



Υπηρεσία Τύπου και
Πληροφόρησης

Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης
ΑΝΑΚΟΙΝΩΘΕΝ ΤΥΠΟΥ αριθ. 75/19

Λουξεμβούργο, 18 Ιουνίου 2019

Απόφαση στην υπόθεση C-591/17
Αυστρία κατά Γερμανίας

Το γερμανικό αυτοκόλλητο σήμα για τη χρήση των ομοσπονδιακών οδών από τα επιβατηγά αυτοκίνητα αντιβαίνει στο δίκαιο της Ένωσης

Το εν λόγω τέλος εισάγει δυσμενή διάκριση, δεδομένου ότι τη σχετική οικονομική επιβάρυνση φέρουν, εκ των πραγμάτων, μόνον οι ιδιοκτήτες και οι οδηγοί οχημάτων τα οποία έχουν ταξινομηθεί σε άλλα κράτη μέλη

Το 2015, η Γερμανία θέσπισε το νομικό πλαίσιο για την επιβολή τέλους για τη χρήση των ομοσπονδιακών οδών, συμπεριλαμβανομένων των αυτοκινητοδρόμων, από τα επιβατηγά αυτοκίνητα οχήματα, στο εξής καλούμενο «τέλος υποδομών».

Με το εν λόγω τέλος, η Γερμανία επιδιώκει να μεταβεί εν μέρει από ένα σύστημα χρηματοδότησης μέσω της φορολογίας σε ένα σύστημα χρηματοδότησης που στηρίζεται στις αρχές «ο χρήστης πληρώνει» και «ο ρυπαίνων πληρώνει». Τα έσοδα από το τέλος αυτό θα διατίθενται εξ ολοκλήρου για τη χρηματοδότηση των οδικών υποδομών και το ποσό του θα υπολογίζεται με βάση τον κυβισμό του κινητήρα, το μέσο πρόωσης και την κατηγορία εκπομπών του οχήματος.

Κάθε ιδιοκτήτης ταξινομημένου στη Γερμανία οχήματος θα καταβάλλει το τέλος υπό τη μορφή αυτοκόλλητου σήματος ετήσιας ισχύος, το ποσό του οποίου δεν θα υπερβαίνει τα 130 ευρώ. Όσον αφορά τα ταξινομημένα στην αλλοδαπή οχήματα, το τέλος θα καταβάλλεται (από τον ιδιοκτήτη ή τον οδηγό) μόνο στην περίπτωση χρήσης των αυτοκινητοδρόμων. Προς τούτο, διατίθενται αυτοκόλλητα σήματα δεκαήμερης ισχύος (μεταξύ 2,50 και 25 ευρώ), διημενιαίας ισχύος (μεταξύ 7 και 50 ευρώ) ή ετήσιας ισχύος (130 ευρώ κατ' ανώτατο όριο).

Παράλληλα, η Γερμανία προέβλεψε ότι, από την έναρξη είσπραξης του τέλους υποδομών, οι ιδιοκτήτες των ταξινομημένων στη Γερμανία αυτοκινήτων οχημάτων θα τυγχάνουν απαλλαγής από τον φόρο επί των αυτοκινήτων οχημάτων τουλάχιστον ισόποσης με το τέλος το οποίο υποχρεώθηκαν να καταβάλουν.

Η Αυστρία εκτιμά ότι το συνδυασμένο αποτέλεσμα του τέλους υποδομών και της απαλλαγής από τον φόρο επί των αυτοκινήτων οχημάτων για τα ταξινομημένα στη Γερμανία οχήματα, καθώς και οι λεπτομέρειες διαμόρφωσης και εφαρμογής του τέλους υποδομών αντιβαίνουν στο δίκαιο της Ένωσης, ιδίως δε στην απαγόρευση των δυσμενών διακρίσεων λόγω ιθαγενείας.

Αφού έφερε το ζήτημα στην Επιτροπή για να διατυπώσει αιτιολογημένη γνώμη, χωρίς το εν λόγω θεσμικό όργανο να διατυπώσει τη γνώμη του εμπροθέσμως, η Αυστρία άσκησε ενώπιον του Δικαστηρίου προσφυγή λόγω παραβάσεως κατά της Γερμανίας¹. Στη διαδικασία αυτή, η Αυστρία υποστηρίζεται από τις Κάτω Χώρες, ενώ η Γερμανία υποστηρίζεται από τη Δανία.

