
FOLKETINGET



Europaudvalget, Transportudvalget og Skatteudvalget

EU-konsulentent

EU-note

Til: Udvalgenes medlemmer

Dato: 4. september 2014

Forslag om indførelse af tysk infrastrukturafgift

Den tyske transportminister Alexander Dobrindt præsenterede i juli 2014 konceptet for indførelsen af afgift for brug af tyske veje. Afgiften skal gælde for både tyske og udenlandske bilister og på alle tyske veje. Afgiften beregnes på baggrund af motorbrændstof, bilens alder og motorstørrelse. Mærkater udstedes for ti dage, to måneder eller et år. I forslaget kompenseres tyske bilister ved at reducere vægtafgiften svarende til infrastrukturafgiften, hvilket kan være i strid med EU-lovgivningen.

Baggrund og formål

Den tyske transportminister Alexander Dobrindt (CSU) præsenterede i juli 2014 konceptet for indførelsen af afgift for brug af tyske veje.

Ifølge Dobrindt skal infrastrukturafgiften indføres i 2016 på alle tyske veje – ikke kun på motorvejene. Både udlændinge og tyskere er omfattet af denne brugerbetaling.¹ Der skal indføres tre slags mærkater:

- For 10 dage, som koster 10 euro.
- For 2 måneder, som koster 20 euro.

¹ Eneste undtagelse er el-biler og biler, der bruges af personer med handicap.

- For et år, som beregnes på baggrund af motorbrændstof (benzin eller diesel), bilens alder og motorstørrelse.

Gennemsnitsprisen for en årlig infrastrukturafgift for tyske bilister bliver med forslaget 88 euro, alt efter bilens beskaffenhed.² En udenlandsk bilist må derimod årligt betale henholdsvis 103 euro for en benzinbil og 112 euro for en dieselbil, uanset bilens alder, motorstørrelse eller brug af brændstof.³

Det tyske Transportministerium regner med, at infrastrukturafgiften vil medføre årlige indtægter på ca. 860 mio. euro, som dog reduceres til ca. 600 mio. euro, når man fraregner omkostningerne til administration. Denne indtægt vil alene komme fra udenlandske bilister. Samtidig forventer det tyske Transportministerium, at nedsættelsen af vægtafgiften for tyske bilister vil blive udlignet af udgiften til infrastrukturafgiften. Der kan derfor ikke påregnes yderligere nettoindtægter fra de tyske bilister.

En række tyske medier og interesseorganisationer har dog sået tvivl omkring denne indtægten på ca. 600 mio. euro, da administrationsomkostningerne kan blive omfattende.

Kommissionens retningslinjer

Kommissionen udsendte den 14. maj 2012 en meddelelse⁴, hvor man opstillede generelle retningslinjer for indførelse af vejafgifter, uden at krænke EU-retten. Meddelelsen fastsætter dog ingen nye lovbestemmelser, og det er derfor i sidste ende EU-Domstolens rolle at fortolke EU-lovgivningen.

Kommissionen ligger i meddelelsen vægt på:

- Fair konkurrence mellem de forskellige transportformer (vej, bane, luft og skibsfart) gennem gennemsigtige ordninger for opkrævning af afgifter hos brugerne ("brugeren betaler-princippet").
- Forhindre forskelsbehandling af brugere på baggrund af deres statsborgerskab.
- Eventuelle afgifter bør bidrage til at finansiere ny infrastruktur.

² Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: "Infopapier zur Pkw-Maut/Infrastrukturabgabe.

³ Mærkaterne skal kunne købes på tankstationer tæt på grænsen eller på internettet, mens tyske bilister automatisk vil få tilsendt et års-mærkat med posten.

⁴ Jf. Meddelelse fra Kommissionen om anvendelse af nationale infrastrukturafgifter, som pålægges lette private køretøjer, KOM(2012) 199.

Kommissionen anbefaler et afgiftssystem, hvor der indføres mindst tre forskellige såkaldte gyldighedsperioder, f.eks. uge-, måneds- og årsafgifter. Samtidig ligger Kommissionen i meddelelsen vægt på, at der er et proportionalt forhold mellem afgifter for en kortere og en længere varighed.

Desuden fastslår Traktatens artikel 18, at forskelsbehandling, der udøves på grundlag af nationalitet, er forbudt. Dette gælder også såkaldt "skjult diskriminering", der ikke eksplicit knyttes op på statsborgerskabet, men de facto fører til samme resultat.⁵

Det tyske Transportministerium har med sit forslag imødekommet en række af disse elementer. Det er dog uklart, hvorvidt problemstillingen omkring forskelsbehandling på baggrund af statsborgerskab er håndteret.

