



Kontakty z Mediami
i Informacja

Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej
KOMUNIKAT PRASOWY nr 9/19

Luksemburg, 6 lutego 2019 r.

Opinia rzecznika generalnego w sprawie C-591/17
Austria / Niemcy

**Rzecznik generalny Wahl zaproponował, by Trybunał Sprawiedliwości oddalił
skargę Austrii skierowaną przeciwko nowej niemieckiej opłacie za korzystanie
z autostrad**

*Korzystanie przez posiadaczy pojazdów zarejestrowanych w Niemczech ze zwolnienia
z niemieckiego podatku od pojazdów silnikowych w kwocie odpowiadającej kwocie opłaty nie
stanowi dyskryminacji ze względu na przynależność państwową*

W 2015 r. Niemcy przyjęły ustawę przewidującą pobór opłaty za korzystanie z dróg federalnych (w szczególności autostrad) przy użyciu pojazdów o masie poniżej 3.5 ton, tak zwanej „opłaty infrastrukturalnej”.

W przypadku pojazdów zarejestrowanych w Niemczech (pojazdy krajowe) owa opłata musi zostać uiszczona przez właściciela pojazdu z góry w formie rocznej winiety.

W przypadku pojazdów zarejestrowanych za granicą obowiązek uiszczenia opłaty infrastrukturalnej spoczywa albo na właścicielu, albo na kierowcy pojazdu i powstaje z chwilą pierwszego skorzystania z takich dróg po przekroczeniu granicy państwa. Dla tej grupy pojazdów istnieją trzy możliwości: winieta dziesięciodniowa, winieta dwumiesięczna i winieta roczna.

W zależności od pojemności silnika, rodzaju silnika i klasy emisji cena dziesięciodniowej winiety waha się od 2,50 EUR do 25 EUR. Cena winiety dwumiesięcznej waha się od 7 EUR do 55 EUR. Wreszcie, maksymalna cena winiety rocznej to 130 EUR.

W chwili rozpoczęcia poboru opłaty infrastrukturalnej posiadacze krajowych pojazdów będą korzystać ze zwolnienia z podatku od pojazdów silnikowych w kwocie odpowiadającej kwocie opłaty infrastrukturalnej (posiadacze pojazdów „Euro 6” będą korzystać z jeszcze większego zwolnienia).

Austria podniosła, że poprzez ustanowienie opłaty infrastrukturalnej Niemcy naruszyły szereg przepisów prawa Unii. W szczególności, zdaniem Austrii, opłata infrastrukturalna i zwolnienie z podatku dla posiadaczy pojazdów krajowych skutkują łącznie tym, że w praktyce jedynie kierowcy pojazdów zarejestrowanych w innym państwie członkowskim (zwanych dalej „pojazdami zagranicznymi”) są objęci opłatą infrastrukturalną, co prowadzi w ten sposób do pośredniej dyskryminacji ze względu na przynależność państwową.

W związku z zakończeniem przez Komisję postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego (po dokonaniu przez Niemcy zmian przepisów w odniesieniu do ceny winiet krótkoterminowych i zwolnienia z podatku) Austria wniosła do Trybunału Sprawiedliwości skargę w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego przeciwko Niemcom. W postępowaniu tym Austria jest popierana przez Niderlandy, natomiast Niemcy są popierane przez Danię. Jest to jedna z bardzo rzadkich spraw, w których państwo członkowskie wszczęło postępowanie w sprawie uchybienia zobowiązaniom przez inne państwo członkowskie.¹

¹ Omawiana skarga jest siódmą z łącznie ośmiu skarg. W zakresie dotyczącym szóstej sprawy, w której Węgry pozwały Słowację zob. komunikat prasowy [nr 131/12](#). Ósma sprawa, Słowenia / Chorwacja ([C-457/18](#)) jest obecnie w toku.

W przedłożonej dzisiaj opinii rzecznik generalny Nils Wahl zaproponował, by Trybunał Sprawiedliwości oddalił skargę wniesioną przez Austrię przeciwko Niemcom.

W szczególności stwierdził on, że argumenty Austrii dotyczące rzekomej dyskryminacji ze względu na przynależność państwową opierają się na fundamentalnym niezrozumieniu pojęcia „dyskryminacji”.

