

AKTUELLE BRENNPUNKTE IM GÜTERKRAFTVERKEHR

AKTUELLER STAND DER MAUTHARMONISIERUNG

Die „Rahmenbedingungen“ für die Förderprogramme De-minimis, Ausbildung und Weiterbildung werden in den jeweiligen Förderrichtlinien des BMVI festgelegt – im Einklang mit EU-rechtlichen Fördergrundlagen. Zur praxisingerechten Ausgestaltung und Umsetzung dieser Rahmenbedingungen steht der BGL in regelmäßigem Austausch mit dem BMVI, dem BAG (das Bundesamt ist Bewilligungsbehörde für die Förderprogramme) sowie mit weiteren Beteiligten. Aufgrund in allen Förderprogrammen unverändert weiter geltender Förderrichtlinien sind in der aktuellen Förderperiode 2018 keine wesentlichen Änderungen eingetreten (zu den Neuerungen s. u.). Damit konnte sowohl für Transportlogistikunternehmen bei der Antragstellung als auch für das BAG bei der Antragsbearbeitung endlich „Routine einkehren“.

Unbefriedigende Situation zum Erlass von Zuwendungsbescheiden durch verspäteten Bundeshaushalt

Allerdings stehen die Förderprogramme zur Mautharmonisierung unter dem Vorbehalt verfügbarer Haushaltsmittel, d. h., Fördergelder können nur bei ausreichender „Mitteldeckung“ ausbezahlt werden. Aufgrund der späten Bildung

einer beschlussfähigen Bundesregierung war der Bundeshaushalt 2018 bis Jahresmitte noch nicht verabschiedet. Als Folge traten erhebliche Verzögerungen bei der Erteilung von Zuwendungsbescheiden ein. Zwar konnten alle drei Förderprogramme für die Förderperiode 2018 pünktlich Anfang Januar dieses Jahres starten und im Förderprogramm Weiterbildung sowie zunächst auch im Förderprogramm De-minimis – dank einer vorläufigen Haushaltsführung dem BMVI zugeordneter Mittel – Zuwendungsbescheide erlassen werden. Allerdings waren die Mittel für den Bescheiderlass schon frühzeitig ausgeschöpft, so dass im Förderprogramm De-minimis bis zur Verabschiedung eines gültigen Bundeshaushalts keine weiteren Zuwendungsbescheide erlassen werden konnten.

Bis Anfang Juli haben lediglich knapp über die Hälfte der eingereichten Förderanträge einen Zuwendungsbescheid erhalten. Extrem ungünstig stellte sich die Lage im Förderprogramm Ausbildung dar. Da hier die Mittel pro gefördertem Ausbildungsverhältnis auf drei Jahre gebunden sind, hat das BAG bis Anfang Juli 2018 von 2 000 eingegangenen Förderanträgen keinerlei Förderbescheide erteilen können. Die Antragsteller erhalten lediglich eine Zwischennachricht zum jeweiligen Antrag, dass der Erlass und Versand der Zuwendungsbescheide erfolgt, sobald die haushalterischen Voraussetzungen vorliegen. Grundsätzlich kann mit den Ausbildungsmaßnahmen vor Erhalt des Zuwendungsbescheides – auf eigenes Risiko – begonnen werden (jedoch nicht

vor Antragstellung!). Allerdings entsteht dadurch kein Anspruch auf Förderung.

Neuerungen in der Förderperiode 2018

Als Maßnahme zur Vermeidung von Diebstählen kann im Förderprogramm „De-minimis“ nun die Nutzung von Parkplätzen mit erhöhten Sicherheitsvorkehrungen („sicheres Parken“) gefördert werden. Um förderfähig zu sein, müssen „sichere Parkplätze“ mindestens mit Einfriedung und Zufahrtsbeschränkung, Kamera/Videoüberwachung für alle Ein- und Ausfahrten, fußläufig erreichbaren sanitären Anlagen sowie einer gleichmäßigen Ausleuchtung des gesamten Parkplatzes ausgestattet sein. Ebenfalls neu ist, dass die Umrüstung von Diesel-Lkw auf die Antriebe Diesel-Hybrid, Plug-in Diesel-Hybrid, Erdgas (CNG), Flüssiggas (LNG) und Autogas (LPG) gefördert wird.

