



BGL- Pressegespräch zum Lkw-Kartell

am 16.01.2019 im Haus des Straßenverkehrs in Frankfurt am Main

Inhalt der Pressemappe:

- I. Vorbemerkungen zum Lkw-Kartell
- II. Vorstellung und Zitate der Gesprächspartner
- III. Frage-Antwort-Katalog zum Lkw-Kartell-Klageverfahren

Ihre Gesprächspartner sind:

- Hubertus Kobernuß (Unternehmer)
- Dr. Alex Petrasincu (Kanzlei Hausfeld Rechtsanwälte LLP)
- Dr. Sven Bode (financialright)
- Prof. Dr. Dirk Engelhardt (BGL)
- Dr. Guido Belger (BGL)



I. Vorbemerkungen zum Lkw-Kartell

Am 19. Juli 2016 verhängte die Europäische Kommission Rekordgeldbußen von insgesamt knapp 2,9 Mrd. EUR gegen MAN, Daimler, Volvo/Renault, DAF, und Iveco.

MAN ging dabei als Kronzeuge – nach Offenlegung des Kartells gegenüber der Europäischen Kommission – straffrei aus. Ansonsten hätte das Bußgeld gegenüber MAN den Angaben der Europäischen Kommission zufolge weitere 1,2 Mrd. EUR betragen. Die übrigen Lkw-Hersteller räumten die Vorwürfe ein und stimmten einem Vergleich mit der Europäischen Kommission zu, wodurch sie ebenfalls eine – zum Teil deutliche – Bußgeldreduzierung erhielten.

Da Scania die Kartellbeteiligung bis zuletzt bestritt, verhängte die Europäische Kommission schließlich in einer separaten Entscheidung am 27. September 2017 ein Bußgeld von knapp 900 Mio. EUR gegen Scania.

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 Lkw 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.

Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. hat durch eine Vereinbarung mit dem Rechtsdienstleister financialright unter Beteiligung der Kanzlei Hausfeld Rechtsanwälte LLP 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. Dezember 2017 und 14. Dezember 2018 hat der Rechtsdienstleister financialright zwei Klagen für 3.266 bzw. 3.817 Transportlogistikunternehmen mit insgesamt knapp 150.000 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.



II. Vorstellung der Gesprächspartner

1. Hubertus Kobernuß (Unternehmer)

Herr Kobernuß ist Inhaber eines Lebensmittel-Logistikunternehmens mit 70 Fahrzeugen und Repräsentant einiger Branchenverbände sowie Vizepräsident der IHK Lüneburg-Wolfsburg. Er hat lange überlegt, ob er sich dem vom BGL empfohlenen „Abtretungsmodell“ zur Geltendmachung seiner Schadensersatzansprüche gegen das Lkw-Kartell anschließen soll. Nachdem er mit einem gütlichen Einigungsversuch mit den Lkw-Kartellanten erfolglos blieb, fühlt er sich in der Pflicht, alles zu versuchen, seinem Recht auf Schadensersatz Geltung zu verschaffen und hat sich dem „Abtretungsmodell“ angeschlossen.

Zitat: *„Wenn Sie jahrelang partnerschaftlich mit Lieferanten zusammenarbeiten und davon ausgehen, dass Sie fair und rechtskonform behandelt werden, dann ist die Enttäuschung schon sehr groß und der Frust sitzt tief, wenn plötzlich bekannt wird, dass es Preisabsprachen zu Lasten einer ganzen Branche gegeben hat. Wenn dann mein Bundesverband mir die Möglichkeit bietet, kostenlos um mein Recht zu kämpfen, wäre ich doch schön blöd mir diese Chance entgehen zu lassen!“*

