



Notat

3. juli 2019
J.nr. 2017-7997

Kontor:
International Koordinering

Initialer:
KFJ, NK

Notat til Folketingets Europaudvalg, Skatteudvalg og Transport, Bygnings- og Boligudvalg om dom i EU-Domstolens sag C-591/17, Republikken Østrig mod Forbundsrepublikken Tyskland

1. Indledning

Republikken Østrig anlagde den 12. oktober 2017 en sag ved EU-Domstolen mod Forbundsrepublikken Tyskland vedrørende tilsidesættelse af EU-retten i forbindelse med en tysk vejafgift for personbiler, der oprindeligt var planlagt indført pr. 1. januar 2019.

EU-Domstolens dom af 18. juni 2019 giver Østrig medhold og fastslår, at den tyske vejafgift set i sammenhæng med den samtidige kompensation for ejere og førere af køretøjer, der er indregistreret i Tyskland, udgør indirekte forskelsbehandling på grundlag af nationalitet og en tilsidesættelse af bestemmelserne om bl.a. de frie varebevægelser og den frie udveksling af tjenesteydelser.

2. Sagens faktiske omstændigheder og juridiske problemstilling

Den tyske infrastrukturlov ville pr. 1. januar 2019 forpligte alle brugere af det tyske motorvejsnet til at betale en afgift for anvendelse af infrastrukturen. Indførelsen er dog senere blevet udskudt. Afgiften er inddelt i trin efter køretøjets udledningsklassificering.

Det centrale spørgsmål i sagen var, om Tyskland ville tilsidesætte sine EU-retlige forpligtelser ved samtidig med indførelsen af vejafgiften at fastsætte en fritagelse for motorkøretøjsafgift til ejere af køretøjer, der er indregistreret i Tyskland, der mindst svarer til størrelsen af vejafgiften.

Østrig procederede i sagen for, at de to foranstaltninger tidsmæssigt og indholdsmæssigt hænger uløseligt sammen, hvilket medfører, at det fortsat i realiteten kun er udenlandske brugere af vejene, der belastes af afgiften for anvendelsen af infrastrukturen. De to foranstaltninger skulle derfor ifølge Østrig bedømmes samlet i forhold til EU-retten.

Ifølge Østrig ville dette udgøre en forskelsbehandling på grund af nationalitet, der strider mod artikel 18 i Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde (TEUF).

Det var desuden Østrigs opfattelse, at foranstaltningerne ville indebære en tilsidesættelse af den frie bevægelighed for varer (artikel 34 TEUF) og den frie udveksling af tjenesteydelser (artikel 56 TEUF) som følge af vejafgiftens virkning for grænseoverskridende levering af varer og tjenesteydelser.

Endvidere var Østrig af den opfattelse, at foranstaltningerne også ville tilsidesætte artikel 92 TEUF (forskelsbehandling på transportområdet) i de tilfælde, hvor vejafgiften pålægges kommercielle bustransporter eller varetransporter med motorkøretøjer på under 3,5 ton.

Tyskland påstod frifindelse.

3. Danmarks interesse i sagen

Den daværende regering (V, LA og K) og DF indgik i september 2017 en aftale om "Omlægning af bilafgifterne", hvorefter der skulle etableres en ny periodebaseret vejafgift for person- og varebiler. Danske bilister skulle ifølge aftalen kompenseres for vejafgiften. Regeringen ville udarbejde et konkret oplæg til en ny ordning. Oplægget til en model for tilbageførsel af provenuet til danske bilister har afventet udfaldet af ovennævnte retssag for EU-Domstolen.

Da retssagen således ville kunne få betydning for indførelsen af en dansk vejafgift, intervererede Danmark i sagen til støtte for Tyskland.

4. Generaladvokatens forslag til afgørelse

Generaladvokaten på sagen Niels Wahl fremsatte den 6. februar 2019 et forslag til afgørelse, hvori han vurderede, at Tyskland, i tråd med de danske synspunkter, som blev fremført under retssagen, burde frifindes. Generaladvokaten bemærkede til støtte herfor særligt, at medlemsstaterne har valgfrihed, når der skal tages stilling til finansiering af infrastrukturen, og at den tyske vejafgift i generaladvokatens optik var i overensstemmelse med EU's transportpolitik, hvorefter omkostningerne i forbindelse med brugen af transportinfrastrukturer bør baseres på princippet om, at "brugeren og forureneren betaler".

