

JURISPRUDENTIE

HOF VAN JUSTITIE

14 *Duitse tolheffing voor buitenlandse personenwagens nog niet voor morgen*

Zaak C-591/17, Oostenrijk/Duitsland

Arrest van 18 juni 2019 (Grote kamer),
ECLI:EU:C:2019:504; conclusie van A-G
N. Wahl van 6 februari 2019,
ECLI:EU:C:2019:99

Niet-nakoming – Infrastructuurheffing voor personenwagens – Vrijstelling motorvoertuigenbelasting – Indirecte discriminatie op grond van nationaliteit – Artikelen 18, 34, 56 en 92 VWEU

Inleiding

Steeds meer EU-lidstaten willen buitenlanders mee laten betalen voor het gebruik van hun wegeninfrastructuur en voeren een of andere vorm van tol in. In sommige landen wordt het bedrag van de tol berekend op basis van de afgelegde afstand,¹ in andere landen wordt er gekozen voor een vignet dat gedurende een bepaalde tijd geldig is.² Tijdens de verkiezingscampagne voor de Bundestag in 2013 bleek dat ook Duitsland een tolheffing wenste in te voeren voor buitenlandse personenauto's die op Duitse regionale, provinciale en autosnelwegen rijden. Duitse kentekenhouders moeten immers ook tol betalen indien ze gebruik willen maken van het wegennet van hun buurland Oostenrijk. Deze plannen stuitten onmiddellijk op kritiek. Was de Duitse infrastructuurheffing wel verenigbaar met het Unierecht? Duitsland wenste immers naast een infrastructuurheffing ook een aftrek van de Duitse motorvoertuigenbelasting in te voeren ter hoogte van het exacte bedrag van deze heffing. Toch voerde Duitsland in mei 2015 deze twee maatregelen door. De Europese Commissie reageerde onmiddellijk op het ingevoerde onderscheid tussen binnenlandse en buitenlandse kentekenhouders van personenwagens, deze laatste kunnen namelijk niet genieten van de compensatie ten aanzien van de Duitse motorvoertuigenbelasting, en startte op 18 juni 2015 een inbreukprocedure tegen Duitsland.³ In

september 2016 besloot de Commissie de zaak zelfs aanhangig te maken voor het Hof van Justitie te Luxemburg.⁴ Dit bracht Duitsland ertoe om haar wetgeving op een aantal punten te wijzigen. Zo dienden de buitenlandse kentekenhouders enkel tol te betalen op de Duitse autosnelwegen en werd de prijs van de vignetten voor een duur korter dan 1 jaar verlaagd.⁵ Verder hadden niet langer alle Duitse automobilisten, maar enkel de kentekenhouders van milieuvriendelijke auto's recht op een compensatie door middel van een lagere motorvoertuigenbelasting. De Commissie schorste hierop de inbreukprocedure tegen Duitsland⁶ en sloot het dossier op 17 mei 2017, nadat in januari 2017 de Bondsdag deze nieuwe plannen goedkeurde, gevolgd door de Bondsraad in maart 2017. Volgens de Commissie had Duitsland voldoende maatregelen genomen om discriminatie uit te sluiten. Oostenrijk, ondersteund door Nederland, hield er echter een andere mening op na en diende bij de Commissie een klacht in tegen Duitsland op grond van artikel 259 VWEU. Overeenkomstig deze procedure kregen Duitsland en Oostenrijk de kans om hun standpunt bij de Commissie te verdedigen. Echter, de Commissie kwam niet binnen drie maanden na de indiening van de klacht door Oostenrijk met een met redenen omkleed advies zodat Oostenrijk haar klacht kon voorleggen aan het Hof van Justitie, wat gebeurde op 12 oktober 2017.

Arrest van het Hof en analyse

Oostenrijk stelde zich op het standpunt dat de combinatie van de geplande Duitse infrastructuurheffing voor personenauto's en de gelijktijdige vrijstelling van de Duitse motorvoertuigenbelasting voor kentekenhouders van Duitse voertuigen voor een bedrag dat minstens gelijk is aan de infrastructuurheffing, alsook de wijze waarop de infrastructuurheffing is ingericht en wordt toegepast, strijdig is met de artikelen 18, 34, 56 en 92 VWEU. Oostenrijk, hierin gesteund door Nederland, voerde voor het Hof vier rechtsmiddelen aan.