2. Herr Dr. Alex Petrasincu (Kanzlei Hausfeld Rechtsanwälte LLP)

Herr Dr. Petrasincu ist Rechtsanwalt und Partner bei Hausfeld Rechtsanwälte. Herr Dr. Petrasincu ist besonders auf die Vertretung in Kartellschadensersatzverfahren vor deutschen Gerichten sowie die Beratung zu Schadensersatzverfahren in ausländischen Rechtsordnungen spezialisiert. Er hat Parteien in zahlreichen Verfahren vor deutschen Landgerichten, Oberlandesgerichten, dem Bundesverfassungsgericht sowie dem Europäischen Gerichtshof vertreten bzw. zu solchen Verfahren beraten. Daneben verfügt Dr. Petrasincu über umfangreiche Erfahrung in der Durchführung interner kartellrechtlicher Untersuchungen und der Verteidigung von Betroffenen in Kartellverfahren der Europäischen Kommission und des Bundeskartellamts sowie in der Koordinierung zeitgleicher



kartellrechtlicher Kronzeugenanträge in mehreren Staaten. Dr. Petrasincu ist als Rechtsanwalt in Deutschland und als Attorney-at-law in New York zugelassen.

Hausfeld ist eine der führenden Kanzleien in Europa und den USA für die Geltendmachung kartellrechtlicher Schadensersatzansprüche. Im Lkw-Kartell vertritt Hausfeld neben financialright auch mehrere große Einzelkläger, die jeweils mehrere tausend Lkw von den Kartellanten bezogen haben.

Zitat: „*Unsere Erfahrung zeigt, dass das hier angewandte Abtretungsmodell viele kleine und mittlere Unternehmen überhaupt erst in die Lage versetzt, ihre Schadensersatzansprüche gegen das Lkw-Kartell geltend zu machen. Ansonsten schrecken Unternehmen angesichts der Kosten solcher Gerichtsverfahren vor einer Geltendmachung ihrer Ansprüche leider immer noch viel zu häufig zurück. Dies spielt Kartellanten regelmäßig in die Karten, setzen diese doch oft darauf, dass kleinere Abnehmer ihren Schaden nicht geltend machen. Gleichzeitig wird durch das Abtretungsmodell eine so selten erreichte Datenmenge generiert, welche es einem Ökonomen ermöglicht, den durch das Kartell entstandenen Schaden recht genau zu beziffern.*“

3. Herr Dr. Sven Bode (financialright)

Dr. Sven Bode gehört zu den Pionieren der IT-gesteuerten Rechtsdurchsetzung in Europa. Einem breiteren Kreis der Öffentlichkeit dürfte das von ihm mitgegründete Unternehmen fliightright bekannt sein, das heute Europas Marktführer in der Durchsetzung von Fluggastrechten ist. Unter der Verbrauchermarke myRight.de führt Dr. Bode mit financialright heute eines der größten Unternehmen zur kollektiven Rechtsdurchsetzung im VW-Abgasskandal mit über 40.000 Fahrzeugen alleine in Deutschland. Als Partner des BGL und von Hausfeld bringt financialright all sein IT- und Daten-Know-how ein und gestaltet den Anmeldeprozess für die geschädigten Unternehmen mit modernen „Legal-Tech“-Instrumenten so einfach wie möglich.



Financialright vereint als Legal-Tech-Unternehmen Technologie und juristisches Know-how, damit Bürger und Unternehmen ohne Angst vor finanziellen Risiken ihre Rechte wahrnehmen können. Um die Geschädigten des Lkw-Kartells in die Lage zu versetzen, ihren Ansprüche durchzusetzen, betreibt financialright die Online-Plattform www.truck-damages.com

Zitat: *„Es hat sich gezeigt, dass die Kombination von IT und juristischem Know-how der einzig gangbare Weg zur Bewältigung von Massenverfahren ist. Früher wären diese validen Ansprüche faktisch wertlos gewesen, heute aber können Ansprüche auch aus so genannten ‚Streuschäden‘ durchgesetzt werden. Die Lkw-Kartellklagen werden insoweit auch ein Stück Rechtsgeschichte schreiben – zum Vorteil des Transportgewerbes.“*

4. Herr Prof. Dr. Dirk Engelhardt (BGL)

Herr Prof. Dr. Engelhardt ist Hauptgeschäftsführer des BGL. Er hat sich von Beginn an dafür eingesetzt, gemeinsam mit starken Partnern den dem BGL angeschlossenen Mitgliedsunternehmen eine erfolgversprechende Lösung zur Wahrung ihrer Rechte gegen die Lkw-Kartellanten anzubieten.

