

Europäischer Gerichtshof, Urteil vom 21.11.2024 – C-61/23

Sechste Kammer
ECLI:EU:C:2024:974

Leitsatz

Art. 9a der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge in der durch die Richtlinie 2011/76/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. September 2011 geänderten Fassung ist dahin auszulegen, dass das darin vorgesehene Erfordernis der Angemessenheit einer Sanktionsregelung entgegensteht, die für jeglichen Verstoß gegen die Vorschriften über die Pflicht zur vorherigen Entrichtung des Mautbetrags für die Benutzung der Straßeninfrastruktur unabhängig von der Art und Schwere des Verstoßes die Verhängung einer Geldbuße oder einer finanziellen Sanktion in pauschaler Höhe vorsieht, auch wenn diese Regelung die Möglichkeit eröffnet, durch die Zahlung einer sogenannten „Ausgleichsabgabe“ in pauschaler Höhe von der verwaltungsstrafrechtlichen Verantwortung befreit zu werden.

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Sechste Kammer) 21. November 2024 („Vorlage zur Vorabentscheidung – Rechtsangleichung – Straßenverkehr – Steuerliche Vorschriften – Richtlinie 1999/62/EG – Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge – Sanktionen zur Ahndung von Verstößen gegen die aufgrund dieser Richtlinie erlassenen innerstaatlichen Vorschriften – Artikel 9a – Erfordernis der Angemessenheit – Nationale Regelung, die jeglichen Verstoß mit einer Geldbuße in pauschaler Höhe sanktioniert“ In der Rechtssache C-61/23 betreffend ein Vorabentsuchungsersuchen nach Art. 267 AEUV, eingereicht vom Administrativen sad – Haskovo (Verwaltungsgericht Haskovo, Bulgarien) mit Entscheidung vom 31. Januar 2023, beim Gerichtshof eingegangen am 7. Februar 2023, in dem Verfahren „Ekostroy“ EOOD gegen Agentsia „Patna infrastruktura“, Beteiligte: Okrazhna prokuratura – Haskovo, erlässt DER GERICHTSHOF (Sechste Kammer) unter Mitwirkung des Vizepräsidenten des Gerichtshofs T. von Danwitz in Wahrnehmung der Aufgaben des Präsidenten der Sechsten Kammer, des Richters A. Kumin (Berichterstatter) und der Richterin I. Ziemele, Generalanwalt: P. Pikamäe, Kanzler: A. Calot Escobar, aufgrund des schriftlichen Verfahrens, unter Berücksichtigung der Erklärungen – der „Ekostroy“ EOOD, vertreten durch A. P. Petrova, Advokat, – der bulgarischen Regierung, vertreten durch T. Mitova und S. Ruseva als Bevollmächtigte, – der Europäischen Kommission, vertreten durch P. Messina und I. Zalogin als Bevollmächtigte, aufgrund des nach Anhörung des Generalanwalts ergangenen Beschlusses, ohne Schlussanträge über die Rechtssache zu entscheiden, folgendes Urteil

1 Das Vorabentsuchungsersuchen betrifft die Auslegung von Art. 9a der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. 1999, L 187, S. 42) in der durch die Richtlinie 2011/76/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. September 2011 (ABl. 2011, L 269, S. 1) geänderten Fassung (im Folgenden: Richtlinie 1999/62).

2 Es ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen der „Ekostroy“ EOOD, einem Unternehmen mit Sitz in Bulgarien, und der Agentsia „Patna infrastruktura“ (Agentur „Straßeninfrastruktur“, Bulgarien) (im Folgenden: API) über eine Geldbuße, die gegen Ekostroy wegen Benutzung eines Streckenabschnitts einer Autobahn ohne Entrichtung des vorgeschriebenen Mautbetrags verhängt wurde, sowie die etwaige Zahlung einer pauschalen Ausgleichsabgabe für die Straßenbenutzung. Rechtlicher Rahmen Unionsrecht

3 Im ersten Erwägungsgrund der Richtlinie 1999/62 heißt es: „Die Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen zwischen Verkehrsunternehmen aus den Mitgliedstaaten erfordert die Harmonisierung der Abgabesysteme und die Einführung gerechter Mechanismen für die Erhebung von

Gebühren von den Verkehrsunternehmern.“

4 Art. 1 Abs. 1 der Richtlinie 1999/62 sieht vor: „Diese Richtlinie gilt für Kraftfahrzeugsteuern und für Maut- und Benutzungsgebühren, die von den in Artikel 2 definierten Fahrzeugen erhoben werden.“

5 Art. 2 der Richtlinie 1999/62 bestimmt: „Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck ... b) ‚Mautgebühr‘ eine für eine Fahrt eines Fahrzeugs auf einem bestimmten Verkehrsweg zu leistende Zahlung, deren Höhe sich nach der zurückgelegten Wegstrecke und dem Fahrzeugtyp richtet und die eine Infrastrukturgebühr und/oder eine Gebühr für externe Kosten beinhaltet; ... d) ‚Fahrzeug‘ Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die für den Güterkraftverkehr bestimmt sind oder verwendet werden und deren zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 t beträgt; e) Fahrzeug der Klasse ‚EURO 0‘, ‚EURO I‘, ‚EURO II‘, ‚EURO III‘, ‚EURO IV‘, ‚EURO V‘, ‚EEV‘ ein Fahrzeug, das die jeweiligen Emissionsgrenzwerte in Anhang 0 einhält; f) ‚Fahrzeugtyp‘ eine Fahrzeugeinstufung, der ein Fahrzeug je nach Achszahl, Abmessungen, Gewicht oder anderen Faktoren der Fahrzeugeinstufung nach den verursachten Straßenschäden ... zugeordnet wird“

6 Die Art. 7 bis Art. 7k der Richtlinie 1999/62 betreffen u. a. die Grundsätze und grundlegenden Regeln für die Einführung und/oder die Beibehaltung eines Mautsystems, die Benutzungsrechte, die Gebühren sowie deren Festsetzung.