Με τη σημερινή απόφασή του, το Δικαστήριο διαπιστώνει ότι **το τέλος υποδομών, σε συνδυασμό με την απαλλαγή από τον φόρο επί των αυτοκινήτων οχημάτων της οποίας τυγχάνουν οι ιδιοκτήτες οχημάτων τα οποία έχουν ταξινομηθεί στη Γερμανία, συνιστά έμμεση δυσμενή διάκριση λόγω ιθαγένειας και παραβίαση των αρχών της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων και της ελεύθερης παροχής των υπηρεσιών.**

¹ Είναι πολύ σπάνια η εκ μέρους κράτους μέλους άσκηση προσφυγής λόγω παραβάσεως κατά άλλου κράτους μέλους. Η παρούσα προσφυγή είναι η έβδομη μεταξύ οκτώ συνολικά προσφυγών στην ιστορία του Δικαστηρίου (βλ., για τις έξι πρώτες, το ανακοινωθέν Τύπου [αριθ. 131/12](#), η όγδοη υπόθεση εκκρεμεί: Σλοβενία κατά Κροατίας, [C-457/18](#)).

Όσον αφορά την απαγόρευση των δυσμενών διακρίσεων λόγω ιθαγένειας, το Δικαστήριο διαπιστώνει ότι η απαλλαγή από τον φόρο επί των αυτοκινήτων οχημάτων της οποίας τυγχάνουν οι ιδιοκτήτες οχημάτων τα οποία έχουν ταξινομηθεί στη Γερμανία έχει ως αποτέλεσμα την πλήρη αντιστάθμιση του καταβληθέντος από αυτούς τέλους υποδομών και, ως εκ τούτου, την εκ των πραγμάτων οικονομική επιβάρυνση με το τέλος αυτό αποκλειστικά και μόνον των ιδιοκτητών και των οδηγών οχημάτων τα οποία έχουν ταξινομηθεί σε άλλα κράτη μέλη.

Τα κράτη μέλη έχουν βεβαίως την ευχέρεια να τροποποιούν το σύστημα χρηματοδότησης των οδικών υποδομών τους αντικαθιστώντας το σύστημα χρηματοδότησης μέσω της φορολογίας με σύστημα χρηματοδότησης από το σύνολο των χρηστών, συμπεριλαμβανομένων των ιδιοκτητών και των οδηγών ταξινομημένων σε άλλα κράτη μέλη οχημάτων οι οποίοι χρησιμοποιούν τις υποδομές αυτές, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι όλοι αυτοί οι χρήστες συνεισφέρουν κατά τρόπο δίκαιο και αναλογικό στην εν λόγω χρηματοδότηση. Η τροποποίηση αυτή όμως πρέπει να συνάδει προς το δίκαιο της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένης της αρχής της απαγόρευσης των διακρίσεων, πράγμα το οποίο δεν συμβαίνει εν προκειμένω.

Στην προκειμένη περίπτωση, δεν μπορεί να γίνει δεκτός, μεταξύ άλλων, ο ισχυρισμός της Γερμανίας ότι η απαλλαγή από τον φόρο επί των αυτοκινήτων οχημάτων της οποίας τυγχάνουν οι ιδιοκτήτες των ταξινομημένων στο κράτος μέλος αυτό οχημάτων αντανάκλα τη μετάβαση σε σύστημα χρηματοδότησης των οδικών υποδομών από το σύνολο των χρηστών κατ' εφαρμογήν των αρχών «ο χρήστης πληρώνει» και «ο ρυπαίνων πληρώνει».

Πράγματι, δεδομένου ότι δεν παρέσχε καμία διευκρίνιση ως προς την έκταση της συνεισφοράς του φόρου στη χρηματοδότηση των ομοσπονδιακών υποδομών, η Γερμανία ουδόλως απέδειξε ότι η αντιστάθμιση που χορηγείται στους ιδιοκτήτες των ταξινομημένων στη Γερμανία οχημάτων, υπό τη μορφή απαλλαγής από τον φόρο επί των αυτοκινήτων τουλάχιστον ισόποσης προς το τέλος υποδομών το οποίο υποχρεώθηκαν να καταβάλουν, δεν υπερβαίνει την εν λόγω συνεισφορά και, ως εκ τούτου, έχει πρόσφορο χαρακτήρα.

