

# Das europäische LKW-Kartell

**SCHADENERSATZANSPRÜCHE SOLLTEN ZEITNAH GELTEND GEMACHT WERDEN** – eine Klage in Österreich ist jedoch mit hohen Risiken verbunden.



Rechtsanwalt  
**JOBST VON WERDER, LL.M.**  
Partner der Kanzlei Remé  
Rechtsanwälte, Hamburg

## Sachverhalt

Die Europäische Kommission hat am 19.07.2016 einen Bußgeldbescheid gegen MAN, Volvo/Renault, Daimler, Iveco, DAF und SCANIA erlassen wegen Verstoßes gegen EU-Wettbewerbsvorschriften. Über 14 Jahre lang (von 1997 bis 2011) haben die Mitglieder des Kartells überhöhte Verkaufspreise im EWR-Raum abgestimmt für mittelschwere LKW (6–16 t zulässiges Gesamtgewicht) und schwere LKW (über 16 t zulässiges Gesamtgewicht). Unzulässige Absprachen gab es auch bei der koordinierten Abwälzung von Kosten für die Einführung von Emissionssenkungstechnologie (Abgasnormen Euro 3 bis Euro 6) auf die Kunden. Betroffen waren alle mittelschweren und schweren LKW der genannten LKW-Hersteller in allen Erwerbsformen (Kauf, Leasing, Miete). Gegen vier der sechs Mitglieder des Kartells wurden Rekordbußgelder von 2,93 Mrd. Euro verhängt, die auch akzeptiert wurden. MAN war Kronzeuge und ging straffrei aus. Scania hat den Bußgeldbescheid über 880 Mio. Euro nicht akzeptiert, sondern Klage eingereicht. Das Klagverfahren ist noch anhängig. Doch die verhängten Strafen sind nicht „das Ende vom Lied“: Geschädigt durch das LKW-Kartell ist jedes Unternehmen, das während des Kartellzeitraums (1997–2011) mittelschwere und/oder schwere LKW der genannten Hersteller gekauft, geleast oder gemietet hat. Dies trifft auf Frachtführer, Spediteure, Feuerwehren, Müllabfuhrer etc. zu. Die geschädigten Unternehmen können – im Falle des Kaufes – Schadenersatz in Höhe des kartellbedingt zu hohen LKW-Einkaufspreises verlangen. Dabei wird aktuell von einer kartellbedingten Schadenshöhe von 5.000,00 bis 9.000,00 Euro pro Fahrzeug ausgegangen zzgl. Zinsen. Bei Miete oder Leasing waren die Mietzinsen bzw. Leasingraten kartellbedingt überhöht. Auch der insoweit entstandene Schaden, der sich erfahrungsgemäß in ähnlicher Höhe bewegt wie beim Kauf, kann als Schadenersatz verlangt werden.

## Durchsetzung von Schadenersatzansprüchen

Die gerichtliche Durchsetzung von Schadenersatzansprüchen stellt sich für viele Geschädigte als schwierig und sehr kostenintensiv dar. Zunächst muss der Geschädigte den Nachweis führen, während des Kartellzeitraums mittelschwere und/oder schwere Lkw der genannten LKW-

Hersteller gekauft, gemietet oder geleast zu haben. Ist dieser Nachweis erbracht, kann sich der Geschädigte zum Beweis der Existenz des Kartells, zum Beweis des Inhalts des Kartells sowie zum Beweis, wer Mitglied des Kartells gewesen ist, auf die Entscheidung der EU-Kommission vom 19.06.2016 stützen, die – jedenfalls nach deutschem Recht – sog. Tatbestandswirkung entfaltet. Schließlich muss der Geschädigte den kartellbedingten Schaden beziffern und dessen Höhe beweisen.