Juridisk notat fra den tyske Forbundsdag

EU-konsulenttjenesten i den tyske Forbundsdag vurderer i 23-siders juridisk notat, at transportministerens nuværende forslag om at indføre en infrastrukturafgift ikke er foreneligt med EU-lovgivningen, da forslaget angiveligt fører til en diskriminering af EU-borgerne.⁶

Det skyldes, ifølge EU-konsulenttjenesten i den tyske Forbundsdag, at der øjensynligt er en direkte sammenhæng mellem nedsættelsen af vægtafgiften for tyske bilister, som svarer til indførslen af infrastrukturafgiften for både tyske og udenlandske bilister.⁷ Selvom begge foranstaltninger er forankret i forskellig lovgivning, må de betragtes som et samlet hele.

Den tyske debat

Infrastrukturafgiften er nævnt i den tyske regerings koalitionsaftale.⁸ Her fastlås det, at tyske bilister ikke skal belastes yderligere med indførslen af brugerbetaling.

I den tyske presse spekuleres der i, hvorvidt infrastrukturafgiften er i konflikt med EU-retten mht. diskrimination af udlændinge. Der er i den forbindelse

⁵ EurActiv.de: <http://www.euractiv.de/infrastruktur-und-verkehr/analysen/kurzzeitvignetten-zu-angemessenen-tarifen-006515>

⁶ Hannes Rathke, Unterabteilung Europa, Deutscher Bundestag (juli, 2014): Vereinbarkeit des Vorschlags für eine PKW-Maut bzw. Infrastrukturabgabe mit dem Unionsrecht.

⁷ Ibid.

⁸ Jf. koalitionsaftalen, side 29: "Deutschlands Zukunft gestalten - Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD".

delte meninger om sammenhængen mellem de to separate love, som Dobrindt har foreslået.

Transportministeriet ser vægtafgiften som et nationalt anliggende, hvor Kommissionen ikke har ret til at blande sig. Dog har Kommissionen gjort det klart, at man ikke vil acceptere et forslag, som diskriminerer borgere pga. deres nationalitet.

Hvad sker fremadrettet?

Til trods for skepsis blandt regeringspartnerne i CDU og SPD, tyder det på, at CSU, der er CDU's søsterparti i delstaten Bayern, med transportminister Dobrindt er villig til at gå hele vejen for at få indført en infrastrukturafgift, der ikke belaster tyske bilister yderligere. CSU-chef Horst Seehofer har reageret på de kritiske toner og opfordret koalitionspartnerne til at holde sig til det, som der er skrevet i regeringsgrundlaget.

SPD har aldrig været den store tilhænger af projektet, men endte formentlig, ifølge avisen Die Zeit, med at acceptere projektet i regeringsgrundlaget, da partiet til gengæld fik indskrevet et afsnit om mindsteløn.

CDU har sammen med SPD ved flere lejligheder udtalt, at man kun vil støtte afgiften, hvis den ikke medfører ekstra udgifter for de tyske bilister. Det er samtidig en betingelse for koalitionspartnerne, at forslaget er i overensstemmelse med EU-lovgivningen og er ikke-diskriminerende for udenlandske bilister.

Senest har avisen Süddeutsche Zeitung berettet om bilaterale samtaler mellem Dobrindt og transportkommissær Siim Kallas, mens ugemagasinet Der Spiegel beretter om stor utilfredshed hos finansminister Wolfgang Schäuble (CDU) i forhold til transportministerens planer.

Reaktioner fra nabolandene

Østrigs infrastrukturminister Doris Bures (SPÖ) har udtrykt skepsis overfor forslaget, og har varslet med at bruge alle retlige muligheder mod den tyske infrastrukturafgift. De Grønne i Østrig har omvendt udtrykt forståelse for planerne om brugerbetaling på de tyske veje.

Samtidig har Nederlandenes transportminister Melanie Schultz van Haegen meddelt, at hun var skuffet over, at Dobrindt ikke havde taget hensyn til de nederlandske bekymringer. Infrastrukturafgiften indebærer ufordelagtige følger for nederlandske bilister.

Den danske transportminister har ikke udtalt sig om sagen.

Med venlig hilsen

Christian Willer
(5526)