



Υπηρεσία Τύπου και
Πληροφόρησης

Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης
ΑΝΑΚΟΙΝΩΘΕΝ ΤΥΠΟΥ αριθ. 9/19
Λουξεμβούργο, 6 Φεβρουαρίου 2019

Προτάσεις του γενικού εισαγγελέα στην υπόθεση C-591/17
Αυστρία κατά Γερμανίας

Ο γενικός εισαγγελέας Wahl προτείνει στο Δικαστήριο να απορρίψει την προσφυγή της Αυστρίας κατά του νέου τέλους χρήσεως του γερμανικού δικτύου αυτοκινητοδρόμων

Το γεγονός ότι οι ιδιοκτήτες οχημάτων ταξινομημένων στη Γερμανία τυγχάνουν απαλλαγής από τον γερμανικό φόρο επί των αυτοκινήτων οχημάτων ποσού αντίστοιχου προς αυτό που αναλογεί στο εν λόγω τέλος δεν συνιστά δυσμενή διάκριση λόγω ιθαγένειας

Το 2015, η Γερμανία θέσπισε νόμο που προβλέπει την επιβολή τέλους για τη χρήση των ομοσπονδιακών οδών (ιδίως των αυτοκινητοδρόμων) από οχήματα βάρους μικρότερου των 3,5 τόνων, το οποίο αποκαλείται «τέλος υποδομών».

Για οχήματα που έχουν ταξινομηθεί στη Γερμανία (στο εξής: εγχώρια οχήματα), το τέλος καταβάλλεται προκαταβολικά, υπό τη μορφή αυτοκόλλητου σήματος ετήσιας ισχύος, από τον ιδιοκτήτη του οχήματος.

Για οχήματα που έχουν ταξινομηθεί στην αλλοδαπή (στο εξής: αλλοδαπά οχήματα), η υποχρέωση καταβολής του τέλους υποδομών επιβάλλεται είτε στον ιδιοκτήτη είτε στον οδηγό του οχήματος και γεννάται την πρώτη φορά που χρησιμοποιούνται οι ομοσπονδιακοί αυτοκινητόδρομοι μετά τη διέλευση των εθνικών συνόρων. Για τα οχήματα αυτά υπάρχουν τρεις επιλογές: αυτοκόλλητο σήμα δεκαήμερης ισχύος, αυτοκόλλητο σήμα διμηνιαίας ισχύος και αυτοκόλλητο σήμα ετήσιας ισχύος.

Ανάλογα με τον κυβισμό του οχήματος, τον τύπο του κινητήρα και την κατηγορία εκπομπών ρύπων, η τιμή του αυτοκόλλητου σήματος δεκαήμερης ισχύος κυμαίνεται μεταξύ 2,50 ευρώ κατ' ελάχιστο και 25 ευρώ κατ' ανώτατο όριο. Η τιμή του αυτοκόλλητου σήματος διμηνιαίας ισχύος κυμαίνεται από 7 έως 55 ευρώ. Τέλος, η τιμή του αυτοκόλλητου σήματος ετήσιας ισχύος ανέρχεται στα 130 ευρώ κατ' ανώτατο όριο.

Αφ' ης στιγμής εισπραχθεί το τέλος υποδομών, παρέχεται στους ιδιοκτήτες εγχώριων οχημάτων απαλλαγή από τον φόρο επί των αυτοκινήτων οχημάτων, η οποία αντιστοιχεί στο ποσό του τέλους υποδομών (οι ιδιοκτήτες οχημάτων κατηγορίας ρύπων «Euro 6» απολαμβάνουν ακόμη μεγαλύτερης απαλλαγής).

Η Αυστρία υποστηρίζει ότι η Γερμανία, θεσπίζοντας το τέλος υποδομών, παρέβη αρκετές διατάξεις του δικαίου της Ένωσης. Ειδικότερα, κατά την Αυστρία, το συνδυαστικό αποτέλεσμα του τέλους υποδομών και της απαλλαγής για τους οδηγούς εγχώριων οχημάτων συνίσταται στο ότι, πρακτικώς, στην πληρωμή του τέλους υποδομών υπόκεινται μόνον οι οδηγοί των αλλοδαπών οχημάτων, πράγμα το οποίο συνιστά έμμεση δυσμενή διάκριση λόγω ιθαγένειας.

