

steuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3818) eingeführt und zuletzt durch das Gesetz zur Änderung des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes vom 6. Juni 2017 (BGBl. I S. 1493) geänderten Steuerentlastungsbetrag für die Halter in Deutschland zugelassener PKW gegen Art. 18, 34, 56 und 92 AEUV verstoßen.

— Die Bundesrepublik Deutschland trägt die Kosten des Verfahrens.

Klagegründe und wesentliche Argumente

1. Indirekte Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit durch die Kompensation der Infrastrukturabgabe mittels eines Steuerentlastungsbetrages für Halter in Deutschland zugelassener Fahrzeuge

Das Infrastrukturabgabegesetz verpflichte alle Benutzer des deutschen Autobahnnetzes zur Zahlung einer Infrastrukturabgabe, gestaffelt nach der Emissionsklasse des Fahrzeuges. In Deutschland ansässige Straßenbenützer erhielten jedoch mindestens denselben Betrag über einen im Kraftfahrzeugsteuergesetz verankerten Steuerentlastungsbetrag rückerstattet. Der zeitliche und inhaltliche Zusammenhang von Infrastrukturabgabe und Kfz-Steuerentlastungsbetrag in (mindestens) gleicher Höhe führe dazu, dass faktisch nur ausländische Straßenbenützer durch die Infrastrukturabgabe belastet werden.

Die Republik Österreich sei der Auffassung, dass diese beiden Maßnahmen aufgrund ihrer zeitlichen und inhaltlichen Untrennbarkeit gemeinsam unionsrechtlich beurteilt werden müssen. Die Regelung bewirke eine indirekte Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit, die gemäß Art. 18 AEUV einer Rechtfertigung bedarf. Eine solche Rechtfertigung für die Diskriminierung ausländischer Autofahrer liege nach Ansicht der Republik Österreich nicht vor. Die Regelung verstoße daher gegen Art. 18 AEUV.

2. Indirekte Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit durch die Ausgestaltung der Infrastrukturabgabe

Eine Ungleichbehandlung von inländischen und ausländischen Straßenbenützern bestehe auch darin, dass die Überwachung der Zahlungspflicht sowie Sanktionen aufgrund einer nicht oder nicht korrekt entrichteten Infrastrukturabgabe ganz überwiegend gegenüber ausländischen Autofahrern zur Anwendung kommen, weil deutsche Autofahrer die Infrastrukturabgabe automatisch zur Zahlung vorgeschrieben bekommen.

3. Verletzung der Art. 34 und 56 AEUV

Nach Auffassung der Republik Österreich liege überdies ein Verstoß gegen die Warenverkehrsfreiheit und die Dienstleistungsfreiheit vor, soweit die Regelung Auswirkungen auf die grenzüberschreitende Lieferung von Waren mit kleinen, der Infrastrukturabgabe unterliegenden Kraftfahrzeugen unter 3,5 t Gesamtgewicht sowie auf die Erbringung von Dienstleistungen durch Nicht-Ansässige bzw. die Erbringung von Dienstleistungen an Nicht-Ansässige hat. Sie sei daher — neben der bereits aufgezeigten Diskriminierung — auch als unzulässige Beschränkung der genannten Grundfreiheiten zu qualifizieren, die nicht gerechtfertigt werden kann.

4. Verstoß gegen Art. 92 AEUV

Die Regelung verstoße schließlich gegen Art. 92 AEUV, soweit sie sich auf gewerbliche Bustransporte oder Warentransporte mit Kfz unter 3,5 t erstreckt. Eine Rechtfertigungsmöglichkeit siehe Art. 92 AEUV nicht vor, sodass bereits das Vorliegen einer Diskriminierung gemäß Art. 92 AEUV zur Unionsrechtswidrigkeit der Regelung führe.

Beschluss des Präsidenten des Gerichtshofs vom 29. August 2017 — Europäische Kommission/ Republik Österreich

(Rechtssache C-347/15) ⁽¹⁾

(2017/C 402/24)

Verfahrenssprache: Deutsch

Der Präsident des Gerichtshofs hat die Streichung der Rechtssache angeordnet.

⁽¹⁾ ABl. C 279 vom 24.8.2015.
