



Mediji in informacije

Sodišče Evropske unije
SPOROČILO ZA MEDIJE ŠT. 75/19
Luxembourg, 18. junij 2019

Sodba v zadevi C-591/17
Avstrija/Nemčija

Nemška vinjeta za uporabo zveznih cest za osebna motorna vozila je v nasprotju s pravom Unije

Ta dajatev je diskriminatorna, ker v praksi ekonomsko breme te dajatve nosijo le lastniki in vozniki vozil, registriranih v drugih državah članicah

Nemčija je od leta 2015 vzpostavila pravni okvir za uvedbo dajatve za uporabo zveznih cest za osebna motorna vozila, vključno z avtocestami: „dajatev za uporabo infrastrukture“.

S to dajatvijo želi Nemčija delno preiti s sistema financiranja iz davkov na sistem financiranja na podlagi načel „uporabnik plača“ in „onesnaževalec plača“. Prihodki te dajatve bodo v celoti namenjeni financiranju cestne infrastrukture, njena višina pa bo izračunana na podlagi delovne prostornine motorja, vrste motorja in emisijskega razreda.

Vsak lastnik vozila, registriranega v Nemčiji, bo moral plačati dajatev v obliki letne vinjete v najvišjem znesku 130 EUR. Glede vozil, registriranih v tujini, bo treba dajatev plačati (s strani lastnika ali voznika) le ob uporabi avtocest. V zvezi s tem so na voljo desetdnevne vinjete (med 2,50 in 25 EUR), dvomesečne vinjete (med 7 in 50 EUR) ali letne vinjete (največ 130 EUR).

Hkrati je Nemčija predvidela, da bodo od začetka pobiranja dajatve za uporabo infrastrukture lastniki vozil, registriranih v Nemčiji, upravičeni do olajšave pri davku na motorna vozila v znesku, ki je vsaj enak znesku dajatve, ki so jo morali plačati.

Avstrija meni, da sta skupni učinek dajatve za uporabo infrastrukture in olajšave pri davku na motorna vozila za vozila, registrirana v Nemčiji, ter ureditev in uporaba dajatve za uporabo infrastrukture v nasprotju s pravom Unije, zlasti s prepovedjo diskriminacije na podlagi državljanstva.

Potem ko je Avstrija zaprosila za mnenje Komisijo, ki se ni izrekla v predpisanih rokih, je pri Sodišču proti Nemčiji vložila tožbo zaradi neizpolnitve obveznosti države.¹ V tem postopku Avstrijo podpira Nizozemska, Nemčijo pa Danska.

Sodišče s sodbo s tega dne ugotavlja, da dajatev za uporabo infrastrukture skupaj z olajšavo pri davku na osebna motorna vozila, do katere so upravičeni lastniki vozil, registriranih v Nemčiji, pomeni posredno diskriminacijo na podlagi državljanstva ter kršitev načel prostega pretoka blaga in svobode opravljanja storitev.

Glede prepovedi diskriminacije na podlagi državljanstva Sodišče ugotavlja, da je učinek olajšave pri davku na motorna vozila v korist lastnikov vozil, registriranih v Nemčiji, popolna povrnitev dajatve za uporabo infrastrukture, ki so jo ti plačali, tako da ekonomsko breme navedene dajatve nosijo zgolj lastniki in vozniki vozil, registriranih v drugih državah članicah.

¹ Zelo redko se zgodi, da država članica vloži tožbo zaradi neizpolnitve obveznosti zoper drugo državo članico. Ta tožba je sedma od skupno osmih v zgodovini Sodišča (glej za prvih šest sporočilo za medije [št. 131/12](#); osma zadeva pa še ni končana: Slovenija/Hrvaška, [C-457/18](#)).

Res je, da lahko države članice spremenijo sistem financiranja svoje cestne infrastrukture, tako da nadomestijo sistem financiranja iz davkov s sistemom financiranja s strani vseh uporabnikov, vključno z lastniki in vozniki vozil, registriranih v drugih državah članicah, ki uporabljajo to infrastrukturo, da bi zagotovile, da vsi ti uporabniki pravično in sorazmerno prispevajo k navedenemu financiranju. Vseeno mora biti s tako spremembo spoštovano pravo Unije, zlasti načelo prepovedi diskriminacije, kar pa v obravnavani zadevi ni podano.