Der BGL ist der Spitzenverband für Straßengüterverkehr, Logistik und Entsorgung in Deutschland mit Sitz in Frankfurt am Main. Er vertritt seit 1947 die berufsständischen Interessen von aktuell rund 7.000 in seinen Landesverbänden organisierten Unternehmen. Diese betätigen sich schwerpunktmäßig in den Bereichen Straßengütertransport, Logistik, Spedition, Lagerung und Entsorgung.

Zitat: *„Wir erwarten, dass die Lkw-Hersteller für die von Ihnen verursachten Schäden die Verantwortung übernehmen. Unsere Branche bewegt sich in herausfordernden Zeiten und ist auf eine vertrauensvolle Zusammenarbeit mit den Herstellern*



angewiesen. Dafür ist die Übernahme von Verantwortung für zurückliegende Kartellverstöße unumgänglich.“

5. Herr Dr. Guido Belger (BGL)

Herr Dr. Belger ist Leiter der Rechtsabteilung des BGL und betreut von Anfang an das Thema „Lkw-Kartell“ und die Rechtsdurchsetzungsmöglichkeiten für die dem BGL angeschlossenen Mitgliedsunternehmen federführend.

Zitat: „Der BGL unterstützt seine angeschlossenen Mitgliedsunternehmen bei der Durchsetzung ihrer Schadensersatzansprüche gegen die Lkw-Kartellanten. Dazu stehen uns mit dem Rechtsdienstleister financialright und der Kanzlei Hausfeld Rechtsanwälte LLP starke Partner zur Seite.“

III. Frage-Antwort-Katalog zum Lkw-Kartell und zum „Abtretungsmodell“

1. Was sind die wesentlichen rechtlichen Hintergründe des Lkw-Kartells?

Am 19. Juli 2016 und am 27. September 2017 hat die Europäische Kommission Rekordgeldbußen von insgesamt über 3,8 Mrd. EUR gegen alle führenden Lkw-Hersteller wegen ihrer Beteiligung an dem sog. Lkw-Kartell verhängt. Nach den Feststellungen der Europäischen Kommission waren am Lkw-Kartell die Hersteller MAN, Daimler, Volvo/Renault, DAF, Iveco und Scania vom 17. Januar 1997 bis zum 18. Januar 2011 (im Falle von MAN nur bis zum 20. September 2010) beteiligt. Diese Beteiligung erstreckte sich auf Kartellabsprachen sowohl über Preise und Bruttolistenpreiserhöhungen als auch über den Zeitplan und die Weitergabe der Kosten für die Einführung von Emissionstechnologien nach den Abgasnormen EURO III bis EURO VI und bezog sich dabei auf mittelschwere und schwere Neufahrzeuge, also letztlich auf alle Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 6 Tonnen. Der Kartellverstoß erstreckte sich nicht nur auf Deutschland, sondern auf den gesamten Europäischen Wirtschaftsraum, also die Europäische Union sowie Norwegen, Island und Liechtenstein. Der Schwerpunkt des Kartells lag jedoch in Deutschland. So wurde das europaweite Kartell ab 2002 bzw. 2004 von den deutschen Tochterunternehmen aller am Kartell beteiligten Lkw-Hersteller koordiniert.

2. Wie viele Lkw sind europaweit betroffen?

Europaweit dürften im Kartellzeitraum von 1997 bis Anfang 2011 knapp 10 Millionen mittelschwere und schwere Lkw verkauft worden sein.

3. Sind Lkw-Kartell-Schadensersatzansprüche bereits verjährt?

Es besteht ein gewisses Verjährungsrisiko, insbesondere für vor 2003, aber auch für in den Folgejahren erworbene Lkw. Gerade um die Verjährung solcher Ansprüche zu hemmen, hat financialright am 22. Dezember 2017 eine erste Klage und am 14. Dezember 2018 eine



weitere Klage erhoben. Viele Fragen zur Verjährung kartellrechtlicher Schadensersatzansprüche sind im deutschen Recht jedoch noch ungeklärt.