Ten eerste zorgt de combinatie van de twee Duitse maatregelen volgens Oostenrijk duidelijk voor indirecte discriminatie op grond van nationaliteit, welke strijdig is met het discriminatieverbod dat terug te vinden is

in artikel 18 VWEU. In de praktijk moet de infrastructuurheffing immers enkel worden betaald door de kentekenhouders van voertuigen die in een andere lidstaat dan Duitsland zijn geregistreerd, met andere woorden, hoofdzakelijk door onderdanen van de andere EU-lidstaten.⁷ De Duitse kentekenhouders betalen de tolheffing bijgevolg enkel in theorie.

Vooraleer zich te buigen over de vraag of er al dan niet sprake is van discriminatie, onderzocht het Hof eerst of de infrastructuurheffing en de gelijktijdige vrijstelling van motorvoertuigenbelasting wel gezamenlijk mogen worden getoetst aan artikel 18 VWEU. Het Hof oordeelde dat dit kan, aangezien de beide maatregelen zowel in de tijd als inhoudelijk nauw met elkaar zijn verbonden.⁸ Het Hof kijkt bijgevolg verder dan zijn neus lang is en neemt de ganse context in ogenschouw.

Vervolgens ging het Hof na of de beide maatregelen samen al dan niet discriminatie op grond van nationaliteit opleveren. Overeenkomstig zijn vaste rechtspraak is hiervan sprake indien vergelijkbare situaties verschillend en verschillende situaties gelijk worden behandeld.⁹ Bijgevolg is het essentieel om de correcte vergelijkingsmaatstaf te hantieren: wie bevindt er zich in een vergelijkbare situatie? Volgens advocaat-generaal Nils Wahl mogen – in tegenstelling tot wat Oostenrijk beweert – Duitse kentekenhouders niet worden vergeleken met buitenlandse kentekenhouders, de eerste groep is immers zowel gebruiker van de Duitse wegen als Duitse belastingplichtige, terwijl de tweede groep elders belastingplichtige is.¹⁰ Daarenboven worden volgens hem de buitenlandse voertuigen niet minder gunstig behandeld omdat ze kunnen kiezen voor een vignet van korte duur, in tegenstelling tot de Duitse kentekenhouders die steeds een jaarvignet dienen aan te kopen.¹¹ Het Hof was het met deze redenering niet eens en oordeelde dat er duidelijk sprake was van indirecte discriminatie op grond van nationaliteit. Enkel de buitenlandse kentekenhouders dragen immers de economische last van de infrastructuurheffing. De houders van in Duitsland geregistreerde milieuvriendelijke auto's worden immers gecompenseerd via de motorvoertuigenbelasting aangezien ze een vrijstelling van deze belasting genieten die minstens gelijk is aan het bedrag dat ze

moeten betalen aan infrastructuurheffing.¹² Daarenboven is de infrastructuurheffing voor alle houders van in Duitsland geregistreerde voertuigen geenszins afhankelijk van het gebruik van de Duitse wegen, aangezien deze heffing steeds door hen moet worden betaald. De Duitse visie dat de vrijstelling was ingevoerd op basis van de principes 'de gebruiker betaalt' en 'de vervuiler betaalt', kon het Hof dan ook niet overtuigen.¹³

