

obwieszczenia z dnia 26 września 2002 r. (BGBl. I s. 3818) przez Zweites Verkehrsteueränderungsgesetz (drugą ustawę o zmianie podatku drogowego) z dnia 8 czerwca 2015 r. (BGBl. I s. 901) i ostatnio zmienioną Gesetz zur Änderung des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes (ustawą zmieniającą drugą ustawę o zmianie podatku drogowego) z dnia 6 czerwca 2017 r. (BGBl. I s. 1493), Republika Federalna Niemiec naruszyła art. 18, 34, 56 i 92 TFUE.

— obciążenie Republiki Federalnej Niemiec kosztami postępowania.

Zarzuty i główne argumenty

1. Pośrednia dyskryminacja ze względu na przynależność państwową poprzez rekompensatę opłaty infrastrukturalnej za pośrednictwem zwolnienia dla właścicieli pojazdów dopuszczonych do ruchu w Niemczech

Infrastrukturabgabegesetz zobowiązuje wszystkich użytkowników niemieckiej sieci autostrad do uiszczenia opłaty infrastrukturalnej, zróżnicowanej według klasy emisji spalin pojazdu. Użytkownicy dróg mający miejsce zamieszkania w Niemczech otrzymują jednak zwrot przynajmniej w tej samej wysokości poprzez zwolnienie ustanowione w Kraftfahrzeugsteuergesetz. Czasowy i materialny związek opłaty infrastrukturalnej i kwoty zwolnienia pojazdów w (przynajmniej) takiej samej wysokości prowadzi do tego, że faktycznie tylko zagraniczni użytkownicy dróg zostaną obciążeni opłatą infrastrukturalną.

Republika Austrii jest zdania, że te dwa środki ze względu na ich czasową i materialną nierozzerwalność powinny zostać ocenione łącznie z punktu widzenia prawa Unii. Uregulowanie prowadzi do pośredniej dyskryminacji ze względu na przynależność państwową, która na podstawie art. 18 TFUE wymaga uzasadnienia. Zdaniem Republiki Austrii brak jest takiego uzasadnienia dyskryminacji zagranicznych kierowców. Uregulowanie to narusza zatem art. 18 TFUE.

2. Pośrednia dyskryminacja ze względu na przynależność państwową poprzez ukształtowanie opłaty infrastrukturalnej

Nierówne traktowanie krajowych i zagranicznych użytkowników dróg polega także na tym, że nadzorowanie obowiązku zapłaty oraz sankcje za brak uiszczenia lub nieprawidłowe uiszczenie opłaty infrastrukturalnej przeważnie znajdują zastosowanie wobec kierowców zagranicznych, ponieważ kierowcy niemieccy automatycznie zostają zobowiązani do uiszczenia opłaty infrastrukturalnej.

3. Naruszenie art. 34 i 56 TFUE

Zdaniem Republiki Austrii ma ponadto miejsce naruszenie swobody przepływu towarów i usług, w zakresie w jakim uregulowanie ma wpływ na transgraniczne dostawy towarów małymi pojazdami o masie całkowitej poniżej 3,5 t, podlegającymi opłacie infrastrukturalnej, oraz na świadczenie usług przez nierezydentów lub świadczenie usług na rzecz nierezydentów. Oprócz wykazanej już dyskryminacji należy je zatem zakwalifikować jako niedopuszczalne ograniczenie wskazanych swobód podstawowych, którego nie można uzasadnić.

4. Naruszenie art. 92 TFUE

Wreszcie uregulowanie to narusza art. 92 TFUE, w zakresie w jakim obejmuje komercyjne przewozy autobusowe lub towarowe pojazdami o masie całkowitej poniżej 3,5 t. Artykuł 92 TFUE nie przewiduje możliwości uzasadnienia, a zatem już istnienie dyskryminacji na podstawie art. 92 TFUE prowadzi do sprzeczności uregulowania z prawem Unii.

Postanowienie Prezesa Trybunału z dnia 29 sierpnia 2017 r. – Komisja Europejska / Republika Austrii

(Sprawa C-347/15) ⁽¹⁾

(2017/C 402/24)

Język postępowania: niemiecki

Prezes Trybunału zarządził wykreślenie sprawy.

⁽¹⁾ Dz.U. C 279 z 24.8.2015.