4. Wurde bereits eine Klage eingereicht?

Financialright hat am 22. Dezember 2017 die erste Klage gegen das Lkw-Kartell vor dem Landgericht München I erhoben. Vor einem Monat, am 14. Dezember 2018, hat financialright die zweite Klage gegen das Lkw-Kartell vor dem Landgericht München I erhoben.

5. Für wie viele Unternehmen mit wie vielen Einheiten wurden Klagen eingereicht?

Die erste Klage wurde für mehr als 3.200 Unternehmen mit insgesamt über 85.000 Lkw erhoben. Die zweite Klage wurde für mehr als 3.800 Unternehmen mit insgesamt über 64.000 Lkw erhoben. Insgesamt sind damit Ansprüche zu knapp 150.000 Lkw eingeklagt.

6. Auf welche Schadenssumme beziffern sich die Klagen insgesamt?

Der genaue Schaden für die erste Klage wird zurzeit noch von dem beauftragten Ökonomen ermittelt, sie wird jedoch voraussichtlich mindestens 550-600 Millionen EUR betragen. Für die zweite Klage beziffert sich die Schadenssumme auf mindestens 417.052.224 EUR, zuzüglich Zinsschäden. Diese würden zum Stichtag 30.09.2018 mindestens 124.384.502 EUR betragen, erhöhen sich aber täglich weiter. Jeden Monat steigen die Zinsen um weitere ca. 1,5 Millionen EUR an. **Die Klagen sind die größten ihrer Art.**



7. Wie hoch ist der eingeklagte Schaden pro Lkw?

Der vom Ökonomen berechnete Schaden pro Lkw ist sehr differenziert. Wie zu Frage 9) erläutert, gibt es nicht einen Preisaufschlag, der für alle Lkw gleich ist. Vielmehr ist die Schadenshöhe abhängig von unterschiedlichen Komponenten, wie z.B. dem Erwerbsjahr und -ort, dem Hersteller sowie der Euronorm. Auch technische Faktoren und Ausstattung sowie die (tatsächlich) geleisteten Zahlungen spielen eine Rolle. Sofern z.B. ein Leasingvertrag nur über wenige Monate lief und keine Übernahme stattfand, ist der Schaden deutlich geringer, als wenn der Lkw über viele Jahre geleast wurde. Insgesamt kann der Schaden somit nur wenige hundert Euro betragen, jedoch auch im mittleren fünfstelligen Bereich liegen. Auf den Schaden werden dann noch Zinsen, die 4 Prozent oder 5 Prozentpunkte über dem Basiszinssatz liegen, hinzugerechnet.

8. Warum sind die Berechnung und der Nachweis des kartellbedingten Schadens so kompliziert? Warum bedarf es einer hinreichend großen Datengrundlage zur Erstellung eines Schadensgutachtens?

Im Vordergrund steht hierbei zunächst der Preisüberhöhungsschaden. Die Europäische Kommission verwies in ihrer Bußgeldentscheidung ausdrücklich insbesondere auf entsprechende Absprachen der Lkw-Hersteller über die Weitergabe der Kosten für die Einführung neuer Abgasnormen-Standards. Bei der Schätzung des Preisüberhöhungsschadens besteht die Schwierigkeit darin, die Preise belastbar zu schätzen, die sich aller Voraussicht nach ohne die kartellrechtswidrigen Absprachen und ohne den Informationsaustausch eingestellt hätten. Hierfür gibt es verschiedene Methoden, die teils auf der Verwendung von möglichst vielen Daten beruhen, um so den Schätzfehler gering zu halten. Hierfür bedarf es allerdings nicht nur belastbarer Preisdaten bzw. entsprechender Informationen zu Leasingraten, sondern auch hinreichender Informationen zu den gekauften Fahrzeugen, insbesondere den entsprechenden Ausstattungsmerkmalen. Vergleicht man beispielsweise Preise in der Kartellzeit mit denen, die in den letzten Jahren bezahlt wurden, so kann nur auf diese Weise eine hinreichende Vergleichbarkeit hergestellt werden.