Δεδομένου ότι η Επιτροπή (κατόπιν τροποποίησης από τη Γερμανία της νομοθεσίας της σχετικά με τις τιμές των αυτοκόλλητων σημάτων σύντομης διάρκειας και την απαλλαγή) έθεσε τέλος στη διαδικασία παραβάσεως που είχε κινήσει κατά της Γερμανίας, η Αυστρία άσκησε προσφυγή παραβάσεως κατά της Γερμανίας ενώπιον του Δικαστηρίου. Στην παρούσα διαδικασία, υπέρ της Αυστρίας παρενέβησαν οι Κάτω Χώρες, ενώ υπέρ της Γερμανίας παρενέβη η Δανία. Πρόκειται

περί μιας εκ των σπάνιων περιπτώσεων στις οποίες κράτος μέλος κίνησε τη διαδικασία παραβάσεως εις βάρος άλλου κράτους μέλους¹.

Με τις σημερινές του προτάσεις, ο γενικός εισαγγελέας Nils Wahl προτείνει στο Δικαστήριο να απορρίψει την προσφυγή που άσκησε η Αυστρία κατά της Γερμανίας.

Φρονεί, ιδίως, ότι τα επιχειρήματα της Αυστρίας σχετικά με την προβαλλόμενη δυσμενή διάκριση λόγω ιθαγένειας εδράζονται σε μια θεμελιώδη παρερμηνεία της έννοιας «δυσμενής διάκριση».

Ο γενικός εισαγγελέας δέχεται ότι οι ιδιοκτήτες εγχώριων οχημάτων είναι στη συντριπτική τους πλειονότητα Γερμανοί υπήκοοι, ενώ οι οδηγοί αλλοδαπών οχημάτων είναι κατά κύριο λόγο υπήκοοι άλλων κρατών μελών. Ως εκ τούτου, μολονότι η επίμαχη γερμανική νομοθεσία δεν εισάγει ρητώς καμία δυσμενή διάκριση λόγω ιθαγένειας, εάν τα επιχειρήματα της Αυστρίας κριθούν βάσιμα, θα συντρέχει έμμεση δυσμενής διάκριση λόγω ιθαγένειας και, ως εκ τούτου, παράβαση του δικαίου της Ένωσης.

Ωστόσο, ο γενικός εισαγγελέας φρονεί ότι η Αυστρία δεν απέδειξε τα όσα υποστηρίζει υπό το πρίσμα των δύο βασικών πτυχών της δυσμενούς διακρίσεως.

Πρώτον, οι δύο κατηγορίες προσώπων τις οποίες συγκρίνει δεν βρίσκονται, όσον αφορά τα επίμαχα μέτρα, σε συγκρίσιμη κατάσταση.

Οι ιδιοκτήτες εγχώριων οχημάτων είναι, αφενός, χρήστες των γερμανικών αυτοκινητοδρόμων (και, συνεπώς, υπόκεινται στο τέλος υποδομών) και, αφετέρου, Γερμανοί φορολογούμενοι (και, επομένως, υπόκεινται στον φόρο επί των αυτοκινήτων οχημάτων). Αντιθέτως, οι οδηγοί αλλοδαπών οχημάτων είναι φορολογούμενοι άλλων κρατών μελών: ενδέχεται, ως τέτοιοι, να υπόκεινται σε άλλους φόρους ή τέλη στα αντίστοιχα κράτη διαμονής τους αλλά ουδέποτε πρόκειται να τους ζητηθεί να καταβάλουν τον γερμανικό φόρο επί των αυτοκινήτων οχημάτων.

Κατά συνέπεια, οι ιδιοκτήτες εγχώριων οχημάτων και οι οδηγοί αλλοδαπών οχημάτων μπορούν να συγκριθούν μεταξύ τους όσον αφορά τη χρήση των γερμανικών αυτοκινητοδρόμων, αλλά δεν μπορούν να συγκριθούν όταν εξετάζονται υπό το πρίσμα αμφότερων των μέτρων, γεγονός το οποίο θα συνεπαγόταν την εξέτασή τους τόσο ως χρηστών των γερμανικών αυτοκινητοδρόμων όσο και ως φορολογουμένων. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο η επιχειρηματολογία της Αυστρίας είναι αντιφατική: αφενός, υποστηρίζει ότι τα δύο μέτρα πρέπει να εξεταστούν από κοινού αλλά, αφετέρου, κατά τον προσδιορισμό του μέτρου συγκρίσεως, εξετάζει απλώς τη συγκρισιμότητα των δύο κατηγοριών σε σχέση με τη χρήση των γερμανικών αυτοκινητοδρόμων.

Δεύτερον, η Αυστρία δεν απέδειξε ότι τα επίμαχα μέτρα επιφυλάσσουν λιγότερο ευνοϊκή μεταχείριση στους οδηγούς των αλλοδαπών οχημάτων.