Przyznał on, że właściciele pojazdów krajowych są w większości obywatelami Niemiec, podczas gdy kierowcy pojazdów zagranicznych to w większości obywatele innych państw członkowskich. Zatem, choć niemieckie przepisy, o których tu mowa, nie przewidują wprost dyskryminacji ze względu na przynależność państwową, to jeżeli argumenty przedstawione przez rząd austriacki uznać za zasadne, miałyby miejsce dyskryminacja pośrednia ze względu na przynależność państwową, a w rezultacie doszłoby do naruszenia prawa Unii.

Jednakże, rzecznik generalny jest zdania, że Austria nie przedstawiła przekonujących argumentów w związku z dwiema podstawowymi zasadami w odniesieniu do dyskryminacji.

Po pierwsze, dwie grupy osób, które porównała, nie są w porównywalnej sytuacji w odniesieniu do kwestionowanych środków.

Właściciele pojazdów krajowych to zarówno użytkownicy dróg niemieckich (a zatem osoby podlegające opłacie infrastrukturalnej), jak i niemieccy podatnicy (ponieważ objęci są podatkiem od pojazdów silnikowych). Z kolei kierowcy pojazdów zagranicznych są podatnikami innych państw członkowskich: mogą zatem w państwach zamieszkania podlegać innym podatkom lub opłatom, ale nigdy nie będą mieli obowiązku zapłaty niemieckiego podatku od pojazdów silnikowych.

Zatem właścicieli pojazdów krajowych i użytkowników pojazdów zagranicznych można porównać, jeżeli chodzi o korzystanie z niemieckich autostrad, ale nie można ich porównać przy dokonywaniu badania w świetle obydwu środków, w ramach którego byłoby uznawani zarówno za użytkowników niemieckich autostrad, jak i za podatników. Z tego względu w argumentach Austrii zachodzi nieścisłość: z jednej strony nalega ona, by dwa środki były analizowane wspólnie, a z drugiej strony, określając punkt odniesienia, analizuje porównywalność dwóch grup jedynie przez pryzmat ich korzystania z niemieckich autostrad.

Po drugie, Austria nie zdołała wskazać żadnego mniej korzystnego traktowania, które sporny środek powoduje dla kierowców pojazdów zagranicznych.

W analizie dokonywanej w świetle obydwu środków kierowcy pojazdów zagranicznych nie są i nie mogą nigdy być w sytuacji mniej korzystnej od sytuacji, w której znajdują się właściciele pojazdów krajowych. Aby mieć możliwość poruszania się po niemieckich autostradach, pierwsi mają obowiązek zapłacić jedynie opłatę infrastrukturalną i nie mają obowiązku zapłaty rocznej stawki: mogą wybrać winietę na krótszy okres, w zależności od faktycznych potrzeb. Z kolei właściciele pojazdów krajowych, aby móc poruszać się po niemieckich autostradach, mają przewidziany prawem obowiązek uiścić zarówno opłatę infrastrukturalną, jak i podatek od pojazdów silnikowych. Co więcej, niezależnie od faktycznego korzystania z lokalnych autostrad, właściciele pojazdów zarejestrowanych w Niemczech mają obowiązek uiszczenia opłaty infrastrukturalnej w kwocie należnej za winietę roczną.

W konsekwencji, gdy obydwa środki są rozpatrywane łącznie, o co zwróciła się do Trybunału Austria, w sposób oczywisty brak jest mniej korzystnego traktowania użytkowników zagranicznych: wszyscy kierowcy pojazdów zarejestrowanych w innym państwie członkowskim, które będą użytkowane na autostradach niemieckich, będą zawsze płacić organom niemieckim za możliwość korzystania z tych autostrad kwotę niższą niż kwota, którą uiszczają właściciele tego samego modelu pojazdu zarejestrowanego w Niemczech.

Rzecznik generalny przyznał, że kwota podatku od pojazdu silnikowego podlegająca zapłacie przez właścicieli pojazdów krajowych będzie niższa niż w przeszłości ze względu na zwolnienie z podatku. Jednak, nawet gdyby zwolnienie z podatku miało skutek w postaci

„wyzerowania” podatku od pojazdów silnikowych (co nie ma miejsca), każdy kierowca zagraniczny musiałby płacić za poruszanie się po autostradach niemieckich kwotę, która jest w maksymalnym wymiarze równa kwocie podlegającej zapłacie przez właścicieli pojazdów krajowych.

