Sodišče Evropske unije
SPOROČILO ZA MEDIJE ŠT. 9/19
Luxembourg, 6. februar 2019

Mediji in informacije

Sklepni predlogi generalnega pravobranilca v zadevi C-591/17
Avstrija/Nemčija

Generalni pravobranilec Wahl predlaga, naj Sodišče zavrne tožbo Avstrije zoper novo nemško dajatev za uporabo avtocest

To, da so lastniki vozil, registriranih v Nemčiji, upravičeni do davčne olajšave pri nemškem davku na motorna vozila v znesku, ki je enak znesku dajatve, ne pomeni diskriminacije na podlagi državljanstva

Nemčija je leta 2015 sprejela zakon o naložitvi dajatve za uporabo zveznih cest (zlasti avtocest) za vozila, lažja od 3,5 tone, tako imenovano „dajatev za uporabo infrastrukture“.

Za vozila, registrirana v Nemčiji (v nadaljevanju: domača vozila), morajo lastniki vozil dajatev plačati vnaprej, v obliki letne vinjete.

Za vozila, registrirana v tujini, se obveznost plačila dajatve za uporabo infrastrukture naloži bodisi lastniku bodisi vozniku vozila, pri čemer ta obveznost nastane ob prvi uporabi zveznih cest po prečkanju državne meje. Za taka vozila obstajajo tri možnosti: desetdnevna, dvomesečna in letna vinjeta.

Glede na delovno prostornino motorja, vrsto motorja in emisijski razred se cena desetdnevne vinjete giblje med najmanj 2,50 EUR in največ 25 EUR. Cena dvomesečne vinjete se giblje med najmanj 7 EUR in največ 55 EUR. Nazadnje, cena letne vinjete znaša največ 130 EUR.

Ko se bo začela dajatev za uporabo infrastrukture pobirati, bodo lastniki domačih vozil upravičeni do davčne olajšave pri davku na motorna vozila v znesku, ki je enak znesku dajatve za uporabo infrastrukture (lastniki vozil „Euro 6“ pa bodo upravičeni do še višje olajšave).

Avstrija meni, da je Nemčija z uvedbo dajatve za uporabo infrastrukture kršila več določb prava Unije. Natančneje, po navedbah Avstrije je povezani učinek dajatve za uporabo infrastrukture in davčne olajšave za lastnike domačih vozil ta, da v praksi dajatev za uporabo infrastrukture plačujejo le vozniki vozil, registriranih v drugih državah članicah (v nadaljevanju: tuja vozila), kar povzroča posredno diskriminacijo na podlagi državljanstva.

Ker je Komisija (potem ko je Nemčija sprejela spremembe zakonodaje glede cene kratkotrajne vinjete in davčne olajšave) postopek za ugotavljanje kršitev, ki ga je sprožila proti Nemčiji, končala, je Avstrija pri Sodišču vložila tožbo zaradi neizpolnitve obveznosti proti Nemčiji. V podporo Avstriji v tem postopku intervenira Nizozemska, v podporo Nemčiji pa Danska. Gre za enega od zelo redkih primerov, ko je država članica sprožila postopek zaradi neizpolnitve obveznosti proti drugi državi članici.[1]

Generalni pravobranilec Nils Wahl v sklepnih predlogih z današnjega dne predlaga, naj Sodišče zavrne tožbo, ki jo je Avstrija vložila proti Nemčiji.

Zlasti meni, da so trditve Avstrije, ki temeljijo na zatrjevani diskriminaciji na podlagi državljanstva, izpeljane iz temeljnega nerazumevanja pojma „diskriminacija“.

[1] Ta tožba je sedma od skupno osmih. Glede šestega primera, ko je Madžarska tožila Slovaško, glej sporočilo za medije št. 131/12. O osmem primeru Sodišče še vedno odloča v zadevi Slovenija/Hrvaška (C-457/18).

Strinja se, da so lastniki domačih vozil v veliki večini nemški državljani, medtem ko so vozniki tujih vozil večinoma državljani drugih držav članic. Čeprav torej z zadevno nemško zakonodajo ni uvedena nikakršna izrecna diskriminacija na podlagi državljanstva, bi – če bi bilo treba trditve avstrijske vlade šteti za utemeljene – obstajala posredna diskriminacija na podlagi državljanstva, kar bi pomenilo kršitev prava Unije.

Vendar generalni pravobranilec meni, da Avstrija ni uspela dokazati utemeljenosti svojih trditev v zvezi z dvema temeljnima načeloma diskriminacije.

Prvič, **skupini oseb, ki ju je primerjala, z vidika izpodbijanih ukrepov nista v primerljivem položaju**.

Lastniki domačih vozil so hkrati uporabniki nemških cest (in s tem zavezanci za plačilo dajatve za uporabo infrastrukture) in nemški davčni zavezanci (saj so zavezanci za plačilo davka na motorna vozila). Nasprotno pa so vozniki tujih vozil davčni zavezanci v drugih državah članicah in so lahko kot taki zavezanci za plačilo drugih davkov ali dajatev vsak v svoji državi prebivališča, nikoli pa se od njih ne bo zahtevalo, naj plačajo nemški davek na motorna vozila.

Torej so lastniki domačih vozil in vozniki tujih vozil primerljivi z vidika uporabe nemških avtocest, niso pa primerljivi, če jih obravnavamo z vidika obeh zadevnih ukrepov, kar zajema njihovo obravnavo tako v vlogi uporabnikov nemških avtocest kot tudi davčnih zavezancev. Zato je v trditvah Avstrije neskladje, saj ta po eni strani vztraja pri tem, da je treba oba ukrepa preučiti skupaj, po drugi strani pa ob opredelitvi subjekta primerjave upošteva zgolj primerljivost obeh skupin v povezavi z njihovo uporabo nemških avtocest.

