



universität
wien

a.o. Univ.-Prof. Mag. Dr.
Christian M. Piska, Universität
Wien

EU-KONFORMITÄT DER DEUTSCHEN MAUT – WER HAT RECHT?

Die Kommission oder alle anderen?

Historie

- ▶ Juli 2014: Infrastrukturabgabe wird präsentiert
- ▶ Mai 2015: Deutschland beschließt Maut auf Autobahnen und Bundesstraßen
(für ausländische Pkw nur auf Autobahnen)
- ▶ Juni 2015: EU-Kommission leitet Verfahren ein – Umsetzung der Maut ausgesetzt
- ▶ Sept 2016: EU-Kommission beschließt, Deutschland vor dem EuGH zu verklagen
- ▶ Dez 2016: Deutschland einigt sich mit der Kommission auf geändertes Maut-Modell
- ▶ März 2017: Das geänderte Mautgesetz wird beschlossen

Fakten

- ▶ Inländische Pkw zahlen für Autobahnen und Bundesstraßen – ausländische Pkw nur für Autobahnen → deutsche Fahrer **durch Senkung der Kraftfahrzeugsteuer** vollständig **entlastet**
- ▶ Mautpreise: nach Hubraum und Umweltfreundlichkeit (Euro-Klasse) des Motors,
im Durchschnitt 74€ (max 130€) pro Jahr
10-Tages-Maut: zwischen 2,50 und 25€
2-Monats-Maut: zwischen 7 und 50€
- ▶ Start: voraussichtlich 2019
- ▶ Kontrolle: durch elektronischen Kennzeichen-Abgleich einer „E-Vignette“

Befürworter der Maut

- ▶ Maut-Ertrag ist zweckgebunden – fließt komplett in Verkehrsinfrastruktur
- ▶ Erhaltung eines leistungsfähigen Verkehrsnetzes
- ▶ Rechtfertigung einer Ausländer-Diskriminierung über zwingende Erfordernisse des Allgemeinwohls aus Gründen des **Umweltschutzes** und **Finanzierung der Straßeninfrastruktur?**



Kritik I: Diskriminierung

- ▶ **Indirekte Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit**
 - Durch Koppelung der Maut an Steuersenkung
 - Abgabe nur für Halter die nicht in Deutschland ihr Kfz zugelassen haben
 - Halter von in Deutschland steuerpflichtigen Kfz haben keine Mehrbelastung
 - Verbotene Beeinträchtigung von ausländischen Verkehrsunternehmen gem Art 92 AEUV
 - Widerspruch zum Gleichbehandlungsgrundsatz Art 18 AEUV

(Gutachter Prof. Obwexer, Universität Innsbruck; ebenso Wissenschaftlicher Dienst des Deutschen Bundestages)

Kritik II: Umweltschutz?

- ▶ Umweltschutz dient nicht als Motivation der Ausländerdiskriminierung
 - Zeitabhängige Vignette belohnt Vielfahrer stärker als Gelegenheitsfahrer → **Ziel des Umweltschutzes verfehlt**
 - Auch Kompensation inländischer Kfz-Halter durch Senkung der Kfz-Steuer für Umweltschutz nicht erforderlich
 - Es fehlt die Kohärenz zwischen Infrastrukturabgabe und Kfz-Steuer – keine sachliche Rechtfertigung



Kritik III: Finanzierung der Infrastruktur?

- ▶ ADAC: Maut ist **Nullsummenspiel** wegen komplizierter Verwaltung
 - Nur 6,7 % der Pkw-Fahrer auf deutschen Autobahnen sind Ausländer
 - Maut wird aber für 100 Prozent aller Autofahrer erhoben
 - Heißt: 93 Prozent der Autofahrer werden vollumfänglich kompensiert
- ▶ Scheinargument: Rechtfertigung durch Wechsel von Steuerfinanzierung zu Nutzerfinanzierung
- ▶ eig Politikwechsel
 - Klarere Vorgaben wären erforderlich

Fazit

- ▶ Indirekte Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit lässt sich **nicht** über unionsrechtlich anerkannte Rechtfertigungsgründe **rechtfertigen**
 - keine zwingende Erfordernisse des Allgemeininteresses
- ▶ Verkehrsclub Österreich (VCÖ):

" Die deutsche Ausländer-Pkw-Maut steht im krassen Widerspruch zum Leitgedanken der Europäischen Union. Mit diesem Modell untergräbt Deutschland seine Glaubwürdigkeit als tragende Säule der EU!"



Rechtsschutzmöglichkeiten Österreichs

- ▶ Vertragsverletzungsklage eines Mitgliedstaates (gem Art 259 AEUV)
 - nach Befassung der Kommission und Stellungnahme Deutschlands
- ▶ Einstweiliger Rechtsschutz (gem Art 279 AEUV)
 - Aufschiebende Wirkung
- ▶ Rückforderung der unionsrechtswidrig bezahlten Infrastrukturabgabe
- ▶ Staatshaftungsanspruch von geschädigten Unionsbürgern



a.o. Univ.-Prof. Mag. Dr. Christian
M. Piska, Universität Wien

christian.piska@univie.ac.at