Darüber hinaus wurde in allen Förderprogrammen das Antragsprocedere verbessert: Zur schnelleren Bearbeitung kann nun das – zwingend zu übermittelnde – Kontrollformular gemeinsam mit dem Antrag bzw. dem Verwendungsnachweis übermittelt werden. Dies erleichtert die Einhaltung der Frist zur Übermittlung des Kontrollformulars. Dieses muss spätestens innerhalb von zwei Wochen nach Antragstellung/Übermittlung des Verwendungsnachweises beim BAG eingegangen sein.

Neues Programm zur Förderung von energieeffizienten und/oder CO₂-armen schweren Nutzfahrzeugen (EEN)

Mit über zweijähriger Verspätung hat das BMVI ein Förderprogramm für mehr Energieeffizienz und CO₂-Einsparung im Straßengüterverkehr gestartet („EEN-Programm“). Grund für die Verzögerung waren Unstimmigkeiten einiger aus unterschied-

lichen Bundesministerien (z.B. Verkehr, Umwelt, Recht, Finanzen) beteiligter Ressorts bei der Abstimmung der entsprechenden Förderrichtlinie. Insbesondere das Umweltbundesamt hatte zahlreiche Bedenken bei der Ausgestaltung des Förderprogramms geäußert. Letztlich ist die entsprechende Richtlinie, die die Förderung der Anschaffung von energieeffizienten und/oder CO₂-armen schweren Nutzfahrzeugen regelt, Anfang Juni 2018 in Kraft getreten; Förderanträge können beim BAG seit Mitte Juli 2018 eingereicht werden. Das Förderprogramm ist zunächst bis 2020 befristet. Für das Haushaltsjahr 2018 beträgt das Fördervolumen 10 Mio. Euro. Aufgrund der begrenzten Mittel hat der BGL am Förderprogramm interessierten Unternehmen empfohlen, Anträge möglichst frühzeitig zu stellen. Die Bearbeitung der Anträge erfolgt in der Reihenfolge ihres Eingangs („Prioritätsprinzip“).

Gefördert werden Lkw oder Sattelzugmaschinen mit mindestens 7,5 t zGM mit Gas- und Elektroantrieb. Unternehmen, die gewerblichen Güterkraftverkehr oder Werkverkehr durchführen, können für die Fahrzeuganschaffung Zuschüsse erhalten, nämlich pro Fahrzeug

- mit Erdgasantrieb (CNG) pauschal 8 000 Euro,
- mit Flüssigerdgasantrieb (LNG) pauschal 12 000 Euro,
- mit Elektroantrieb bis einschließlich 12t zGM pauschal 12 000 Euro bzw. über 12t zGM pauschal 40 000 Euro.

Der BGL wird die weitere Umsetzung des EEN-Programms begleiten. (MS)

MAUTRÜCKZAHLUNG



Nachdem das BGL-Mustermautklageverfahren beendet ist, geht es nun darum, die in erster Instanz erstrittenen Rückzahlungen aufgrund nicht rechtmäßig bei der Mauterhebung erfolgter Rundungsdifferenzen durch das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) auszukehren.

Konkret geht es um die Erstattung von im Zeitraum vom 01.01.2009 bis zum 26.07.2013 eingetretenen Rundungsdifferenzen bei der Lkw-Maut in Höhe von 31 Cent pro 1 000 Euro gezahlter Maut.

Das BAG teilte dem BGL nach Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur dazu mit, dass seitens des Bundes eine Erstattung der vom 01.01.2009 bis zum 26.07.2013 eingetretenen Rundungsdifferenz im Zuge der Abarbeitung sämtlicher eingegangener

Mauterstattungsanträge nach rechtswirksamer Beendigung der Musterklageverfahren beabsichtigt sei.

Die überwiegende Zahl der eingegangenen Mauterstattungsanträge beim BAG sei bislang nicht beziffert worden, insbesondere lägen dem BAG in den meisten Fällen auch noch keine Mautaufstellungen oder Einbuchungsbelege zu den Anträgen vor.

