



Presse og Information

Den Europæiske Unions Domstol  
**PRESSEMEDDELELSE NR. 75/19**

Luxembourg den 18. juni 2019

Dom i sag C-591/17  
Østrig mod Tyskland

## **Den tyske vignet for anvendelse af personbiler på forbundsvejene er i strid med EU-retten**

*Denne afgift er udtryk for forskelsbehandling, idet den økonomiske byrde i praksis alene påhviler ejere og førere af køretøjer, der er indregistreret i andre medlemsstater*

I 2015 fastsatte Tyskland den retlige ramme med henblik på indførelsen af en afgift for anvendelsen af personbiler på forbundsvejene, herunder motorvejene: »Infrastrukturafgiften«.

Med denne afgift har Tyskland til hensigt delvis at overgå fra en finansieringsordning via skatten til en finansieringsordning, der bygger på princippet om, at »brugeren betaler« og »forureneren betaler«. Provenuet fra denne afgift vil fuldt ud blive anvendt til finansiering af vejinfrastrukturen og afgiftens størrelse vil blive beregnet på grundlag af motorens slagvolumer og type samt køretøjets emissionsklasse.

Enhver ejer af et køretøj, der er indregistreret i Tyskland, skal betale infrastrukturafgiften i form af en årlig vignet, som maksimalt koster 130 EUR. For så vidt angår køretøjer, der er indregistreret i udlandet, skal afgiften kun betales (af køretøjets ejer eller fører), såfremt motorvejene benyttes. I denne forbindelse findes der en vignet med gyldighed i ti dage (mellem 2,50 og 25 EUR), en vignet med gyldighed i to måneder (mellem 7 og 50 EUR) og en årlig vignet (maks. 130 EUR).

Samtidig fastsatte Tyskland regler om, at fra det tidspunkt, hvor opkrævningen af infrastrukturafgiften påbegyndes, vil ejere af køretøjer, der er indregistreret i Tyskland, blive indrømmet en fritagelse for motorkøretøjsafgift, der mindst svarer til størrelsen af den infrastrukturafgift, som de har betalt.

Østrig er af den opfattelse, at den samlede virkning af infrastrukturafgiften og fritagelsen for motorkøretøjsafgift for køretøjer, der er indregistreret i Tyskland, samt den måde, hvorpå infrastrukturafgiften er udformet og anvendes, er i strid med EU-retten, herunder med forbuddet mod forskelsbehandling på grundlag af nationalitet.

Efter at have forelagt sagen for Kommissionen, som ikke fremsatte en begrundet udtalelse inden for den fastsatte frist, anlagde Østrig et traktatbrudssøgsmål mod Tyskland ved Domstolen<sup>1</sup>. Under sagen har Nederlandene støttet Østrig, mens Danmark har støttet Tyskland.

Med sin dom af dags dato fastslår Domstolen, at **infrastrukturafgiften, sammenholdt med den fritagelse for motorkøretøjsafgift, som indrømmes ejere af motorkøretøjer, der er indregistreret i Tyskland, udgør indirekte forskelsbehandling på grundlag af nationalitet og en tilsidesættelse af princippet om de frie varebevægelser og princippet om den frie udveksling af tjenesteydelser.**

**For så vidt angår forbuddet mod forskelsbehandling på grundlag af nationalitet fastslår Domstolen, at fritagelsen for motorkøretøjsafgift til fordel for ejere af køretøjer, der er indregistreret i Tyskland, bevirker, at der kompenseres for hele den infrastrukturafgift, som**

<sup>1</sup> Det er meget sjældent, at en medlemsstat anlægger et traktatbrudssøgsmål mod en anden medlemsstat. Den foreliggende sag er den syvende ud af i alt otte sager i Domstolens historie (jf. vedrørende de seks første pressemeddelelser [nr. 131/12](#). Den ottende sag verserer fortsat: Slovenien mod Kroatien, [C-457/18](#)).

**disse ejere har betalt, således at den økonomiske byrde som følge af denne afgift reelt alene påhviler ejere og førere af køretøjer, der er indregistreret i andre medlemsstater.**

Det er korrekt, at det er muligt for medlemsstaterne at ændre ordningen for finansiering af deres vejinfrastruktur ved at gå fra en ordning med skattefinansiering til en ordning, der finansieres af samtlige brugere, herunder ejere og førere af køretøjer, der er indregistreret i andre medlemsstater, og som anvender denne infrastruktur, med henblik på at disse brugere på rimelig og forholdsmæssig vis bidrager til nævnte finansiering. En sådan ændring skal imidlertid overholde EU-retten, herunder forbuddet mod forskelsbehandling, hvilket ikke er tilfældet i denne sag.

