



Presse und Information

Gerichtshof der Europäischen Union

PRESSEMITTEILUNG Nr. 75/19

Luxemburg, den 18. Juni 2019

Urteil in der Rechtssache C-591/17
Österreich / Deutschland

Die deutsche Vignette für die Benutzung von Bundesfernstraßen durch Personenkraftwagen verstößt gegen das Unionsrecht

*Diese Abgabe ist diskriminierend, da ihre wirtschaftliche Last praktisch ausschließlich auf den
Haltern und Fahrern von in anderen Mitgliedstaaten zugelassenen Fahrzeugen liegt*

Bereits 2015 hat Deutschland den rechtlichen Rahmen für die Einführung der Infrastrukturabgabe geschaffen, d. h. einer Abgabe für die Benutzung der Bundesfernstraßen einschließlich der Autobahnen durch Personenkraftwagen.

Mit dieser Abgabe möchte Deutschland teilweise von einem System der Steuerfinanzierung zu einem auf das „Benutzerprinzip“ und das „Verursacherprinzip“ gestützten Finanzierungssystem übergehen. Die Erträge dieser Abgabe sollen zur Gänze zur Finanzierung der Straßeninfrastruktur verwendet werden und ihre Höhe bemisst sich nach Hubraum, Antriebsart und Emissionsklasse des Fahrzeugs.

Alle Halter von in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen haben die Abgabe in Form einer Jahresvignette mit einem Betrag von höchstens 130 Euro zu entrichten. Für im Ausland zugelassene Fahrzeuge ist die Abgabe (vom Halter oder Fahrer) nur im Fall der Benutzung der Autobahnen zu entrichten. Insoweit ist eine Zehntagesvignette (von 2,50 bis 25 Euro), eine Zweimonatsvignetten (von 7 bis 50 Euro) oder eine Jahresvignette (höchstens 130 Euro) verfügbar.

Parallel dazu hat Deutschland vorgesehen, dass den Haltern von in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen ab Erhebung der Infrastrukturabgabe eine Steuerentlastung bei der Kraftfahrzeugsteuer in einer Höhe zugutekommt, die mindestens dem Betrag der Abgabe entspricht, die sie entrichten mussten.

Österreich ist der Ansicht, dass die kombinierte Wirkung der Infrastrukturabgabe und der Steuerentlastung bei der Kraftfahrzeugsteuer für in Deutschland zugelassene Fahrzeuge sowie die Modalitäten der Ausgestaltung und des Vollzugs der Infrastrukturabgabe gegen das Unionsrecht, namentlich das Verbot der Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit, verstießen.

Nachdem Österreich die Kommission um eine Stellungnahme ersucht hatte, die Kommission sich jedoch innerhalb der dafür vorgesehenen Fristen nicht geäußert hatte, erhob dieser Mitgliedstaat vor dem Gerichtshof eine Vertragsverletzungsklage gegen Deutschland.¹ In diesem Verfahren wird Österreich von den Niederlanden unterstützt, während Deutschland von Dänemark unterstützt wird.

In seinem heutigen Urteil stellt der Gerichtshof fest, dass die Infrastrukturabgabe in Verbindung mit der Steuerentlastung bei der Kraftfahrzeugsteuer, die den Haltern von in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen zugutekommt, eine mittelbare Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit darstellt und gegen die Grundsätze des freien Warenverkehrs und des freien Dienstleistungsverkehrs verstößt.

¹ Es kommt sehr selten vor, dass ein Mitgliedstaat eine Vertragsverletzungsklage gegen einen anderen Mitgliedstaat erhebt. Die vorliegende Klage ist die siebte von insgesamt acht in der Geschichte des Gerichtshofs (siehe zu den ersten sechs Klagen die Pressemitteilung [Nr. 131/12](#); die achte Rechtssache ist anhängig: Slowenien/Kroatien, [C-457/18](#)).

Hinsichtlich des Verbots der Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit stellt der Gerichtshof fest, dass die Steuerentlastung bei der Kraftfahrzeugsteuer zugunsten der Halter von in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen bewirkt, dass die von diesen entrichtete Infrastrukturabgabe vollständig kompensiert wird, so dass die wirtschaftliche Last dieser Abgabe tatsächlich allein auf den Haltern und Fahrern von in anderen Mitgliedstaaten zugelassenen Fahrzeugen liegt.

Zwar steht es den Mitgliedstaaten frei, das System zur Finanzierung ihrer Straßeninfrastruktur zu ändern, indem sie ein System der Steuerfinanzierung durch ein System der Finanzierung durch sämtliche Nutzer einschließlich der Halter und Fahrer von in anderen Mitgliedstaaten zugelassenen Fahrzeugen, die diese Infrastruktur nutzen, ersetzen, damit alle Nutzer in gerechter und verhältnismäßiger Weise zu dieser Finanzierung beitragen. Jedoch ist bei einer solchen Änderung das Unionsrecht, namentlich das Diskriminierungsverbot, zu beachten.

