



Imprensa e Informação

Tribunal de Justiça da União Europeia
COMUNICADO DE IMPRENSA n.º 75/19

Luxemburgo, 18 de junho de 2019

Acórdão no processo C-591/17
Áustria/Alemanha

A vinheta alemã para a utilização das estradas federais pelos veículos automóveis ligeiros de passageiros é contrária ao direito da União

Esta taxa é discriminatória dado que o respetivo encargo económico recai, na prática, unicamente sobre os proprietários e sobre os condutores de veículos registados noutros Estados-Membros

Desde 2015, a Alemanha estabeleceu o quadro jurídico para a criação de uma taxa de utilização das estradas federais pelos veículos automóveis ligeiros de passageiros, incluindo as autoestradas: a «taxa de utilização das infraestruturas».

Com esta taxa, a Alemanha pretende passar parcialmente de um sistema de financiamento através dos impostos para um sistema de financiamento baseado nos princípios do «utilizador-pagador» e do «poluidor-pagador». As receitas desta taxa destinam-se inteiramente ao financiamento das infraestruturas rodoviárias e o seu montante é calculado com base na cilindrada do motor, no meio de propulsão e na classe de emissão do veículo.

Qualquer proprietário de um veículo registado na Alemanha deve pagar esta taxa, sob a forma de uma vinheta anual, num montante máximo de 130 euros. Para os veículos registados no estrangeiro, a taxa só deverá ser paga (pelo proprietário ou pelo condutor) em caso de utilização das autoestradas. Neste contexto, estão disponíveis vinhetas de dez dias (entre 2,50 e 25 euros), de dois meses (entre 7 e 50 euros) ou de um ano (130 euros no máximo).

A Alemanha previu simultaneamente que, a partir do momento em que a taxa de utilização das infraestruturas começar a ser cobrada, os proprietários dos veículos registados na Alemanha passarão a beneficiar de um desagravamento do imposto sobre os veículos automóveis num montante pelo menos equivalente ao da taxa que tiveram de pagar.

A Áustria considera que o efeito combinado da taxa de utilização das infraestruturas e do desagravamento do imposto sobre os veículos automóveis registados na Alemanha, bem como as modalidades de ajustamento e aplicação da taxa de utilização das infraestruturas, são contrários ao direito da União, nomeadamente à proibição de discriminação em razão da nacionalidade.

Depois de ter pedido um parecer sobre a questão à Comissão, que não se pronunciou dentro do prazo, a Áustria intentou uma ação por incumprimento contra a Alemanha no Tribunal de Justiça ¹. Neste processo, a Áustria é apoiada pelos Países-Baixos, ao passo que a Alemanha é apoiada pela Dinamarca.

No seu acórdão de hoje, o Tribunal de Justiça declara que **a taxa de utilização das infraestruturas, combinada com o desagravamento em matéria de imposto sobre os veículos automóveis de que beneficiam os proprietários de veículos registados na Alemanha, constitui uma discriminação indireta em razão da nacionalidade e uma violação dos princípios da livre circulação de mercadorias e da livre prestação de serviços.**

¹ É muito raro que um Estado-Membro intente uma ação por incumprimento contra outro Estado-Membro. A presente ação é a sétima de um total de oito na história do Tribunal de Justiça (v. no que respeita às seis primeiras ações o comunicado de imprensa [n.º 131/12](#); a oitava ação está pendente: *Eslovénia/Croácia*, [C-457/18](#)).

No que respeita à proibição de discriminação em razão da nacionalidade, o Tribunal de Justiça declara que o desagravamento do imposto sobre os veículos automóveis a favor dos proprietários de veículos registados na Alemanha tem por efeito compensar integralmente a taxa de utilização das infraestruturas paga por estes últimos, pelo que o encargo económico da referida taxa recai, de facto, unicamente sobre os proprietários e sobre os condutores de veículos registados noutros Estados-Membros.