I det foreliggende tilfælde kan det bl.a. ikke tages til følge, når Tyskland gør gældende, at fritagelsen for motorkøretøjsafgift til fordel for ejere af køretøjer, der er indregistreret i denne medlemsstat, afspejler en overgang til en ordning, hvor vejinfrastrukturen finansieres af samtlige brugere i henhold til princippet om, at »brugeren betaler« og »forureneren betaler«.

Da Tyskland ikke har præciseret omfanget af skattebidraget i forbindelse med finansieringen af forbundsinfrastrukturen, har Tyskland således på ingen måde godtgjort, at den compensation, som indrømmes ejere af køretøjer, der er indregistreret i Tyskland, i form af en fritagelse for motorkøretøjsafgift, der mindst svarer til størrelsen af den infrastrukturafgift, som de har betalt, ikke overstiger nævnte bidrag og således er af passende art.

For så vidt angår ejere af køretøjer, der er indregistreret i Tyskland, skal infrastrukturafgiften desuden betales årligt, og der er ikke mulighed for at vælge en vignet med kortere gyldighed, såfremt denne i højere grad svarer til den pågældende ejers anvendelsesfrekvens af vejene. Sådanne forhold, sammenholdt med fritagelsen for motorkøretøjsafgift, der mindst svarer til det beløb, som er betalt i medfør af infrastrukturafgiften, påviser, at overgangen til en finansieringsordning, der bygger på princippet om, at »brugeren betaler« og »forureneren betaler«, udelukkende omfatter ejere og førere af køretøjer, der er indregistreret i andre medlemsstater, mens princippet om finansiering via skatten fortsat finder anvendelse for ejere af køretøjer, der er indregistreret i Tyskland.

Tyskland har i øvrigt ikke godtgjort, på hvilken måde den konstaterede forskelsbehandling ville kunne begrundes i miljømæssige eller andre hensyn.

**Hvad angår de frie varebevægelser** fastslår Domstolen, at de omtvistede foranstaltninger kan hindre varer med oprindelse i andre medlemsstater adgang til det tyske marked. Infrastrukturafgiften, som reelt alene pålægges de køretøjer, der transporterer disse varer, kan nemlig øge transportomkostningerne og dermed disse varers pris, hvilket således påvirker deres konkurrenceevne.

**Hvad angår den frie udveksling af tjenesteydelser** fastslår Domstolen, at de omtvistede foranstaltninger kan hindre leverandører og modtagere af tjenesteydelser, der kommer fra en anden medlemsstat, adgang til det tyske marked. Infrastrukturafgiften kan nemlig som følge af fritagelsen for motorkøretøjsafgift dels øge omkostningerne for de tjenesteydelser, der leveres i Tyskland af disse leverandører, dels øge omkostningerne forbundet med disse modtageres besøg i denne medlemsstat for at modtage en tjenesteydelse dér.

I modsætning til, hvad Østrig har gjort gældende, udtaler Domstolen, at måden, hvorpå infrastrukturafgiften er udformet og anvendes, ikke er udtryk for forskelsbehandling. Der er tale om stikprøvekontroller, et eventuelt forbud mod at køre videre i det pågældende køretøj, efterfølgende opkrævning af infrastrukturafgiften, eventuel bødepålæggelse og betaling af en sikkerhedsstillelse.

---

**BEMÆRKNING:** Et traktatbrudssøgsmaal mod en medlemsstat, der ikke overholder sine forpligtelser i medfør af EU-retten, kan anlægges af Kommissionen eller en anden medlemsstat. Hvis Domstolen fastslår, at der foreligger et traktatbrud, skal vedkommende medlemsstat snarest muligt efterkomme dommen.

I tilfælde, hvor Kommissionen finder, at medlemsstaten ikke har efterkommet dommen, kan den anlægge en ny sag med påstand om finansielle sanktioner. Såfremt medlemsstaten ikke har meddelt Kommissionen

gennemførelsesforanstaltningerne til et direktiv, kan Domstolen efter påstand fra Kommissionen pålægge medlemsstaten sanktioner i forbindelse med den første dom.

---

*Dette er et ikke-officielt dokument til mediernes brug og forpligter ikke Domstolen.*

*[Dommen](#) offentliggøres på webstedet CURIA på afsigelsesdagen.*

*Kontakt i Kontoret for Presse og Information: Gitte Stadler ☎ (+352) 4303 3127*

*Billeder fra domsafsigelsen er tilgængelige via »[Europe by Satellite](#)« ☎ (+32) 2 2964106*