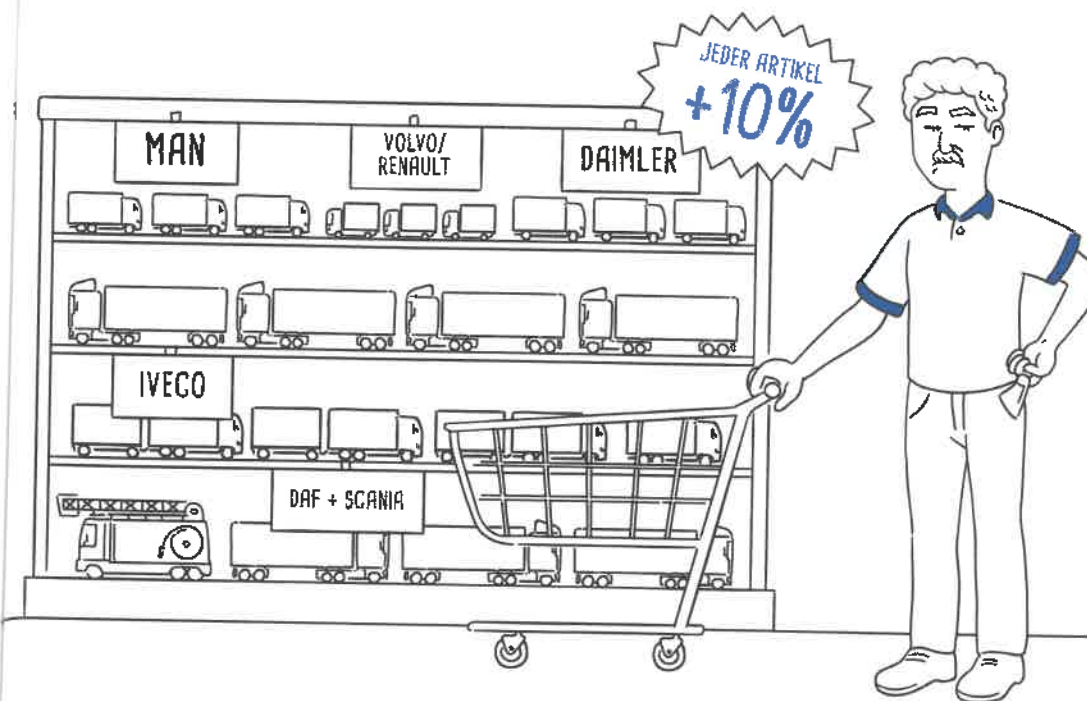
Der entsprechende Nachweis ist in der Praxis allein mithilfe eines sogenannten „wettbewerbsökonomischen Gutachtens“ möglich. Es werden hierbei eine Vielzahl von Erwerbsvorgängen (mindestens 250) während des Kartellzeitraums mit einer Vielzahl von Erwerbsvorgängen (mindestens 250) vor oder nach dem Kartellzeitraum verglichen. Aus der Gesamtschau und Analyse der Daten lässt sich dann ein kartellbedingter Mindestschaden ermitteln, was natürlich auch mit erheblichen Kosten verbunden ist. Hinzu kommt, dass bei einer gerichtlichen Durchsetzung selbstverständlich auch Gerichtskosten und Rechtsanwaltskosten anfallen.

Zu beachten ist hier, dass die betroffenen LKW-Hersteller als Gesamtschuldner haften. Wird also ein LKW-Hersteller auf Schadenersatz zu 100% in Anspruch genommen, hat er im Innenverhältnis gegen die anderen LKW-Hersteller einen quotalen Ausgleichsanspruch. Dies führt dazu, dass der verklagte LKW-Hersteller zur Sicherung seiner Regressansprüche den anderen Mitgliedern des Kartells den Streit verkündet, sodass sich ein Geschädigter dann gegen eine Vielzahl von Prozessgegnern durchsetzen muss.

Geht eine Klage – zum Beispiel im Hinblick auf die Schadenhöhe – zum Teil verloren, sind dann auch – je nach Prozessordnung des EU Landes, in dem die Klage eingereicht wurde – anteilig die Prozesskosten aller Prozessgegner zu tragen.

## Klage in Österreich

Die gerichtliche Geltendmachung vor einem österreichischen Gericht bringt eine Vielzahl von kritischen Herausforderungen mit sich. So ist aufgrund der Kostenersatzregelungen der ZPO und des RATG ein unproportional großes Kostenrisiko mit einer Klage in Österreich verbunden. Da in



Summe 17 Kartellanten (die bereits oben genannten sechs LKW-Hersteller nebst Tochter- und Vertriebsgesellschaften) in der Entscheidung der EU Kommission genannt sind, kann es bei einer Klage in Österreich auch 17 Prozessgegner geben, deren Kosten ggfs. anteilig zu zahlen sind. Hinzu kommt, dass es in Österreich – soweit ersichtlich – bis heute noch kein Urteil der Gerichte gibt, welches den Geschädigten Recht gibt. Da es sich bei kartellrechtlichen Streitigkeiten um eine Spezialmaterie mit sehr umfangreichen Sachverhalten handelt, lässt sich bisher nicht sicher einschätzen, wie die österreichischen Gerichte die Thematik des LKW-Kartells behandeln werden.

