



An die
Landkreise
in Sachsen-Anhalt

Verkehrswirtschaft
Az.: 797-00/wi
Tel.: 0391/56531-40
weiss@landkreistag-st.de

25. Juni 2019

Rundschreiben Nr. 344/2019

Verstoß der Deutschen Infrastrukturabgabe („Pkw-Maut“) gegen Unionsrecht; Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 18. Juni 2019

Kurzfassung:

Der Europäische Gerichtshof hat mit Urteil vom 18. Juni 2019 die deutsche Infrastrukturabgabe („Pkw-Maut“) mit dem Unionsrecht für unvereinbar erklärt. Die zeit- und wirkungsgleiche Kompensation der Infrastrukturabgabe durch entsprechende Entlastungen inländischer Fahrzeughalter bei der Kraftfahrzeugsteuer führe dazu, dass die Infrastrukturabgabe de facto nur von Haltern von im Ausland zugelassenen Fahrzeugen zu tragen sei. Dies sei entgegen dem Vorbringen der Bundesrepublik auch nicht durch einen vorgeblichen Übergang von einem steuer- zu einem nutzerfinanzierten Modell gerechtfertigt, da die streitigen Maßnahmen insoweit nicht kohärent seien. Wenn die Infrastrukturabgabe von allen inländischen Fahrzeughaltern unabhängig von der tatsächlichen Nutzung zu entrichten sei, stelle sich die Abgabe für Inländer weiterhin als Steuerfinanzierung dar. Vor dem Hintergrund des Urteils lässt sich die bisherige Grundkonzeption der Infrastrukturabgabe („Pkw-Maut“) nicht mehr aufrechterhalten.

Mit dem als **Anlage** beigefügten Urteil vom 18. Juni 2019 hat der Europäische Gerichtshof (EuGH) auf die Klage der Republik Österreich entschieden, dass die Bundesrepublik Deutschland gegen ihre Verpflichtungen aus den Artikeln 18, 34, 56 und 92 AEUV verstoßen hat, indem sie die Infrastrukturabgabe für Personenkraftwagen eingeführt und gleichzeitig zugunsten inländischer Fahrzeughalter eine Steuerentlastung bei der Kraftfahrzeugsteuer in mindestens gleicher Höhe vorgesehen hat.

Abweichend von den Schlussanträgen des Generalanwalts ist der EuGH der Auffassung, dass die Einführung der Infrastrukturabgabe in Verbindung mit der Steuerentlastung bei der Kraftfahrzeugsteuer eine mittelbare Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit darstellt, da die Infrastrukturabgabe de facto nur Fahrzeughalter von im Ausland zugelassenen Fahrzeugen belastet. Dies stelle zugleich auch einen

Albrechtstr. 7
39104 Magdeburg

Tel. (0391) 56 53 1 - 0
Fax (0391) 56 53 1 - 90

E-Mail : verband@landkreistag-st.de
Internet : www.kommunales-st.de

Stadtsparkasse Magdeburg
IBAN: DE98 8105 3272 0037 0030 87
BIC: NOLADE21MDG

Verstoß gegen die Grundsätze des freien Warenverkehrs und des freien Dienstleistungsverkehrs dar.

Den Einwand Deutschlands, dass die weitgehend wirkungsgleiche Kompensation der Infrastrukturabgabe durch Entlastungen bei der Kfz-Steuer keine mittelbare Diskriminierung darstelle, sondern lediglich Folge eines zulässigen Übergangs von einem steuerfinanzierten zu einem nutzerfinanzierten Modell der Infrastrukturfinanzierung sei, ließ der EuGH dabei im Ergebnis nicht gelten, da die Maßnahmen „nicht kohärent“ (Rn. 63) seien:

So habe Deutschland keine näheren Angaben zum Umfang des Beitrags der Kfz-Steuer zur Finanzierung der Infrastrukturen des Bundes gemacht. Es werde in keiner Weise dargetan, dass der den Haltern von in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen gewährte Ausgleich bei der Kraftfahrzeugsteuer in Höhe mindestens der Infrastrukturabgabe diesen Beitrag nicht übersteige und somit angemessen sei (Rn. 67).

Des Weiteren sei festzustellen, dass die Infrastrukturabgabe von inländischen Fahrzeughaltern unabhängig davon erhoben werde, ob diese die Bundesstraßen tatsächlich nutzten (Rn. 68). Halter von im Inland zugelassenen Fahrzeugen hätten vielmehr automatisch die Jahresabgabe zu entrichten und keine Möglichkeit, eine Vignette für einen kürzeren Zeitraum zu wählen, auch wenn dies der eigenen Nutzungshäufigkeit besser entspreche. Dies zeige, dass der Übergang zu einem Finanzierungssystem, das auf dem „Benutzerprinzip“ und dem „Verursacherprinzip“ beruhe, in Wirklichkeit ausschließlich für die Halter und Fahrer von in anderen Mitgliedstaaten zugelassenen Fahrzeugen gelte. Der fragliche Ausgleichsmechanismus entspreche daher nicht dem angekündigten Ziel, von einem steuerfinanzierten System zu einem System der Finanzierung durch sämtliche Nutzer überzugehen (Rn. 69).

Im Übrigen habe Deutschland auch nicht dargelegt, wie die festgestellte Diskriminierung durch Umwelterwägungen oder sonstige Erwägungen gerechtfertigt werden könnte (Rn. 74).

Die streitigen nationalen Maßnahmen sind danach diskriminierend. Sie stellen zugleich eine unzulässige Beschränkung der Warenverkehrsfreiheit (Art. 34 AEUV) und der Dienstleistungsfreiheit (Art. 56 AEUV) dar (vgl. Rn. 119 ff. und Rn. 135 ff.). Sie verstoßen des Weiteren gegen Art. 92 AEUV, der es den Mitgliedstaaten verbietet, nationale Vorschriften in ihren unmittelbaren oder mittelbaren Auswirkungen auf Verkehrsunternehmen anderer Mitgliedstaaten im Vergleich zu inländischen Verkehrsunternehmen ungünstiger auszugestalten.

Wegen der weiteren Einzelheiten nehmen wir auf das Urteil des EuGH Bezug.



Theel

Anlage