

Herzlich willkommen bei den Euro-News des WFEB!

Themen Ausgabe Nr. 12/2010:

25.10.2010

1. EU-Verkehrsminister: Erhöhung der Maut-Gebühren in Europa
2. EU: Strengere Auflagen für säumige Schuldner
3. Bußgeldvollstreckung innerhalb der EU
4. In eigener Sache: Begleiten Sie den WFEB bei Facebook und Twitter

EU-Verkehrsminister: Erhöhung der Maut-Gebühren in Europa



© 3d-Master-Fotolia.com

Bei einem Treffen am 15. Oktober 2010 in Luxemburg einigten sich die EU-Verkehrsminister auf die neue „Euro-Vignetten“-Richtlinie. Erstmals können nun Folgekosten durch Lärm, Schadstoffe und Staus in die Lkw-Maut einberechnet werden.

Davon betroffen sind Lkw ab 12 Tonnen. Den EU-Staaten wird jedoch die Option gewährt, auch Lastwagen ab 3,5 Tonnen einzubeziehen.

1

Der Lärmaufschlag beträgt pro Tag maximal 1,1 Cent/Km in Stadtgebieten und 0,2 Cent/Km auf Fernstraßen. Bei Nachtfahrten fällt eine zusätzliche Maut von 2 Cent/Km in Stadtgebieten an. Bei der Benutzung von Fernstraßen werden 0,3 Cent/Km zusätzlich berechnet.

Der Aufschlag für den Schadstoffausstoß liegt je nach Sauberkeit des vorliegenden Lkw-Typs zwischen 0 und 16 Cent pro Fahrzeug und Kilometer auf (Vor-)Stadtautobahnen. Auf Fernstraßen zahlt man zwischen 0-12 Cent.

Für Staus gilt: In Spitzenzeiten ist es möglich die Maut um bis zu 175% für fünf Stunden täglich anzuheben.

Ein weiterer Aspekt ist der sog. „Alpenfaktor“. Dieser besagt, dass in Berggebieten die Lärm- und Schadstoffaufschläge verdoppelt werden können.

Ausnahmen bestehen für Lkw der Klassen „Euro 5“ und „Euro 6“ bis 2013 bzw. 2017, da diese eine relativ geringe Umweltbelastung darstellen. Damit soll erreicht werden, dass Transportunternehmen auf schadstoffärmere Fahrzeuge umsteigen.

Für bestimmte, derzeit schon bestehende Aufschläge, wie z.B. den sog. „Brenneraufschlag“, gilt jedoch ein „Kumulierungsverbot“. Dieser muss gegenverrechnet werden und kann nicht gemeinsam mit den neuen Aufschlägen verrechnet werden.

Deutschland plane zunächst aber nicht, "die Mautbelastungen für die Unternehmen zu erhöhen", sagte Verkehrs-Staatssekretär Klaus-Dieter Scheurle.

Stefan Genth, Hauptgeschäftsführer des Handelsverbands Deutschland HDE warnte vor einer erheblichen Belastung gerade kleiner und mittlerer Unternehmen durch die Möglichkeit der Einbeziehung von Lastwagen ab 3,5 Tonnen. Das belastet vor allem kleine und mittlere Unternehmen, die in der Regel kleinere Fahrzeuge verwenden, so Genth.

Ein weiterer häufig erwähnter Kritikpunkt ist die fehlende Zweckbindung der Einnahmen.

Das EU-Parlament muss der Richtlinie allerdings noch zustimmen.

EU: Strengere Auflagen für säumige Schuldner



© Aintschie-Fotolia.com

Am 20. Oktober 2010 verabschiedete das EU-Parlament die Neufassung der EU-Richtlinie zur Bekämpfung von Zahlungsverzug im Geschäftsverkehr. Mit den neuen Regelungen aus Brüssel soll sichergestellt werden, dass kleinere Unternehmen durch verspätete Zahlungen seitens öffentlicher Behörden sowie anderer Unternehmen, nicht mehr in Liquiditätsschwierigkeiten geraten.

