



Rättsfallssamlingen

Mål C-591/17

**Republiken Österrike
mot
Förbundsrepubliken Tyskland**

Domstolens dom (stora avdelningen) av den 18 juni 2019

”Fördragsbrott – Artiklarna 18 FEUF, 34 FEUF, 56 FEUF och 92 FEUF – En medlemsstats lagstiftning som föreskriver en infrastrukturavgift för personbilar – Ägare av fordon som är registrerade i denna medlemsstat medges ett undantag från fordonsskatten med ett belopp som motsvarar denna avgift

1. *Unionsrätt – Principer – Likabehandling – Diskriminering på grund av nationalitet – Förbud – Nationell lagstiftning som föreskriver en infrastrukturavgift för personbilar – Endast ägare av fordon som är registrerade i den aktuella medlemsstaten medges undantag – Otillåtet*
(Artikel 18 FEUF)

(se punkterna 46, 49–51, 54–57, 60, 69, och 78)

2. *Unionsrätt – Principer – Likabehandling – Diskriminering på grund av nationalitet – Förbud – Infrastrukturavgift för personbilar – Utformning och tillämpning av avgiften – Olika behandling av dem som överträtt trafiklagstiftningen i förhållande till var fordonet registrerats – Uttag av säkerhet från ägare till fordon som är registrerade i en annan medlemsstat – Tillåtet – Villkor*
(Artikel 18 FEUF)

(se punkterna 94, 103 och 109)

3. *Fri rörlighet för varor – Kvantitativa restriktioner – Åtgärder med motsvarande verkan – Nationell lagstiftning som föreskriver en infrastrukturavgift för personbilar – Åtgärd som hindrar att varor från andra medlemsstater får tillträde till den nationella marknaden – Otillåtet – Motivering – Föreligger inte*
(Artikel 34 FEUF)

(se punkterna 120, 127 och 132–134)

4. *Frihet att tillhandahålla tjänster – Restriktioner – Skattelagstiftning – Nationell lagstiftning som föreskriver en infrastrukturavgift för personbilar – Ökning av*

*kostnaden för tjänster som tillhandahålls av tjänsteleverantörer som är etablerade i en annan medlemsstat – Åtgärd som hindrar att tjänsteleverantörer och tjänstemottagare från en annan medlemsstat får tillträde till den nationella marknaden – Otillåtet – Motivering – Föreligger inte
(Artikel 56 FEUF)*

(se punkterna 135, 144 och 149)

5. *Frihet att tillhandahålla tjänster – Bestämmelser i fördraget – Tillämpningsområde – Nationell lagstiftning som föreskriver en infrastrukturavgift för personbilar – Vägavgifter på tunga godsfordon – Olika behandling av transportföretag som har fordon som är registrerade i en annan medlemsstat – Nationella transportföretag som erhåller en kompensation för denna avgift – Ogyynnsam situation för utländska transportföretag – Otillåtet
(Artikel 92 FEUF)*

(se punkterna 141, 143, 161 och 162)

Resumé

Den tyska vinjetten för användning av federala vägar med personbilar strider mot unionsrätten

I dom av den 18 juni 2019, Österrike mot Tyskland slog domstolen, stora avdelningen, i en ett mål om fördragsbrott som Republiken Österrike väckt med stöd av artikel 259 FEUF fast att Förbundsrepubliken Tyskland åsidosatt artiklarna 18 FEUF, 34 FEUF, 56 FEUF och 92 FEUF genom att införa en infrastrukturavgift för personbilar och ett undantag från fordonsskatt med ett belopp som uppgår till minst avgiftens storlek för ägare av fordon registrerade i Tyskland. Till stöd för sin talan har Republiken Österrike anfört fyra invändningar. Den första och den andra invändningen avser åsidosättande av artikel 18 FEUF, som består dels i den kombinerade effekten av infrastrukturavgiften och befrielsen från fordonsskatt för fordon registrerade i Tyskland, dels i utformningen och tillämpningen av infrastrukturavgiften. Den tredje invändningen avser åsidosättande av artiklarna 34 FEUF och 56 FEUF genom alla de åtgärder som kritiserats i den första och den andra invändningen. Den fjärde invändningen avser åsidosättande av artikel 92 FEUF genom den kombinerade effekten av infrastrukturavgiften och befrielsen från fordonsskatt för fordon registrerade i Tyskland.