Εξεταζόμενοι υπό το πρίσμα αμφότερων των μέτρων, οι οδηγοί των αλλοδαπών οχημάτων δεν βρίσκονται, και ουδέποτε πρόκειται να βρεθούν, σε κατάσταση λιγότερο ευνοϊκή από αυτή στην οποία βρίσκονται οι ιδιοκτήτες εγχώριων οχημάτων. Προκειμένου να τους επιτραπεί να οδηγούν στους γερμανικούς αυτοκινητοδρόμους, οι πρώτοι οφείλουν απλώς να καταβάλουν το τέλος υποδομών, χωρίς να είναι υποχρεωμένοι να πληρώσουν το ποσό που αντιστοιχεί ένα έτος: μπορούν να επιλέξουν ένα αυτοκόλλητο σήμα μικρότερης διάρκειας, ανάλογα με τις πραγματικές τους ανάγκες. Αντιθέτως, οι ιδιοκτήτες εγχώριων οχημάτων, προκειμένου να έχουν τη δυνατότητα να οδηγούν στους γερμανικούς αυτοκινητοδρόμους, είναι εκ του νόμου υποχρεωμένοι να πληρώνουν τόσο το τέλος υποδομών όσο και τον φόρο επί των αυτοκινήτων οχημάτων. Εξάλλου, ανεξαρτήτως της πραγματικής χρήσεως των εθνικών αυτοκινητοδρόμων, οι ιδιοκτήτες οχημάτων ταξινομημένων στη Γερμανία υποχρεούνται να καταβάλουν το τέλος υποδομών μέσω του αντιτίμου για την αγορά του αυτοκόλλητου σήματος ετήσιας ισχύος.

¹ Η παρούσα προσφυγή είναι η έβδομη επί συνόλου οκτώ. Βλ. για την έκτη υπόθεση, όπου η Ουγγαρία προσέφυγε κατά της Σλοβακίας, ΑΤ [αριθ. 131/12](#). Η όγδοη υπόθεση εκκρεμεί επί του παρόντος, Σλοβενία κατά Κροατίας (C-457/18).

Επομένως, όταν τα δύο μέτρα εξετάζονται από κοινού –σύμφωνα με το αίτημα της Αυστρίας– καθίσταται προφανές ότι στους αλλοδαπούς οδηγούς δεν επιφυλάσσεται λιγότερο ευνοϊκή μεταχείριση: κάθε όχημα που έχει ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος και πρόκειται να κάνει χρήση των γερμανικών αυτοκινητοδρόμων θα πρέπει σε κάθε περίπτωση να καταβάλει στις γερμανικές αρχές, προκειμένου να του επιτραπεί η χρήση αυτή, μικρότερο ποσό σε σχέση με εκείνο το οποίο καταβάλλει ο ιδιοκτήτης του ίδιου μοντέλου οχήματος που έχει ταξινομηθεί στη Γερμανία.

Ο γενικός εισαγγελέας αναγνωρίζει ότι το ποσό του φόρου επί των αυτοκινήτων οχημάτων που θα κληθούν να καταβάλουν οι ιδιοκτήτες εγχώριων οχημάτων θα είναι χαμηλότερο απ' ό,τι στο παρελθόν χάρη στην απαλλαγή. Ωστόσο, ακόμη και εάν η απαλλαγή είχε ως αποτέλεσμα την «εξουδετέρωση» του φόρου επί των αυτοκινήτων οχημάτων (πράγμα το οποίο δεν συμβαίνει), κάθε αλλοδαπός οδηγός θα ήταν υποχρεωμένος να καταβάλει, για τη χρήση των γερμανικών αυτοκινητοδρόμων, ένα ποσό το οποίο θα αντιστοιχούσε, το πολύ, σε εκείνο το οποίο καλούνται να καταβάλουν οι ιδιοκτήτες εγχώριων οχημάτων.

Κατά την άποψη του γενικού εισαγγελέα, οι γερμανικές αρχές είχαν πλήρως το δικαίωμα να θεωρήσουν ότι, πρώτον, το κόστος του δικτύου αυτοκινητοδρόμων, το οποίο μέχρι στιγμής έφεραν κατά κύριο λόγο οι φορολογούμενοί τους, έπρεπε να επιμεριστεί δίκαια μεταξύ όλων των χρηστών, συμπεριλαμβανομένων των οδηγών αλλοδαπών οχημάτων. Δεύτερον, οι ιδιοκτήτες εγχώριων οχημάτων θα υπόκειντο σε δυσανάλογη φορολόγηση εάν ήσαν υποχρεωμένοι να καταβάλουν τόσο το τέλος υποδομών όσο και τον φόρο επί των αυτοκινήτων οχημάτων.

Όσον αφορά τα **γερμανικά μέτρα ελέγχου και επιβολής** (τυχαίοι έλεγχοι, είσπραξη εγγυήσεως, απαγόρευση συνεχίσεως του ταξιδιού, επαπειλούμενα πρόστιμα), ο γενικός εισαγγελέας εκτιμά ότι η Αυστρία δεν ανταποκρίθηκε στην υποχρέωσή της να αποδείξει ότι τα μέτρα αυτά εισάγουν έμμεση διάκριση λόγω ιθαγένειας.