Die vom WFEB in einer [Sonderausgabe der Euro-News](#) als bedenklich eingestuften „Schlupflöcher“ für die öffentliche Hand, durch den undefinierten Begriff, der „Ausnahmezustände“ wurden auf Drängen des EU-Parlaments gestopft.

Für Transaktionen zwischen Unternehmen gilt laut der Neufassung der Richtlinie eine allgemeine Zahlungsfrist von 30 Tagen, sofern keine andere vertragliche Vereinbarung besteht. Eine Verlängerung dieser Frist ist nur möglich, wenn dies von beiden Vertragspartnern „explizit vereinbart“ worden ist und diese Vereinbarung keine „grobe Benachteiligung“ des Gläubigers darstellt. Dies gilt in besonderem Maße für eine Verlängerung über 60 Tage hinaus.

Für die öffentliche Hand beträgt die allgemeine Zahlungsfrist 30 Tage. Für eine Fristverlängerung bedarf es der Zustimmung beider Vertragsparteien. Dies muss dann „ausdrücklich vereinbart“ werden sowie „im Hinblick auf die besondere Natur oder Merkmale des Vertrages objektiv gerechtfertigt sein“. Hervorzuheben ist, dass es dem Parlament gelungen ist, dass die Frist für öffentliche Auftraggeber in keinem Fall 60 Tage überschreiten darf.

Ausnahmen gibt es nur für öffentliche Einrichtungen des Gesundheitssektors. Dies liegt daran, dass z.B. öffentliche Krankenhäuser zum Großteil durch Erstattungen der Sozialversicherungssysteme finanziert werden.

Werden die genannten Zahlungsfristen überschritten, können ohne vorherige Mahnung Beitreibungskosten in Höhe von mindestens 40 Euro und Zinsen in Höhe von „mindestens 8 Prozent über dem EZB-Basiszinssatz in Rechnung gestellt werden.“

Um überprüfen zu können, ob die Güter oder Dienstleistungen mit den vertraglichen Regeln übereinstimmen, ist eine Frist von 30 Tagen vorgesehen. Bei komplexen Verträgen kann diese Frist verlängert werden. Dies muss dann aber „ausdrücklich vereinbart“ werden und darf nicht zum Nachteil des Gläubigers ausfallen.

20 Tage nach der Veröffentlichung im Amtsblatt der EU tritt die Verordnung in Kraft. Die Mitgliedsstaaten haben dann zwei Jahre Zeit zur Umsetzung.

Kleine und mittelständische Unternehmen (KMU) können nun aufatmen. Durch die strengen Regelungen bzgl. einer Verlängerung der Zahlungsfristen, vor allem bei öffentlichen Auftraggebern, wurden die Rechte der KMU gestärkt. Die Gefahr, durch einen langen Zahlungsaufschub in Liquiditätsschwierigkeiten zu kommen, konnte abgewendet werden. Von der Stärkung der Liquidität von KMU erhofft sich die Berichterstatterin des Parlamentes, Babara Weiler (SPD) ein „Klima für Investitionen in neue Jobs“.

Bußgeldvollstreckung innerhalb der EU

In den nächsten Wochen steht die Verkündung der Umsetzung des EU-Rahmenbeschlusses zur Geldsanktionsvollstreckung (2005/214JI) im Bundesgesetzblatt bevor. Mit der Veröffentlichung ist das Umsetzungsgesetz rechtskräftig.

Durch die Umsetzung dieses Rahmenbeschlusses werden von Gerichten oder Verwaltungsbehörden in anderen EU-Staaten rechtskräftig verhängte Geldsanktionen vollstreckbar.

Im Folgenden werden die wichtigsten Eckpunkte im Hinblick auf Verstöße im Straßenverkehr innerhalb der EU anhand des Gesetzesentwurfs erläutert. Die Änderungen betreffen das Gesetz über die internationale Rechtshilfe in Strafsachen. Darüber hinaus findet der EU-Rahmenbeschluss Anwendung in den verschiedensten Bereichen (z.B. Diebstahl, Cyber-Kriminalität etc.).