Beträffande den första invändningen, avseende åsidosättande av artikel 18 FEUF, som följde av den kombinerade effekten av de omtvistade nationella åtgärderna, fann domstolen, efter att ha slagit fast att ett så nära, såväl tidsmässigt som materiellt, samband förelåg mellan de omtvistade nationella åtgärderna, att det var motiverat att pröva dem tillsammans mot bakgrund av unionsrätten. Domstolen slog först och främst fast att det förelåg en skillnad i behandling på grundval av nationalitet. Vad gäller uttaget av den aktuella infrastrukturavgiften anförde domstolen bland annat att alla som använder tyska motorvägar omfattas av infrastrukturavgiften, oberoende av registreringsorten för deras fordon. Ägarna till fordon som är registrerade i Tyskland omfattas dock av ett undantag från fordonsskatten på minst samma belopp som den avgift de har betalat, varför den ekonomiska bördan av denna avgift i praktiken endast läggs på ägare och förare av fordon som är registrerade i en annan medlemsstat än Tyskland. Till följd av kombinationen av de omtvistade nationella åtgärderna framgår det att ägare och förare av fordon som är registrerade i en annan medlemsstat än Tyskland och som använder de tyska motorvägarna behandlas mindre förmånligt än ägare av fordon registrerade i Tyskland, när det

gäller användningen av dessa motorvägar, trots att de befinner sig i jämförbara situationer med avseende på denna användning. Denna skillnad leder till samma resultat som en skillnad i behandling på grundval av nationalitet.

Domstolen erinrar om att medlemsstaterna, när de inför fordonsskatter, särskilt måste respektera principen om likabehandling, så att det sätt på vilket sådana skatter tillämpas inte utgör ett medel för diskriminering.

Medlemsstaterna har visserligen rätt att fritt välja hur de ska finansiera den offentliga infrastrukturen och ändra systemet för finansiering av sin väginfrastruktur, i den mån denna ändring är förenlig med unionsrätten, inklusive icke-diskrimineringsprincipen som anges i artikel 18 första stycket FEUF. Domstolen konstaterar emellertid att den aktuella kompensationsmekanismen genom nedsättning diskriminerar ägare och förare av fordon som är registrerade i andra medlemsstater än Tyskland, eftersom Förbundsrepubliken Tyskland inte har kunnat visa att kompensationsmekanismen uppfyller det mål som meddelats av den medlemsstaten att övergå från ett system för finansiering av infrastruktur genom skatt till ett system för finansiering genom alla användare, då den nedsättning av fordonsskatten som införts av den medlemsstaten i praktiken innebär att ägare av fordon registrerade i Tyskland undantas från infrastrukturavgiften.

Beträffande den andra invändningen, avseende åsidosättande av artikel 18 FEUF till följd av utformningen och tillämpningen av infrastrukturavgiften, anger domstolen att den omständigheten att rekvisiten avseende vissa överträdelser, såsom ofullständig betalning av avgiften eller felaktigt tillhandahållande av information, endast kan fastställas vad avser ägarna och förarna av fordon som är registrerade i andra medlemsstater än Tyskland, inte stöder Republiken Österrikes påstående att dessa bestämmelser i huvudsak skulle vara riktade till dessa. Domstolen konstaterade särskilt att målet att säkerställa att böter betalas som åläggs lagöverträdare som använder ett fordon som är registrerat i en annan medlemsstat än Tyskland, som fullföljs genom möjligheten att de åläggs att ställa en säkerhet, motiverar skillnaden i behandling mellan dessa lagöverträdare och de lagöverträdare som använder ett fordon som är registrerat i Tyskland. Den åtgärden är proportionerlig med beaktande av det målet.

I fråga om den tredje invändningen, avseende åsidosättande av artiklarna 34 FEUF och 56 FEUF, har domstolen slagit fast att de omtvistade nationella åtgärderna kan hindra att varor från andra medlemsstater får tillträde till den tyska marknaden. Den infrastrukturavgift som i själva verket bara tillämpas på de fordon som transporterar dessa varor kan nämligen öka transportkostnaderna och följaktligen priset på dessa varor och därigenom påverka deras konkurrenskraft.

Domstolen angav vidare att de omtvistade nationella åtgärderna kan hindra att tjänsteleverantörer och tjänstemottagare från en annan medlemsstat än Tyskland får tillgång till den tyska marknaden. Infrastrukturavgiften kan nämligen, på grund av undantaget från fordonsskatt som ingår i de omtvistade nationella åtgärderna, antingen öka kostnaden för tjänster som tillhandahålls i Tyskland av dessa leverantörer, eller öka kostnaderna för dessa mottagare för att resa till den medlemsstaten för att ta del av en tjänst där.

Beträffande den fjärde invändningen, avseende åsidosättande av artikel 92 FEUF, har domstolen betonat att genom att helt kompensera den nya börda som infrastrukturavgiften utgör, som tas ut av alla transportföretag, i form av ett undantag från fordonsskatten som uppgår till minst samma belopp som den avgift som betalats – vilket tyska transportföretag har rätt till, men inte

utländska transportföretag – ,får de omtvistade nationella åtgärderna till följd att situationen för utländska transportföretag ändras på ett negativt sätt jämfört med situationen för de tyska transportföretagen. De omtvistade nationella åtgärderna befanns därför strida mot ovannämnda artikel 92 FEUF.