Επιπλέον, όσον αφορά τους ιδιοκτήτες οχημάτων ταξινομημένων στη Γερμανία, το τέλος υποδομών οφείλεται ετησίως και χωρίς τη δυνατότητα επιλογής αυτοκόλλητου σήματος πιο σύντομης διάρκειας, αν τούτο ανταποκρίνεται καλύτερα στη συχνότητα της εκ μέρους τους χρήσης των εν λόγω οδών. Τα ως άνω στοιχεία, σε συνδυασμό με την απαλλαγή από τον φόρο επί των αυτοκινήτων οχημάτων η οποία είναι τουλάχιστον ισόποση με το καταβληθέν τέλος, καταδεικνύουν ότι η μετάβαση σε σύστημα χρηματοδότησης βασιζόμενο στις αρχές «ο χρήστης πληρώνει» και «ο ρυπαίνων πληρώνει» αφορά αποκλειστικά τους ιδιοκτήτες και τους οδηγούς οχημάτων τα οποία έχουν ταξινομηθεί σε άλλα κράτη μέλη, ενώ η αρχή της χρηματοδότησης μέσω της φορολογίας εξακολουθεί να ισχύει για τους ιδιοκτήτες οχημάτων τα οποία έχουν ταξινομηθεί στη Γερμανία.

Εξάλλου, η Γερμανία δεν απέδειξε πώς η διαπιστωθείσα δυσμενής διάκριση θα μπορούσε να δικαιολογηθεί από λόγους προστασίας του περιβάλλοντος ή άλλους λόγους.

Όσον αφορά την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, το Δικαστήριο διαπιστώνει ότι τα επίδικα εθνικά μέτρα είναι ικανά να εμποδίσουν την πρόσβαση των προϊόντων καταγωγής άλλων κρατών μελών στη γερμανική αγορά. Συγκεκριμένα, το τέλος υποδομών στο οποίο υπόκεινται, στην πραγματικότητα, μόνο τα οχήματα τα οποία μεταφέρουν τα προϊόντα αυτά ενδέχεται να αυξήσει το κόστος μεταφοράς και, κατά συνέπεια, την τιμή των εν λόγω προϊόντων, επηρεάζοντας έτσι την ανταγωνιστικότητά τους.

Όσον αφορά την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών, το Δικαστήριο διαπιστώνει ότι τα επίδικα εθνικά μέτρα είναι ικανά να εμποδίσουν την πρόσβαση στη γερμανική αγορά των παρεχόντων υπηρεσίες και των αποδεκτών υπηρεσιών που προέρχονται από άλλο κράτος μέλος. Πράγματι, το τέλος υποδομών είναι ικανό, λόγω της απαλλαγής από τον φόρο επί των αυτοκινήτων οχημάτων, είτε να αυξήσει το κόστος των υπηρεσιών που προσφέρουν οι εν λόγω παρέχοντες υπηρεσίες στη Γερμανία είτε να αυξήσει το κόστος της μετάβασης των εν λόγω αποδεκτών υπηρεσιών σε αυτό το κράτος μέλος προκειμένου να τους παρασχεθεί εκεί υπηρεσία.

Από την άλλη πλευρά, αντιθέτως προς όσα υποστηρίζει η Αυστρία, το Δικαστήριο κρίνει ότι δεν ενέχουν δυσμενή διάκριση οι λεπτομέρειες της διαμόρφωσης και της εφαρμογής του τέλους υποδομών. Πρόκειται συγκεκριμένα για τους τυχαίους ελέγχους για την ενδεχόμενη απαγόρευση συνέχισης της διαδρομής με το συγκεκριμένο όχημα, για την εκ των υστέρων είσπραξη του τέλους υποδομών, για την ενδεχόμενη επιβολή προστίμου, καθώς και για την καταβολή εγγύησης.

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 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](#) της αποφάσεως είναι διαθέσιμο στην ιστοσελίδα CURIA από την ημερομηνία δημοσίευσής της

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

Στιγμιότυπα από τη δημοσίευση της αποφάσεως διατίθενται από το «[Europe by Satellite](#)» ☎ (+32) 2 2964106