5. Domstolens dom

EU-Domstolens Store Afdeling har den 18. juni 2019 afsagt dom i sagen. I dommen fastslås det, at Tysklands planlagte ordning med vejafgifter og den samtidige fritagelse for motorkøretøjsafgift til ejere og førere af køretøjer, der er indregistreret i Tyskland, der mindst svarer til vejafgiften, udgør en indirekte forskelsbehandling på grundlag af nationalitet og en tilsidesættelse af bestemmelserne om de frie varebevægelser og den frie udveksling af tjenesteydelser, hvorfor Tyskland har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til artikel 18, 34, 56 og 92 TEUF.

EU-Domstolen bemærker indledningsvis, at der ikke generelt er et forbud mod indførelse af nationale vejafgifter. EU-Domstolen udtaler dog, at medlemsstatens udøvelse af denne kompetence skal ske under overholdelse af EU-retten.

Domstolen lægger i sin afgørelse vægt på, at der ud fra såvel et tidsmæssigt som et indholdsmæssigt synspunkt er en sammenhæng mellem de tyske foranstaltninger, der er så tæt, at de skal vurderes samlet, og finder, at foranstaltningerne sammenholdt med hinanden indirekte diskriminerer bilister fra andre EU-medlemsstater, der fremover skal betale afgift

for at bruge visse tyske veje. Domstolen bemærker i denne forbindelse særligt, at den økonomiske byrde, som vejafgiften udgør, i praksis alene påhviler ejere og førere af køretøjer indregistreret i andre medlemslande. Da størstedelen af ejere og førere af køretøjer, der er indregistreret i andre medlemsstater end Tyskland, ikke er tyske statsborgere, medfører denne forskellige behandling ifølge Domstolen en indirekte forskelsbehandling på grundlag af nationalitet.

Domstolen afviser i den forbindelse, at fritagelsen for motorkøretøjsafgift til ejere og førere af køretøjer, der er indregistreret i Tyskland, kan ansues som en omlægning af finansieringen af omkostningerne i forbindelse med brugen af transportinfrastrukturer fra en finansiering via skatten til en finansiering baseret på princippet om, at "brugeren og forureneren betaler". Domstolen anfører i den forbindelse bl.a., at Tyskland "ganske vist [har] fremført, at nævnte ejere allerede bidrog til finansieringen af vejinfrastrukturen inden indførelsen af infrastrukturafgiften via motorkøretøjsafgiften, og at kompensationsmekanismen således tilsigter at undgå en uforholdsmæssig afgiftsbyrde. Ud over den omstændighed, som Forbundsrepublikken Tyskland i generelle termer selv har fremhævet, hvorefter forbundsinfrastrukturen finansieres via skatten, har den imidlertid ikke præciseret omfanget af dette bidrag og har derfor på ingen måde godtgjort, at den compensation, som indrømmes disse ejere i form af en fritagelse for motorkøretøjsafgift, der mindst svarer til størrelsen af infrastrukturafgiften, ikke overstiger nævnte bidrag og således er af passende art."

Domstolen fremhæver desuden, at den samlede ordning kan hindre varer med oprindelse i andre medlemsstater adgang til det tyske marked. Vejafgiften, som reelt alene pålægges køretøjer, der ikke er indregistreret i Tyskland, kan nemlig øge transportomkostningerne og dermed disse varers pris og konkurrenceevne. Herudover fremhæver Domstolen, at den samlede ordning kan hindre leverandører og modtagere af tjenesteydelser, der kommer fra en anden medlemsstat, adgang til det tyske marked. Den reelle afgiftsfritagelse for de tysk indregistrerede køretøjer kan nemlig øge omkostningerne for både leverandører og modtagere af tjenesteydelser i Tyskland, som anvender køretøjer, der er indregistreret i andre medlemsstater.

Endvidere fremhæver Domstolen, at den samlede ordning forringer vilkårene for udenlandske transportvirksomheder set i forhold til tyske transportvirksomheder.

Endelig fastslår Domstolen, at Tyskland ikke har påvist, at den indirekte forskelsbehandling af køretøjer, der er indregistreret i andre medlemsstater, og hindringen for de frie varebevægelser og den frie udveksling af tjenesteydelser kan retfærdiggøres af hensyn til varetagelsen af et lovligt formål, fx miljøbeskyttelse.

Dommen vil nu skulle analyseres med henblik på at afdække dens nærmere implikationer.