Duitsland, ondersteund door Denemarken, had zich nog verdedigd door te stellen dat de beperking van de vrijstelling van de motorvoertuigenbelasting tot Duitse voertuigen in overeenstemming was met Richtlijn 83/182/EEG van de Raad van 28 maart 1983 betreffende belastingvrijstellingen bij de tijdelijke invoer van bepaalde vervoermiddelen binnen de Gemeenschap,¹⁴ aangezien er volgens deze Richtlijn enkel rekening moet worden gehouden met de motorvoertuigenbelasting van de lidstaat waar het voertuig is geregistreerd. Het bedrag van deze belasting speelt volgens haar geen rol.¹⁵ Het Hof was het met deze stelling niet eens. Bij het ontbreken van harmonisatie op het vlak van de motorvoertuigenbelasting kunnen EU-lidstaten hun fiscale bevoegdheid weliswaar vrij uitoefenen. Bijgevolg kunnen zij enkel de houders van in Duitsland geregistreerde voertuigen in aanmerking laten komen voor een belastingvrijstelling. Echter, het Hof merkte in overeenstemming met zijn vaste rechtspraak¹⁶ op dat EU-lidstaten deze bevoegdheid in overeenstemming met het Unierecht dienen uit te oefenen, met andere woorden, ze dienen ook het discriminatieverbod op grond van artikel 18 VWEU in acht te nemen, wat *in casu* niet was gebeurd.¹⁷ Ook de verdediging van Duitsland dat de Eurovignetrichtlijn¹⁸ voorziet in een compensatiemechanisme, zoals door het Verenigd Koninkrijk en België ingevoerd voor vrachtverkeer,¹⁹ kon het Hof niet overtuigen, zelfs niet naar analogie, aangezien ook in dit kader steeds artikel 18 VWEU in acht dient te worden genomen.²⁰

Echter, indirecte discriminatie op grond van nationaliteit kan overeenkomstig de rechtspraak van het Hof alsnog worden toegestaan indien de discriminatie kan worden gerechtvaardigd op grond van objectieve overwegingen die losstaan van de nationaliteit en indien de maatregelen tevens evenredig zijn aan het rechtmatig nagestreefde doel.²¹

Duitsland beriep zich in de voorliggende zaak op drie rechtvaardigingsgronden (de bescherming van het milieu, de invoering

van een stelsel van financiering door de gebruikers en de verzekering van de samenhang van het belastingstelsel), maar kon niet aantonen dat, voor zover deze doelen al legitiem zijn, de gelijktijdige invoering van de infrastructuurheffing en de vrijstelling geschikt was om deze doelstellingen te verwezenlijken.²² Uit de punten 65 en 69 van het arrest van het Hof blijkt duidelijk dat vooral door het feit dat de Duitse kentekenhouders kunnen genieten van een vrijstelling van de motorvoertuigenbelasting die minstens gelijk is aan het bedrag dat ze moeten betalen aan infrastructuurheffing de coherentie van deze nagestreefde doelstellingen in twijfel wordt getrokken.

Ten tweede voerde Oostenrijk aan dat ook de organisatie van de infrastructuurheffing strijdig is met artikel 18 VWEU. De steekproefsgewijze controles, het verbod om met het voertuig verder te reizen, de a-posteriori-inning van de infrastructuurheffing, de geldboetes en de waarborgsom die kunnen worden opgelegd bij niet-betaling van de infrastructuurheffing, zouden hoofdzakelijk van toepassing zijn op in het buitenland geregistreerde voertuigen.²³

Met betrekking tot de steekproefsgewijze controles, het verbod om met het voertuig verder te reizen en de mogelijke geldboetes die kunnen worden opgelegd, kreeg Oostenrijk geen gelijk van het Hof. Uit de bewoordingen van de Duitse maatregelen blijkt dat deze ook gelden voor de chauffeurs van Duitse personenwagens.²⁴ Verder had Oostenrijk haar stelling dat deze modaliteiten nadeliger zijn voor buitenlandse kentekenhouders, onvoldoende onderbouwd.²⁵ Dit laatste geldt ook voor de a-posteriori-inning van de niet-betaalde infrastructuurheffing voor een bedrag van het jaarvignet.²⁶

De waarborgsom die kan worden geïnd, is volgens het Hof wel discriminerend aangezien deze enkel kan worden opgelegd ten aanzien van de kentekenhouders van buitenlandse voertuigen. Echter, dit verschil in behandeling kan volgens het Hof wel worden gerechtvaardigd aangezien deze maatregel noodzakelijk is om ervoor te zorgen dat de betaling van de geldboete die wordt opgelegd ten aanzien van buitenlandse overtreders wordt gewaarborgd.²⁷ Daarenboven gaat het verschil niet verder dan noodzakelijk, aangezien 'redelijkerwijs [kan] worden aangenomen dat de bevoegde autoriteiten deze eis enkel zullen stellen wanneer er een risico bestaat dat de opgelegde geldboete, gelet op de individuele omstandigheden, niet of slechts zeer moeilijk kan worden geïnd'.²⁸

