



Press och information

Europeiska unionens domstol
PRESSMEDDELANDE nr 75/19
Luxemburg, den 18 juni 2019

Dom i mål C-591/17
Österrike/Tyskland

Den tyska vinjetten för personbilar vid användning av de federala vägarna strider mot unionsrätten

Avgiften är diskriminerande, eftersom den i praktiken endast bärs av ägare och förare av fordon som är registrerade i andra medlemsstater

Sedan år 2015 har Tyskland utformat ett regelverk för att införa en avgift för personbilar vid användning av de federala vägarna, inbegripet motorvägarna, den så kallade infrastrukturavgiften.

Med hjälp av denna avgift avser Tyskland att delvis gå över från ett system för finansiering genom skatter till ett system för finansiering som bygger på principerna "användaren betalar" och "förorenaren betalar". Intäkterna från avgiften kommer uteslutande att användas till finansieringen av väginfrastrukturen och avgiftens storlek kommer att beräknas utifrån fordonets motorkapacitet, framdrivningssätt och utsläppsklass.

Alla som äger ett fordon som är registrerat i Tyskland kommer behöva betala avgiften i form av en årsvinjett upp till ett belopp av 130 euro. Vad gäller fordon som är registrerade utomlands, kommer avgiften att betalas (av ägaren eller föraren) endast vid användning av motorvägarna. För detta ändamål finns vinjetter tillgängliga med en giltighetstid på tio dagar (från 2,50 till 25 euro), på två månader (från 7 till 50 euro) eller på ett år (högst 130 euro).

Samtidigt har Tyskland föreskrivit att ägare av fordon som är registrerade i Tyskland, från det att infrastrukturavgiften tas ut, ska medges undantag från fordonsskatten med ett belopp som i vart fall motsvarar den avgift de har behövt betala.

Österrike anser att den kombinerade effekten av infrastrukturavgiften och undantaget från fordonsskatt för fordon som är registrerade i Tyskland samt utformningen och tillämpningen av infrastrukturavgiften strider mot unionsrätten, särskilt mot förbudet mot diskriminering på grund av nationalitet.

Sedan Österrike begärt ett yttrande från kommissionen, som inte yttrade sig inom fristen, valde medlemsstaten ifråga att väcka en fördragsbrottstalan mot Tyskland vid domstolen.¹ I detta förfarande stöds Österrike av Nederländerna, medan Tyskland stöds av Danmark.

Domstolen slår fast i dagens dom att **infrastrukturavgiften, i kombination med det undantag från fordonsskatt som medges ägare av ett fordon som är registrerat i Tyskland, utgör en indirekt diskriminering på grund av nationalitet och ett åsidosättande av principerna om fri rörlighet för varor och tjänster.**

Vad gäller förbudet mot diskriminering på grund av nationalitet, slår domstolen fast att det undantag från fordonsskatt som medges ägare av fordon som är registrerade i Tyskland får till effekt att dessa ägare fullt ut kompenseras för den betalda infrastrukturavgiften, vilket innebär att den ekonomiska bördan av avgiften i praktiken uteslutande läggs på ägarna och förarna av fordon som är registrerade i andra medlemsstater.

¹ Det är mycket ovanligt att en medlemsstat väcker en fördragsbrottstalan mot en annan medlemsstat. Den nu aktuella talan är den sjunde av sammanlagt åtta talan i domstolens historia (se för de sex första pressmeddelande [nr 131/12](#); den åttonde talan pågår: Slovenien/Kroatien, [C-457/18](#)).

Visserligen får medlemsstaterna ändra systemet för finansiering av sin väginfrastruktur genom att ersätta ett system för finansiering genom beskattning med ett system för finansiering från alla användare, inbegripet ägare och förare av fordon som är registrerade i andra medlemsstater och som använder sådan infrastruktur, för att säkerställa att dessa användare bidrar på ett rättvist och proportionerligt sätt till finansieringen. En sådan ändring måste däremot iakttä unionsrätten, däribland principen om icke-diskriminering, vilket inte är fallet här.

