
Aktueller Begriff Europa

Das Urteil des Europäischen Gerichtshofs zur Berechnung der LKW-Maut in Deutschland

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat in seinem Urteil vom 28. Oktober 2020 in der Rs. [C-321/19](#) wesentliche Aussagen zur Auslegung von Vorschriften der Richtlinie über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (1999/62 EG, im Folgenden Wegekosten-Richtlinie) getroffen. Diese Richtlinie wird auch als Eurovignetten-Richtlinie bezeichnet.

Ausgangsverfahren: Eine im Güterkraftverkehr tätige Gesellschaft polnischen Rechts zahlte im Zeitraum von Januar 2010 bis Juli 2011 Mautgebühren an die Bundesrepublik Deutschland für die Nutzung von Bundesfernstraßen. Diese Gesellschaft war der Ansicht, dass diese Gebühren überhöht seien und rief das Verwaltungsgericht Köln an. Dieses wies die Klagen jedoch ab. Das im Berufungsverfahren zuständige Oberverwaltungsgericht (OVG) Münster legte dem EuGH in einem Vorabentscheidungsersuchen mehrere Fragen zur Auslegung der Art. 7 und 7a der Wegekosten-Richtlinie vor.

Neben der Frage, ob sich ein Mautpflichtiger gegenüber nationalen Gerichten auf die Einhaltung der Wegekosten-Richtlinie berufen kann, sollte geklärt werden, ob auch Kosten für die Verkehrspolizei in die Mautgebühren mit einfließen können. Ebenso sollte der EuGH beantworten, ob bereits geringe Überschreitungen der unionsrechtlich zulässigen Infrastrukturkosten zur Unionsrechtswidrigkeit der mitgliedstaatlichen Mautregelungen führen können. Schließlich wollte das OVG Münster wissen, ob eine solche Kostenüberschreitung durch eine im gerichtlichen Verfahren nachgereichte Neuberechnung korrigiert werden könne.

Aktuelles Urteil: Der EuGH folgt in weiten Teilen den [Schlussanträgen](#) von Generalanwalt *Henrik Saugmandsgaard Øe* vom 28. Juni 2020 und widmet sich zunächst der Frage der Zulässigkeit der Überschreitung der zulässigen Infrastrukturkosten, insbesondere durch die Einbeziehung von Kosten für die Verkehrspolizei. Es verneinte im Hinblick auf den sog. Grundsatz der ausschließlichen Anlastung von Infrastrukturkosten, dass diese Polizeikosten zulässige Betriebskosten im Sinne von Art. 7 Abs. 9 der Wegekosten-Richtlinie seien. Diese Regelungen verlangten, dass bei der Festsetzung der Mautgebühren nur Kosten im Sinne des Art. 7 Abs. 9 berücksichtigt werden können. Dabei handele es sich um Baukosten und um Kosten für den Betrieb, die Instandhaltung und den Ausbau des betreffenden Verkehrsnetzes. Polizeiliche Tätigkeiten im Straßenverkehr fielen allein in die Verantwortung des Staates, der dabei hoheitliche Befugnisse ausübe und nicht lediglich als Betreiber von Verkehrsinfrastruktur auftrete. Polizeikosten hätten mithin keinen ausreichend engen Bezug zum Betrieb der Infrastruktur im Sinne dieser Norm. Die Entstehungsgeschichte der Richtlinie bestätige diese Auslegung: Die Einbeziehung dieser Art von externen Kosten sei zwar im Gesetzgebungsverfahren diskutiert worden, hätte aber keine Berücksichtigung in der Richtlinie gefunden.

Anschließend stellt der EuGH fest, dass Art. 7 Abs. 9 der Wegekosten-Richtlinie jeder Überschreitung der allein zulässigen Infrastrukturkosten entgegenstehe. Selbst geringe Abweichungen könnten vor dem Hintergrund des Grundsatzes der ausschließlichen Anlastung von Infrastrukturkosten zur Unionsrechtswidrigkeit der nationalen Mautregelungen führen.

Hinsichtlich der Geltendmachung der unionsrechtlichen Vorschriften durch den Einzelnen rekuriert der Gerichtshof auf die allgemeinen Grundsätze zur unmittelbaren Wirkung von Richtlinien: Der Einzelne kann sich vor einem Gericht direkt auf Vorschriften einer Richtlinie berufen,



wenn der Mitgliedstaat diese nicht fristgemäß oder unzulänglich in nationales Recht umgesetzt hat und sie inhaltlich unbedingt und hinreichend genau ist. An dieser Stelle verwirft der EuGH die Argumentation der Bundesrepublik, die, gestützt auf die frühere Rechtsprechung zu einer älteren Richtlinienfassung, geltend macht, dass den Mitgliedstaaten bei deren Umsetzung ein zu großer Spielraum zustehe, sodass keine unmittelbare Wirkung vorläge. Durch Änderungsrechtsakte sei die Zusammensetzung der Mautgebühren hinreichend präzisiert worden. Die Gründe des EuGH, die unmittelbare Wirkung im vorherigen Urteil abzulehnen, seien somit weggefallen. Einzelne könnten sich mithin auf die unionsrechtskonforme Berechnung der Mautgebühren nach Art. 7 Abs. 9 und Art. 7a Abs. 1 und 2 berufen, da diese Richtlinienbestimmungen inhaltlich unbedingt und hinreichend genau seien.