7 In Art. 9a der Richtlinie 1999/62 heißt es: „Die Mitgliedstaaten sehen geeignete Kontrollen vor und legen Sanktionen zur Ahndung von Verstößen gegen die aufgrund dieser Richtlinie erlassenen innerstaatlichen Vorschriften fest. Sie treffen die zur Anwendung dieser Vorschriften erforderlichen Maßnahmen. Die Sanktionen müssen wirksam, angemessen und abschreckend sein.“ Bulgarisches Recht Gesetz über verwaltungsrechtliche Zuwiderhandlungen und Verwaltungssanktionen

8 Art. 2 Abs. 1 des Zakon za administrativnite narushenia i nakazania (Gesetz über verwaltungsrechtliche Zuwiderhandlungen und Verwaltungssanktionen, DV Nr. 92 vom 28. November 1969) in seiner auf das Ausgangsverfahren anwendbaren Fassung (im Folgenden: ZANN) bestimmt: „Die Handlungen, die verwaltungsrechtliche Zuwiderhandlungen darstellen, und die Sanktionen, mit denen sie zu ahnden sind, werden durch Gesetz oder Verordnung geregelt.“

9 In Art. 13 ZANN heißt es: „(1) Für den Fall einer verwaltungsrechtlichen Zuwiderhandlung können folgende Verwaltungssanktionen vorgesehen und verhängt werden: ... b) eine Geldbuße ...“

10 Gemäß Art. 15 Abs. 1 ZANN ist eine Geldbuße eine Sanktion, die in der Entrichtung eines bestimmten Geldbetrags besteht.

11 Art. 27 ZANN bestimmt: „(1) Die Verwaltungssanktion wird gemäß den Bestimmungen dieses Gesetzes in den Grenzen der für die Zuwiderhandlung vorgesehenen Sanktion festgesetzt. (2) Bei der Festsetzung der Sanktion werden die Schwere und die Gründe der Zuwiderhandlung sowie andere mildernde und erschwerende Umstände sowie die Vermögensverhältnisse des Zuwiderhandelnden berücksichtigt. (3) Mildernde Umstände führen zu einer mildernden Sanktion, erschwerende Umstände führen zu einer schwereren Sanktion. (4) Außer in den in Art. 15 Abs. 2 vorgesehenen Fällen dürfen die Sanktionen, mit denen die Zuwiderhandlungen belegt sind, nicht durch mildere Sanktionen ersetzt werden. (5) Außer in den gesetzlich vorgesehenen Fällen ist es ebenso wenig zulässig, eine Sanktion unterhalb des vorgesehenen Mindestwerts der Sanktionen festzusetzen, bei denen es sich um eine Geldbuße oder den zeitlich begrenzten Entzug des Rechts zur Ausübung eines bestimmten Berufs oder einer bestimmten Tätigkeit handelt.“

12 Art. 28 Abs. 1 ZANN sieht vor: „Bei einer minderschweren verwaltungsrechtlichen Zuwiderhandlung verhängt die sanktionierende Behörde keine Sanktion gegen den Zuwiderhandelnden, sondern erteilt ihm eine schriftliche Verwarnung, wonach bei Begehung einer weiteren verwaltungsrechtlichen Zuwiderhandlung der gleichen Art, bei der es sich um einen minderschweren Fall handelt, innerhalb eines Jahres nach Wirksamwerden der Verwarnung eine Verwaltungssanktion wegen dieser weiteren

Zu widerhandlung gegen ihn verhängt wird. Zusammen mit der Verwarnung wendet die sanktionierende Behörde Art. 20 Abs. 2 bis 4 und Art. 21 an.“

13 In Art. 83 Abs. 1 und 2 ZANN heißt es: „(1) In den in einem einschlägigen Gesetz oder einer einschlägigen Verordnung, Verordnung des Ministerrats oder Gemeindeverordnung vorgesehenen Fällen kann gegen juristische Personen und Einzelunternehmer wegen eines Verstoßes gegen ihre gegenüber dem Staat oder der Gemeinde bestehenden Pflichten bei der Ausübung ihrer Tätigkeit eine finanzielle Sanktion verhängt werden. (2) Die im vorstehenden Absatz genannte Sanktion wird nach den in diesem Gesetz vorgesehenen Modalitäten verhängt, wenn im entsprechenden normativen Akt nichts anderes bestimmt ist.“

14 § 1 der Zusatzbestimmungen zum ZANN enthält folgende Passage: „Im Sinne dieses Gesetzes bezeichnet: 1. ‚Elektronischer Bußgeldbescheid‘ eine elektronische Entscheidung auf Papier, magnetischem oder anderem Träger, die mit Hilfe eines Verwaltungs- und IT-Systems auf der Grundlage von Daten über Zuwiderhandlungen erstellt wird, die durch automatisierte technische Geräte oder Systeme empfangen und verarbeitet werden. ... 4. ‚Minderschwerer Fall‘ einen Fall, in dem die durch eine natürliche Person begangene Zuwiderhandlung oder die Nichterfüllung einer Verpflichtung durch einen Einzelunternehmer oder eine juristische Person gegenüber dem Staat oder der Gemeinde im Vergleich zu gewöhnlichen Fällen von Zuwiderhandlungen oder der Nichterfüllung der betreffenden Art von Verpflichtungen in Anbetracht des Fehlens oder der Geringfügigkeit nachteiliger Auswirkungen oder angesichts anderer mildernder Umstände ein geringes Maß an Sozialgefährlichkeit aufweisen.“
Straßengesetz