I detta fall delar inte domstolen Tysklands uppfattning att undantaget från fordonsskatt som medges ägare av fordon som är registrerade i Tyskland återspeglar en övergång till ett system för finansiering av väginfrastruktur från alla användare med tillämpning av principerna "användaren betalar" och "förorenaren betalar".

Eftersom Tyskland inte har gett någon närmare uppgift om omfattningen av bidraget för finansieringen av den federala infrastrukturen genom skatt, har den medlemsstaten därför inte på något sätt visat att den compensation som beviljas ägare av fordon som är registrerade i Tyskland i form av ett undantag från fordonsskatten som i vart fall motsvarar den infrastrukturavgift som de har betalat, inte överstiger bidraget och därmed utgör en lämplig åtgärd.

När det gäller ägare av fordon som är registrerade i Tyskland, ska de betala infrastrukturavgiften årligen, utan att kunna välja en vinjett med kortare giltighetstid om detta bättre motsvarar deras användningsfrekvens av vägarna. Sådana faktorer, tillsammans med den omständigheten att dessa ägare omfattas av ett undantag från fordonsskatten med ett belopp som i vart fall motsvarar den avgift som betalas, visar att övergången till ett finansieringssystem som bygger på principerna "användaren betalar" och "förorenaren betalar" endast riktar sig till ägare och förare av fordon som är registrerade i andra medlemsstater än Tyskland, medan principen om skattefinansiering fortfarande är tillämplig på ägare av fordon som är registrerade i Tyskland.

Vidare har Tyskland inte visat hur den fastslagna diskrimineringen skulle kunna motiveras av miljöhänsyn eller andra skäl.

Vad gäller den fria rörligheten för varor, slår domstolen fast att de omtvistade 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.

Vad gäller den fria rörligheten för tjänster, slår domstolen fast att de omtvistade åtgärderna kan hindra att tjänsteleverantörer och tjänstemottagare från en annan medlemsstat får tillgång till den tyska marknaden. Infrastrukturavgiften kan nämligen, på grund av undantaget från fordonsskatt, antingen öka kostnaden för tjänster som tillhandahålls i Tyskland av dessa leverantörer, eller öka kostnaderna för dessa mottagare som reser till den medlemsstaten för att ta del av en tjänst där.

Till skillnad från vad Österrike har anfört, slår domstolen däremot fast att sättet för utformningen och tillämpningen av infrastrukturavgiften inte är diskriminerande. Det rör sig om slumpvisa kontroller, ett eventuellt förbud att fortsätta färden med det berörda fordonet, en uppbörd i efterhand av infrastrukturavgiften, ett eventuellt påförande av böter och ställande av säkerhet.

PÅPEKANDE: En talan om fördragsbrott riktar sig mot en medlemsstat som inte har uppfyllt sina skyldigheter enligt unionsrätten. En sådan talan kan väckas av kommissionen eller en annan medlemsstat. Om domstolen slår fast att fördragsbrott föreligger, är staten skyldig att omedelbart följa domen. Om kommissionen anser att medlemsstaten har underlåtit att följa domen, får den väcka en ny talan och begära att ekonomiska sanktioner ska utdömas. Om en medlemsstat har underlåtit att underrätta kommissionen om vilka åtgärder som vidtagits för att införliva ett direktiv, kan domstolen emellertid redan i samband med den första domen om fördragsbrott utdöma en ekonomisk sanktion, om kommissionen har begärt detta.

Detta är en icke-officiell handling avsedd för massmedia och den är inte bindande för domstolen.

Domen i [fulltext](#) publiceras på webbplatsen CURIA dagen för avkunnandet.

Kontaktperson för press: Gitte Stadler ☎ +352 4303 3127

Bilder från avkunnandet av domen finns tillgängliga på "[Europe by Satellite](#)" ☎ (+32) 2 2964106