

Fünf Fragen an...

## **Björn Karaus, Leiter Speditions- und Transportrecht | Versicherungen**

---

### **Welche Folgen hat das EuGH-Urteil zur Lkw-Maut?**

**Der EuGH hat am 28. Oktober 2020 entschieden, dass die Berechnung der Lkw-Maut in Deutschland zum Teil europarechtswidrig ist. Worum ging es im EuGH-Verfahren genau?**

---

Der EuGH wurde vom OVG Münster um eine Vorabentscheidung zu der Frage angerufen, ob die Berechnung der Lkw-Maut in Deutschland europarechtskonform erfolgt ist. Im dort anhängigen Verfahren hatten zwei polnische Speditionsunternehmen argumentiert, dass die Einbeziehung der Kosten der Verkehrspolizei in die Kalkulation des für die damals geltenden Mautsätze in Deutschland zu Grunde gelegten

Wegekostengutachtens 2007 gegen geltendes EU-Recht verstoße und daher die Erstattung ihrer in den Jahren 2010 und 2011 entrichteten Maut verlangt. Dieser Argumentation schloss sich der EuGH an. Das OVG Münster wird nunmehr abschließend über die Klage unter Berücksichtigung des EuGH-Urteils voraussichtlich im Jahr 2021 entscheiden.

### **Was heißt das für Unternehmen, die in der Vergangenheit Lkw-Maut gezahlt haben?**

---

Nach meiner Einschätzung lässt sich die Argumentation des EuGH auch auf die Wegekostengutachten 2014 bis 2017 und 2018 bis 2022 übertragen. Demnach könnten Unternehmen im Grunde auch für diese Zeiträume Rückerstattungsansprüche anmelden. Allerdings verengen Verjährungsfristen die Ansprüche aber erst einmal auf die Jahre ab 2017. Die Rückerstattungsansprüche lassen sich auch nicht pauschal beziffern, da für die Mauterhebung verschiedene Faktoren, wie die jeweilige Schadstoffklasse des Fahrzeugs und die Anzahl seiner

Achsen berücksichtigt werden. Grob geschätzt wird im Erfolgsfall von einem Rückerstattungsanspruch in Höhe von ca. vier bis sechs Prozent der gezahlten Maut auszugehen sein.

Unter Berücksichtigung der allgemeinen Verjährungsfrist von drei Jahren sollten Rückerstattungsansprüche für das Jahr 2017 also spätestens bis zum 31. Dezember 2020 (Zugang) beim Bundesamt für Güterverkehr (BAG) in Köln geltend gemacht werden.

## Haben Auftraggeber mautpflichtiger Beförderungsdienstleistungen auch Anspruch auf Rückerstattungen?

---

Nein! Unmittelbar anspruchsberechtigt gegenüber dem BAG sind nur solche Unternehmen, die z. B. als Transportunternehmen auch tatsächlich Mautschuldner sind und deshalb die Lkw-Maut auch direkt bezahlt haben. Auftraggeber, die Mautkosten als Bestandteil einer Rechnung des Transportdienstleisters für eine durchgeführte Beförderung beglichen haben,

können sich nicht an das BAG wenden. Dies gilt im Übrigen auch für Mieter von Lkw, die die Maut ja auch nicht direkt zu zahlen haben, sondern diese vom eigentlichen Mautschuldner - in diesem Fall die Vermietungsgesellschaft - für die Mietdauer dann in Rechnung gestellt bekommen.

## Welche Auswirkungen hat das Verfahren auf das Verhältnis der einzelnen Glieder der Lieferkette untereinander?

---

Es gibt Unternehmen der verladenden Wirtschaft, die von ihren Logistikpartnern aufgrund des EuGH-Urteils eine teilweise Rückerstattung bereits geleisteter Vergütungen fordern. Doch so einfach ist das nicht! Hierzu müssen zunächst die jeweilige Vertragskonstellation zwischen Verloader, Spediteur und Transportunternehmen genau geprüft werden.

Wurde die Erstattung konkret anfallender Mautgebühren nicht ausdrücklich im Verkehrsvertrag vereinbart, sondern ist die Maut wie Personalkosten, Mieten oder andere Kosten im Rahmen einer so genannten Fixkostenabrede lediglich Teil der Kalkulation der Gesamtvergütung, sind Rückforderungsansprüche eines Auftraggebers grundsätzlich nicht berechtigt.

Anders verhält es sich, wenn die Maut neben der Vergütung expeditioneller Leistungen als separater Kostenbestandteil ausdrücklich ausgewiesen wurde („zzgl. anfallender Maut“ oder „zzgl. Maut in Höhe von ...“). In diesen Fällen

könnten Auftraggeber ihre Transport- und Logistikdienstleister für eine Rückzahlung zu viel erstatteter Mautkostenanteile im Prinzip in Anspruch nehmen. Dies gilt dann sowohl im Verhältnis Verloader – Spediteur als auch im Verhältnis Spediteur – Frachtführer (Transportunternehmen). Aber auch hier muss der Anspruchsteller erst einmal konkret darlegen, für welchen Auftrag in welcher Höhe er Rückzahlungen fordert. Und auch dies hat Grenzen. Denn die Verjährungsfrist ist für solche Ansprüche im Regelfall auf ein Jahr beschränkt.

