

DVZ-Telefonaktion Befreiung von der Umsatzsteuer

Gibt es bei der Umsatzsteuerbefreiung Möglichkeiten, im Vorfeld Rechtssicherheit herzustellen? Welche zivilrechtlichen Risiken und Chancen bestehen für Spediteure, Frachtführer und Lagerhalter? Antworten auf diese und andere Fragen gibt am 27. November Stefanie Tiede in der DVZ-Telefonaktion. Tiede hat sich in der Koblenzer Gimmler Unternehmensgruppe auf das Umsatzsteuerrecht in der Logistik spezialisiert. Die Tipps sind kostenlos. Namen werden in der Berichterstattung nicht genannt. Wer schon jetzt Fragen stellen möchte, kann sie an hector@dvz.de mailen. (hec)

Stefanie Tiede,
Ass. jur. Gimmler
Unternehmens-
gruppe, Koblenz



FOTO: GIMMLER

Donnerstag, 27.11.2014, von 11 bis 13 Uhr
Tel.: 0261/134 660

ANZEIGE

JD DETTENDORFER
Spedition seit 1825

Nationale und internationale Transporte
www.dettendorfer.de • Tel.: 08034/30 00-665

Nur noch in Frachtern

LITHIUM-METALL-BATTERIE Der Transport von Lithium-Metall-Zellen und -Batterien (UN 3090) ist vom 1. Januar an in Passagierflugzeugen nicht mehr erlaubt. Ausgenommen von dem Verbot sind Lithium-Metall-Batterien in Geräten. Das Beförderungsverbot hat daher keine Auswirkungen auf die Mitnahme von Tablets oder Notebooks. Das Verbot bezieht sich auf den Transport großer Mengen im Frachtraum eines Passagierflugzeuges. Die Batterien können aber weiterhin in Frachtflugzeugen befördert werden. Hintergrund für diese Verschärfung in den Transportvorschriften ist das hohe und oftmals unterschätzte Gefahrenpotential, welches von diesen Batterien ausgeht. Bisher betrug die maximale Transportnettomenge der Lithium-Metall-Zellen und -Batterien in Passagierflugzeugen 2,5 kg. Lithiumbatterien sind auch in Digitalkameras, Smartphones und Prothesen zu finden. (hec)

SMS gefährden den Verkehr

VERKEHRSSICHERHEIT Durch das Schreiben und Lesen von SMS während der Fahrt erhöht sich das Unfallrisiko auf das 23-Fache. Beim Telefonieren wächst das Risiko auf das 6-Fache. Darauf weist der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) hin. Eine Blickabwendung von nur fünf Sekunden bei Tempo 50 führt zu einem „Blindflug“ von beinahe 70 m. Bei der Autobahngeschwindigkeit von 130 km/h legt ein Fahrzeug in dieser Zeit sogar 180 m zurück. Es gibt bereits tödlich verlaufene Unfälle mit einer kurz zuvor angefangenen SMS auf dem Handy. (hec)

Von Dr. Frank Wilting

Die aktuellen Streiks der Lokführer lassen bei Vertragspartnern der Deutschen Bahn zunehmend Fragen nach Regressansprüchen aufkommen. Mehrtägige Streiks im Eisenbahngüterverkehr führen bei Bahnspediteuren zu täglichen Umsatzausfällen, nicht selten in sechsstelliger EUR-Größenordnung. Eine Umstellung auf andere Verkehrsträger ist häufig nicht oder oft nur mit deutlich höheren Kosten möglich. Frage: Wann haftet eine bestreikte Bahn gegenüber ihren Güterverkehrskunden?

Es gibt drei Ausgangssituationen: Für streikbedingt nicht erbrachte Leistungen gibt es grundsätzlich drei Ausgangssituationen:

- Ein konkreter Frachtauftrag wurde noch nicht erteilt; wegen des Streiks kann die Eisenbahn den beabsichtigten Auftrag nicht entgegennehmen.
- Der Güterzug wurde mit der Sendung des Bahnspediteurs oder sonstigen Verladers bereits beladen oder ist bereits abgefahren und wird nun streikbedingt aufgehalten.
- Der Spediteur oder Verlader hat mit der Eisenbahn bereits einen Frachtvertrag abgeschlossen. Durch den Streik müssen Beladung und Transport jedoch ausfallen.

Keine Beförderungspflicht

In der ersten Fallkonstellation scheidet eine Haftung der Eisenbahn aus. Diese ist nicht zur Entgegennahme von Beförderungsaufträgen im Güterverkehr verpflichtet. Die zu Staatsbahnzeiten gesetzlich geregelte Beförderungspflicht im Güterverkehr ist Anfang 1994 mit der Privatisierung der Deutschen Bahn entfallen.