Ook is het bedrag van de dwangsom beperkt tot de geldboete en de kosten van de administratieve procedure.²⁹

Oostenrijk betoogde ten derde dat de Duitse infrastructuurmaatregelen niet alleen strijdig zijn met artikel 18 VWEU, maar eveneens met de artikelen 34 en 56 VWEU die vrij verkeer van goederen en diensten voorschrijven.³⁰

Duitsland was het hier niet mee eens. Volgens haar moet de infrastructuurheffing worden beschouwd als een niet-discriminerende verkoopmodaliteit die volgens de rechtspraak van het Hof³¹ niet binnen de werkingssfeer van artikel 34 VWEU valt. Het Hof kon zich hier niet in vinden. Verkoopmodaliteiten omvatten volgens het Hof immers alleen 'nationale bepalingen die regelen hoe producten in de handel mogen worden gebracht'.³² Hiervan is *in casu* duidelijk geen sprake. Daarenboven stelde het Hof vast dat aangezien de tolheffing in de praktijk enkel een economische last meebrengt voor de buitenlandse kentekenhouders, enkel de goederen worden getroffen die worden geleverd met personenwagens die in het buitenland zijn geregistreerd. Hierdoor kan de prijs van deze producenten stijgen, aangezien de vervoerskosten zullen stijgen. Bijgevolg belemmeren de Duitse maatregelen de markttoegang van deze goederen.³³ Deze gevolgen voor de markttoegang zijn daarenboven niet als indirect en onzeker te beschouwen.³⁴ Deze belemmering is verder niet objectief te rechtvaardigen aangezien Duitsland geen rechtvaardigingsgrond aanvoerde.³⁵ Ook op dit punt gaat het arrest van het Hof lijnrecht in tegen de visie van advocaat-generaal Wahl. Hij was immers van oordeel dat er geen sprake is van maatregelen van gelijke werking omdat de Duitse geplande maatregelen niet tot doel hebben het handelsverkeer met andere lidstaten te regelen.³⁶

Ook met betrekking tot het vrije dienstenverkeer besloot het Hof dat er in de praktijk duidelijk sprake is van een belemmering aangezien alleen de dienstverrichters en -ontvangers uit een andere lidstaat worden getroffen. De verdediging van Duitsland dat volgens de rechtspraak van het Hof artikel 56 VWEU 'geen betrekking [heeft] op maatregelen die uitsluitend tot gevolg hebben dat er voor de dienstverrichting in kwestie extra kosten ontstaan en die het verrichten van diensten tussen lidstaten en het verrichten van diensten binnen één lidstaat gelijkelijk raken'³⁷ is niet van toepassing, aangezien de

voorwaarde van het gelijkelijk raken *in casu* duidelijk niet is vervuld. Ook deze belemmering is niet objectief gerechtvaardigd aangezien Duitsland geen rechtvaardigingsgrond aanvoerde.³⁸

Tot slot stelde Oostenrijk dat Duitsland haar verplichtingen op grond van artikel 92 VWEU niet is nagekomen.³⁹ Dit artikel bevat een standstill-verplichting en stelt dat totdat de EU gemeenschappelijke vervoersbepalingen vaststelt, 'geen enkele lidstaat de onderscheidende bepalingen, die terzake gelden op 1 januari 1958 of, voor de toetredende staten, op de datum van hun toetreding, zodanig [mag] veranderen dat zij daardoor in hun rechtstreekse of zijdelingse uitwerking minder gunstig worden voor de vervoerondernemers der overige lidstaten dan voor de nationale vervoerondernemers'.

Advocaat-generaal Wahl was van oordeel dat onmogelijk kan worden gesteld dat de tolheffing voor personenvervoer niet mag worden ingevoerd zolang de Europese Unie geen maatregelen heeft aangenomen, aangezien uit de recente rechtspraak duidelijk blijkt dat het wegvervoer momenteel grotendeels onder het Unierecht kan worden begrepen.⁴⁰ Het huidige EU-rechtskader verschilt volgens hem dan ook duidelijk van datgene in 1992. Toen oordeelde het Hof dat de invoering van tolgeld voor vrachtwagens in Duitsland en de verlaging van de motorvoertuigenbelasting, waardoor de Duitse tol werd gecompenseerd voor Duitse vrachtwagenchauffeurs, strijdig was met artikel 92 VWEU.⁴¹ Terecht volgens hem omdat er toen nog niet kon worden gesproken van EU-vervoersrecht.