15 Art. 10 des Zakon za patishtata (Straßengesetz, DV Nr. 26 vom 29. März 2000 in seiner auf das Ausgangsverfahren anwendbaren Fassung (im Folgenden: ZP) sieht vor: „(1) Für die Benutzung des mautpflichtigen Straßennetzes werden ein gemischtes System zur Erhebung von Gebühren auf die verschiedenen Klassen von Straßenfahrzeugen sowie Gebühren eingeführt, die auf der Grundlage eines Zeitraums oder auf Grundlage der zurückgelegten Wegstrecke berechnet werden: 1. eine Gebühr für die Benutzung des mautpflichtigen Straßennetzes – eine Vignettengebühr für Straßenfahrzeuge im Sinne von Art. 10a Abs. 7; die Entrichtung der Vignettengebühr berechtigt zur Benutzung des mautpflichtigen Straßennetzes mit einem Straßenfahrzeug für einen bestimmten Zeitraum; 2. eine Gebühr für die zurückgelegte Wegstrecke – eine Mautgebühr für Straßenfahrzeuge im Sinne von Art. 10b Abs. 3; die Entrichtung der Mautgebühr berechtigt zur Zurücklegung einer Wegstrecke zwischen zwei Punkten auf der betreffenden Straße oder auf dem betreffenden Straßenabschnitt mit einem Straßenfahrzeug, wobei die zurückgelegte Wegstrecke auf der Grundlage der Summe der verschiedenen durch das betreffende Straßenfahrzeug benutzten Mautabschnitte berechnet wird und die geschuldeten Gebühren auf der Grundlage der Summe der für die betreffenden Mautabschnitte berechneten Gebühren festgelegt werden; die Gebühr für die zurückgelegte Wegstrecke wird je nach den technischen Merkmalen der Straße oder des Straßenabschnitts, der zurückgelegten Wegstrecke, der Klasse des Straßenfahrzeugs, seiner Achszahl sowie seiner Umweltmerkmale bestimmt und für jede einzelne Straße oder jeden einzelnen Straßenabschnitt festgelegt. (2) Bei festgestellter Fahrt im mautpflichtigen Straßennetz, kann, wenn die entsprechende Gebühr nach Abs. 1 nicht entrichtet wurde, der Fahrer des Straßenfahrzeugs, dessen Eigentümer oder ein Dritter eine Ausgleichsabgabe zahlen und ist in diesem Fall von der verwaltungsstrafrechtlichen Verantwortung befreit. In diesem Fall sind auch alle anderen Personen von der verwaltungsstrafrechtlichen Verantwortung befreit, die eine solche in Bezug auf dieses Straßenfahrzeug treffen kann. ... (6) Die Höhe der Gebühren nach den Abs. 1, 2, 4 und 5 sowie nach Art. 10b Abs. 5 wird auf Vorschlag des Ministers für Regionalentwicklung und Infrastrukturbau durch einen Tarif des Ministerrats festgelegt. Die Voraussetzungen und das Verfahren für die Anlastung der Gebühren nach den Abs. 4 und 5 werden auf Vorschlag des Ministers für Regionalentwicklung und Infrastrukturbau durch Verordnung des Ministerrats festgelegt. ... (7) Die Voraussetzungen, das Verfahren und die Vorschriften für die Einrichtung und den Betrieb eines gemischten Systems zur

Erhebung von Gebühren auf die verschiedenen Klassen von Straßenfahrzeugen, die auf Grundlage eines Zeitraums oder auf Grundlage der zurückgelegten Wegstrecke berechnet werden, werden im Einklang mit den Erfordernissen der Richtlinie [1999/62] und der Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft [(ABl. 2004, L 166, S. 124] durch Verordnung des Ministerrats festgelegt. In der Verordnung werden auch die Voraussetzungen und das Verfahren für die Anlastung der Gebühren nach den Abs. 1 und 2 und nach Art. 10b Abs. 5 festgelegt. ...“

16 Art. 10b ZP bestimmt: „(1) Die Mautgebühren werden je nach den technischen Merkmalen der Straße oder des Straßenabschnitts, der zurückgelegten Wegstrecke, der Klasse des Straßenfahrzeugs, seiner Achszahl sowie seiner Umweltmerkmale gestaffelt und für jede einzelne Straße oder jeden einzelnen Straßenabschnitt festgelegt. (2) Die Kontrolle des Straßenfahrzeugs bei der Einfahrt in das und der Ausfahrt aus dem mautpflichtigen Straßennetz, die Berechnung der von diesem zurückgelegten Wegstrecke sowie die Entrichtung der Mautgebühr erfolgen über das elektronische Mautsystem. ... (3) Die Mautgebühr, deren Entrichtung zur Zurücklegung einer bestimmten Wegstrecke zwischen zwei Punkten mit dem Straßenfahrzeug, für das sie entrichtet wurde, berechtigt, wird vom Eigentümer oder Nutzer des Straßenfahrzeugs für jegliche Straßenfahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t, mit Ausnahme der Fahrzeuge im Sinne von Art. 10a Abs. 9, entrichtet. (4) Die Höhe der geschuldeten Mautgebühr wird auf der Grundlage der tatsächlich empfangenen Mautdaten festgelegt, die gemäß den Modalitäten der in Art. 10 Abs. 7 genannten Verordnung oder durch den Kauf einer Einzelstreckenkarte bescheinigt werden, die den Straßennutzer berechtigt, die von ihm im Vorhinein angegebene Wegstrecke auf einer bestimmten Straße zurückzulegen, wobei diese Karte nur für das Straßenfahrzeug gilt, dessen amtliches Kennzeichen von seinem Eigentümer oder Nutzer richtig angegeben worden ist. In der in Art. 10 Abs. 7 genannten Verordnung werden auch die Modalitäten der Berechnung und Entrichtung der geschuldeten Mautgebühren festgelegt. (4a) Die Verantwortung für unrichtig angegebene Daten in der Streckenkarte liegt beim Eigentümer oder beim Nutzer. Bei unrichtiger Angabe von Daten im Hinblick auf das amtliche Kennzeichen des Straßenfahrzeugs, einschließlich in Bezug auf den Zulassungsstaat oder die Gültigkeitsdauer der Streckenkarte, gilt die Mautgebühr für das Straßenfahrzeug als nicht bezahlt. (5) Kann die tatsächlich zurückgelegte Wegstrecke aus Gründen, die nicht auf eine technische Störung des von der [API] unterhaltenen elektronischen Mautsystems zurückzuführen sind, nicht festgestellt werden, wird davon ausgegangen, dass das betreffende Straßenfahrzeug eine dem längsten Abschnitt zwischen zwei Punkten des mautpflichtigen Straßennetzes entsprechende Wegstrecke zurückgelegt hat, wobei dieser Abschnitt nach Maßgabe des direktesten Weges über das mautpflichtige Straßennetz bestimmt wird; in diesem Fall hat der Eigentümer oder Nutzer die im Tarif nach Art. 10 Abs. 6 festgelegte Höchstgebühr zu entrichten. ...“