Auf die verfahrensrechtliche Frage des vorlegenden Gerichts erklärt der EuGH, dass es nicht im Einklang mit der Wegekosten-Richtlinie stehe, dass ein überhöhter Mautgebührensatz durch eine im gerichtlichen Verfahren nachgereichte Neuberechnung zu rechtfertigen ist.

Antrag auf zeitliche Begrenzung: Die Bundesrepublik Deutschland hatte im Verfahren einen Antrag auf zeitliche Beschränkung des Urteils gestellt. Begründet wurde dieser Antrag damit, dass die Europäische Kommission in vergangenen Stellungnahmen zum deutschen Mautsystem keine Einwände gegen die Einbeziehung der Polizeikosten in die Mautgebühren erhoben hätte. Die Bundesregierung habe darauf vertraut und sieht sich nun schwerwiegenden finanziellen Folgen ausgesetzt, sollte das Urteil rückwirkend Anwendung finden.

Grundsätzlich gilt, dass die nationalen Gerichte die Auslegung des EuGH der betreffenden Vorschriften des Unionsrechts auch auf Rechtsverhältnisse anwenden, die seit ihrem Inkrafttreten entstanden sind. Allerdings kann einem Antrag auf zeitliche Beschränkung des Urteils nach ständiger Rechtsprechung unter engen Voraussetzungen stattgegeben werden, um dem unionsrechtlich anerkannten Grundsatz der Rechtssicherheit Rechnung zu tragen. Voraussetzung ist, dass die Betroffenen in gutem Glauben waren und eine rückwirkende Anwendung der Auslegung des EuGH zu schwerwiegenden Störungen führen würde. Solche Störungen liegen vor, wenn die Gefahr schwerwiegender wirtschaftlicher Auswirkungen besteht, die sich aus der erheblichen Zahl betroffener Rechtsverhältnisse ergibt. Ebenso ist diese Voraussetzung dann erfüllt, wenn der Mitgliedstaat zu einem unionsrechtswidrigen Verhalten veranlasst wurde, da objektive und bedeutende Unsicherheiten hinsichtlich der Tragweite der betreffenden Vorschriften bestanden, zu denen etwa auch das Verhalten der Kommission beigetragen hat.

Die Bundesrepublik Deutschland konnte im Verfahren diesbezüglich nicht darlegen, dass sie die zahlreichen Rechtsverhältnisse in hinreichend gutem Glauben eingegangen wäre. Der EuGH hebt hervor, dass die angeführten – und rechtlich unverbindlichen – Stellungnahmen der Kommission erst nach dem in Rede stehenden Kalkulationszeitraum abgegeben wurden und keinen Einfluss auf die Berechnung der betreffenden Mautgebühren haben konnten, so dass der Gerichtshof keine Veranlassung sah, die Wirkungen seiner Entscheidung zeitlich zu beschränken.

Ausblick: Das Urteil führt dazu, dass die Mautgebühren, die sich für den in Rede stehenden Zeitraum aus § 14 Abs. 3 Bundesfernstraßenmautgesetz ergeben und auf dem Gutachten „Aktualisierung der Wegekostenrechnung für die Bundesfernstraßen in Deutschland“ vom 30. November 2007 für den Kalkulationszeitraum 2007-2012 beruhen, zu hoch sind und somit nicht in dieser Form erhoben werden durften. Die Entscheidung des OVG Münster nach dieser Vorabentscheidung zu der dort anhängigen Streitsache bleibt abzuwarten. Es steht jedoch fest, dass die Kosten der Verkehrspolizei keine Infrastrukturkosten im Sinne der Wegekosten-Richtlinie sind und deshalb bei der Berechnung der Mautgebühren nicht berücksichtigt werden dürfen. Diese Vorabentscheidung des EuGH dürfte im Rahmen der derzeit vorbereiteten und intensiv diskutierten Novelle der Wegekosten-Richtlinie Berücksichtigung finden.

Quellen

- EuGH, Urteil vom 28. Oktober 2020, Rs. C-321/19, [ECLI:EU:C:2020:866](#)
- Schlussanträge von GA Henrik Saugmandsgaard Øe vom 28. Juni 2020 in der Rs. C-321/19, [ECLI:EU:C:2020:480](#)