Verspätungshaftung ist begrenzt

Im zweiten Fall wurde das Gut bereits auf die Eisenbahn verladen. Damit hat die Eisenbahn eine sogenannte frachtrechtliche Obhut erlangt. Für den nationalen Verkehr sind damit die frachtrechtlichen Vorschriften der Paragraphen 407 ff. Handelsgesetzbuch (HGB) anzuwenden. Die Haftung für Verspätungsschäden setzt nach Paragraph 425 Absatz 1 HGB kein Verschulden der Eisenbahn voraus. Im Grundsatz haftet daher die Eisenbahn ihrem Auftraggeber für nachgewiesene Verspätungsschäden, auch wenn diese durch einen Streik verursacht wurden. Der Höhe nach ist die Haftung allerdings gemäß Paragraph 431 Absatz 3 HGB auf die dreifache Fracht begrenzt, also auf das Dreifache des vom Absender zu zahlenden Beförderungsentgelts.

Von dieser Haftung ist die Eisenbahn gemäß Paragraph 426 HGB befreit, wenn die Verspätung auf Umständen beruht, die sie bei größter Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen sie nicht abwenden konnte. Häufig findet man in Verträgen unter der Überschrift „Höhere Gewalt“ die Klausel, dass kein Vertragspartner im Falle von Streiks haften soll. Solche Klauseln werden oft undifferenziert aus vorhandenen Vertragsmustern für neue Verträge übernommen. An diesen vereinbarten Haftungsausschluss sind dann beide Vertragspartner gebunden. Aber nicht immer

Streiks befreien nicht von jeder Haftung

Die Deutsche Bahn muss alles Zumutbare unternommen haben, um Schäden zu vermeiden oder zu mindern

ist in den Geschäftsbedingungen und den Verträgen ein Haftungsausschluss für Streiks vorgesehen.

Ohne eine solche Vereinbarung ist hingegen zu differenzieren, ob der zur Verspätung geführte Streik im eigenen Unternehmen des Frachtführers oder im Betrieb des von diesem beauftragten Subunternehmers stattfindet. Arbeitskämpfe in Drittbetrieben sind dem Frachtführer grundsätzlich nicht zuzurechnen; für dadurch bedingte Verspätungen haftet er in aller Regel nicht. Allerdings kann von ihm verlangt werden, dass

er sich auf geplante und ihm bekannt werdende Streiks beim Subunternehmer einstellt und für ihn zumutbare Ausweichmöglichkeiten rechtzeitig organisiert. Soweit möglich, muss er sich für die Streikdauer einen anderen Subunternehmer suchen.

Streiks im eigenen Betrieb des Frachtführers gelten hingegen grundsätzlich nicht als unvorhersehbar und unvermeidbar – einmal abgesehen von rechtswidrigen, wilden Streiks. Befindet sich also das zu befördernde Gut bereits in der Obhut der Eisenbahn, haftet diese für

streikbedingt eingetretene Verspätungsschäden bis zur Höhe der gesetzlichen Haftungsgrenze. Bei grenzüberschreitenden Verkehren beträgt diese Haftungsgrenze sogar das Vierfache der Fracht (Artikel 33 Paragraph 1 CIM).

Volle Haftung nach BGB

Komplizierter gestaltet sich die dritte Fallgruppe. Da ein Frachtvertrag bereits abgeschlossen wurde, die Eisenbahn das Gut hingegen noch nicht zur Beförderung übernommen hat, greifen hier nicht die frachtrechtlichen Haftungsregeln. Es gilt allgemeines Zivilrecht mit der Haftungsnorm des Paragraphen 280 Absatz 1 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB). Hiernach würde der Frachtführer seinem Auftraggeber unbegrenzt für alle Schäden haften, die durch eine Pflichtverletzung des Frachtführers entstanden sind. Von dieser Haftung kann er sich befreien, wenn er nachweist, dass er die Pflichtverletzung nicht zu vertreten hat.

Wenn die Eisenbahn also einen bereits abgeschlossenen Frachtvertrag nicht erfüllt, weil sie streikbedingt das Gut nicht zur Beförderung übernehmen kann, ist zunächst objektiv von einer Pflichtverletzung auszugehen. Der Schaden, der dem Bahnspediteur oder Versender durch den ausgefallenen Transport entsteht, beschränkt sich im Idealfall auf Mehrkosten für einen Deckungskauf, etwa wenn er zu höherem Entgelt einen LKW-Frachtführer beauftragen muss.

Von dieser Haftung kann sich die Eisenbahn jedoch befreien, wenn sie nachweist, dass sie die Pflichtverletzung nicht zu vertreten hat. Paragraph 280 Satz 2 BGB stellt hier für den Schuldner eine durchaus unangenehme Beweislastregelung auf. Nach Paragraph 276 Abs. 1 BGB hat die bestreikte Eisenbahn jede Art von Fahrlässigkeit zu vertreten.

Im konkreten Falle müsste die Bahn nachweisen, dass sie zur Vermeidung von Streikfolgen mit der erforderlichen Sorgfalt alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen hat. Für vorhersehbare Störungen, hier also für Folgen eines angekündigten Streiks, muss sie die Vorsorge treffen. Hierbei verlangt die Rechtsprechung allerdings nicht, dass abstrakt allen denkbaren Schadensrisiken begegnet wird.