9. Kann jeder Gutachter ein solches Gutachten erstellen? Warum bedarf es eines erfahrenen ökonomischen Gutachters?

Eine belastbare Schätzung erfordert zunächst eine entsprechende Datengrundlage. In diesem Falle wird dies durch die Zusammenarbeit des Gutachters mit financialright sichergestellt. Dies ist die wesentliche Grundlage für die darauf aufbauenden Analysen. Weiterhin ist eine entsprechende ökonomische Expertise nötig sowie damit einhergehend die Bereitschaft und Befähigung, sich hinreichend in den komplexen Sachverhalt einzuarbeiten. Dafür sind entsprechende Ressourcen nötig, über die Prof. Dr. Roman Inderst von der Goethe-Universität in Frankfurt am Main und sein Team verfügen. Zuletzt erfordert die Schätzung auch eine detaillierte Kenntnis der verschiedenen Methoden. Es gibt keine „Standardmethode“, die in allen Fällen heranzuziehen ist. Jedoch sind – abhängig von den Umständen des Einzelfalles – jeweils bestimmte Methoden vorzugswürdig. Im vorliegenden Fall konnte z.B. ermittelt werden, dass die Höhe des Schadensersatzes (und somit der kartellbedingte Aufschlag auf den jeweiligen Preis) unter anderem abhängig von der Euronorm ist. Die Einführung neuer Euronormen nahmen die Kartellanten zum Anlass, ihre Preise gemeinsam anzuheben, und zwar mehr als die jeweiligen Umsetzungskosten. Auch konnte der Ökonom durch seine Expertise berechnen, bis wann sich das Kartell noch auf die Marktpreise auswirkte. Obwohl das Kartell gemäß der Kommissionsentscheidung nur bis 2011 dauerte, sind darüber hinaus auch später Abnehmer geschädigt worden, da sich nicht sofort der „normale“ Marktpreis (Wettbewerbspreis) einstellte. So konnte der Ökonom kartellbedingte Preisüberhöhungen bis Ende 2016 ermitteln.

10. Welche Möglichkeiten zur Durchsetzung von Schadensersatzansprüchen gibt es? Für welches Transportlogistikunternehmen, vor dem Hintergrund von Verfahrens-, Anwalts- und Gutachterkosten, ist welcher Weg ratsam?

Im deutschen Recht können Geschädigte eines Kartellverstoßes ihre Ansprüche auf verschiedenen Wegen gerichtlich geltend machen: (1) als alleinige Kläger, (2) zusammen mit anderen Klägern im Wege der sog. Streitgenossenschaft oder (3) durch die Abtretung der Ansprüche an einen Dritten, der diese wiederum gerichtlich geltend macht.



Angesichts der mit einer Klage verbundenen Kosten und Kostenrisiken bietet sich eine Geltendmachung als alleiniger Kläger oder zusammen mit einigen anderen Klägern (also im Wege des Modells (1) oder (2)) nach Empfehlung der Kanzlei nur für Unternehmen an, die entweder allein oder zusammen mit anderen Klägern mindestens 1.500 bis 2.000 Lkw im Kartellzeitraum bezogen haben. Lediglich in einem solchen Fall steht der zu erwartende Streitwert in einem ausgeglichenen Verhältnis zu den zu erwartenden Kosten und Risiken. Ein Vorgehen zusammen mit anderen Klägern ist hierbei jedoch nur dann praktikabel, wenn sich maximal 15 bis 20 Unternehmen zu einer Streitgenossenschaft zusammenschließen. Zwar wäre es rechtlich theoretisch auch möglich, eine Streitgenossenschaft mit mehr Unternehmen zu bilden, doch ist ein solches Vorgehen kaum praktikabel.

Für alle anderen Unternehmen hingegen bietet sich eine Abtretung der Ansprüche an einen Dritten – wie hier die financialright – an, welcher die Ansprüche mehrerer Unternehmen bündelt und die gebündelten Ansprüche dann gemeinsam geltend macht.