Maar opnieuw legde het Hof de Conclusie van Wahl naast zich neer en bestudeerde de situatie in concreto. Het oordeelde dat de Duitse infrastructuurheffing wordt geheven ten aanzien van licht vervoer, voertuigen tot 3,5 ton, wat nog niet wordt geregeld door het Unierecht. De Eurovignetrichtlijn geldt immers enkel voor voortuigen van meer dan 3,5 ton. Nu reeds duidelijk naar voren kwam dat de Duitse bepalingen ervoor zorgen dat de buitenlandse vervoerders minder gunstig worden behandeld dan de Duitse vervoerders, werd bijgevolg ook deze grief gegrond verklaard.⁴²

De slotsom is duidelijk, volgens het Hof is de geplande Duitse tolheffing voor personenauto's en de gelijktijdige invoering van een vrijstelling van de motorvoertuigbelasting voor Duitse personenwagens voor een bedrag dat minstens even hoog is als de tolhef-

ing strijdig met het Unierecht, in het bijzonder met de artikelen 18, 34, 56 en 92 VWEU.

Conclusie

De plannen die in Duitsland naar voren werden gebracht tijdens de verkiezingen in 2013 om ook de buitenlandse automobilisten van personenwagens mee te laten betalen voor het gebruik van het Duitse wegennet, werden ingegeven door de invoering van de Oostenrijkse tol. Echter, beide heffingen vertonen een belangrijk verschil. Daar waar de Oostenrijkse tol zowel door de Oostenrijkse als de buitenlandse bestuurder moet worden betaald, koppelde Duitsland de infrastructuurheffing aan een belastingvrijstelling voor Duitse kentekenhouders ten belope van minimaal het bedrag dat aan tol werd betaald. In de praktijk zou de infrastructuurheffing bijgevolg alleen worden betaald door de buitenlandse kentekenhouders van personenwagens.

Onder druk van de Europese Commissie paste Duitsland haar wetgeving licht aan, wat voor de Commissie leek te volstaan. Oostenrijk liet het hier echter niet bij en stapte naar het Hof van Justitie in Luxemburg. Een procedure die best moet vraagt, aangezien het in de geschiedenis van het Hof niet vaak voorkomt dat de ene EU-lidstaat de andere aanklaagt wegens het niet naleven van het Unierecht. Volgens Oostenrijk werden de buitenlandse chauffeurs van personenwagens duidelijk gediscrimineerd door de combinatie van de geplande invoering van de tolheffing en de vrijstelling van de motorvoertuigenbelasting voor Duitse kentekenhouders, wat strijdig is met artikel 18 VWEU, een van de grondrechten van de Unie. Volgens Duitsland was er helemaal geen sprake van een ongunstige behandeling, buitenlandse kentekenhouders bevinden zich niet in een ongunstigere positie aangezien ze de infrastructuurheffing enkel moeten betalen indien ze gebruik wensen te maken van het Duitse autosnelwegennet.⁴³ Ook advocaat-generaal Wahl vond dat er geen sprake was van discriminatie op grond van nationaliteit. Het Hof volgde zijn visie niet en oordeelde dat de Duitse maatregelen in samenhang dienen te worden bekeken en duidelijk indirecte discriminatie op grond van nationaliteit opleveren, aangezien in de praktijk de buitenlandse kentekenhouders de grootste last dienen te dragen. Een ogenschijnlijk neutrale bepaling die in de praktijk alsnog discriminatie oplevert, kan volgens de rechtspraak van het Hof⁴⁴ alsnog worden gerechtvaardigd indien er objectieve redenen worden aangevoerd en de maatre-

gelen de proportionaliteitstest doorstaan. Duitsland had een poging ondernomen om dergelijke rechtvaardigingsgronden aan te voeren, maar slaagde er uiteindelijk niet in om het nodige bewijs te leveren. Oostenrijk slaagde er dan ook in om haar gelijk te halen in een inbreukdossier dat de Commissie ooit afrondde.