In Deutschland werden dann Geldsanktionen aus allen EU-Staaten vollstreckt, die ebenfalls diesen Rahmenbeschluss umgesetzt haben. Dies betrifft fast alle der 27 EU-Mitgliedsstaaten. Nur wenige z.B. Italien haben den Beschluss nicht umgesetzt. In allen EU-Nachbarstaaten Deutschlands ist die Umsetzung bereits erfolgt.

Die Vollstreckung betrifft Geldsanktionen ab einem Betrag von 70 Euro. Nach der Rechtslage umfasst der Begriff der Geldsanktion sowohl das Bußgeld als auch die Verfahrenskosten. Das bedeutet, dass die sog. Bagatellgrenze von 70 Euro, auch dann erreicht ist, wenn die Geldbuße 50 Euro und die Verfahrenskosten 25 Euro, also zusammen 75 Euro betragen.

Eine rückwirkende Vollstreckung z.B. von Bußgeldern aus Verstößen, die vor der Umsetzung des EU-Beschlusses begangen wurden, gibt es nur in Einzelfällen.

Ein Beispiel:

Ein deutscher Autofahrer begeht einen Verkehrsverstoß in einem anderen EU-Mitgliedsstaat bevor das Umsetzungsgesetz des EU-Beschlusses in Deutschland in Kraft ist. Er ignoriert aber die Schreiben der zuständigen Behörden des anderen EU-Staates so lange, bis das Umsetzungsgesetz in Deutschland in Kraft ist. Erhält er zu diesem Zeitpunkt einen weiteren Mahnbescheid der ausländischen Behörden, so kann in diesem Fall rückwirkend vollstreckt werden

Eine Vollstreckung ist auch möglich, wenn ein Gericht im Tatortland über den Verstoß entschieden hat und die Rechtskraft dieser gerichtlichen Entscheidung erst nach dem Datum des Inkrafttretens der Umsetzung in Deutschland eintritt.

Dies ist der häufig langen Verfolgungsdauer von Verkehrsverstößen und dem großen Bearbeitungszeitraum von Bußgeldbescheiden im Ausland geschuldet, der manchmal bis zu zwei Jahre betragen kann. Besonders in

Ländern Südeuropas ist hier mit einer langen Bearbeitungsdauer zu rechnen.

Die Vollstreckung umfasst keine anderen Sanktionen, wie z.B. Führerscheinentzug. Diese gelten nur in dem Land, in dem der Verstoß begangen wurde.

Auch gibt es keine Punkte im Flensburger Zentralregister für im Ausland begangene Verkehrsverstöße.

Im Ausland rechtskräftige Bußgeldforderungen bleiben weiterhin bestehen. Dort kann es dann, z.B. im Rahmen einer Verkehrskontrolle, zur Vollstreckung kommen.

Die Vollstreckung in Deutschland kann ausschließlich durch das Bundesamt für Justiz erfolgen. Ausländische Inkassobüros sind dazu nicht berechtigt.

Bußgelder aus Nicht-EU-Staaten werden von dem Rahmenbeschluss der EU nicht erfasst.

Es bleibt abzuwarten, ob es zu einer solch extremen Vollstreckungspraxis in Deutschland kommen wird. Der hohe Aufwand des Verfahrens und vor allem die Tatsache, dass der Vollstreckungserlös im Vollstreckungsstaat verbleibt, wird möglicherweise die ein oder andere ausländische Bußgeldstelle von einer Vollstreckung absehen lassen.

In eigener Sache: Begleiten Sie den WFEB bei Facebook und Twitter

Um Neuigkeiten zu übermitteln und mit Mitgliedern und Interessierten zu diskutieren, ist der WFEB nun auch in den sozialen Netzwerken aktiv. Bei Facebook gibt es eine Gruppe WFEB e.V., in der Informationen ausgetauscht und Diskussionen geführt werden (www.facebook.de). Über Twitter informiert der WFEB aktuell über Neuigkeiten aus dem EU-Binnenmarkt (www.twitter.com). Schauen Sie doch mal rein und werden Sie Teil des Netzwerks des WFEB.