11. Welche Rolle spielt die Musterfeststellungsklage in diesem Zusammenhang?

Für Unternehmen bleibt die Möglichkeit eines Beitritts zur Musterfeststellungsklage verwehrt, da lediglich Verbraucher einer solchen Klage beitreten dürfen. Auch bei der geplanten kollektiven Verbrauchersammelklage auf EU-Ebene, dem „New Deal for Consumers“, wird nur der Schutz des Verbrauchers angestrebt. Insbesondere kleine und mittelständische Unternehmen werden demnach weiterhin nur schwer ihr Recht gegen Großunternehmen durchsetzen können. Dies ist insbesondere im Kartellrecht problematisch, da der Geschädigte nicht nur einem Unternehmen, sondern in der Regel mindestens zwei Unternehmen, die eine gewisse Marktmacht aufweisen, gegenübersteht. Insgesamt wirkt sich die Musterfeststellungsklage damit nicht auf das hier angebotene Abtretungsmodell für geschädigte Unternehmen aus.



12. Warum ist die Durchsetzung der Lkw-Kartell-Schadensersatzansprüche rechtlich so kompliziert und teuer?

Bei Kartellschadensersatzansprüchen handelt es sich um eine komplexe rechtliche Materie, die entsprechende Erfahrung auf Seiten der Rechtsanwälte voraussetzt. Entsprechend erfahrene und qualifizierte Rechtsanwaltskanzleien rechnen nicht auf Basis der normalen Anwaltsgebühren, sondern stundenweise ab. Zudem erfordert die Geltendmachung kartellrechtlicher Schadensersatzansprüche auch die Hinzuziehung renommierter Wettbewerbsökonominnen, um die Auswirkungen des Kartells zu analysieren. Insbesondere müssen die Wettbewerbsökonominnen für die Bestimmung der Schadenshöhe ermitteln, wie sich die Preise ohne den Kartellverstoß entwickelt hätten. Dies erfordert eine besondere Erfahrung, die nur sehr wenige Wettbewerbsökonominnen in Europa aufzuweisen haben. Für eine solche wettbewerbsökonomische Analyse ist mit Kosten in sechs- bis siebenstelliger Höhe zu rechnen.

Im Falle einer Klage sind die Anspruchsteller zudem hohen Kostenrisiken vor Gericht ausgesetzt. Im Falle einer Klage auf Schadensersatz von 1 Mio. EUR beispielsweise betragen die Gerichtskosten und gegnerischen Anwaltskosten, sofern man alle Kartellantengruppen verklagt, im Verlustfalle knapp 150.000 EUR.

13. Der BGL hat gemeinsam mit financialright Schadensersatzansprüche von angeschlossenen Mitgliedsunternehmen eingesammelt, um diese gegenüber dem Lkw-Kartell geltend zu machen. Warum hat der BGL sich für diese Maßnahme entschieden?

Geschädigte des Lkw-Kartells sind neben großen Abnehmern von Lkw vor allem mittelständische Transportlogistikunternehmen. Für Letztere lohnen Einzelklagen gegen die Lkw-Kartellanten schon aus wirtschaftlichen Gründen kaum.

Der BGL möchte die Rechte seiner angeschlossenen mittelständischen Mitgliedsunternehmen gewahrt wissen und ihnen bei der Rechtsdurchsetzung helfen. Dazu



muss „David“ (mittelständisches Unternehmen) „Goliath“ (Lkw-Hersteller) auf Augenhöhe begegnen können.

Daher hat der BGL durch eine Vereinbarung mit dem *Rechtsdienstleister financialright* unter Beteiligung der *Kanzlei Hausfeld Rechtsanwälte LLP* die Voraussetzung dafür geschaffen, Schadensersatzansprüche der dem BGL angeschlossenen Mitgliedsunternehmen gegen das Lkw-Kartell im Rahmen eines „Abtretungsmodells“ zu bündeln und gemeinsam gegenüber dem Kartell geltend zu machen.