Entsprechende Unterlagen müssten für den hinsichtlich der Rundungsdifferenzen bedeutsamen Zeitraum von den Unternehmen erst noch nachgereicht werden. Das BAG wird die Antragsteller nach rechtswirksamem Abschluss der Musterklageverfahren zur entsprechenden Vervollständigung ihrer Anträge schriftlich auffordern. (GB)

DIESELFahrVERBOTE IN DEUTSCHLAND

Durchfahrtsverbot für Dieselfahrzeuge in Hamburg

Am 31.05.2018 ist in Hamburg das erste Dieselfahrverbot mit innerstädtischen Durchfahrtsperren in Kraft getreten. Betroffen sind auf zwei verschiedenen Abschnitten der Stadt Dieselfahrzeuge (Lkw und Pkw), die nicht der Abgasnorm 6 bzw. Euro VI entsprechen. Der BGL informierte mit einem Merkblatt über die Einzelheiten der neuen Hamburger Dieselfahrverbotsregelung.

Hintergrund dieses deutschlandweit ersten Dieselfahrverbots sind Klagen von Umweltverbänden gegen deutsche Kommunen auf Einhaltung der durch das EU-Recht vorgegebenen Stickoxidgrenzwerte durch entsprechende Änderungen der geltenden Luftreinhaltepläne. Im Raume stand bei Beginn der gerichtlichen Verfahren ein Dieselfahrverbot in insgesamt 15 deutschen Städten, darunter München, Düsseldorf und Stuttgart.

Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zur Rechtmäßigkeit der Dieselfahrverbote

Mit Datum vom 27.02.2018 hat das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) letztinstanzlich die grundsätzlichen Kriterien festgelegt, nach denen beschränkte Verkehrsverbote für Dieselfahrzeuge angeordnet werden können.

Danach sind beschränkte Verkehrsverbote grundsätzlich zulässig, wenn sie die einzige geeignete Maßnahme sind, die die schnellstmögliche Einhaltung der NOx-Grenzwerte ermöglicht. Immer ist darüber hinaus der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten. Letzteres gilt insbesondere

bei sog. zonalen Fahrverboten, d.h. also Fahrverboten, die nicht lediglich eine einzelne Strecke, sondern den gesamten Teil eines Stadtgebietes betreffen.

Der genannte Verhältnismäßigkeitsgrundsatz gebietet es aus Sicht des BVerwG, bei zonalen Verkehrsverboten eine phasenweise Einführung des Verbots je nach Abgasnormen vorzunehmen. Daher sollen für die noch neueren Euro-V-Fahrzeuge (Geltung der Abgasnorm Euro V für alle Fahrzeuge seit 01.01.2011) zonale Fahrverbote nicht vor dem 01.09.2019 in Betracht kommen. Für Fahrzeuge mit der Abgasnorm Euro IV oder niedriger sieht das Gericht keine Notwendigkeit einer Übergangsregelung.

Das Gericht führt weiter aus, dass Ausnahmen für bestimmte Anwohner oder Handwerker zur Wahrung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit stets zu prüfen sind. Straßenbeschilderungen würden in diesem Fall auf die Ausnahmen hinweisen.

Fazit

Aus Sicht des BGL bleibt weiter abzuwarten, ob es aufgrund des Urteils des BVerwG, welches beschränkte Dieselfahrverbote grundsätzlich möglich macht, nach Hamburg noch zu weiteren Dieselfahrverbotsanordnungen kommt. Die Rechtmäßigkeit des Fahrverbots für Lkw mag jeweils davon abhängen, inwieweit Ausnahmen für bestimmte Gruppen wie Lieferverkehr oder Handwerker gewährt werden. Aus Sicht des BGL bleibt die Möglichkeit der Umsetzung und Kontrolle der Dieselfahrverbote weiterhin unklar. (Dn)

LKW-KARTELL UND DIESEL-ABGASSKANDAL

Aktuelle Rechtsprechung deutscher Gerichte

Aktuell gibt es vier Grundurteile deutscher Gerichte in Sachen Lkw-Kartell, in denen die grundsätzliche Haftung der Lkw-Kartellanten ihren Kunden gegenüber festgestellt wurden:

- Urteil des Landgerichts Hannover vom 18. Dezember 2017 (Az. 18 O 8/17)
- zwei Urteile des Landgerichts Hannover vom 16. April 2018 (Az. 18 O 21/17 und Az. 18 O 23/17),
- Urteil des Landgerichts Stuttgart vom 30. April 2018 (Az. 45 O 1/17).