17 § 1 der Zusatzbestimmungen zum ZP enthält folgende Passage: „Nr. 31: Ein ‚mautpflichtiges Straßennetz‘ ist ein System von Straßen und Straßenabschnitten, für dessen Befahren eine Vignetten- oder Mautgebühr erhoben wird, und das vom Ministerrat gemäß Art. 10 Abs. 3 als solches bestimmt wurde. ... Nr. 35: Ein ‚Mautabschnitt‘ ist ein bestimmter Teil einer Straße oder eines Straßenabschnitts des mautpflichtigen Straßennetzes, der durch eine Identifikationsnummer und die Verkehrsrichtung individualisiert ist, und für dessen Befahren eine Mautgebühr nach Maßgabe der Länge des Mautabschnitts und des im Tarif nach Art. 10 Abs. 6 festgelegten Gebührensatzes für die betreffende Straße oder den betreffenden Straßenabschnitt zu entrichten ist.“ Straßenverkehrsgesetz

18 Art. 102 Abs. 2 des Zakon za dvizhenieto po patishtata (Straßenverkehrsgesetz, DV Nr. 20 vom 5. März 1999) in seiner auf das Ausgangsverfahren anwendbaren Fassung (im Folgenden: ZDvP) bestimmt: „Der Eigentümer darf die Fahrt eines Straßenfahrzeugs auf einer Straße des mautpflichtigen Straßennetzes nicht zulassen, wenn für das Straßenfahrzeug die Pflichten in Bezug auf die Feststellung der Höhe und die Entrichtung der entsprechenden Gebühr gemäß Art. 10 Abs. 1 [ZP] nach der Klasse des Straßenfahrzeugs nicht erfüllt wurden. Wenn in der Zulassungsbescheinigung ein Fahrzeugnutzer

eingetragen ist, obliegt diesem die Erfüllung der Pflicht.“

19 In Art. 167a ZDvP heißt es: „(1) Die [API] kontrolliert die Entrichtung der entsprechenden Gebühr nach Art. 10 Abs. 1 ZP im Wege des elektronischen Mautsystems. ... (3) Das elektronische Mautsystem nach Art. 10 Abs. 1 [ZP] erzeugt bei jedem festgestellten Verstoß im Sinne von Art. 179 Abs. 3 bis 3c eine Meldung, die automatisch mit statischen Aufzeichnungen in Form von Bildern und/oder dynamischen Aufzeichnungen [in Form von] Videoaufnahmen versehen wird. Diese Meldung bildet zusammen mit den beigefügten statischen Aufzeichnungen in Form von Bildern und/oder dynamischen Aufzeichnungen [in Form von] Videoaufnahmen den Beweis für die darin wiedergegebenen Umstände in Bezug auf das Straßenfahrzeug, sein amtliches Kennzeichen, das Datum, die Uhrzeit und den Ort des Befahrens des Straßenabschnitts des mautpflichtigen Straßennetzes und den Standort der zum System gehörenden technischen Vorrichtung. ...“

20 Art. 179 ZDvP bestimmt in seinen Abs. 3 bis 3b: „(3) Ein Fahrer, der ein Straßenfahrzeug auf einer Straße des mautpflichtigen Straßennetzes führt, ohne die nach Art. 10 Abs. 1 Nr. 1 [ZP] geschuldete Gebühr entrichtet zu haben, wird mit einer Geldbuße in Höhe von 300 [bulgarischen Lewa (BGN)] bestraft. (3a) Ein Fahrer, der ein Straßenfahrzeug der Klasse nach Art. 10b Abs. 3 [ZP] auf einer Straße des mautpflichtigen Straßennetzes führt, ohne dass für dieses Straßenfahrzeug die entsprechenden Pflichten zur Bestimmung der zurückgelegten Wegstrecke auf dem Straßenabschnitt des mautpflichtigen Straßennetzes, dessen Benutzung er begonnen hat, gemäß den Erfordernissen des [ZP] erfüllt wurden, oder der keine Streckenkarte dieses Netzes gekauft hat, wird je nach der Klasse des Straßenfahrzeugs mit einer Geldbuße in Höhe von 1800 BGN bestraft. (3b) Der Eigentümer eines Straßenfahrzeugs der Klasse nach Art. 10b Abs. 3 [ZP] für das die gemäß Art. 10 Abs. 1 Nr. 2 [ZP] geschuldete Gebühr nicht oder nicht vollständig entrichtet wurde, wird, auch wenn dies auf eine unrichtige Angabe der in Art. 10b Abs. 1 [ZP] genannten Daten zurückzuführen ist, mit einer Geldbuße in Höhe von 2500 BGN bestraft. Die Geldbuße wird gegen den eingetragenen Nutzer des Straßenfahrzeugs verhängt, falls ein solcher vorhanden ist. Handelt es sich bei dem Eigentümer oder dem eingetragenen Nutzer um eine juristische Person, wird gegen diese eine finanzielle Sanktion in Höhe von 2500 BGN verhängt.“

21 Art. 187a Abs. 1 und 2 ZDvP sieht vor: „(1) Bei der Feststellung von Verstößen im Sinne von Art. 179 Abs. 3 bis 3b wird in Abwesenheit des Zuwiderhandelnden davon ausgegangen, dass das Straßenfahrzeug von seinem Eigentümer oder, wenn in der Zulassungsbescheinigung des Straßenfahrzeugs ein Nutzer eingetragen ist, vom Nutzer geführt wurde, es sei denn, es wird festgestellt, dass das Straßenfahrzeug von einem Dritten geführt wurde. (2) Handelt es sich bei dem Eigentümer des Straßenfahrzeugs um eine juristische Person oder um einen Einzelunternehmer, wird der Eigentümer, der die Fahrt des Straßenfahrzeugs zugelassen hat, ohne seine Pflichten in Bezug auf die Feststellung der Höhe und die Entrichtung der entsprechenden Gebühr gemäß Art. 10 Abs. 1 [ZP] erfüllt zu haben, wie folgt mit einer finanziellen Sanktion bestraft: 1. nach Art. 179 Abs. 3 in Höhe von 300 BGN; 2. nach Art. 179 Abs. 3a in Höhe von 1800 BGN; 3. nach Art. 179 Abs. 3b in Höhe von 2500 BGN.“