Drugič, **Avstrija ni mogla izkazati nikakršnega manj ugodnega obravnavanja, ki bi ga bili zaradi zadevnih ukrepov deležni vozniki tujih vozil.**

Vozniki tujih vozil – če se obravnavajo ob upoštevanju obeh ukrepov – niso, in nikoli ne morejo biti, v položaju, ki bi bil manj ugoden od položaja, v katerem so lastniki domačih vozil. Da se prvonavedenim dovoli vožnja po nemških avtocestah, morajo plačati le dajatev za uporabo infrastrukture, pa še to ne nujno za celo leto, saj se lahko glede na svoje dejanske potrebe odločijo za vinjeto krajše veljavnosti. Nasprotno pa morajo lastniki domačih vozil za to, da se jim dovoli vožnja po nemških avtocestah, po zakonu plačati tako dajatev za uporabo infrastrukture kot tudi davek na motorna vozila. Poleg tega morajo lastniki vozil, registriranih v Nemčiji, ne glede na to, ali dejansko uporabljajo lokalne avtoceste, plačati dajatev za uporabo infrastrukture v znesku, enakem ceni letne vinjete.

Če se torej oba ukrepa obravnavata skupaj – kar Avstrija predlaga Sodišču – je očitno, da tuji vozniki nikakor niso obravnavani manj ugodno, saj bo za katero koli vozilo, registrirano v drugi državi članici, ki bo uporabljeno na nemških avtocestah, nemškim organom za to, da se mu dovoli njihova uporaba, vedno plačan znesek, nižji od zneska, ki ga bo plačal lastnik enakega modela vozila, registriranega v Nemčiji.

Generalni pravobranilec priznava, da bo davek na motorna vozila, ki ga bodo morali plačati lastniki domačih vozil, zaradi davčne olajšave nižji kot v preteklosti. Vendar bi moral tudi v primeru, da bi davčna olajšava „izničila“ davek na motorna vozila (kar ne drži), kateri koli tuji voznik za uporabo nemških avtocest še vedno plačati največ znesek, enak znesku, ki bi ga morali plačati lastniki domačih vozil.

Po mnenju generalnega pravobranilca so lahko nemški organi povsem upravičeno menili, prvič, da je treba stroške avtocestnega omrežja, ki so jih doslej nosili zlasti davčni zavezanci te države, enakomerno razporediti med vse uporabnike, vključno z vozniki tujih vozil. Drugič, lastniki domačih vozil bi bili nesorazmerno obdavčeni, če bi plačevali tako dajatev za uporabo infrastrukture kot tudi davek na motorna vozila.

Generalni pravobranilec v zvezi z nemškimi **nadzornimi in izvršilnimi ukrepi** (naključna preverjanja, pobiranje varščine, prepoved nadaljnje vožnje, zagrožene kazni) meni, da Avstrija ni pravno zadostno dokazala, da povzročajo posredno diskriminacijo na podlagi državljanstva.

V zvezi s **prostim pretokom blaga** in **prostim pretokom storitev** generalni pravobranilec meni, da Avstrija ni predložila nobenega dokaza v zvezi z morebitnim vplivom, ki bi ga dajatev za uporabo infrastrukture lahko imela na čezmejno trgovino. Po navedbah generalnega pravobranilca ni ničesar, kar bi lahko nakazovalo na omejevanje dostopa do trga. Kakršen koli učinek na prosti pretok se torej zdi negotov ali v najboljšem primeru posreden.

Kar zadeva določbe Pogodbe o **skupni prometni politiki**, natančneje **klavzulo „standstill“**, s katero je državam članicam prepovedano, da bi predpise spreminjale tako, da bi ti postali manj ugodni za prevoznike drugih držav članic,[2] generalni pravobranilec dvomi, da se ta klavzula še uporablja. Tudi če bi se, pa generalni pravobranilec meni, da Avstrija ni pojasnila – in še manj kakor koli dokazala – kako bi lahko ukrep, ki se nanaša le na vozila, lažja od 3,5 tone, dejansko vplival na tuje prevoznike.

Generalni pravobranilec v tem okviru **poudarja, da je nemška dajatev za uporabo infrastrukture v skladu z dvema široko sprejetima nazoroma prometne politike Unije, in sicer, da morajo stroški, povezani z uporabo prometnih infrastruktur, temeljiti na načelih „uporabnik plača“ in „onesnaževalec plača“.**

OBVESTILO: Sklepni predlogi generalnega pravobranilca za Sodišče niso zavezujoči. Naloga generalnih pravobranilcev je, da Sodišču popolnoma neodvisno predlagajo pravno rešitev zadeve, ki jo obravnavajo. Sodniki Sodišča zdaj začenjajo posvetovanje o zadevi. Sodba bo razglašena pozneje.

OBVESTILO: S predlogom za sprejetje predhodne odločbe lahko sodišča držav članic v zvezi s sporom, o katerem odločajo, Sodišču predložijo vprašanja o razlagi prava Unije ali veljavnosti aktov Unije. Sodišče ne odloči o nacionalnem sporu. Zadevo reši nacionalno sodišče v skladu z odločbo Sodišča. Ta odločba je enako zavezujoča za druga nacionalna sodišča, ki obravnavajo podoben problem.

Neuradni dokument za medije, ki Sodišča ne zavezuje.

Celotno besedilo sklepnih predlogov je objavljeno na spletnem mestu CURIA na dan predstavitve.

Kontaktna oseba: Ireneusz Kolowca ☎ (+352) 4303 2793

Posnetki s predstavitve sklepnih predlogov so dostopni na „Europe by Satellite“ ☎ (+32) 2 2964106

[2] Člen 92 PDEU.