Die Gerichte haben dabei festgestellt, dass man – entgegen dem bisherigen öffentlichen Vorbringen der Lkw-Kartellanten – sehr wohl davon ausgehen kann, dass das Kartell zu überhöhten Preisen geführt hat. Das Landgericht Stuttgart hat zudem eine Vermutung dafür angenommen, dass das Kartell auch nach seinem offiziellen Ende im Januar 2011 für noch mindestens ein Jahr zu überhöhten Preisen geführt hat.

Lkw-Kartell

Hintergrund

Das Lkw-Kartell ist in der Transportlogistikbranche ein fester Begriff. Am 19.07.2016 hat die Europäische Kommission Rekordgeldbußen von insgesamt knapp 2,9 Mrd. Euro gegen MAN, Daimler, Volvo/Renault, DAF und Iveco verhängt. MAN ging dabei als Kronzeuge – nach Offenlegung des Kartells gegenüber der Europäischen Kommission – straffrei aus. Ansonsten hätte das Bußgeld gegenüber MAN weitere 1,2 Mrd. Euro betragen. Die übrigen Lkw-Hersteller räumten die Vorwürfe, gegen Kartellvorschriften verstoßen zu haben, ein und stimmten einem Vergleich mit der Europäischen Kommission zu, wodurch sie zumindest eine Bußgeldreduzierung erhielten.

Da Scania die Kartellbeteiligung bis zuletzt bestritt, verhängte die Europäische Kommission schließlich in einer separaten Entscheidung am 27.09.2017 ein Bußgeld von knapp 900 Mio. Euro gegen Scania.

Nachdem Scania gegen die Bußgeldentscheidung der Kommission von September 2017 Klage erhoben hat, ist die Bußgeldentscheidung gegen Scania derzeit noch nicht bestandskräftig.

Nach den Feststellungen der Europäischen Kommission waren damit alle führenden Lkw-Hersteller – also MAN, Daimler, Volvo/Renault, DAF, Iveco und Scania – an dem sog. Lkw-Kartell beteiligt. Das Kartell dauerte dabei mindestens 14 Jahre, nämlich von Januar 1997 bis Januar 2011.

Geschädigte sind alle Käufer und Leasingnehmer von Lkws mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 6 Tonnen, da sie für diese Lkw zu viel gezahlt haben dürften. Die Europäische Kommission hat darauf hingewiesen, dass Geschädigte dieses Kartells die Möglichkeit haben, Schadensersatzansprüche gegen die Kartellanten geltend zu machen.



Pressekonferenz zum Lkw-Kartell am 23.01.2018 in Frankfurt

BGL-Engagement

Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. hat durch eine Vereinbarung mit dem Rechtsdienstleister financialright claims GmbH unter Beteiligung der Kanzlei Hausfeld Rechtsanwälte LLP und des Prozessfinanzierers Burford Capital die Voraussetzungen dafür geschaffen, Schadensersatzansprüche gegen das Lkw-Kartell im Rahmen eines „Abtretungsmodells“ zu bündeln und gemeinsam gegenüber dem Kartell geltend zu machen.

Am 22.12.2017 hat der Rechtsdienstleister financialright claims GmbH eine erste Klage für mehr als 3 200 Transportlogistikunternehmen mit mehr als 85 000 Lkw gegen das „Lkw-Kartell“ vor dem Landgericht München I erhoben. Vertreten wird der Rechtsdienstleister dabei von der auf Kartellschadensersatzverfahren spezialisierten Kanzlei Hausfeld Rechtsanwälte LLP. (GB)

Die Teilnahme an dem Lkw-Kartell-Klageverfahren ist für Speditions- und Transportunternehmen kostenlos und ohne jedes Prozessrisiko.