Όσον αφορά την προβαλλόμενη παράβαση της **ελεύθερης κυκλοφορίας των αγαθών** και της **ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών**, ο γενικός εισαγγελέας διαπιστώνει ότι η Αυστρία δεν προσκόμισε κανενός είδους αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με τις πιθανές επιπτώσεις του τέλους υποδομών στο διασυνοριακό εμπόριο. Ως εκ τούτου, κατά την άποψη του γενικού εισαγγελέα, δεν υφίσταται κανένα στοιχείο το οποίο να υποδηλώνει την ύπαρξη εμποδίων όσον αφορά την πρόσβαση στην αγορά. Οποιοσδήποτε τυχόν επιπτώσεις επί της ελεύθερης κυκλοφορίας είναι, επομένως, αβέβαιες ή το πολύ έμμεσες.

Όσον αφορά τις διατάξεις των Συνθηκών περί της **κοινής πολιτικής μεταφορών**, και πιο συγκεκριμένα τη **ρήτρα standstill** που απαγορεύει στα κράτη μέλη να θεσπίζουν διατάξεις λιγότερο ευνοϊκές όσον αφορά τις επιπτώσεις τους έναντι των μεταφορέων άλλων κρατών μελών², ο γενικός εισαγγελέας αμφιβάλει εάν η εν λόγω ρήτρα παραμένει σε ισχύ. Αλλά ακόμη και αν θεωρηθεί ότι αυτό συμβαίνει, η Αυστρία δεν κατόρθωσε, κατά την άποψη του γενικού εισαγγελέα, να εξηγήσει, πολλώ δε μάλλον να αποδείξει πώς ένα μέτρο το οποίο αφορά μόνον οχήματα βάρους μικρότερου των 3,5 τόνων μπορεί να έχει πραγματικό αντίκτυπο στους αλλοδαπούς μεταφορείς.

Ο γενικός εισαγγελέας υπογραμμίζει συναφώς ότι το γερμανικό τέλος υποδομών ευθυγραμμίζεται με δύο ευρέως διαδεδομένα δόγματα της πολιτικής μεταφορών της Ένωσης: το κόστος που συνδέεται με τη χρήση των υποδομών μεταφορών πρέπει να βασίζεται στις αρχές «ο χρήστης πληρώνει» και «ο ρυπαίνων πληρώνει».

ΥΠΟΜΝΗΣΗ: Οι προτάσεις του γενικού εισαγγελέα δεν δεσμεύουν το Δικαστήριο. Έργο του γενικού εισαγγελέα είναι να προτείνει στο Δικαστήριο, με πλήρη ανεξαρτησία, νομική λύση για την υπόθεση που του έχει ανατεθεί. Η υπόθεση τελεί υπό διάσκεψη στο Δικαστήριο. Η απόφαση θα εκδοθεί αργότερα.

ΥΠΟΜΝΗΣΗ: Η προσφυγή λόγω παραβάσεως, στρεφόμενη κατά κράτους μέλους το οποίο παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το δίκαιο της Ένωσης, μπορεί να ασκηθεί από την Επιτροπή ή από άλλο

² Άρθρο 92 ΣΛΕΕ.

κράτος μέλος. Αν το Δικαστήριο διαπιστώσει την ύπαρξη παραβάσεως, το καθού κράτος μέλος πρέπει να συμμορφωθεί με την απόφαση το συντομότερο.

Όταν η Επιτροπή θεωρεί ότι το κράτος μέλος δεν συμμορφώθηκε προς την απόφαση, μπορεί να ασκήσει νέα προσφυγή, ζητώντας την επιβολή χρηματικών κυρώσεων. Πάντως, σε περίπτωση μη ανακοινώσεως στην Επιτροπή των μέτρων για τη μεταφορά μιας οδηγίας στο εσωτερικό δίκαιο, το Δικαστήριο μπορεί, κατόπιν προτάσεως της Επιτροπής, να επιβάλει κυρώσεις με την πρώτη του απόφαση.

Ανεπίσημο έγγραφο προοριζόμενο για τα μέσα μαζικής ενημέρωσης, το οποίο δεν δεσμεύει το Δικαστήριο.

Το [πλήρες κείμενο](#) των προτάσεων δημοσιεύεται στην ιστοσελίδα CURIA κατά την ημερομηνία αναπτύξεώς τους

Επικοινωνία: Estella Cigna-Αγγελίδη ☎ (+352) 4303 2582

Στιγμιότυπα από την ανάπτυξη των προτάσεων διατίθενται από το «[Europe by Satellite](#)» ☎ (+32) 2 2964106