

# EU-ret, HA(jur), reeksamen februar 2023

## Rettevejledning

### Opgave 1:

#### 1.1.

For så vidt angår de to jobopslag skal det vurderes om disse er i strid med TEUF art. 45.

Det første jobopslag er hos kommunen, som er forpligtet til at overholde art. 45. Det bemærkes i øvrigt, at stillingen ikke omfattes af art. 45, stk. 4.

Bopælskravet synes umiddelbart ikke diskriminerende, da det vil være svært for alle – både indlændinge og udlændinge – at opfylde bopælskravet. Der kan derimod være udtryk for en restriktion, som skal bedømmes efter Gebhard-testen. Det kræver, at der er tale om en hindring for markedsadgangen. Da det givetvis vil være vanskeligt for de arbejdstagere, der ikke i forvejen bor i kommunen at opfylde kravet, er der tale om en markedsadgangshindring. Kravet kan dog begrundes i arbejdets karakter og er dermed begrundet i tvingende almene hensyn og det er ydermere proportionalt. Dermed er der ikke nogen overtrædelse af art. 45.

Nogle studerende vil måske mene, at da kravet om bopæl indenfor 25 km tilgodeser alle, der i forvejen bor i kommunen, er kravet diskriminerende. Dette vil også med den rigtige argumentation kunne accepteres og i det tilfælde, skal det vurderes om kravet er sagligt og proportionalt. Det vil igen være tilfældet og derfor synes kravet ikke at være i strid med art. 45, selvom man anvender diskriminationstesten.

For så vidt angår det andet opslag, så forskelsbehandler arbejdsgiveren mellem personer bosiddende i medlemsstat B og udenfor B. Der synes ikke at være nogen saglig begrundelse for dette og derfor er nægtelsen af at indrømme tillægget udtryk for diskrimination. En privat arbejdsgiver er også forpligtet til at overholde art. 45, jf. EU-retten s. 539 f. Selvom der foreligger en overtrædelse af EU-retten, vil det afhænge af national ret om Julia kan få erstatning.

#### 1.2.

Da det manglende nedslag i den årlige bilafgift er begrundet i, at Julia har arbejde i medlemsstat B er der tale om, at Julia forskelsbehandles, fordi hun har valgt at udnytte den fri bevægelighed efter art. 45 til at arbejde i nabolandet. Dette er udtryk for en diskrimination, da der ikke er noget grundlag for at forskelsbehandle på dette grundlag.

Det forhold at hun skal have synet sin bil i medlemsstat B er som udgangspunkt ikke en diskrimination, idet tilsvarende gælder for alle andre biler, der anvendes i medlemsstat B. Men kravet er utvivlsomt en hindring, idet det vanskeliggør markedsadgangen. Som udgangspunkt er det sagligt nok, at man vil sikre at alle biler, der bruges regelmæssigt i medlemsstat B, er underlagt et syn, men det forudsætter at proportionalitetsprincippet er overholdt. Der skal således tages hensyn til, at bilen allerede er underlagt et syn i medlemsstat A, og at dette syn måske er ligeværdigt, og derfor bør anerkendes.

### 1.3.

Selvom arbejdstagere der udøver fri bevægelighed har ret til at medbringe deres ægtefælle, når de flytter til en anden medlemsstat og senere flytter tilbage, så finder denne praksis ikke anvendelse i denne sag, idet Julia aldrig er flyttet fra medlemsstat A. Da konflikten er opstået i forhold til medlemsstat A, hvor Julia også er statsborger, så er forholdet ikke omfattet af opholdsdirektivet, jf. EU-retten s. 465.

Det skal derfor overvejes om Ali kan sikres opholdsret på andet grundlag. Efter art. 45 kan pendlere måske sikre sine ægtefælle opholdsret, hvis det er således at en udvisning vil kunne afskrække pendleren fra at fortsætte som pendler, jf. sag C-457/12, *S og G*, omtalt EU-retten s. 490. Det synes at fremgå, at Ali spiller en vigtig rolle for at få familiens hverdag til at fungere, men det forhold at Sarah er 14 år gør det mindre oplagt, at Ali kan sikres opholdsret, allerede fordi det må antages, at Sarah ikke er afhængig af at have Ali til at passe sig.

Man kunne overveje om udvisningen vil tvinge Julia og Sarah til at forlade EU, hvorfor der kan være tale om et indgreb i unionsborgerskabets kerneindhold, jf. sag C-34/09, *Zambrano* og senere domme, omtalt EU-retten s. 501 f. Der er dog ikke noget der indikerer, at der er et sådant afhængighedsforhold mellem Ali og Julia/Sarah, at en af de to sidstnævnte er tvunget til at rejse med Ali.