Angesichts des großen Interesses von Unternehmen aus ganz Europa, sich diesem Verfahren anzuschließen, wird es im Laufe des Jahres 2018 eine weitere Klage gegen das Lkw-Kartell geben. Nachdem sich dem ersten Klageverfahren bereits der Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ) e.V. und der Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL) e.V. angeschlossen hatten, beteiligt sich an dem zweiten Klageverfahren nun auch der DSLV – Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V., um die Durchsetzung von Ansprüchen seiner Mitgliedsunternehmen zu unterstützen.

Dem BGL angeschlossene Mitgliedsunternehmen und die Mitgliedsunternehmen der genannten Bundesverbände profitieren auch im zweiten Klageverfahren von exklusiven Konditionen; nur wenn der Rechtsdienstleister für die Unternehmen erfolgreich ist, erhält er eine Erfolgsprovision, die von der Schadenssumme direkt abgezogen wird. Die Erfolgsprovision beträgt für Verbandsmitglieder maximal 28%, mit der Möglichkeit einer weiteren Reduzierung. Für Nicht-Verbandsmitglieder wird eine Erfolgsprovision in Höhe von 33% fällig, ohne die Möglichkeit einer weiteren Reduzierung.

Bis zum Anmeldeschluss Ende Mai 2018 haben sich mehr als 6 500 Unternehmen mit fast 75 000 Lkw für das zweite und letzte Klageverfahren registriert.

Diesel-Abgasskandal

Hintergrund

Der Diesel-Skandal, auch bekannt als Dieselgate, gilt als der größte Industrieskandal der deutschen Geschichte. Seit Herbst 2015 ist bekannt, dass der Autohersteller VW millionenfach Abgaswerte mit einer verbotenen Software manipulierte.

Die Aufdeckung des Diesel-Skandals wurde angestoßen durch die US-Umweltbehörde Environmental Protection Agency (EPA). Nach Angaben der Volkswagen AG wurde die manipulierte Software weltweit in etwa elf Millionen Fahrzeugen der Marken Volkswagen, Seat, Audi und Skoda eingesetzt. Dabei handelt es sich um Fahrzeuge mit der Motorenreihe VW EA189 beziehungsweise der Nachfolgereihe VW EA288 (nur in den USA). Vom VW-Abgasskandal betroffen sind laut Bundesverkehrsministerium und EPA auch in Europa zugelassene Autos, darunter Fahrzeuge von VW, Audi, Seat und Skoda. Insgesamt geht man in Deutschland von 2,6 Millionen Betroffenen aus.

BGL-Engagement

Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. hat gemeinsam mit den Verbänden Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ) e.V., Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL) e.V. und dem DSLV – Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V.

eine Verbandslösung in Zusammenarbeit mit dem Rechtsdienstleister myRight (die Schwestergesellschaft der financialright claims GmbH), der Kanzlei Hausfeld Rechtsanwälte LLP und dem Prozessfinanzierer Burford Capital (die bewährten Kooperationspartner aus dem Lkw-Kartell-Klageverfahren) zur Durchsetzung von Schadensersatzansprüchen erarbeitet. Wirtschaftliches Klageziel ist, dass VW das Fahrzeug zurücknimmt und dem betroffenen Unternehmer den vollen Kaufpreis zurückzahlt.

Angeschlossene Mitgliedsunternehmen der Bundesverbände BGL, AMÖ, BWVL und DSLV hatten die Möglichkeit, entweder bei Vorliegen einer Rechtsschutzversicherung ein Einzelverfahren mit den myRight-Vertragsanwälten anzustreben oder an einer „VW-Sammelklage“ für ihre privaten Fahrzeuge und den Unternehmens-Pkw-Fuhrpark teilzunehmen.

Anmeldeschluss für die „Sammelklage“ für bankfinanzierte und Leasingfahrzeuge war der 31.05.2018 und für bar bezahlte Fahrzeuge der 30.06.2018. Eine Klage wird Ende 2018 bei Gericht eingereicht.

