadores estrangeiros.

Neste contexto, **o advogado-geral assinala que a taxa de utilização da infraestrutura está em linha com dois dogmas amplamente aceites da política de transportes da UE: as despesas relativas à utilização de infraestruturas de transporte devem ser baseadas nos princípios do utilizador-pagador e do poluidor-pagador.**

---

**NOTA:** As conclusões do advogado-geral não vinculam o Tribunal de Justiça. A missão dos advogados-gerais consiste em propor ao Tribunal de Justiça, com toda a independência, uma solução jurídica nos processos que lhes são atribuídos. Os juízes do Tribunal de Justiça iniciam agora a sua deliberação no presente processo. O acórdão será proferido em data posterior.

**NOTA:** Uma ação por incumprimento, dirigida contra um Estado-Membro que não cumpriu as suas obrigações decorrentes do direito da União, pode ser proposta pela Comissão ou por outro Estado-Membro. Se o Tribunal de Justiça declarar a existência do incumprimento, o Estado-Membro em questão deve dar execução ao acórdão o mais rapidamente possível.

Caso a Comissão considere que o Estado-Membro não deu execução ao acórdão, pode propor uma nova ação pedindo a aplicação de sanções pecuniárias. Todavia, se não forem comunicadas medidas de transposição de uma diretiva à Comissão, o Tribunal de Justiça pode, sob proposta da Comissão, aplicar sanções no primeiro acórdão.

---

<sup>2</sup> Artigo 92.º TFUE.

*Documento não oficial, para uso exclusivo dos órgãos de informação, que não envolve a responsabilidade do Tribunal de Justiça.*

O [texto integral](#) das conclusões é publicado no sítio CURIA no dia da leitura.

Contacto Imprensa: Cristina López Roca ☎ (+352) 4303 3667.

Imagens da leitura das conclusões estão disponíveis em «[Europe by Satellite](#)» ☎ (+32) 2 2964106.