### 1.4.

Hvis vi ser på situationen i medlemsstat A så er det berettiget, at A afslår at give studiestøtte til studiet i medlemsstat B, idet medlemsstaten generelt ikke giver støtte til uddannelser udenfor A. Dette har Domstolen accepteret, jf. EU-retten s. 523. Det er mere tvivlsomt om de kan afslå støtte, hvis Sarah vælger at studere i medlemsstat A, idet begrundelsen for afvisningen er, at Julia arbejder i en anden medlemsstat. Julia bliver således udsat for diskrimination, fordi hun har udøvet fri bevægelighed og forudsat at Sarah endnu ikke er 21 år, afleder hun ret efter sin mor.

Forudsat at Sarah endnu ikke er over 21 år, vil medlemsstat B ikke kunne nægte at give Sarah studiestøtte, fordi hun ikke opfylder kravet om bopæl. Et sådant krav vil således afskære børn af pendlere fra at søge om studiestøtte i den medlemsstat, hvor arbejdstageren arbejder og dette er ifølge Domstolen i strid med art. 45, jf. praksis omtalt EU-retten s. 521 f.

## Opgave 2:

I denne opgave skal afgifterne vurderes efter traktatens regler om fri bevægelighed. Der er ikke noget grundlag for at antage, at de påtænkte afgifter skal notificeres efter informationsproceduredirektivet, direktiv 2015/1535, idet ingen af de nævnte tiltag har som konsekvens, at varer med bestemte karakteristika 'straffes' eller 'favoriseres'.

### a.

Den pågældende afgift pålægges de varer, der i containere lastes eller losses hvorfor det mest nærliggende udgør en indirekte afgift på en vare, jf. også de danske havneafgiftssager omtalt EU-retten s. 328. Da det pålægges både import/eksport samt varer der transporteres i medlemsstaten, er der tale om en intern afgift, der skal bedømmes efter art. 110.

Det er ikke lovligt at indføre afgifter, der tilgodeser interne transporter i forhold til import fra andre medlemsstater (eller eksport til samme). Fordi afgiften afhænger af hvor langt man transporterer godset, synes man umiddelbart at favorisere indenlandske transporter, da disse i sagens natur oftest

er de korteste. Det skal dog vurderes om der er en saglig grund til, at man anvender transportlængden som kriterium og det anførte klimahensyn synes umiddelbart at opfylde dette krav.

**b.**

Igen skal afgiften bedømmes efter art. 110. Man kunne overveje om det forhold, at lastning ikke pålægges afgift, særligt tilgodeser eksport. Men for det første er det ikke oplagt, idet også gods der sendes til andre indenlandske havne tilgodeses. Selvom man antog det tilgodeså eksport, så er det ikke i strid med art. 110 at tilgodeser eksport.

**c.**

Igen skal afgiften bedømmes efter art. 110. Denne gang anvendes der et kriterie, hvorved man tilgodeser de indenlandske transporter frem for dem til og fra andre medlemsstater. Indenlandske transportskibe må således antages at opfylde mindstelønskravene i medlemsstat X, men dette er ikke nødvendigvis tilfældet med skibe fra andre medlemsstater. Det kan diskuteres om der ikke er tvingende almene hensyn der begrundes, at man ønsker at sikre at de lokale krav til mindsteløn overholdes, men det er mindre oplagt at dette krav er proportionel. De skibe der lossere/laster vil således kun være kortvarigt i medlemsstat X og det vil derfor være meget vanskeligt for dem at opfylde kravet om mindsteløn.

**d.**

I dette tilfælde pålægges afgiften ikke på varer og dermed er der ikke tale om en afgift, der skal bedømmes efter art. 30 eller 110. Derimod er der tale om en afgift som pålægges en tjenesteyder, hvilket skal bedømmes efter TEUF art. 56, idet servicedirektivet ikke finder anvendelse (det finder slet ikke anvendelse på transportbranchen og ydermere ikke på afgifter, jf. EU-retten s. 769 og 773).

Der er tale om, at man tilgodeser indenlandske skibe og pålægger udenlandske tjenesteydere en forhøjet afgift. En sådan forskelsbehandling er diskriminerende, medmindre man kan finde en saglig begrundelse, hvilket ikke synes at være tilfældet i nærværende tilfælde.