Die Teilnahme an der „VW-Sammelklage“ war für Speditions- und Transportunternehmen kostenlos und ohne jedes Prozessrisiko. (GB)



Impressionen aus der Pressekonferenz

BEKÄMPFUNG VON SCHWARZARBEIT UND ILLEGALER BESCHÄFTIGUNG IM TRANSPORTGEWERBE

Schwarzarbeit und illegale Beschäftigung sind auch im Speditions-, Transport- und Logistikgewerbe immer noch viel zu weit verbreitet. Das führt zu Wettbewerbsverzerrungen, da gesetzestreue Unternehmen Aufträge an Billiganbieter verlieren und infolge der schlechteren Auftragslage viele Arbeitnehmer freisetzen müssen. Den Sozialkassen und dem Fiskus entgehen Einnahmen in Milliardenhöhe. Deshalb engagiert sich der BGL gemeinsam mit anderen Verbänden und Organisationen

des Verkehrsgewerbes sowie dem Bundesministerium für Finanzen (BMF) und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) seit vielen Jahren in einem Bündnis gegen Schwarzarbeit und illegale Beschäftigung im Speditions-, Transport- und Logistikgewerbe. In diesem Bündnis arbeiten Zollverwaltung (Finanzkontrolle Schwarzarbeit) und Bundesamt für Güterverkehr (BAG) eng zusammen.

Um eine schnellere und effizientere Ermittlung und Bearbeitung von Hinweisen bei Verdachtsfällen im Hinblick auf illegale Beschäftigung und Unterschreitung des deutschen Mindestlohns zu ermöglichen, hatten sich BGL und BMF in bilateralen Gesprächen auf die Bildung einer „schnellen Eingreiftruppe“ verständigt. Die Auftaktveranstaltung der Task Force „Hinweisbearbeitung im Aktionsbündnis Spedition – Transport – Logistik (STL)“ fand am 24.10.2017 im Hause der Generalzolldirektion in Köln statt. Neben BGL und BMF haben an der Auftaktveranstaltung Vertreter des Hauptzollamtes Erfurt, des Hauptzollamtes Koblenz, des BAG, des Bundesverbandes Möbelspedition und Logistik (AMÖ), des Deutschen Speditions- und Logistikverbandes (DSLVL) und der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) teilgenommen.

Um eine beschleunigte Hinweisbearbeitung sicherzustellen, ist es notwendig, konkrete Hinweise zu sammeln. Diese können durch jeden Hinweisgeber an jede am Bündnis STL beteiligte Organisation und Behörde oder direkt an die jeweiligen Hauptzollämter gegeben werden. Auch eine anonyme Meldung ist möglich. In der Meldung müssen konkrete Angaben wie Ort, (Firmen)Namen, Art des Verdachts (z.B. Schein-

selbstständigkeit, illegale Ausländerbeschäftigung, Mindestlohnverstöße etc.) enthalten sein.

Während die Meldung durch Privatpersonen jederzeit formlos möglich ist, wurde für die direkte und zeitnahe Weitergabe von Erkenntnissen der Bündnispartner an die Task Force ein spezielles Formblatt entwickelt. Dieses enthält eine Maske für die Eintragung der für die Einleitung eines Ermittlungsverfahrens mindestens notwendigen Verdachtsangaben. Auf diesem Wege hat der BGL in den vergangenen Monaten „im Auftrag“ zahlreicher Anzeigenersteller schon viele verdächtige Sachverhalte zur Ermittlung und Verfolgung durch die Task Force an die Generalzolldirektion weitergeleitet. Über genaue Ermittlungsergebnisse darf die Zollverwaltung wegen des strengen Datenschutzes in Deutschland zwar nicht berichten. Informelle Angaben über Erfolg oder Misserfolg der Task-Force-Tätigkeit wird der BGL jedoch erhalten.

Abschließend daher die Bitte: Falls Ihnen Verkehre auffallen, die einen arbeits- und sozialrechtlich verdächtigen Hintergrund haben könnten, melden Sie diese, damit den vielerorts auftretenden wettbewerbsverzerrenden Praktiken endlich Einhalt geboten werden kann. (Ge)

Meldebogen der Bündnispartner