Deze zaak kan worden gezien als een overwinning voor de Europese bestuurder, alsook als een waarschuwing voor EU-landen als België en Denemarken, die met vergelijkbare plannen bezig zijn: de invoering van een tolheffing en de gelijktijdige aftrek van de motorvoertuigenbelasting voor de eigen kentekenhouders. Dit blijkt enkel mogelijk indien de tolheffing in de praktijk in gelijke mate wordt gedragen door zowel de binnenlandse als buitenlandse kentekenhouders van personenwagens.

Vlaams minister Weyts, bevoegd voor mobiliteit, liet na de uitspraak van het Hof weten dat hij de eventuele invoering van een kilometerheffing voorlopig zal laten rusten wegens een gebrek aan draagvlak.

Voor Duitsland zit er niets anders op dan het arrest zo snel mogelijk na te leven. Gebeurt dit niet en gaat Duitsland door met haar huidige plannen, dan kan de Commissie een nieuwe procedure voor het Hof van Justitie aanspannen die mogelijk resulteert in financiële sancties om Duitsland op het goede pad te dwingen. Het is afwachten of Duitsland haar plannen om ook de buitenlandse chauffeurs van personenwagens mee te laten betalen voor het gebruik van haar autosnelwegen zal aanpassen of opbergen. Duitsland zou er namelijk kunnen voor opteren om de motorvoertuigenbelasting af te schaffen. Al zit Duitsland er vermoedelijk niet op te wachten om deze belastinginkomsten mis te lopen. De eenvoudigste optie lijkt dan ook om te wachten op EU-regels die een gemeenschappelijke tolheffing invoeren. In mei 2017 werd alvast een dergelijk voorstel gelanceerd door de Commissie.⁴⁵

*L. Van den Broeck*⁴⁶

Voetnoten

- 1 Frankrijk, Griekenland, Ierland, Italië, Kroatië, Polen, Portugal en Spanje.
- 2 Bulgarije, Hongarije, Oostenrijk, Slovenië, Slowakije, Tsjechië en Roemenië.
- 3 Commission launches infringement case on the introduction by Germany of a new road charging scheme for private vehicles (PKW-Maut), IP/15/5200.
- 4 Road transport: Commission refers Germany to Court over discriminatory road charging, IP/16/3130.
- 5 Buitenlandse kentekenhouders kunnen kiezen tussen een vignet voor tien dagen