22 Nach Art. 189h ZDvP gelten für Verstöße gegen dieses Gesetz die Art. 28 und 58d ZANN nicht. Mauttarif für das Befahren und die Benutzung des nationalen Straßennetzes

23 Art. 27 des durch Verordnung des Ministerrats Nr. 370 vom 20. Dezember 2019 (DV Nr. 101 vom 27. Dezember 2019) festgelegten Mauttarifs für das Befahren und die Benutzung des nationalen Straßennetzes in seiner auf das Ausgangsverfahren anwendbaren Fassung (im Folgenden: Mauttarif) legt die Höhe der Gebühr für die zurückgelegte Wegstrecke fest, die für die Benutzung der mautpflichtigen Straßeninfrastruktur durch Straßenfahrzeuge zu entrichten ist. Für Autobahnen beträgt diese Gebühr 0,08 BGN pro km für einen Lastkraftwagen der Klasse EURO III mit einer technisch zulässigen Masse von mehr als 12 t und zwei oder drei Achsen und 0,16 BGN pro km für einen Lastkraftwagen dieser Klasse, der vier oder mehr Achsen aufweist.

24 Art. 28 Abs. 1 des Mauttarifs sieht vor, dass bei festgestellter Fahrt eines Straßenfahrzeugs im mautpflichtigen Straßennetz ohne dass im Einklang mit Art. 10b Abs. 3 ZP die entsprechende Gebühr nach Art. 10 Abs. 1 Nr. 2 ZP entrichtet wurde, die vom Fahrer des in Bulgarien zugelassenen Straßenfahrzeugs, seinem Eigentümer oder einem Dritten zu zahlende Ausgleichsabgabe 750 BGN beträgt, wenn es sich bei dem Fahrzeug um einen Lastkraftwagen mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 12 t und vier oder mehr Achsen handelt.

25 Nach Art. 29 Abs. 1 des Mauttarifs wird, wenn die tatsächlich zurückgelegte Wegstrecke aus Gründen, die nicht auf eine technische Störung des elektronischen Mautsystems zurückzuführen sind, davon ausgegangen, dass ein in Bulgarien zugelassenes Straßenfahrzeug eine dem längsten Abschnitt zwischen zwei Punkten des mautpflichtigen Straßennetzes entsprechende Wegstrecke zurückgelegt hat, wobei dieser Abschnitt nach Maßgabe des direktesten Weges über das mautpflichtige Straßennetz bestimmt wird; in diesem Fall hat der Eigentümer oder Nutzer die Höchstgebühr von 167 BGN zu entrichten, wenn es sich bei dem Fahrzeug um einen Lastkraftwagen der Klasse EURO III mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 12 t und vier oder mehr Achsen handelt.

Ausgangsverfahren und Vorlagefragen

26 Am 18. Januar 2022 wurde die Fahrt eines Lastkraftwagens von Ekostroy der Klasse EURO III mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von 44 t und fünf Achsen auf einer Autobahn des mautpflichtigen Straßennetzes Bulgariens festgestellt. Gemäß Art. 27 des Mauttarifs beträgt die Gebühr für ein Fahrzeug dieses Typs 0,16 BGN pro km.

27 Nachdem die API erfahren hatte, dass die tatsächlichen technischen Merkmale des kontrollierten Fahrzeugs nicht denjenigen entsprachen, die Ekostroy am selben Tag in seiner Mauterklärung angegeben hatte, nämlich denjenigen eines Fahrzeugs mit nur zwei Achsen, für das die Gebühr 0,08 BGN pro km beträgt, stellte sie einen Verstoß gegen Art. 102 Abs. 2 ZDvP fest.

28 Mit einem elektronischen Bußgeldbescheid verhängte die API auf der Grundlage von Art. 187a Abs. 2 Nr. 3 ZDvP in Verbindung mit Art. 179 Abs. 3b ZDvP eine finanzielle Sanktion in Höhe von 2500 BGN gegen Ekostroy. Außerdem verlangte die API von ihr die Zahlung einer Straßenbenutzungsgebühr gemäß Art. 10b Abs. 5 ZP in Höhe von 167 BGN, da die mit dem Fahrzeug tatsächlich zurückgelegte Wegstrecke nicht festgestellt werden könne. In diesem Bescheid wurde jedoch darauf hingewiesen, dass Ekostroy sich gemäß Art. 10 Abs. 2 ZP von der finanziellen Sanktion und der Straßenbenutzungsgebühr befreien könne, wenn sie innerhalb von 14 Tagen nach Erhalt des elektronischen Bußgeldbescheids eine Ausgleichsabgabe für die Straßenbenutzung in Höhe von 750 BGN zahle.

29 Ekostroy focht den elektronischen Bußgeldbescheid vor dem Rayonen sad – Svilengrad (Rayongericht Svilengrad, Bulgarien) an. Mit Urteil vom 12. Juli 2022 bestätigte dieses Gericht die Entscheidung der API und wies die Klage ab.

30 Ekostroy legte gegen dieses Urteil ein Rechtsmittel beim Administrativen sad – Haskovo (Verwaltungsgericht Haskovo, Bulgarien), dem vorlegenden Gericht, ein.

31 Dieses Gericht hegt Zweifel, ob die in Art. 179 Abs. 3 bis 3b ZDvP vorgesehenen Sanktionen für Verstöße gegen die Pflichten, die in den Gesetzgebungsakten, die Art. 9a der Richtlinie 1999/62 umsetzen, aufgeführt sind, d. h. eine Geldbuße, wenn es sich bei dem Zuwiderhandelnden um eine natürliche Person handelt, und eine finanzielle Sanktion, wenn es sich bei diesem um eine juristische Person handelt, den Erfordernissen der letztgenannten Bestimmung genügen. Diese Geldbuße und die Ausgleichsabgabe, durch deren Zahlung der Zuwiderhandelnde der verwaltungsstrafrechtlichen Verantwortung entgehe, hätten nämlich ebenfalls pauschalen Charakter.