Im vorliegenden Fall kann Deutschland insbesondere nicht gefolgt werden, wenn es vorträgt, die Steuerentlastung bei der Kraftfahrzeugsteuer zugunsten der in diesem Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeuge spiegle den Übergang zur Finanzierung der Straßeninfrastruktur durch alle Nutzer nach dem „Benutzerprinzip“ und dem „Verursacherprinzip“ wider.

Da Deutschland keine näheren Angaben zum Umfang des Beitrags der Steuer zur Finanzierung der Infrastrukturen des Bundes gemacht hat, hat es nämlich in keiner Weise dargetan, dass der den Haltern von in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen gewährte Ausgleich in Form einer Steuerentlastung bei der Kraftfahrzeugsteuer in Höhe eines Betrags, der mindestens dem der Infrastrukturabgabe, die sie entrichten mussten, entspricht, diesen Beitrag nicht übersteigt und somit angemessen ist.

Zudem wird die Infrastrukturabgabe, was die Halter von in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen anbelangt, jährlich und ohne die Möglichkeit geschuldet, eine Vignette für einen kürzeren Zeitraum zu wählen, wenn eine solche der Häufigkeit, mit der sie diese Straßen nutzen, besser entspräche. Diese Gesichtspunkte in Verbindung mit der Steuerentlastung bei der Kraftfahrzeugsteuer in Höhe eines Betrags, der mindestens dem der entrichteten Infrastrukturabgabe entspricht, zeigen, dass der Übergang zu einem Finanzierungssystem, das auf das „Benutzerprinzip“ und das „Verursacherprinzip“ gestützt ist, in Wirklichkeit ausschließlich die Halter und Fahrer von in anderen Mitgliedstaaten zugelassenen Fahrzeugen betrifft, während für die Halter von in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen weiterhin das Steuerfinanzierungsprinzip gilt.

Im Übrigen hat Deutschland nicht dargetan, wie die festgestellte Diskriminierung durch Umwelterwägungen oder sonstige Erwägungen gerechtfertigt werden könnte.

Hinsichtlich des freien Warenverkehrs stellt der Gerichtshof fest, dass die streitigen Maßnahmen geeignet sind, den Zugang von Erzeugnissen aus anderen Mitgliedstaaten zum deutschen Markt zu behindern. Die Infrastrukturabgabe, der tatsächlich ausschließlich die Fahrzeuge unterliegen, die diese Erzeugnisse befördern, ist nämlich geeignet, die Transportkosten und damit auch die Preise dieser Erzeugnisse zu erhöhen, und beeinträchtigt damit deren Wettbewerbsfähigkeit.

Hinsichtlich des freien Dienstleistungsverkehrs stellt der Gerichtshof fest, dass die streitigen Maßnahmen geeignet sind, den Zugang von aus einem anderen Mitgliedstaat stammenden Dienstleistungserbringern und -empfängern zum deutschen Markt zu behindern. Die Infrastrukturabgabe kann nämlich aufgrund der Steuerentlastung bei der Kraftfahrzeugsteuer entweder die Kosten der Dienstleistungen erhöhen, die von diesen Dienstleistern in Deutschland erbracht werden, oder die Kosten erhöhen, die sich für diese Dienstleistungsempfänger daraus ergeben, dass sie sich in diesen Mitgliedstaat begeben, um dort eine Dienstleistung in Anspruch zu nehmen.

Hingegen entscheidet der Gerichtshof, dass die Modalitäten der Ausgestaltung und des Vollzugs der Infrastrukturabgabe entgegen dem Vorbringen Österreichs nicht diskriminierend sind. Dabei handelt es sich um die stichprobenartige Überwachung, die etwaige Untersagung der Weiterfahrt

mit dem betreffenden Fahrzeug, die nachträgliche Erhebung der Infrastrukturabgabe, die mögliche Verhängung eines Bußgelds sowie die Zahlung einer Sicherheitsleistung.

HINWEIS: Eine Vertragsverletzungsklage, die sich gegen einen Mitgliedstaat richtet, der gegen seine Verpflichtungen aus dem Unionsrecht verstoßen hat, kann von der Kommission oder einem anderen Mitgliedstaat erhoben werden. Stellt der Gerichtshof die Vertragsverletzung fest, hat der betreffende Mitgliedstaat dem Urteil unverzüglich nachzukommen.

Ist die Kommission der Auffassung, dass der Mitgliedstaat dem Urteil nicht nachgekommen ist, kann sie erneut klagen und finanzielle Sanktionen beantragen. Hat ein Mitgliedstaat der Kommission die Maßnahmen zur Umsetzung einer Richtlinie nicht mitgeteilt, kann der Gerichtshof auf Vorschlag der Kommission jedoch bereits mit dem ersten Urteil Sanktionen verhängen.

Zur Verwendung durch die Medien bestimmtes nichtamtliches Dokument, das den Gerichtshof nicht bindet.

Der [Volltext](#) des Urteils wird am Tag der Verkündung auf der Curia-Website veröffentlicht.

Pressekontakt: Hartmut Ost ☎ (+352) 4303 3255

*Filmaufnahmen von der Verkündung des Urteils sind verfügbar über
„[Europe by Satellite](#)“ ☎ (+32) 2 2964106*