- (tussen € 2,50 en € 25), voor twee maanden (tussen € 7 en € 50) of voor een jaar (max. € 130). De exacte bedragen worden berekend op basis van de cilinderinhoud, het motortype en de emissieklasse van het voertuig.
- 6 Commissie en Duitsland bereiken overeenkomst over billijke en niet-discriminerende snelwegentol, IP/16/4221.
 - 7 HvJ EU 18 juni 2019, C-591/17, ECLI:EU:C:2019: 504, punt 24 (*Oostenrijk/Duitsland*).
 - 8 HvJ EU 18 juni 2019, C-591/17, punten 43-46 (*Oostenrijk/Duitsland*).
 - 9 HvJ EU 17 juli 1997, C-354/95, ECLI:EU:C:1997:379, punt 61 (*National Farmers' Union e.a.*) en HvJ EU 2 oktober 2003, C-148/02, ECLI:EU:C:2003: 539, punt 31 (*García Avello*).
 - 10 Conclusie van A-G N. Wahl van 6 februari 2019 in C-591/17, ECLI:EU:C:2019:99, punten 49 en 50 (*Oostenrijk/Duitsland*).
 - 11 Conclusie in C-591/17, punt 53 (*Oostenrijk/Duitsland*).
 - 12 HvJ EU 18 juni 2019, C-591/17, punt 48 (*Oostenrijk/Duitsland*).
 - 13 HvJ EU 18 juni 2019, C-591/17, punt 68 (*Oostenrijk/Duitsland*).
 - 14 *PbEG* 1983, L 105/59, 23 april 1983.
 - 15 HvJ EU 18 juni 2019, C-591/17, punt 30 (*Oostenrijk/Duitsland*).
 - 16 HvJ EU 21 maart 2002, C-451/99, ECLI:EU:C:2002:195, punt 40 (*Cura Anlagan*) en HvJ EU 25 juli 2018, C-553/16, ECLI:EU:C:2018:604, punt 44 (*TTL*).
 - 17 HvJ EU 18 juni 2019, C-591/17, punten 54-57 (*Oostenrijk/Duitsland*).
 - 18 Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtoertuigen, *PbEG* 1999, L 187/42, 20 juli 1999.
 - 19 HvJ EU 18 juni 2019, C-591/17, punt 32 (*Oostenrijk/Duitsland*).
 - 20 HvJ EU 18 juni 2019, C-591/17, punt 71 (*Oostenrijk/Duitsland*).
 - 21 HvJ EU 4 oktober 2012, C-75/11, ECLI:EU:C:2012:605, punt 52 (*Commissie/Oostenrijk*).
 - 22 HvJ EU 18 juni 2019, C-591/17, punten 74-77 (*Oostenrijk/Duitsland*).
 - 23 HvJ EU 18 juni 2019, C-591/17, punten 80-85 (*Oostenrijk/Duitsland*).
 - 24 HvJ EU 18 juni 2019, C-591/17, punt 93 (*Oostenrijk/Duitsland*).
 - 25 HvJ EU 18 juni 2019, C-591/17, punten 94-97 (*Oostenrijk/Duitsland*).
 - 26 HvJ EU 18 juni 2019, C-591/17, punt 98 (*Oostenrijk/Duitsland*).
 - 27 HvJ EU 18 juni 2019, C-591/17, punt 100 en 101 (*Oostenrijk/Duitsland*).
 - 28 HvJ EU 18 juni 2019, C-591/17, punt 107 (*Oostenrijk/Duitsland*).
 - 29 HvJ EU 18 juni 2019, C-591/17, punt 108 (*Oostenrijk/Duitsland*).
 - 30 HvJ EU 18 juni 2019, C-591/17, punten 111 en 112 (*Oostenrijk/Duitsland*).
 - 31 HvJ EU 24 november 1993, gevoegde zaken C-267/91 en C-268/91, ECLI:EU:C:1993:905 (*Keck en Mithouard*).
 - 32 HvJ EU 18 juni 2019, C-591/17, punt 129 (*Oostenrijk/Duitsland*).
 - 33 HvJ EU 18 juni 2019, C-591/17, punten 125-127 (*Oostenrijk/Duitsland*).
 - 34 HvJ EU 18 juni 2019, C-591/17, punt 131 (*Oostenrijk/Duitsland*).
 - 35 HvJ EU 18 juni 2019, C-591/17, punten 132-133 (*Oostenrijk/Duitsland*).
 - 36 HvJ EU 18 juni 1998, C-266/96, ECLI:C:1998:306, punt 31 (*Corsica Ferries France*) en Conclusie in C-591/17, punten 117 en 124 (*Oostenrijk/Duitsland*).
 - 37 HvJ EU 8 september 2005, gevoegde zaken C-544/03 en C-545/03, ECLI:EU:C:2005:518, punt 31 (*Mobistar en Belgacom Mobile*) en HvJ EU 18 juni 2019, C-591/17, punt 116 (*Oostenrijk/Duitsland*).
 - 38 HvJ EU 18 juni 2019, C-591/17, punten 141-148 (*Oostenrijk/Duitsland*).
 - 39 HvJ EU 18 juni 2019, C-591/17, punten 151-153 (*Oostenrijk/Duitsland*).
 - 40 Advies 2/15 van 16 mei 2017, ECLI:EU:C:2017:376, punten 204-221 (*Vrijhandelsakkoord EU-Singapore*) en Conclusie in C-591/17, punten 144 tot 147 (*Oostenrijk/Duitsland*).
 - 41 HvJ EU 19 mei 1992, C-195/90, ECLI:EU:C:1992:219 (*Commissie/Duitsland*).
 - 42 HvJ EU 18 juni 2019, C-591/17, punten 159-162 (*Oostenrijk/Duitsland*).
 - 43 HvJ EU 18 juni 2019, C-591/17, punt 29 (*Oostenrijk/Duitsland*).
 - 44 HvJ EU, C-75/11, punt 52 (*Commissie/Oostenrijk*).
 - 45 Europe on the Move: Commission takes action for clean, competitive and connected mobility, ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-05-31-europe-on-the-move_en en Mededeling 'Agenda voor een sociaal rechtvaardige transitie naar schone, concurrerende en geconnecteerde mobiliteit voor iedereen', COM(2017)283.
 - 46 Liesbet Van den Broeck is agent van de Belgische regering voor het Hof van Justitie van de Europese Unie bij het Belgische Ministerie van Buitenlandse Zaken en verbonden als praktijk-assistent aan het Ghent European Law Institute van de UGent. Deze bijdrage werd in eigen naam geschreven.