32 Insoweit führt es aus, es dürfe die Höhe der in Art. 179 Abs. 3 bis 3b ZDvP vorgesehenen Sanktionen nicht nach Maßgabe der Art oder der Schwere des Verstoßes ändern. Art. 189h ZDvP verbiete es ihm nämlich, eine mildere Sanktion festzusetzen oder festzustellen, dass es sich bei der Tat um einen

minderschweren Fall im Hinblick auf die gesetzliche Regelung handele, selbst wenn dies der Fall wäre.

33 Das vorlegende Gericht sieht sich daher nicht in der Lage, die Angemessenheit dieser Sanktionen zu überprüfen und die verschiedenen charakteristischen Merkmale jedes Einzelfalls zu berücksichtigen, wie z. B., ob die geschuldete Gebühr nicht oder nicht vollständig entrichtet wurde, welche Wegstrecke ohne Entrichtung der Gebühr zurückgelegt wurde, oder ob der Verstoß vorsätzlich oder fahrlässig begangen wurde.

34 Indessen weise die im Ausgangsverfahren in Rede stehende Sanktionsregelung Unterschiede im Vergleich zu derjenigen auf, um die es in der Rechtssache gegangen sei, die zum Urteil vom 22. März 2017, Euro-Team und Spirál-Gép (C-497/15 und C-498/15, EU:C:2017:229) geführt habe. Erstens habe die in dieser Rechtssache anwendbare Regelung keine Möglichkeit vorgesehen, der Verhängung einer Sanktion durch die Zahlung einer „Ausgleichsabgabe“ in einer in einem entsprechenden Tarif festgelegten Höhe zu entgehen. Zweitens sähen die im Ausgangsverfahren in Rede stehenden bulgarischen Rechtsvorschriften unabhängig von der Verhängung von Sanktionen vor, dass die betreffende natürliche oder juristische Person den nicht gezahlten Mautbetrag für die Benutzung des Straßennetzes zu entrichten habe. Könne die tatsächlich zurückgelegte Wegstrecke nicht festgestellt werden, werde dieser nach einem pauschalen Höchstbetrag des in Art. 10 Abs. 6 ZP genannten Tarifs bestimmt, wobei in diesem Fall nach Art. 10b Abs. 5 ZP davon ausgegangen werde, dass das betreffende Straßenfahrzeug eine dem längsten Abschnitt zwischen zwei Punkten des mautpflichtigen Straßennetzes entsprechende Wegstrecke zurückgelegt habe, wobei dieser Abschnitt nach Maßgabe des direktesten Weges über das mautpflichtige Straßennetz bestimmt werde.

35 Vor diesem Hintergrund hat der Administrativen sad – Haskovo (Verwaltungsgericht Haskovo) beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Frage zur Vorabentscheidung vorzulegen: Ist Art. 9a der Richtlinie 1999/62 dahin auszulegen, dass das in diesem Artikel vorgesehene Erfordernis der Angemessenheit der Sanktionen für Verstöße gegen die nach dieser Richtlinie erlassenen nationalen Vorschriften einer nationalen Regelung wie der im Ausgangsverfahren in Rede stehenden entgegensteht, die die Verhängung einer Geldbuße oder einer finanziellen Sanktion (gegen natürliche bzw. juristische Personen) in pauschaler Höhe für Verstöße gegen die Vorschriften über die Pflicht zur vorherigen Feststellung und Entrichtung des Mautbetrags für die Benutzung der Straßeninfrastruktur unabhängig von der Art und Schwere des Verstoßes vorsieht, wobei die Möglichkeit vorgesehen ist, sich von der verwaltungsstrafrechtlichen Verantwortung durch Zahlung einer sogenannten „Ausgleichsabgabe“ zu befreien? Zur Vorlagefrage

36 Mit seiner einzigen Frage möchte das vorlegende Gericht im Wesentlichen wissen, ob Art. 9a der Richtlinie 1999/62 dahin auszulegen ist, dass das darin vorgesehene Erfordernis der Angemessenheit einer Sanktionsregelung entgegensteht, die für jeglichen Verstoß gegen die Vorschriften über die Pflicht zur vorherigen Entrichtung des Mautbetrags für die Benutzung der Straßeninfrastruktur unabhängig von der Art und Schwere des Verstoßes die Verhängung einer Geldbuße oder einer finanziellen Sanktion in pauschaler Höhe vorsieht, wobei die Möglichkeit besteht, durch die Zahlung einer sogenannten „Ausgleichsabgabe“ in pauschaler Höhe von diesen Sanktionen befreit zu werden.

37 In Art. 9a der Richtlinie 1999/62 heißt es, dass die Mitgliedstaaten geeignete Kontrollen vorsehen und Sanktionen zur Ahndung von Verstößen gegen die aufgrund dieser Richtlinie erlassenen innerstaatlichen Vorschriften festlegen, dass sie die zur Anwendung dieser Vorschriften erforderlichen Maßnahmen treffen und dass die Sanktionen wirksam, angemessen und abschreckend sein müssen.

38 Im vorliegenden Fall beschränkt sich das vorlegende Gericht darauf, den Gerichtshof zur Tragweite des in dieser Bestimmung genannten Grundsatzes der Angemessenheit von Sanktionen zu befragen.

39 Die Mitgliedstaaten sind zur Umsetzung des Grundsatzes der Angemessenheit gemäß der Richtlinie 1999/62 verpflichtet, die nach ihrem innerstaatlichen Recht erforderlichen Rechtsakte zu erlassen. Damit stellt Art. 9a der Richtlinie eine Verpflichtung auf, die ihrem Wesen nach eine Maßnahme der

Mitgliedstaaten erfordert, die bei der Erfüllung dieser Verpflichtung über einen großen Ermessensspielraum verfügen (Urteil vom 4. Oktober 2018, Link Logistik N&N, C?384/17, EU:C:2018:810, Rn. 51).

40 Diese Richtlinie regelt jedoch nicht näher, wie die innerstaatlichen Sanktionen festzulegen sind, und enthält insbesondere kein ausdrückliches Kriterium für die Beurteilung der Verhältnismäßigkeit solcher Sanktionen (Urteil vom 4. Oktober 2018, Link Logistik N&N, C?384/17, EU:C:2018:810, Rn. 52 und die dort angeführte Rechtsprechung).