V obravnavani zadevi Nemčiji med drugim ni mogoče pritrditi, ko navaja, da olajšava pri davku na motorna vozila v korist lastnikov vozil, registriranih v tej državi članici, odraža prehod na sistem financiranja cestne infrastrukture s strani vseh uporabnikov na podlagi načel „uporabnik plača“ in „onesnaževalec plača“.

Nemčija s tem, da ni v ničemer podrobneje pojasnila obsega prispevka davka pri financiranju zvezne infrastrukture, namreč nikakor ni dokazala, da povračilo, dodeljeno tem lastnikom v obliki olajšave pri navedenem davku vsaj v znesku, kakršen je znesek dajatve za uporabo infrastrukture, ki so jo morali plačati, ne presega navedenega prispevka in je zato ustrezno.

Poleg tega morajo lastniki vozil, registriranih v Nemčiji, dajatev za uporabo infrastrukture plačati letno brez možnosti kratkotrajnejše vinjete, če ta bolje ustreza temu, kako pogosto se uporabljajo navedene ceste. Taki elementi skupaj z okoliščino, da so navedeni lastniki upravičeni tudi do olajšave pri davku na motorna vozila vsaj v znesku, kakršen je znesek, plačan za to dajatev, kažejo, da se prehod na sistem financiranja, ki temelji na načelih „uporabnik plača“ in „onesnaževalec plača“, v resnici nanaša izključno na lastnike in voznike vozil, registriranih v drugih državah članicah, medtem ko se za lastnike vozil, registriranih v Nemčiji, še naprej uporablja načelo financiranja iz davkov.

Poleg tega Nemčija ni dokazala, kako bi bila lahko ugotovljena diskriminacija upravičena z okoljskimi ali drugimi razlogi.

Glede prostega pretoka blaga Sodišče ugotavlja, da bi sporna ukrepa verjetno lahko ovirala dostop proizvodov s poreklom iz drugih držav članic na nemški trg. Dajatev za uporabo infrastrukture, ki se nanaša dejansko samo na vozila, ki prevažajo te proizvode, lahko namreč zviša prevozne stroške in zato ceno navedenih proizvodov ter s tem vpliva na njihovo konkurenčnost.

Glede prostega pretoka storitev Sodišče ugotavlja, da bi lahko sporna ukrepa ovirala dostop ponudnikov storitev in prejemnikov storitev, ki izvirajo iz druge države članice, na nemški trg. Dajatev za uporabo infrastrukture bi namreč lahko zaradi olajšave pri davku na motorna vozila, ki je sestavni del spornih nacionalnih ukrepov, bodisi zvišala stroške storitev, ki jih v Nemčiji zagotavljajo ti ponudniki, bodisi zvišala stroške za te prejemnike, ki potujejo v to državo članico, da bi tam prejeli storitev.

V nasprotju s trditvami Avstrije je Sodišče razsodilo, da ureditev in uporaba dajatve za uporabo infrastrukture nista diskriminatorni. Pri tem gre za naključne preglede, morebitno prepoved nadaljevanja poti z zadevnim vozilom, naknadno izterjavo dajatve za uporabo infrastrukture, morebitno naložitev globe in plačilo varščine.

OBVESTILO: Tožbo zaradi neizpolnitve obveznosti lahko zoper državo članico, ki ni izpolnila obveznosti iz prava Unije, vloži Komisija ali druga država članica. Če Sodišče ugotovi, da obveznosti niso bile izpolnjene, mora ta država članica v kar najkrajšem času sprejeti ukrepe, potrebne za izvršitev sodbe. Če Komisija meni, da država članica ni sprejela ukrepov, potrebnih za izvršitev sodbe, lahko vloži novo tožbo, s katero zahteva naložitev denarnih sankcij. Če pa Komisija ni bila obveščena o ukrepih za prenos direktive, lahko Sodišče na predlog Komisije sankcije naloži že v prvi sodbi.

Neuradni dokument za medije, ki Sodišča ne zavezuje.

[Celotno besedilo](#) sodbe je objavljeno na spletnem mestu CURIA na dan razglasitve.

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

Posnetki z razglasitve sodbe so na voljo na „[Europe by Satellite](#)“ ☎ (+32) 2 2964106