15 Financiële sancties voor lidstaten die een EU-richtlijn onvolledig uitvoeren: het Europees Hof van Justitie interpreteert voor het eerst artikel 260 lid 3 VWEU

Zaak C-543/17, Europese Commissie/Koninkrijk België

Arrest van 8 juli 2019 (Grote kamer), ECLI:EU:C:2019:573; conclusie van A-G M. Szpunar van 11 april 2018, ECLI:EU:C:2019:322

Inbreukprocedure op grond van artikel 258 VWEU – Maatregelen ter verlaging van de kosten van de aanleg van elektronische communicatienetwerken met hoge snelheid – Richtlijn 2014/61/EU – Geen omzetting en/of geen mededeling van omzettingsmaatregelen – Artikel 260 lid 3 VWEU – Verzoek om veroordeling tot betaling van een dwangsom per dag – Berekening van het bedrag van de dwangsom

De Grote kamer van het Europees Hof van Justitie heeft een mijlpaalarrest geveld in verband met de inbreukprocedure tegen lidstaten die in gebreke blijven wat de om-

zetting van een EU-richtlijn betreft. België viel de bedenkelijke eer te beurt om als eerste lidstaat ooit te worden veroordeeld tot het betalen van een dwangsom van € 5000 per dag verdere vertraging in de omzetting van een EU-richtlijn, en dit in het kader van een eerste inbreukprocedure ex artikel 258 juncto artikel 260 lid 3 VWEU. Met dit arrest versterkt het Hof de positie van de Europese Commissie aanzienlijk. Lidstaten die vaak te laat zijn met de omzetting van richtlijnen dienen voortaan beter op hun tellen te passen om financiële sancties te vermijden.

1. Feiten en procedure

Deze inbreukprocedure betreft de niet volledige omzetting van Richtlijn 2014/61/EU die beoogt de infrastructuurwerken in de lidstaten voor de aanleg van zogenaamd snel internet te vereenvoudigen.¹ Deze Richtlijn diende uiterlijk op 1 januari 2016 in nationale regelgeving te zijn omgezet. Op 23 maart 2016 zond de Commissie een aanmaningsbrief naar België omdat zij geen informatie had ontvangen over de omzetting van de Richtlijn. Op 11 juli 2016 antwoordde België dat de omzettingsmaatregelen slechts in voorbereiding waren. Op 30 september 2016 zond de Commissie België daarom een met redenen omkleed advies waarbij de gebruikelijke laatste termijn van twee maanden voor omzetting werd verleend. Op verzoek van België werd deze termijn verlengd tot 28 februari 2017. Op 21 februari en 28 maart 2017 liet België de Commissie weten dat de omzetting van de Richtlijn gaande was en bezorgde daarbij ontwerpen van omzettingsmaatregelen, alsook de geconsolideerde versie van een ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 3 juli 2008 betreffende bouwplaatsen op de openbare weg. Hiermee werd de administratieve fase van de inbreukprocedure ex artikel 258 VWEU afgesloten.

Op 15 september 2017 stelde de Commissie tegen België een niet-nakomingsberoep in bij het Hof van Justitie omdat zij van oordeel was dat België Richtlijn 2014/61/EU niet volledig had omgezet en evenmin de omzettingsmaatregelen had meegedeeld. Zij deed dit op grond van artikel 258 juncto artikel 260 lid 3 VWEU. Zij verzocht het Hof om België enerzijds te veroordelen wegens het niet nakomen van zijn verdragsverplichtingen (artikel 258 VWEU), en anderzijds een dwangsom van € 54 639,36 per dag op te leggen, te betalen vanaf de dag van de uitspraak van het Hof tot de mededeling van de vereiste omzettingsmaatregelen (artikel 260 lid 3 VWEU).