14. Was ist das „Abtretungsmodell“?

Bei dem „Abtretungsmodell“ werden die betroffenen Rechte der Lkw-Käufer bei einem Rechtsdienstleister – hier *financialright* – durch Treuhandabtretung einheitlich gebunden. *Financialright* agiert als Treuhänder für die betroffenen Unternehmen und kehrt nach erfolgreicher Klage den Erlös direkt an die Unternehmen aus.

15. Welche Vorteile erhofft sich der BGL durch dieses Vorgehen („Abtretungsmodell“)?

Kartellverfahren sind oft kompliziert. Das liegt vor allem daran, dass die Berechnung und der Nachweis des Schadens nur mit sehr vielen Daten möglich ist. Ziel des BGL ist es, gemeinsam mit dem *Rechtsdienstleister financialright* unter Beteiligung der *Kanzlei Hausfeld Rechtsanwälte LLP* den geschädigten Unternehmen eine Rückforderung der überhöhten Kaufpreise und Leasingraten auf Augenhöhe mit den Kartellanten zu ermöglichen.

Der Erfolg der Initiative beruht auf drei Säulen:

- Das Wissen international angesehener Experten. *Financialright* hat die renommierte *US-Kanzlei Hausfeld* mit der gerichtlichen Durchsetzung der Ansprüche beauftragt. Hausfeld ist spezialisiert auf Kartellklageverfahren und gehört hier zu den weltweit führenden Kanzleien im Kartellrecht. Das Verfahren wird durch *Prof. Dr. Roman Inderst als Sachverständigen* begleitet, der zu den führenden Experten auf dem Gebiet der Kartellschadensberechnung zählt.
- Vermeidung des Prozesskostenrisikos. Der Prozessfinanzierer übernimmt alle Kosten für Anwälte, Gerichte sowie Gutachter und bei einem etwaigen Unterliegen auch die gegnerischen Prozesskosten.
- Beschränkung des Aufwands für die geschädigten Unternehmen auf ein notwendiges Minimum durch einfache Online-Anmeldung.

16. Worin liegt die Herausforderung bei dieser Vorgehensweise?

Eine der großen Herausforderungen bei Kartellverfahren gegen Konzerne und Großunternehmen besteht darin, dass man als Kläger allen ehemaligen Kartellanten gegenübersteht und sich diese mit hohem finanziellen und personellen Aufwand gegen jeden Anspruchssteller positionieren. Dies dient auch zur Abschreckung anderer potentieller Kläger. Die hier durchgeführte kollektive Durchsetzung reduziert dieses enorme Machtgefälle und ermöglicht eine Auseinandersetzung auf Augenhöhe. Dies betrifft nicht nur die Ausstattung und Professionalität der Kläbergemeinschaft, sondern auch den Zugang zu relevanten Marktinformationen. Während die Lkw-Hersteller umfassende Kenntnisse über die Preisstruktur des Lkw-Marktes vorliegen haben, ist dieser „Datenschatz“ auf Seiten der Transportunternehmen regional und strukturell verstreut, kann jedoch durch das Abtretungsmodell aufgebrochen werden. Die Herausforderung liegt dann insbesondere bei der Datensammlung und anschließend beim Gutachter, diese Daten aufzubereiten und dem Gericht somit darzulegen, ob den Unternehmen ein Schaden durch die Kartellabsprachen entstanden ist und wenn ja, wie hoch dieser ausgefallen ist. Den Schaden kann das Gericht nach § 287



Zivilprozessordnung zwar schätzen. Anknüpfungstatsachen müssen dem Gericht in Form eines ökonomischen Gutachtens aber an die Hand gegeben werden. Umso mehr Unternehmen sich demnach an dem Abtretungsmodell beteiligen, desto valider wird auch die Schadensschätzung.

17. Wie sind die Erfolgschancen?

Natürlich gibt es keine Erfolgsgarantie, alle an der Klage Beteiligten gehen in diesem Verfahren aber von sehr guten Erfolgschancen aus.