Und genau an dieser Stelle kann von außen betrachtet keineswegs beurteilt werden, ob eine bestreikte Eisenbahn alle ihr zumutbaren Vorkehrungen getroffen hat, um Auswirkungen des Streiks auf abgeschlossene Frachtverträge zumindest zu begrenzen. Selbstverständlich kann von einem Frachtführer nicht erwartet werden, dass er personelle und sachliche Ressourcen für den Fall eines Streiks vorhält.

Es kann jedoch von ihm erwartet werden, dass er alle für ihn zumutbaren Anstrengungen unternimmt, um mit vorhandenen und schnell verfügbaren Mitteln die Auswirkungen des Streiks auf bestehende Verträge so gering wie möglich zu halten. Sollten streikgeschädigte Versender die Gerichte anrufen, werden wir in ein paar Jahren sicherlich „schlauer“ sein. (hec)

Dr. Frank Wilting Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht, Niederrhausen

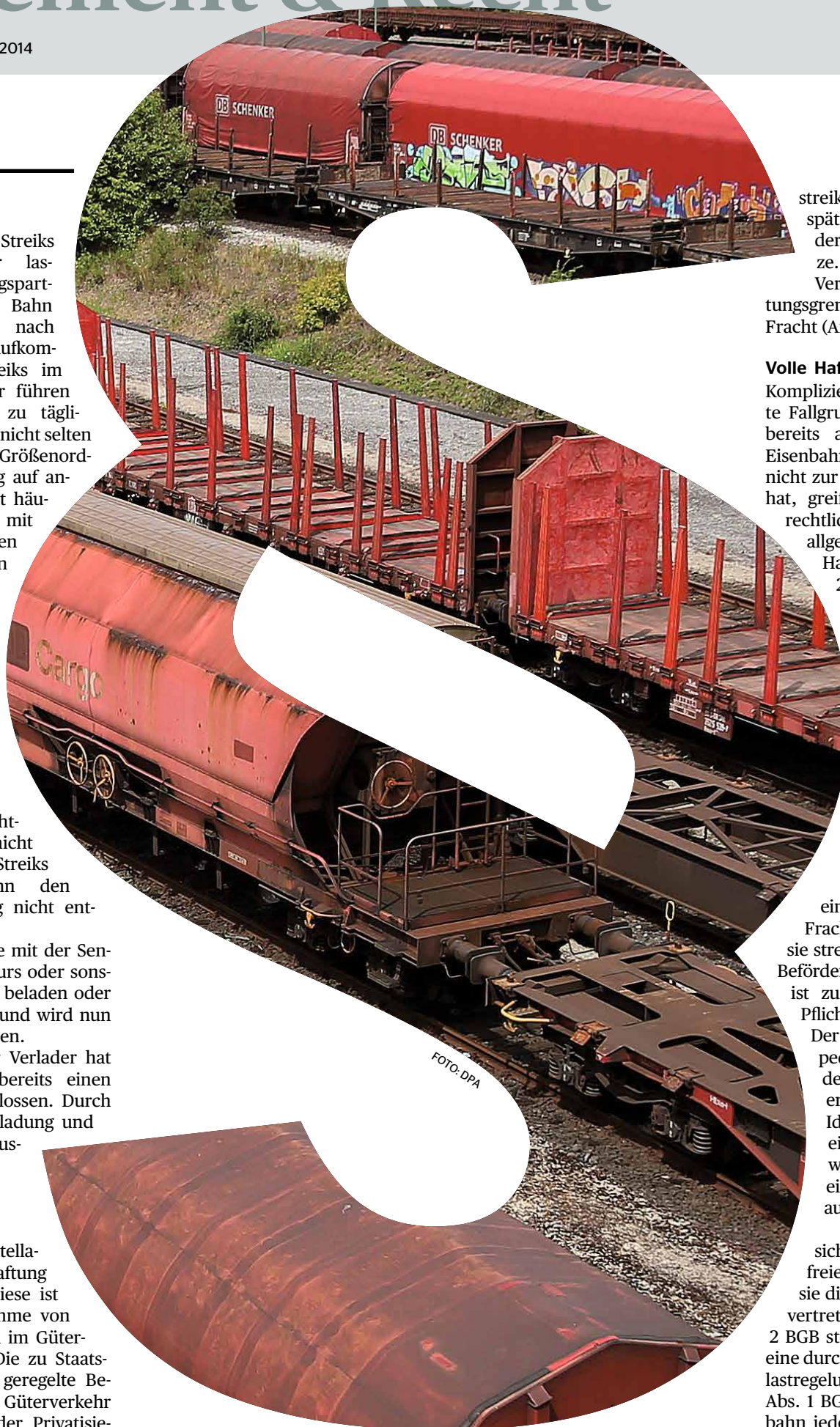


FOTO: DPA