Zdaniem rzecznika generalnego organy niemieckie miały pełne prawo przyjąć, że – po pierwsze – koszt sieci autostrad, dotąd ponoszony głównie przez ich podatników, należy rozdzielić równo między wszystkich użytkowników dróg, w tym kierowców pojazdów zagranicznych. Po drugie, gdyby właściciele pojazdów krajowych podlegali zarówno opłacie infrastrukturalnej, jak i podatkowi od pojazdów silnikowych, byłoby objęci nieproporcjonalną kwotą opodatkowania.

Rzecznik generalny jest zdania, że Austria nie wywiązała się ze spoczywającego na niej obowiązku udowodnienia, że środki kontroli i egzekwowania (wrywkowe kontrole, pobranie zabezpieczenia, zakaz kontynuowania podróży, zagrożenie grzywną) powodują dyskryminację pośrednią ze względu na przynależność państwową.

W zakresie dotyczącym zarzucanego naruszenia **swobodnego przepływu towarów i swobodnego przepływu usług** rzecznik generalny uważa, że Austria nie przedstawiła żadnego dowodu na okoliczność ewentualnego wpływu, jaki opłata infrastrukturalna może mieć na handel transgraniczny. Zdaniem rzecznika generalnego brak jest przesłanki, która mogłaby wskazywać na utrudnienia w dostępie do rynku. Wpływ na swobody przepływu zdaje się być niepewny lub, co najwyżej, pośredni.

W odniesieniu do postanowień traktatu dotyczących **wspólnej polityki transportowej**, a dokładniej **klauzuli zawieszającej** zakazującej państwom członkowskim wydawania mniej korzystnych przepisów w ich skutku wobec przewoźników z innych państw członkowskich², rzecznik generalny wyraził wątpliwość, czy klauzula ta ma nadal zastosowanie. Jednakże, nawet gdyby miało to miejsce, zdaniem rzecznika generalnego Austria nie zdołała wyjaśnić, a tym bardziej udowodnić, w jaki sposób środek, który dotyczy wyłącznie pojazdów o masie poniżej 3,5 t, mógłby mieć rzeczywisty wpływ na zagranicznych przewoźników.

Rzecznik generalny wskazał w tym kontekście, że niemiecka opłata infrastrukturalna jest zgodna z dwiema szeroko akceptowanymi zasadami polityki transportowej Unii: koszty związane z korzystaniem z infrastruktury transportowej powinny opierać się za zasadach „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci”.

UWAGA: Opinia rzecznika generalnego nie wiąże Trybunału Sprawiedliwości. Zadanie rzeczników generalnych polega na przedkładaniu Trybunałowi, przy zachowaniu całkowitej niezależności, propozycji rozstrzygnięć prawnych w sprawach, które rozpatrują. Sędziowie Trybunału rozpoczynają właśnie obrady w tej sprawie. Wyrok zostanie wydany w terminie późniejszym.

UWAGA : Skarga o stwierdzenie uchybienia państwa członkowskiego jest kierowana przeciwko państwu członkowskiemu, które uchybiło zobowiązaniom wynikającym z prawa Unii, przez Komisję lub inne państwo członkowskie. Jeżeli Trybunał Sprawiedliwości stwierdzi uchybienie, państwo, którego to dotyczy, powinno jak najszybciej zastosować się do wyroku. Jeżeli Komisja uzna, że państwo członkowskie nie zastosowało się do wyroku, może wnieść nową skargę i domagać się sankcji finansowych. Jednak w sytuacji nieprzekazania Komisji krajowych środków transpozycji dyrektywy Trybunał Sprawiedliwości może, na jej wniosek, nakładać kary pieniężne już na etapie pierwszego wyroku.

Dokument nieoficjalny, sporządzony na użytek mediów, który nie wiąże Trybunału Sprawiedliwości.

[Pełny tekst](#) opinii jest publikowany na stronie internetowej CURIA w dniu przedłożenia.

Osoba odpowiedzialna za kontakty z mediami: Ireneusz Kolowca ☎ (+352) 4303 2793

Nagranie wideo z przedstawienia opinii jest dostępne przez [„Europe by Satellite”](#) ☎ (+32) 2 2964106

² Artykuł 92 TFUE.