Innerhalb der letzten zwei Jahre wurde bereits in mehreren Verfahren im Sinne der Geschädigten entschieden. So hat das Landgericht Stuttgart drei und das Landgericht Hannover sogar sechs Grundurteile gegen die Lkw-Kartellanten erlassen, in denen jeweils festgestellt wurde, unter anderem auch gegen MAN, dass den Klägern dem Grunde nach ein Schadenersatzanspruch durch das Lkw-Kartell zusteht. Ein Grundurteil wird immer dann erlassen, wenn alle Voraussetzungen für das Bestehen eines Anspruchs auf Schadenersatz vorliegen, der Schaden aber, beispielsweise mangels Erstellung eines ökonomischen Gutachtens, noch nicht abschließend beziffert werden kann.

Weiterhin hat das Landgericht Dortmund in einem Feststellungsurteil entschieden, dass der Klägerin der geltend gemachte Schaden aufgrund des Lkw-Kartells vollumfänglich zu ersetzen ist. Auch ein solches Urteil führt noch nicht unmittelbar dazu, dass dem Kläger der Schaden ersetzt wird, da eine Feststellungsklage in erster Linie darauf gerichtet ist überhaupt erst einmal festzustellen, ob die rechtlichen Voraussetzungen für einen Schadenersatzanspruch gegeben sind. Eine solche Feststellungsklage wird, wie auch im letzten Jahr für die erste Klage geschehen, dann angestrebt, wenn Verjährung droht und die Datenlage für ein fundiertes ökonomisches Gutachten noch nicht ausreichend ist. Sobald die Schadenshöhe jedoch konkret beziffert werden kann, kann im zweiten Schritt nach der Feststellungsklage auf eine Leistungsklage umgestellt werden, welche dann die Schadenshöhe beziffert. In der zweiten Klage nach dem Abtretungsmodell konnte demnach direkt eine Leistungsklage erhoben werden.



Lediglich in jeweils einem Fall haben das Landgericht Hannover und das Landgericht Berlin eine Schadenersatzklage abgewiesen. Das Urteil des Landgerichts Hannover ist wohl zum einen darauf zurückzuführen, dass eine der zwei Beklagten – anders als in unseren Verfahren – nicht Adressat der Bußgeldentscheidung der Europäischen Kommission gewesen ist und nicht hinreichend dargelegt wurde, dass diese Beklagte an dem Kartellverstoß überhaupt beteiligt war. Zum anderen wurde von Klägerseite nicht hinreichend dargelegt, dass auch Lkw vom Kartell betroffen sind, die nicht unmittelbar vom Hersteller erworben wurden. Auf diesen entscheidenden Punkt war die Klägerseite gar nicht eingegangen, sondern hatte behauptet, die Lkw direkt vom Hersteller bezogen zu haben, was nicht zutrifft. Überdies wurde in dem Fall auch kein ökonomisches Gutachten vorgelegt.

Ähnliches gilt auch für das uns vorliegende, jedoch nicht veröffentlichte Urteil des Landgerichts Berlin, in dem die Klage für fünf Lkw offenbar angesichts des nicht hinreichenden klägerischen Vortrags zur Kartellbetroffenheit mittelbar erworbener Lkw abgewiesen wurde.

18. Wie haben sich bis jetzt die Lkw-Kartellanten verhalten? Gab es bereits Reaktionen?

Der BGL war vor Beschreiten des Rechtsweges auf die Lkw-Kartellanten zugegangen mit dem Ziel, für betroffene, dem BGL angeschlossene Mitgliedsunternehmen außergerichtlich einen fairen Interessenausgleich zu verhandeln. Dies haben die Lkw-Kartellanten abgelehnt. Sollte sich die Ansicht der Lkw-Kartellanten ändern, so stehen unsere Türen aber offen. Es wäre sehr zu begrüßen, wenn sich die Kartellanten dazu entscheiden würden, die Lkw-Abnehmer zu entschädigen, anstatt über die nächsten Jahre hinweg pro Jahr zig Millionen Euro für Anwälte und Ökonomen auszugeben, um berechtigten Ansprüchen ihrer Abnehmer abzuwehren.