41 Nach ständiger Rechtsprechung sind die Mitgliedstaaten in Ermangelung einer Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Union auf dem Gebiet der Sanktionen bei Nichtbeachtung der Voraussetzungen, die eine nach dem Unionsrecht geschaffene Regelung vorsieht, befugt, die Sanktionen zu wählen, die ihnen sachgerecht erscheinen. Sie sind jedoch verpflichtet, bei der Ausübung dieser Befugnis das Unionsrecht und seine allgemeinen Grundsätze zu beachten (Urteil vom 22. März 2017, Euro-Team und Spirál-Gép, C?497/15 und C?498/15, EU:C:2017:229, Rn. 39 und die dort angeführte Rechtsprechung).

42 Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gehört zu den allgemeinen Grundsätzen des Unionsrechts, mit denen eine nationale Regelung, die in den Anwendungsbereich des Unionsrechts fällt oder dieses durchführt, vereinbar sein muss, auch wenn die Rechtsvorschriften der Union im Bereich der anwendbaren Sanktionen nicht harmonisiert sind (Urteil vom 4. Mai 2023, Agenzia Nazionale de Integritate, C?40/21, EU:C:2023:367, Rn. 49 und die dort angeführte Rechtsprechung).

43 Somit dürfen die repressiven Maßnahmen, die nach den einschlägigen innerstaatlichen Rechtsvorschriften gestattet sind, nicht die Grenzen dessen überschreiten, was zur Erreichung der mit diesen Rechtsvorschriften zulässigerweise verfolgten Ziele geeignet und erforderlich ist, wobei, wenn mehrere geeignete Maßnahmen zur Auswahl stehen, die am wenigsten belastende zu wählen ist und die dadurch bedingten Nachteile in angemessenem Verhältnis zu den angestrebten Zielen stehen müssen (Urteil vom 22. März 2017, Euro-Team und Spirál-Gép, C?497/15 und C?498/15, EU:C:2017:229, Rn. 40 und die dort angeführte Rechtsprechung). Insbesondere muss die Härte der verhängten Sanktion der Schwere des mit ihr geahndeten Verstoßes entsprechen (Urteil vom 4. Mai 2023, Agenzia Nazionale de Integritate, C?40/21, EU:C:2023:367, Rn. 51 und die dort angeführte Rechtsprechung).

44 Was die mit der Richtlinie 1999/62 verfolgten Ziele angeht, ergibt sich aus ihrem ersten Erwägungsgrund, dass diese in der Harmonisierung der Abgabesysteme und der Einführung gerechter Mechanismen für die Erhebung von Gebühren von den Verkehrsunternehmen bestehen, um die Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsunternehmen aus den Mitgliedstaaten zu beseitigen.

45 Der Gerichtshof hat in diesem Zusammenhang entschieden, dass die Härte der Sanktionen der Schwere der mit ihnen geahndeten Verstöße entsprechen muss, indem insbesondere eine wirklich abschreckende Wirkung gewährleistet, zugleich aber der allgemeine Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gewahrt wird (Urteil vom 22. März 2017, Euro-Team und Spirál-Gép, C?497/15 und C?498/15, EU:C:2017:229, Rn. 42 und die dort angeführte Rechtsprechung).

46 Ferner müssen die Mitgliedstaaten den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz nicht nur in Bezug auf die Festlegung der Tatbestandsmerkmale eines Verstoßes sowie der Regeln über die Höhe der Geldbußen beachten, sondern auch in Bezug auf die Würdigung der Gesichtspunkte, die in die Festsetzung der Geldbuße einfließen können (Urteil vom 22. März 2017, Euro-Team und Spirál-Gép, C?497/15 und C?498/15, EU:C:2017:229, Rn. 43 und die dort angeführte Rechtsprechung).

47 Folglich verlangt dieser Grundsatz nicht nur, dass die verhängte Sanktion der Schwere des Verstoßes entspricht, sondern auch, dass die individuellen Umstände des Einzelfalls sowohl bei der Bestimmung der Sanktion als auch bei der Festlegung der Höhe der Geldbuße berücksichtigt werden (Urteil vom 4. Oktober 2018, Link Logistik N&N, C?384/17, EU:C:2018:810, Rn. 45).

48 Im vorliegenden Fall sieht Art. 179 Abs. 3 bis 3b ZDvP Geldbußen und finanzielle Sanktionen für Verstöße gegen verschiedene materielle Bestimmungen dieses Gesetzes in Höhe eines Pauschalbetrags von 300 BGN, 1800 BGN bzw. 2500 BGN vor.

49 Wie das vorlegende Gericht ausführt, darf das angerufene Gericht nach dem ZDvP die verhängten Geldbußen oder finanziellen Sanktionen außerdem nicht ändern und insbesondere die Pauschalbeträge nicht nach Maßgabe der Art oder der Schwere des begangenen Verstoßes herabsetzen. Konkret erlaubt es die im Ausgangsverfahren in Rede stehende Sanktionsregelung nicht, den Grad des Vorsatzes oder der Fahrlässigkeit des begangenen Verstoßes zu berücksichtigen, und schließt, wie sich aus Art. 189h ZDvP ergibt, die im ZANN grundsätzlich vorgesehene Einbeziehung mildernder Umstände aus.

50 Folglich ist die einzige Abstufung der in dieser Regelung vorgesehenen Geldbußen diejenige in Bezug auf die Fahrzeugklasse des betreffenden Fahrzeugs, die sich nach seiner Achszahl bestimmt. Bei dieser Abstufung, die keinen Zusammenhang mit dem Verhalten des Fahrzeughalters oder des Fahrers aufweist, werden Art und Schwere des begangenen Verstoßes nicht berücksichtigt. So kann das angerufene Gericht bei der Verhängung der Sanktion insbesondere nicht berücksichtigen, welche Wegstrecke der Fahrer mit dem Fahrzeug zurückgelegt hat, ohne den entsprechenden Mautbetrag zu entrichten, da die Geldbuße für die Nichteinhaltung der Zahlungspflicht pauschalen Charakter hat und sich weder nach den ohne Nutzungsberechtigung zurückgelegten Kilometern noch danach richtet, ob der Zuwiderhandelnde im Vorhinein den Mautbetrag für eine bestimmte Strecke entrichtet hat oder nicht. Darüber hinaus ist jede Abstufung selbst dann ausgeschlossen, wenn die Wegstrecke im Nachhinein berechnet werden kann.

