



Skatteministeriet

7. juni 2019

Skriftlig orientering af Folketingets Europaudvalg, Skatteudvalg og Transport, Bygnings- og Boligudvalg om dato for domsafsigelse i sag C-591/17, Republikken Østrig mod Forbundsrepublikken Tyskland

EU-Domstolen har oplyst, at der den 18. juni 2019 afsiges dom i sag C-591/17, Republikken Østrig mod Forbundsrepublikken Tyskland, vedrørende en planlagt tysk vejafgift for person- og varebiler.

Danmark har intervenseret i sagen til støtte for Tyskland og har på den baggrund afgivet skriftligt og mundtligt indlæg i sagen. Baggrunden for interventionen er, at det fra dansk side er vurderingen, at EU-retten ikke er til hinder for, at der kan etableres en periodebaseret vejafgift i lighed med den planlagte tyske vejafgift for person- og varebiler. Interventionen var således begrundet i et ønske om aktivt at understøtte mulighederne for at indføre vejafgifter inden for EU, og herunder også mulighederne for at kunne omlægge danske bilrelaterede afgifter på en hensigtsmæssig måde, *jf. aftale om Omlægning af bilafgifterne af 21. september 2017*.

Nederlandene har intervenseret til støtte for Østrig.

Baggrund

Det tyske parlament har besluttet at indføre en vejafgift, der forpligter alle brugere af det tyske motorvejsnet til at betale en afgift for anvendelse af infrastrukturen. Vejafgiften er inddelt i trin efter køretøjets udledningsklassificering. Brugere af vejnettet, der er hjemmehørende i Tyskland, får en godtgørelse i form af et nedslag i ejerafgiften, hvor der differentieres efter bilernes miljøpåvirkning, og denne godtgørelse svarer som minimum til det samme beløb som vejafgiften.

Østrig har indbragt sagen for EU-domstolen, idet Østrig er af den opfattelse, 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. På denne baggrund er det den østrigske opfattelse, at foranstaltningen medfører en indirekte forskelsbehandling på grund af nationalitet, der strider mod artikel 18 TEUF.

Ifølge Østrig indebærer foranstaltningerne desuden en tilsidesættelse af den frie bevægelighed for varer (artikel 34 TEUF) og den frie udveksling af tjenesteydelser (artikel 56



TEUF), da vejafgiften vil blive pålagt grænseoverskridende levering af varer med små køretøjer med en totalvægt på under 3,5 ton og ikke-hjemmehørendes levering af tjenesteydelsers.

Endvidere er Østrig af den opfattelse, at foranstaltningerne også er i strid med standstill-forpligtelsen i artikel 92 TEUF, hvorefter medlemsstaterne er skåret fra at ændre nationale regler på en sådan måde, at de direkte eller indirekte bliver mindre gunstige for transportvirksomheder fra andre medlemsstater end for indenlandske transportvirksomheder.

Generaladvokatens indstilling

Generaladvokaten vurderer, at Tyskland bør frifindes for Østrigs påstand om, at den tyske vejafgift er i strid med EU-rettens diskriminationsforbud.

Generaladvokaten begrundet dette med, at den tyske ordning pålægger alle brugere *uanset* nationalitet eller bopæl at betale en vejafgift, der baseres på den konkrete benyttelsesvarighed. Endvidere anser generaladvokaten ikke udenlandske brugere for at blive stillet ringere end indenlandske brugere i relation til vejafgiften, fordi udenlandske brugere kun betaler afgiften efter faktisk benyttelse af infrastrukturen. Denne mulighed har indenlandske brugere ikke, eftersom ejere af tysk registrerede køretøjer pålægges at betale for en årsvignet (uanset omfanget af den faktiske benyttelse af vejene).

Ligeledes fremhæver generaladvokaten, at medlemsstaterne har valgfrihed, når der skal tages stilling til finansiering af infrastrukturen, idet der ikke er specifikke EU-regler på området. Generaladvokaten understreger, at det samlede budget brugt til infrastrukturen forbliver det samme, og at der blot sker en omfordeling af udgifterne til finansieringen af infrastrukturen blandt de faktiske brugere af denne infrastruktur.

I forhold til Østrigs anbringender vedrørende artikel 34 TEUF og 56 TEUF vurderer generaladvokaten, at Østrig ikke har fremlagt beviser for den eventuelle indvirkning, som den tyske vejafgift vil kunne have på grænseoverskridende handel med varer og/eller tjenesteydelsers frie bevægelighed.

Ifølge generaladvokaten er der heller ikke grundlag for at anse den tyske vejafgift for stridende mod standstill-forpligtelsen i artikel 92 TEUF, idet Eurovignet-direktivet¹ begrænser tilnærmelsen af medlemsstaternes lovgivning i relation til vejafgifter til udelukkende køretøjer over 3,5 ton. Samtidig fremgår det udtrykkeligt af direktivet, at medlemsstaterne vil kunne indføre vejafgifter for motorkøretøjer under 3,5 ton.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF af 17. juni 1999 om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer