

Til lovforslag nr. L 83. Tillægsbetænkning afgivet af skatte- og afgiftsudvalget den 10. november 1981

Tillægsbetænkning

over

Forslag til lov om afgift af visse busrejser

Udvalget har efter 2. behandling behandlet lovforslaget i nogle møder og har herunder haft samråd med udenrigsministeren (fg.) og ministeren for skatter og afgifter. Endvidere har udvalget stillet spørgsmål til udenrigsministeren og ministeren for skatter og afgifter, som disse har besvaret skriftligt. Ministeren for skatter og afgifters besvarelse af udvalgets spørgsmål nr. 42 er optrykt som bilag 1 (med underbilag) til tillægsbetænkningen, og udenrigsministerens besvarelse af spørgsmål nr. 43-46 er optrykt som bilag 2 (med underbilag).

Udvalget har efter betænkningsafgivelsen modtaget skriftlige henvendelser fra Foreningen Norden og Landssammenslutningen af Hospitalslaboranter.

Der er af ministeren for skatter og afgifter og nogle mindretal stillet ændringsforslag, hvorom henvises til de ledsagende bemærkninger.

Herefter indstiller et *flertal* (socialdemokratiets, det radikale venstres og centrumdemokraternes medlemmer af udvalget) lovforslaget til *vedtagelse* med de af ministeren for skatter og afgifter stillede ændringsforslag.

Et *mindretal* (venstres og det konservative folkepartis medlemmer af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse*. Mindretallet føler sig ikke overbevist om, at lovforslaget og dermed afgifterne kan holde til en prøvelse ved EF-Domstolen. Mindretallet har tiltrådt ændringsforslag nr. 1 og er medforslagsstiller til ændringsforslag nr. 2 og 3.

Et *andet mindretal* (fremskridtspartiets medlemmer af udvalget) indstiller lovforsla-

get til *forkastelse*. Mindretallet har tiltrådt ændringsforslag nr. 1 og 5 og er medforslagsstiller til ændringsforslag nr. 2, 3 og 4.

Et *tredje mindretal* (socialistisk folkepartis medlem af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse*. Mindretallet har tiltrådt ændringsforslag nr. 1 og er medforslagsstiller til ændringsforslag nr. 2.

Et *fjerde mindretal* (Danmarks retsforbunds medlem af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse* med det af mindretallet tiltrådte ændringsforslag nr. 1 og de af mindretallet stillede ændringsforslag nr. 2, 3 og 4.

For så vidt angår spørgsmålet om passagerer, der udfører erhvervsarbejde i udlandet, finder mindretallet anledning til at påpege, at loven i høj grad har behov for en smidiggørelse, således at man ved et sådant arbejde kan medtage en eller flere, der ikke skal udføre erhvervsarbejde.

Mindretallet har endvidere stillet forslag om, at folk, der oppebærer folkepension, invalidepension eller enkepension, fritages for at svare afgift. Det er mindretallets opfattelse, at det netop er disse grupper, som i socialt henseende bliver hårdest ramt. Sådanne ture til Flensborg, som de foretager, er om ikke et led i deres daglige tilværelse så dog en adspredelse en eller flere gange om måneden.

Mindretallet ønsker yderligere at understrege, at det er disse grupper, som har vanskeligst ved og dårligst råd til at søge andre transportmuligheder. Det er mindretallets opfattelse, at dette også bør indgå i regeringens overvejelse, hvis den da ikke på nuvæ-

rende tidspunkt alvorligt overvejer i det hele at lade lovforslaget bortfalde.

Endelig vil mindretallet gerne pege på den store kontakt, der er mellem Danmark og Sydslesvig på det kirkelige område – et arbejde, der er af afgørende betydning for danskhedens tilknytning til dansk kirkeliv nord for grænsen. Hvis regeringen anlægger et statsfinansielt synspunkt, kunne regeringen så ikke her bøje af under henvisning til det meget beskedne provenu?

Ændringsforslag

Til § 2

Af ministeren for skatter og afgifter, tiltrådt af udvalget:

1) Paragraffen affattes således:

»§ 2. Afgiften udgør 50 kr. pr. passager, der er fyldt 17 år, og som påbegynder en busrejse i Danmark.«

Til § 5

Af et *mindretal* (Ellemann-Jensen (V), Anders Poulsen (V), Gammelgaard (KF), Hagen Hagensen (KF), Glistrup (FP), Ove Jensen (FP), Rahbæk Møller (SF) og Flygaard (DR)):

2) Efter stk. 1 indsættes som nyt stykke:

»Stk. 2. Fritaget for afgift er buskørsel for så vidt angår passagerer, der oppebærer folkepension, invalidepension eller enkepension.«

Af et *mindretal* (Ellemann-Jensen (V), Anders Poulsen (V), Hagen Hagensen (KF), Gammelgaard (KF), Glistrup (FP), Ove Jensen (FP) og Flygaard (DR)):

3) Efter stk. 1 indsættes som nyt stykke:

»Stk. 3. Fritaget for afgift er buskørsel, hvor passagerer bliver befordret til udlandet for at deltage i kirkelige stævner og arrangementer.«

Af et *mindretal* (Glistrup (FP), Ove Jensen (FP) og Flygaard (DR)):

4) I stk. 2, der bliver stk. 4, udgår ordet »alle«.

Til § 21

Af ministeren for skatter og afgifter, tiltrådt af et *flertal* (Bakholt (S), Camre (S), Erenbjerg (S), Hans Hækkerup (S), Egon Jensen (S), Stavvad (S), Tastesen (S), Glistrup (FP), Ove Jensen (FP), Bernhard Baunsgaard (RV) og Bollmann (CD)):

5) I stk. 3 ændres »den pågældende kørsel« til: »de pågældende passagerer«.

Bemærkninger

Til nr. 1

Ændringsforslaget medfører, at der ikke skal betales afgift af personer, der ikke har ret til told- og afgiftsfri indførsel af tobaksvarer, spiritus, hedvin og bordvin.

Til nr. 2

Ud fra et socialt synspunkt bør de nævnte grupper fritages for afgift af visse busrejser.

Til nr. 3

Med den betydelige kontakt, der er over grænsen, for så vidt angår kirkelige aktiviteter, vil det være af betydning at få ændringsforslaget vedtaget.

Til nr. 4

Ved at lade ordet »alle« udgå af lovforslagets tekst opnås, at den enkelte erhvervsudøvende kan medtage en eller flere ledsagere, uden at fritagelsen bortfalder for alle.

Til nr. 5

Ændringsforslaget er en teknisk klargøring af bestemmelsen.

Bakholt (S) Camre (S) Erenbjerg (S) Hans Hækkerup (S) Egon Jensen (S)

Stavad (S) Tastesen (S) fmd. Bernhard Baunsgaard (RV) Ellemann-Jensen (V)

Anders Poulsen (V) Hagen Hagensen (KF) nfm. Gammelgaard (KF) Bollmann (CD)

Rahbæk Møller (SF) Flygaard (DR) Glistrup (FP) Ove Jensen (FP)

Partierne VS og KrF havde ikke medlemmer i udvalget.

Bilag 1**Udvalgets spørgsmål nr. 42 til ministeren for skatter og afgifter og dennes svar herpå***Spørgsmål 42:*

Der udbedes en skriftlig kommentar om lovforslagets overensstemmelse med EF-traktatens artikel 12.

Svar:

Der vedlægges et af justitsministeriet udarbejdet notat om, hvorvidt forslag til lov om afgift af visse busrejser (L 83) er foreneligt med EØF-traktaten. Der henvises i øvrigt til L 83 – bilag 36.

JUSTITSMINISTERIET

København, den 9. november 1981

Underbilag til bilag 1

Ministeriet for skatter og afgifter,
tolldepartementet.

Under henvisning til aftale med afdelings-
chef E. Hjelm Knudsen fremsendes vedlagt
justitsministeriets notat af 9. november 1981

om, hvorvidt forslag til lov om afgift af visse
busrejser er foreneligt med EØF-traktaten.

HENNING RASMUSSEN

/ K. Hagel-Sørensen

JUSTITSMINISTERIET

Den 9. november 1981

Notat om, hvorvidt forslag til lov om afgift af visse busrejser (L 83) er foreneligt med EØF-traktaten*I. Indledende bemærkninger*

1. I et notat af 6. november 1981 om forholdet mellem forslag til lov om afgift af visse busrejser og EØF-traktatens art. 30-31 udtalte justitsministeriet, at en afgift på busrejser ikke er i strid med de nævnte traktatbestemmelser. Justitsministeriet er herefter blevet anmodet om en vurdering af lovforslaget i forhold til andre bestemmelser i traktaten, navnlig reglerne om told m. v. Dette notat skal således ses i sammenhæng med notatet af 6. november 1981.

2. Forslag til lov om afgift af visse busrejser bestemmer, at virksomheder, der foretager erhvervsmæssig passagerkørsel, bortset fra rutekørsel, med bus fra Danmark til udlandet, skal betale en afgift på 50 kr. pr. passager. Afgiften er uafhængig af transportvirksomhedens hjemsted eller vognmandens nationalitet, jfr. forslagets § 4, og indebærer således ingen diskrimination, der er i strid med traktatens art. 7 om forbud mod diskriminering på grundlag af nationalitet.

II. Forslagets forhold til traktatens art. 9 og 12

1. Traktatens art. 9, stk. 1, har følgende ordlyd:

»Fællesskabets grundlag er en toldunion, som omfatter al vareudveksling, og som indebærer forbud mod told ved indførsel fra og ved udførsel til andre medlemsstater, såvel som mod alle afgifter med tilsvarende virkning, samt indførelse af en fælles toldtarif over for tredjelande.«

Bestemmelsen suppleres af art. 12, der har følgende ordlyd:

»Medlemsstaterne afstår fra at indføre ny indbyrdes told ved ind- og udførsel eller afgifter med tilsvarende virkning og fra at forhøje de toldsatser og afgifter, som de anvender i deres indbyrdes samhandel.«

2. Ved vurderingen af, om den foreslåede afgift på visse busrejser må anses for at stride mod disse bestemmelser, er det vigtigt at slå fast, at afgiften, således som forslaget er formuleret, skal svares af transportvirksomhederne på grundlag af en præsteret tjenesteydelse, transport af personer. Afgiften udgør et fast beløb pr. passager, men det tilkommer hver enkelt transportvirksomhed at afgøre, hvor stor en del af afgiften der skal overvælttes på billetprisen. Det bør endelig nævnes, at det efter forslagets § 1, stk. 2 og 3, ikke er en betingelse for afgiftspligtens indtræden, at selve transportvirksomhedens tjenesteydelse er grænseoverskridende.

3. Efter art. 9 og 12 må en toldafgift forstås som en afgift, der opkræves på grundlag af im- eller eksport af varer, hvorimod afgifter på tjenesteydelser ikke er omfattet, uanset om de er grænseoverskridende. En afgift kan derfor som udgangspunkt heller ikke anses for toldlignende, medmindre den på samme måde som en egentlig toldafgift er knyttet til en varebevægelse.

EF-domstolen har i en sag, der drejede sig om, hvorvidt begrænsninger i retten til at distribuere fjernsynsudsendinger i kabel-TV skulle bedømmes efter traktatens regler om fri bevægelighed af varer eller fri bevægelighed for tjenesteydelser, udtalt følgende:

»I mangel af udtrykkelige modstående bestemmelser i traktaten skal en fjernsynsudsending efter sin natur betragtes som en tjenesteydelse. Selv om det ikke er udelukket, at ydelser, der normalt udføres mod betaling, kan falde ind under bestemmelserne om de frie varebevægelser, er dette imidlertid, således som det fremgår af art. 60, kun tilfældet i det omfang, de er omfattet af sådanne bestemmelser. Det følger heraf, at fjernsynsudsendinger, heri medregnet reklameudsendinger, som sådanne henhører under traktatens regler om tjenesteydelser« (dom af 30. april

1974 i sag 155/73, Sacchi, Saml. 1974, s. 409).

Af denne dom følger tilsvarende, at afgifter på busrejser kun kan anses for at være toldlignende afgifter, hvis det af traktaten fremgår, at tjenesteydelser på transportområdet skal behandles som varer. Dette er ikke tilfældet, idet traktaten i art. 61 udtrykkeligt tager stilling til, efter hvilke regler tjenesteydelser på transportområdet skal behandles, jfr. nedenfor afsnit IV. Det kan derfor konkluderes, at afgiften ikke i sig selv er i strid med art. 9 og 12.

4. Det kan imidlertid gøres gældende, at afgiften bør anses for at være en toldlignende afgift, i det omfang virksomhederne overvælter den på billetprisen. Ifølge bemærkningerne til lovforslaget befordrede en væsentlig del af de busser, der kørte til udlandet i 1980, alene indkøbsrejsende på éndagsture, og betalingen for sådanne ture er ofte meget lav. Man kan hævde, at en afgift på billetprisen vil mindske indkøbsrejsendes fordel ved at købe ind i udlandet og således virke som en toldlignende afgift på de indkøbte varer.

Efter justitsministeriets opfattelse er et sådant synspunkt ikke holdbart.

EF-domstolen har i sin omfattende retspraksis om art. 9 til stadighed fastholdt en definition af begrebet »toldlignende afgift«, der lægger vægt på foranstaltningens betydning for de frie varebevægelser. Den har således udtalt, at forbudet i art. 9 omfatter »enhver afgift, som opkræves ved eller på grund af indførsel, og som, da den specielt rammer et indført produkt og ikke det tilsvarende indenlandske, ved at ændre dets kostpris har den samme restriktive virkning på de frie varebevægelser som told« (se sag 105/76, dom af 25. maj 1977, Saml. 1977, s. 1029, præmis 8).

Afgiften på busrejser opkræves imidlertid ikke »ved eller på grund af indførsel« af varer. Hvis afgiften skulle være toldlignende, måtte dens størrelse stå i forhold til arten, mængden eller værdien af indførte varer. Dette er imidlertid ikke tilfældet, for afgiften skal betales af transportvirksomheden med et fast beløb pr. passager, uanset om passagerne ønsker at gøre indkøb i udlandet eller ej.

En sådan form for afgift er ikke enestående, men kan sammenlignes med det gebyr,

som i henhold til § 10 i justitsministeriets bekendtgørelse nr. 114 af 30. marts 1963, som ændret senest ved bekendtgørelse nr. 194 af 23. maj 1980, opkræves ved udstedelse af pas. Gebyret for pas, der udstedes til personer, der er fyldt 18 år, men ikke fyldt 67 år, er nu 155 kr. Da besiddelse af pas er nødvendigt ved rejse til bl. a. Tyskland, ville pasgebyret med samme ret som afgiften på busrejser kunne siges at fordyre de varer, den pågældende kunne tænke sig at købe i Tyskland. Det har imidlertid aldrig været betvivlet, at medlemsstaterne gyldigt i forhold til EØF-traktaten kan opkræve gebyrer ved udstedelse af pas.

Under hensyn hertil finder justitsministeriet ikke, at den foreslåede afgift kan være i strid med art. 9 og 12.

III. Forslagets forhold til traktatens art. 48-66

1. En afgift på transport af personer, der kan fordyre billetprisen, kan hævdes at vanskeliggøre disse personers frie bevægelighed. Efter traktatens art. 48 skal arbejdskraftens frie bevægelighed inden for Fællesskabet gennemføres senest ved overgangsperiodens udløb. Tilsvarende skal de restriktioner, som hindrer statsborgere i en medlemsstat i frit at etablere sig på en anden medlemsstats område, eller som hindrer den fri udveksling af tjenesteydelser, afskaffes i løbet af overgangsperioden, jfr. art. 52 og 59.

Efter forslaget § 5, stk. 2, skal der ikke svares afgift ved buskørsel, hvor passagererne bliver befordret til udlandet for at udføre erhvervsarbejde, og efter § 5, stk. 1, skal der heller ikke svares afgift ved transport af f. eks. et hold tyske arbejdstagere, der har været beskæftiget her i landet, tilbage til Tyskland.

Uanset at art. 48-66 ikke udtrykkeligt forbyder, at en grænseoverskridende transport af vandrende arbejdstagere m. v. pålægges afgift, kan justitsministeriet tilslutte sig, at § 5 for en sikkerheds skyld er medtaget af hensyn til traktatens bestemmelser om arbejdskraftens frie bevægelighed m. v.

Under hensyn til, at forslaget imidlertid indeholder § 5, vil afgiften ikke være i strid med disse bestemmelser. Det bemærkes i denne forbindelse, at traktaten ikke forbyder

hindringer m. v. i den frie bevægelighed for turister og lignende.

IV. Forslagets forhold til traktatens art. 59 sammenholdt med art. 81

Da afgiften svares af en tjenesteydelse, kunne det gøres gældende, at afgiften vanskeliggør transportvirksomheders præstering af grænseoverskridende tjenesteydelser og derfor er i strid med art. 59-66.

Imidlertid fremgår det af art. 61, stk. 1, at »den frie udveksling af tjenesteydelser på transportområdet omfattes af bestemmelserne i afsnittet vedrørende transport«, dvs. art. 74-84. Den eneste bestemmelse i dette afsnit, der kan have betydning for spørgsmålet om afgifter som en ulovlig hindring for grænseoverskridende tjenesteydelser, er art. 81, der har følgende ordlyd:

»Afgifter eller gebyrer, som en transportvirksomhed ved grænsepassage opkræver udover transportpriserne, må ikke overstige et rimeligt niveau i betragtning af de med passagen faktisk forbundne omkostninger.

Medlemsstaterne bestræber sig på gradvis at nedbringe disse omkostninger.

Kommissionen kan rette henstillinger til medlemsstaterne med henblik på anvendelsen af denne artikel.«

Bestemmelsen, der ikke har været genstand for fortolkning fra EF-domstolen, vedrører gebyrer ved grænsepassage. Det antages i den herskende fællesskabsretlige teori, at bestemmelsen alene angår godstransport, hvorimod den ikke finder anvendelse på persontransport, jfr. Wolfgang Stabenow i Groeben-Boeckh-Thiesing, Kommentar zum EWG-Vertrag, 1974, s. 623, og Encyclopedia of European Community Law, note til art. 81. Begrundelsen herfor søges i en fortolkning af begrebet »transportpriserne« (Frachten, transport rates), der efter sammenhængen i art. 78 og art. 79 alene vedrører godstransport, og det fremhæves i det nævnte engelske værk, at art. 81 skal ses i sammen-

hæng med art. 9 og 10 om told og tilsvarende afgifter. Også Everling i Wohlfarth-Everling-Glaesner-Sprung, Die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft 1960, s. 233, og Dousset i Mégret, Le droit de la communauté économique européenne, bind 3, s. 273, forudsætter, at bestemmelsen alene vedrører godstransport.

På denne baggrund er det justitsministeriets opfattelse, at en afgift, der pålægges ved transport af passagerer, ikke er i strid med traktatens art. 81.

V. Forslagets forhold til traktatens art. 80

1. Det kan gøres gældende, at en afgift på busrejser virker konkurrenceforvridende til fordel for transport med tog, og at afgiften derfor er i strid med art. 80, stk. 1, der har følgende ordlyd:

»Ved transport inden for Fællesskabet er det fra begyndelsen af anden etape forbudt medlemsstaterne at anvende priser og vilkår, der indebærer nogen form for understøttelse eller beskyttelse til fordel for en eller flere bestemte virksomheder eller industrier, medmindre Kommissionen giver bemyndigelse dertil.«

Art. 80 må imidlertid efter justitsministeriets opfattelse antages ikke at vedrøre forholdet mellem de forskellige transportsektorer, men indeholder et forbud mod at anvende særlig lave transporttariffer over for visse virksomheder eller industrier, der på denne måde opnår en særlig form for statsstøtte.

Traktaten indeholder ikke noget forbud mod, at staten yder tilskud til jernbanetransporten, ligesom der ikke er noget forbud mod at pålægge biler eller bilkørsel skatter uden samtidig at pålægge jernbanetransporten afgifter.

VI. Konklusion

Sammenfattende er det justitsministeriets opfattelse, at den foreslåede afgift på busrejser ikke er i strid med EØF-traktaten.

Udvalgets spørgsmål nr. 43-46 til udenrigsministeren og dennes svar herpå**Spørgsmål 43:**

»Hvorledes vil indførelsen af en busafgift og debatten om dens EF-medholdelighed kunne påvirke forhandlingsmulighederne omkring de vesttyske planer om indgreb mod »smørbådene«?

Svar:

Regeringen har i svar på spørgsmål nr. 53 af 4. september 1981 fra folketingets mar-

kedsudvalg givet en redegørelse for EF-Domstolens afgørelse af 6. juli 1981 vedrørende smørsalg. Der vedlægges en genpart af dette svar.

Denne domstolskendelse indebærer, at der ikke foreligger en forhandlingssituation vedrørende vesttyske indgreb mod »smørbådene«.

Indførelse af en busafgift vil derfor ikke kunne få betydning for dette spørgsmål.

UDENRIGSMINISTERIET

Departementet for udenrigsøkonomi

Den 14. september 1981.

Underbilag til bilag 2

Spørgsmål nr. 53 af 4. september 1981 fra folketingets markedsudvalg

Spørgsmål:

»Udvalget udbeder sig regeringens kommentarer til meddelelse fra Forbundsrepublikken Tyskland om, at man fra den 1. januar 1982 agter at forbyde afgiftsfri indførsel af varer til Forbundsrepublikken fra tysk-indregistrerede skibe – i lyset af EF-Domstolens afgørelse af 6. juli 1981 vedrørende smørsalg.«

Svar:

1. Der vedlægges teksten til domskonklusion og berigtigelseskendelse vedrørende dom af 7. juli 1981 i sag 158/80 »smørtur«-sagen.

2. Den tyske finansminister har den 21. august 1981 fremsat en pressemeddelelse vedrørende forbundsregeringens fortolkning af dommen og de skridt, som forbundsregeringen i anledning heraf overvejer at foretage sig. Pressemeddelelsen har følgende ordlyd:

»Den europæiske Domstol har den 7. juli 1981 afsagt en dom, hvorefter tilståelse af afgiftsfri indførsel af varer, som er erhvervet told- eller afgiftsfrit i rejsetrafik inden for Fællesskabet, er utilladelig. Dette gælder ikke kun for de såkaldte smørture, men også for færge- og flytrafikken inden for Fællesskabet.

Dommen er bindende for alle medlemsstater. Forbundsregeringen har derfor den 30.

juli 1981 besluttet at forbyde den hidtil nationalt tilståede afgiftsfrihed ved indførsel af varer, som er erhvervet told- eller afgiftsfrit i skibs- eller flyrejsetrafik inden for Fællesskabet. De hertil påkrævede retsændringer skal træde i kraft den 1. januar 1982. Et forbud mod salg på skibe eller lukning af duty-free shops i lufthavne er ikke forbundet dermed. Salg til rejsende i tyske lufthavnsduty-free shops vil blive berørt lige så lidt af retsændringen som det afgiftsfrie salg på skibe, der anløber en udenlandsk havn. Så snart de øvrige medlemsstater efterkommer EF-Domstolens dom, vil erhvervelse af afgiftsfrie varer i tyske lufthavne og på tyske skibe imidlertid praktisk talt ikke længere give de rejsende nogen fordele.

Den mulighed, der hidtil har bestået for udgående sejlsportsfartøjer til at proviantere med afgiftsfrie varer, afskaffes. Herved forebygges risikoen for smugling på tilbagevejen, og tysk ret vil blive tilpasset den retstilstand, der allerede består i de fleste andre lande.«

3. EF-Domstolens kendelse tager kun stilling til et konkret tilfælde og indeholder ikke nogen klar fortolkning af de gældende rejsegodsregler ved trafikken mellem medlemslandene. Regeringen mener ikke, at dommen kan fortolkes på så entydig måde, som den tyske regering giver udtryk for, og agter derfor ikke på det foreliggende grundlag at foretage sig yderligere.

DOMSTOL

Domstolens dom
af 7. juli 1981

i sag 158/80 (anmodning om præjudicel afgørelse fra Finanzgericht Hamburg): 1) Rewe-Handelsgesellschaft Nord mbH, 2) Rewe-Markt Steffen mod Hauptzollamt Kiel (1)

(Processprog: tysk)

(Forløbig oversættelse. Den endelige oversættelse vil blive offentliggjort i Samling af Domstolens Afgørelser)

I sag 158/80 angående en anmodning, som i medfør af EØF-traktatens artikel 177 af Finanzgericht Hamburg, 4. afd., er indgivet til Domstolen for i den sag, der verserer for nævnte ret mellem 1) Rewe Handelsgesellschaft Nord mbH, 2) Rewe-Markt Steffen og Hauptzollamt Kiel, at opnå en præjudicel afgørelse vedrørende fortolkningen af Rådets forordning (EØF) nr. 1544/69 af 23. juli 1969 om toldbehandling af varer, der indføres af rejsende i deres personlige bagage (FFT specialudgave 1969 II, s. 334) og af Rådets direktiv 69/169/EØF af 28 maj 1969 om harmonisering af de administrativt eller ved lov fastsatte bestemmelser om fritagelse for omsætningsafgifter og punktafgifter ved indførsel i den internationale rejsetrafik (EFT specialudgave 1969 I, s. 218) samt af Rådets forordning (EØF) nr. 3023/77 af 20. december 1977 om foranstaltninger med henblik på at bringe misbrug ved salg af landbrugsprodukter ombord på skibe til ophør (EFT 1977, nr. L 338. s. 2), har Domstolen, sammensat af præsidenten J. Mertens de Wilmars, afdelingsformændene P. Pescatore, Mackenzie Stuart og T. Koopmans, dommer A. O'Keefe, G. Bosco, A. Touffait, O. Due og A. Chloros, generaladvokat F. Capotorti og justitssekretær A. Van Houtte, den 7. juli 1981 afsagt dom, hvis konklusion lyder således:

Den toldfritagelse, der fastsættes i forordning (EØF) nr. 1544/69, senest ændret ved forordning (EØF) nr. 3061/78, gælder kun for varer, som rejsende, der kommer fra tredjelande, medfører i deres personlige bagage. Denne toldfritagelse gælder uanset varernes oprindelse og uanset told og afgifter, de er

blevet belagt med inden deres indførsel på Fællesskabets toldområde. En person, som under en sørejse fra en havn i en medlemsstat ikke gør ophold i et tredjeland eller kun symbolsk gør ophold der, således at opholdet ikke giver mulighed for at foretage indkøb der, kan imidlertid ikke anses for en rejsende, der kommer fra et tredjeland i nævnte forordnings forstand.

2. Rådets forordning (EØF) nr. 1544/69 af 23. juli 1969 regulerer udtømmende spørgsmålet om toldfritagelse for varer, som rejsende, der kommer fra tredjelande, medfører i deres personlige bagage, og overlader ikke medlemsstaterne nogen kompetence til på det af forordningen omfattede område at yde toldfritagelse i videre omfang end fastsat i forordningen.

3. Rådets forordning (EØF) nr. 3023/77 af 20. december 1977 om foranstaltninger med henblik på at bringe misbruget ved salg af landbrugsprodukter ombord på skibe til ophør er ikke tilstrækkeligt begrundet og er derfor ugyldig.

4. Den afgiftsfritagelse, der er fastsat i Rådets direktiv 69/169/EØF af 28. maj 1969 om harmonisering af de administrativt eller ved lov fastsatte bestemmelser om fritagelse for omsætningsafgifter og punktafgifter ved indførsel i den internationale rejsetrafik ydes hvad angår trafikken mellem tredjelande og Fællesskabet kun til rejsende, som ankommer til Fællesskabets toldområde fra et tredjeland, og i dette tilfælde er det uden betydning for ydelsen af afgiftsfritagelsen, under hvilke betingelser varerne er blevet købt.

5. Med hensyn til trafikken inden for Fællesskabet, herunder det tilfælde, hvor rejsen

fra et medlemsland til et andet sker ved transit via et tredjelands område eller fra en del af den anden medlemsstats område, hvor de afgifter, som ovennævnte direktiv angår, ikke finder anvendelse på varer, som forbruges dér, skal den rejsende kunne godtgøre, at de varer, der transporteres i hans bagage, er blevet købt under almindeligt gældende skatte- og afgiftsbetingelser på et af medlemsstaternes indenlandske markeder og ikke giver ret til nogen godtgørelse af omsætningsafgifter eller punktafgifter. Hvis den rejsende ikke kan bevise ovennævnte forhold, kan han kun opnå den mere begrænsede afgiftsfritagelse, som gælder for rejsetrafikken mellem tredje- lande og Fællesskabet.

6. Med udstedelsen af direktiv 69/169/EØF og det andet og det tredje direktiv af hhv. 12. juni 1972 og af 10. december 1978, som supplerer det, har Rådet haft til hensigt

gradvis at indføre en fuldstændig ordning for fritagelse for omsætningsafgift og punktafgifter for varer, som rejsende medfører i deres personlige bagage; medlemsstaterne kan derfor på dette område kun yde andre toldfritagelser end dem, der er fastsat i direktiverne, såfremt disse omfattes af den begrænsede kompetence, som direktiverne tillægger medlemsstaterne.

7. Det retsbeskyttelsessystem, der er indført ved traktaten, således som det navnlig kommer til udtryk i artikel 177, indebærer, at ethvert i national lovgivning hjemlet søgsmål skal kunne anvendes ved de nationale retter for at sikre overholdelsen af fællesskabsretsregler med direkte virkning under samme formelle og processuelle betingelser, som hvis der var tale om at sikre overholdelsen af national lovgivning.

DOMSTOL

Domstolens kendelse
af 15. juli 1981

i sag 158/80 (anmodning om præjudiciel afgørelse fra Finanzgericht Hamburg): 1. Rewe-Handels-gesellschaft Nord mbH, 2. Rewe-Markt Steffen mod Hauptzollamt Kiel

(Processprog: tysk)

I sag 158/80 (anmodning om præjudiciel afgørelse fra Finanzgericht Hamburg), 1. Rewe-Handels-gesellschaft Nord mbH, 2. Rewe-Markt Steffen mod Hauptzollamt Kiel, har Domstolen den 15. juli 1981 afsagt kendelse, hvorved 5. afsnit, første punktum, af domskonklusionen i dommen af 7. juli 1981 (!) berigtiges således:

»Med hensyn til trafikken inden for Fællesskabet skal den rejsende, hvis rejsen fra et medlemsland til et andet sker ved transit via

et tredjeland's område eller fra en del af den anden medlemsstats område, hvor de afgifter, som ovennævnte direktiv angår, ikke finder anvendelse på varer, som forbruges dér, kunne godtgøre, at de varer, der transporteres i hans bagage, er blevet købt under almindeligt gældende skatte- og afgiftsbetingelser på et af medlemsstaternes indenlandske markeder og ikke giver ret til nogen godtgørelse af omæstningsafgifter eller punktafgifter.

Spørgsmål 44:

Vedrørende side 1, indledende bemærkninger, pkt. 2¹⁾ (*side 6 i nærværende tillægsbetænkning*): Er det forhold, at der i loven diskrimineres mellem charterture fra f. eks. København til Århus og fra København til Flensborg i strid med EF-traktatens art. 7?

Svar:

Traktatens art. 7 (der i øvrigt gælder med forbehold af særlige bestemmelser i traktaten) forbyder al forskelsbehandling på grundlag af *nationalitet*. Som det fremgår af spørgsmålet og det nævnte afsnit i justitsministeriets notat, er der ikke i dette tilfælde tale om diskrimination på grundlag af *nationalitet*.

Spørgsmål 45:

Vedrørende side 2, art. 12 (*side 6 i nærværende tillægsbetænkning*): Hvis der jævnføres med lovforslagets bemærkninger (side 4): »Det må derfor formodes, at en afgift på 50 kr. pr. passager vil reducere disse rejsers antal stærkt, og dermed provenuet«, hvorledes harmonerer denne »virkning« med § 12's formulering om »tilsvarende virkning«?

Svar:

Art. 12 forbyder, at der for varer indføres ny indbyrdes told eller afgifter med tilsvaren-

de virkning. Der er i det foreliggende tilfælde tale om en afgift, som pålægges en tjenesteydelse, og som ikke er knyttet til varebehandling.

Det anførte citat fra bemærkningerne til lovforslaget vedrører skønnet over den forelåede afgifts provenu, idet det tages i betragtning, at afgiften må antages at reducere rejsernes antal.

Der henvises i øvrigt til svaret på spørgsmål 46.

Spørgsmål 46:

Ad side 3-4 (*side 7 i nærværende tillægsbetænkning*): Er der ikke så store forskelle på en pasafgift og en charterafgift (f. eks. at en pasafgift er en engangsudgift, og at den modsvares offentlige administrative udgifter, der skal betales), at det er absurd at anvende pasafgiften som en analog afgift til buscharterafgiften?

Svar:

Det i justitsministeriets notat nævnte eksempel illustrerer, at afgifter som f. eks. pasgebyret og afgiften på busrejser ikke kan siges at være en afgift med tilsvarende virkning som told, blot fordi de indirekte kan hævdes at have betydning for de omkostninger, som er forbundet med indkøb af varer på rejser til andre EF-lande.

¹⁾ Henvisningerne i spørgsmål nr. 44-46 refererer til justitsministeriets notat af 9. november 1981, jfr. underbilag til bilag 1 i nærværende tillægsbetænkning.