É certo que é os Estados-Membros podem alterar o sistema de financiamento das suas infraestruturas rodoviárias, substituindo um sistema de financiamento através dos impostos por um sistema de financiamento por todos os utilizadores, incluindo os proprietários e os condutores de veículos registados noutros Estados-Membros que utilizam essas infraestruturas, para que todos esses utilizadores contribuam de forma equitativa e proporcionada para o referido financiamento. Essa modificação deve todavia respeitar o direito da União, nomeadamente o princípio da não discriminação, o que não é o caso no presente processo.

Concretamente, não pode ser acolhido o argumento da Alemanha de que o desagravamento do imposto sobre os veículos automóveis a favor dos proprietários de veículos registados nesse Estado-Membro reflete a passagem para um sistema de financiamento das infraestruturas rodoviárias por todos os utilizadores, em aplicação dos princípios do «utilizador-pagador» e do «poluidor-pagador».

Com efeito, não tendo fornecido nenhuma explicação quanto ao alcance da contribuição do imposto para o financiamento das infraestruturas federais, a Alemanha não demonstrou que a compensação concedida aos proprietários de veículos registados na Alemanha, sob a forma de um desagravamento do imposto sobre os veículos automóveis num montante pelo menos equivalente ao da taxa de utilização das infraestruturas que tiveram de pagar, não excede a referida contribuição e tem assim um carácter adequado.

Além disso, quanto aos proprietários de veículos registados na Alemanha, a taxa de utilização das infraestruturas é devida anualmente, sem a possibilidade de optar por uma vinheta de mais curta duração caso esta corresponda melhor à frequência de utilização das referidas estradas. Esses elementos, combinados com um desagravamento do imposto sobre os veículos automóveis num montante pelo menos equivalente ao pago a título dessa taxa, demonstram que a passagem para um sistema de financiamento baseado nos princípios do «utilizador-pagador» e do «poluidor-pagador» visa exclusivamente os proprietários e os condutores de veículos registados noutros Estados-Membros, ao passo que o princípio de um financiamento através dos impostos continua a ser aplicável aos proprietários de veículos registados na Alemanha.

Por outro lado, a Alemanha não demonstrou em que medida a discriminação constatada poderia ser justificada por considerações de ordem ambiental ou outras.

No que respeita à livre circulação de mercadorias, o Tribunal de Justiça declara que as medidas controvertidas são suscetíveis de criar obstáculos ao acesso ao mercado alemão dos produtos provenientes de outros Estados-Membros. Com efeito, a taxa de utilização das infraestruturas a que, de facto, apenas estão sujeitos os veículos que transportam esses produtos é suscetível de aumentar os custos de transporte e, conseqüentemente, o preço dos referidos produtos, afetando assim a sua competitividade.

Relativamente à livre prestação de serviços, o Tribunal de Justiça declara que as medidas controvertidas são suscetíveis de criar obstáculos ao acesso ao mercado alemão por parte dos prestadores e dos destinatários de serviços provenientes de outro Estado-Membro. Com efeito, a taxa de utilização de infraestruturas pode, devido ao desagravamento do imposto sobre os veículos automóveis, aumentar o custo dos serviços fornecidos na Alemanha por esses prestadores ou aumentar o custo que representa para os referidos destinatários a deslocação a esse Estado-Membro para aí beneficiarem de um serviço.

Em contrapartida, contrariamente ao que alegou a Áustria, o Tribunal de Justiça declara que as modalidades de ajustamento e de aplicação da taxa de utilização das infraestruturas não têm

caráter discriminatório. Trata-se concretamente das inspeções aleatórias, da eventual proibição de prosseguir viagem no veículo em causa, da cobrança *a posteriori* da taxa de utilização das infraestruturas, da eventual aplicação de uma coima e do pagamento de uma caução.

NOTA: Uma ação por incumprimento, dirigida contra um Estado-Membro que não cumpriu as suas obrigações que lhe incumbem por força 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.

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

O [texto integral](#) do acórdão é publicado no sítio CURIA no dia da prolação.

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

Imagens da prolação do acórdão estão disponíveis em «[Europe by Satellite](#)» ☎ (+32) 2 2964106.