## Klage in Deutschland

Um die genannten Unsicherheiten und eine potentielle hohe Kostenbelastung zu vermeiden, bietet sich eine Klage in Deutschland an. Zum einen gilt bei Kartellsachen in Deutschland der sogenannte „fliegende Gerichtsstand“. Dies bedeutet, dass eine Klage wahlweise bundesweit an verschiedenen zuständigen Landgerichten eingereicht werden kann und zwar ohne Rücksicht auf den Sitz des Geschädigten und ohne Rücksicht auf den Sitz des in Anspruch genommenen LKW-Herstellers. Zudem ist der Kostenersatz in Kartellsachen gedeckelt; an die Streithelfer des verklagten LKW-Herstellers wird maximal zusammen der Betrag an Prozesskosten erstattet, der an den verklagten LKW-Hersteller zu erstatten ist. Das Kostenrisiko einer Klage in Deutschland ist also um ein Vielfaches geringer als bei einer Klage in Österreich. Schließlich gibt es in Deutschland bereits einige Urteile, welche den Geschädigten des LKW-Kartells Recht geben (LG Dortmund, 8 O 13/17 (Kart); LG Hannover, 18 O 23/17; OLG Stuttgart, 2 U 101/18). Dementsprechend kann grundsätzlich davon ausgegangen werden,

dass Klagen von Geschädigten des LKW-Kartells vor deutschen Gerichten – bei Nachweis der Anspruchsberechtigung und Nachweis des kartellbedingten Schadens – Erfolg haben. Zu beachten ist aber, dass ein Teil der kartellrechtlichen Schadenersatzansprüche bereits verjährt sein dürften. Dieses Jahr können noch Schadensansprüche aus den Jahren 2004–2011 gerichtlich geltend gemacht werden.

## Prozessfinanzierung – vollständiger Ausschluss des Kostenrisikos?

Möchte man als Geschädigter das Kostenrisiko vollständig eliminieren und auch den hohen Betrag zur Erstellung eines „wettbewerbsökonomischen Gutachtens“ nicht investieren, bietet sich die Zusammenarbeit mit einem Prozessfinanzierer an. Dieser übernimmt die vollständige Finanzierung des Prozesses einschließlich der Erstellung des „wettbewerbsökonomischen Gutachtens“ und erhält nur im Erfolgsfall eine Beteiligung am Erlös. Auch werden von Prozessfinanzierern Ansprüche einer Vielzahl von Geschädigten im Rahmen von Sammelverfahren „gebündelt“, wodurch die Erstellung der „wettbewerbsökonomischen Gutachtens“ ermöglicht und eine professionelle Anspruchsverfolgung durch die Beauftragung hochspezialisierter Fachkanzleien sichergestellt wird.

## Der Autor

Der Autor Jobst von Werder LL.M. Eur. ist Rechtsanwalt in Hamburg und seit 1998 Partner der Kanzlei Remé Rechtsanwälte. Er ist spezialisiert auf den Bereich Transport- und Speditionsrecht und vertritt eine Reihe von geschädigten Spediteuren und Frachtführern im Zusammenhang mit dem LKW-Kartell in Deutschland.



Kommentar von  
**Dr. Gerhard Wüest**  
Vorstandsmitglied der  
AdvoFin Prozessfinanzierung AG:

Als Österreichs marktführender Prozessfinanzierer betreiben wir seit über 18 Jahren Sammelverfahren. Bisher konnten wir in 19 erfolgreich geführten Verfahren für über 55.000 Kunden knapp 270 Mio. Euro erstreiten.

Das europäische LKW-Kartell stellt nun unser zwanzigstes Sammelverfahren dar. Wir sind überzeugt, aufgrund unserer Expertise, der gewählten Klagsstrategie und der gewählten Konstellation der Beteiligten (Anwälte, Gutachter) den Anspruch unserer Kunden optimal betreiben zu können.

Die Vorteile einer Prozessfinanzierung mit AdvoFin im Zusammenhang mit dem LKW-Kartell liegen dabei auf der Hand:

- Kein Kostenrisiko: AdvoFin trägt die gesamten Verfahrenskosten der gerichtlichen und außergerichtlichen Betreibung des Anspruches und erhält dafür nur im Erfolgsfall eine Beteiligung von 34% des für den Kunden erzielten Erlöses.
- Das selbstständige Betreiben der Ansprüche ist im Kontext des LKW-Kartells oft kaum möglich, da für die Erstellung der benötigten Fachgutachten eine große Anzahl relevanter Datenpunkte (= gekauften LKW) benötigt werden (mind. 500). Auch ist solch ein Gutachten für einzelne Unternehmen oft unverhältnismäßig teuer.
- AdvoFin hat in Zusammenarbeit mit den beauftragten Juristen ein optimales klagsstrategisches Vorgehen entwickelt, im Rahmen dessen die Ansprüche kostenbegründbar und mit maximaler Erfolgswahrscheinlichkeit in Deutschland eingeklagt werden.

Interessenten können sich über unser Angebot unter: [www.advo-fin.at/sammelverfahren/lkw-kartell](http://www.advo-fin.at/sammelverfahren/lkw-kartell) vertiefend informieren und bei offenen Fragen gerne jederzeit mit uns Kontakt aufnehmen!