51 Außerdem ist daran zu erinnern, dass das im Ausgangsverfahren in Rede stehende Mautsystem gemäß den Vorgaben der Richtlinie 1999/62, insbesondere den in den Art. 7 bis 7k festgelegten, so konzipiert wurde, dass die Nutzer in dem Verhältnis am Unterhalt der Verkehrswege beteiligt werden, in dem sie diese nutzen, und die Emissionsklasse des benutzten Fahrzeugs berücksichtigt wird. Indes kann die fehlende Möglichkeit zur Abstufung der Geldbußen oder der finanziellen Sanktionen nach Maßgabe der Schwere des begangenen Verstoßes diesem Grundsatz der Beteiligung zuwiderlaufen.

52 Vorbehaltlich der Überprüfung durch das vorlegende Gericht sieht die im Ausgangsverfahren in Rede stehende Sanktionsregelung somit keine Möglichkeit der Individualisierung der Sanktion durch die nationalen Gerichte vor.

53 Unter diesen Umständen erscheint es in Anbetracht der mit der Unionsregelung verfolgten Ziele unverhältnismäßig, wenn – wie nach der im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Sanktionsregelung – bei jeglichem Verstoß gegen bestimmte gesetzliche Pflichten eine Geldbuße oder finanzielle Sanktion in pauschaler Höhe zur Anwendung kommt, ohne dass der Betrag dieser Geldbuße oder dieser finanziellen Sanktion der Schwere des Verstoßes angepasst wird (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 22. März 2017, Euro-Team und Spirál-Gép, C-497/15 und C-498/15, EU:C:2017:229, Rn. 49 und die dort angeführte Rechtsprechung).

54 Der Umstand, dass die im Ausgangsverfahren in Rede stehende nationale Regelung die Möglichkeit vorsieht, durch die Zahlung einer „Ausgleichsabgabe“ von der verwaltungsstrafrechtlichen Verantwortung befreit zu werden, vermag nichts an der Feststellung zu ändern, dass eine solche nationale Regelung gegen das Unionsrecht verstößt.

55 Diese „Ausgleichsabgabe“ ist nämlich mit einem Pauschalbetrag in Höhe von 750 BGN festgelegt, wenn es sich bei dem Fahrzeug um einen Lastkraftwagen mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 12 t und vier oder mehr Achsen handelt, und auch dieser Betrag scheint keiner Abstufung nach Maßgabe der Schwere des Verstoßes zugänglich zu sein, was zu prüfen Sache des vorlegenden Gerichts ist.

56 Außerdem scheint aus den dem Gerichtshof vorliegenden Akten hervorzugehen, dass sich die Höhe der „Ausgleichsabgabe“ nach dem Fahrzeugtyp richtet. Falls dem so ist, würde die Unverhältnismäßigkeit der im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Sanktionsregelung in Anbetracht der in Rn. 44 des vorliegenden Urteils genannten Ziele, die mit der Unionsregelung verfolgt werden, vorbehaltlich der Überprüfung durch das vorlegende Gericht auch durch die Regelung über die „Ausgleichsabgabe“ bestätigt.

57 Nach alledem ist auf die Vorlagefrage zu antworten, dass Art. 9a der Richtlinie 1999/62 dahin auszulegen ist, dass das darin vorgesehene Erfordernis der Angemessenheit einer Sanktionsregelung entgegensteht, die für jeglichen Verstoß gegen die Vorschriften über die Pflicht zur vorherigen Entrichtung des Mautbetrags für die Benutzung der Straßeninfrastruktur unabhängig von der Art und Schwere des Verstoßes die Verhängung einer Geldbuße oder einer finanziellen Sanktion in pauschaler Höhe vorsieht, auch wenn diese Regelung die Möglichkeit eröffnet, durch die Zahlung einer sogenannten „Ausgleichsabgabe“ in pauschaler Höhe von der verwaltungsstrafrechtlichen Verantwortung befreit zu werden. Kosten

58 Für die Beteiligten des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren Teil des beim vorlegenden Gericht anhängigen Verfahrens; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts. Die Auslagen anderer Beteiligter für die Abgabe von Erklärungen vor dem Gerichtshof sind nicht erstattungsfähig. Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Sechste Kammer) für Recht erkannt: Art. 9a der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge in der durch die Richtlinie 2011/76/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. September 2011 geänderten Fassung ist dahin auszulegen, dass das darin vorgesehene Erfordernis der Angemessenheit einer Sanktionsregelung entgegensteht, die für jeglichen Verstoß gegen die Vorschriften über die Pflicht zur vorherigen Entrichtung des Mautbetrags für die Benutzung der Straßeninfrastruktur unabhängig von der Art und Schwere des Verstoßes die Verhängung einer Geldbuße oder einer finanziellen Sanktion in pauschaler Höhe vorsieht, auch wenn diese Regelung die Möglichkeit eröffnet, durch die Zahlung einer sogenannten „Ausgleichsabgabe“ in pauschaler Höhe von der verwaltungsstrafrechtlichen Verantwortung befreit zu werden. Unterschriften

Zitiervorschlag: Europäischer Gerichtshof, Urteil vom 21.11.2024 – C-61/23, ECLI:EU:C:2024:974

Quelle: curia.europa.eu, abgerufen 26.07.2026

Nicht-amtliche Fassung — maßgeblich ist die Fassung in der Verfahrenssprache (CURIA: <https://curia.europa.eu>)

Provided by nu:legal (<https://recht.nulegal.eu>), the leading open legal database: AI-first, expanding daily, German and European law and case law in full text, free, with an open API for AI agents. Text and data mining expressly permitted.

Herausgeber: Nulegal GmbH, Potsdam.

Dieses Dokument: <https://recht.nulegal.eu/rechtsprechung/eugh/2024-11-21/c-61-23>