Unabhängig von der konkreten Rechtmäßigkeit derartiger Ansprüche kann es hier zu einem regelrechten Wirrwarr gegenseitiger Inanspruchnahmen innerhalb der Lieferketten kommen. Im unglücklichsten Fall klagt das Transportunternehmen seinen Anspruch gegenüber dem BAG aufwendig ein, um ihn dann direkt an seinen Auftraggeber abtreten zu müssen.

## Wird der deutsche Staat freiwillig Entschädigungen leisten und welche Rechtsfolgen ergeben sich für künftige Mautzahlungen?

---

Derzeit ist nicht zu erwarten, dass der Bund die zu viel berechnete Maut ohne konkrete Geltendmachung im Wege einer generellen Regelung erstatten wird. Jedes Unternehmen muss somit seine Ansprüche rechtzeitig individuell anmelden, um die Verjährung zu hemmen. Dann wird zunächst der Ausgang des Verfahrens beim OVG Münster abzuwarten sein.

Aber unabhängig hiervon, kann auch nicht so schnell gesetzliche Abhilfe geschaffen werden. Denn rechtlich kann die Festsetzung der Mautsätze nicht einfach nach Kassenlage geändert werden, um dadurch eine Rückerstattungspflicht des Bundes zu umgehen. Die geltenden Mautsätze basieren schließlich auf der Grundlage eines Wegekostengutachtens, das

für die Jahre 2018 bis 2022 erstellt wurde. Auch in diesem Gutachten dürften - ebenso wie im Gutachten 2014 bis 2017 zuvor - nach Beschlusslage des EuGH unzulässige Kostenpositionen enthalten sein. Juristisch wäre noch zu prüfen, ob Deutschland einem Gutgläubenschutz unterliegt, denn schließlich hat die Europäische Kommission die Wegekostengutachten seinerzeit ja geprüft und durchgewunken. Fraglich ist also, wie sich das Bundesverkehrsministerium (BMVI) jetzt positionieren wird. Denn die ‚fehlerhafte‘ Maut wird ja täglich weiter bezahlt. Ganz sicher wird zumindest das nächste Wegekostengutachten für die Jahre 2023 bis 2028 die Rechtsprechung des EuGH berücksichtigen.

---

### Kontakt:

Björn Karaus  
Leiter Speditions- und Transportrecht | Versicherungen

DSLVBundesverband Spedition und Logistik e. V.

Telefon: +49 (0) 30 40 50 228-22

E-Mail: [BKaraus@dslv.spediteure.de](mailto:BKaraus@dslv.spediteure.de)





## DSLVL Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

### Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien

---

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLVL durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der 3.000 führenden deutschen Speditions- und Logistikbetrieben, die mit insgesamt 604.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 113 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind (Stand: Juli 2020).

Die Mitgliederstruktur des DSLVL reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über inhabergeführte Speditionshäuser (KMU) mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten.

Speditionen fördern und stärken die funktionale Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger. Die Verbandspolitik des DSLVL wird deshalb maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Organisations- und Steuerungsfunktion des Spediteurs bestimmt.

Der DSLVL ist politisches Sprachrohr sowie zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, für die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit die Logistik und die Güterbeförderung betroffen sind.

Gemeinsam mit seinen Landesverbänden ist der DSLVL Berater und Dienstleister für die Unternehmen seiner Branche. Als Arbeitgeberverbände und Sozialpartner vertreten die DSLVL-Landesverbände die Branche in regionalen Tarifangelegenheiten.

Der DSLVL ist Mitglied des Europäischen Verbands für Spedition, Transport, Logistik und Zolldienstleistung (CLECAT), Brüssel, der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), Genf, sowie assoziiertes Mitglied der Internationalen Straßentransport-Union (IRU), Genf. In diesen internationalen Netzwerken nimmt der DSLVL auch Einfluss auf die Entwicklung des EU-Rechts in Brüssel und Straßburg und auf internationale Übereinkommen der UN, der WTO, der WCO, u. a.

Der DSLVL unterstützt und fördert die Logistics Alliance Germany (LAG), ein öffentlich-privates Partnerschaftsprojekt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der deutschen Logistikbranche, das den Logistikstandort Deutschland im Ausland vermarktet.

Die Mitgliedsunternehmen des DSLVL fühlen sich den Zielen der Sozialen Marktwirtschaft und der Europäischen Union verpflichtet.