

Ärgernis Frachtnebenkosten

FRACHTEINKAUF. Die BME-Fachgruppe „Einkauf von Frachten“ hat eine Liste erarbeitet, die für alle Verkehrsmittel die gebräuchlichsten Neben- und Zusatzkosten aufführt. Sie soll Transparenz schaffen und bei der Verhandlung von All-in-Vereinbarungen helfen.

Bei der Luftfracht ist es besonders schlimm: Da wird für jeden Euro Frachtraum fast ein weiterer Euro an Treibstoffzuschlag berechnet. Für Airlines selbstverständliche Risikübertragung, für Verlager einfach nur teuer und ärgerlich. Doch auch Frachtdienstleister sind in der Gestaltung von Nebenkosten kreativ. Inselzuschlag, Zollbeschaukosten, Compliance-Gebühren, Ausgleich für Währungsschwankungen oder Sicherheitsgebühren, Gebühren für die verzögerte Löschung, Risikozuschläge für Piraterie oder niedrigen Wasserstand: Auf Frachtrechnungen findet sich manchmal so einiges, was nicht Verhandlungsgegenstand war.

Die Erklärungen für solche Zusatzkosten sind vielfältig, nicht selten handelt es sich auch einfach um verdeckte Preiserhöhungen. „Man hört schon abs-

truse Begründungen“ sagt Logistikspezialist Bernd Wilde, beim Autozulieferer Mann+Hummel verantwortlich für den Frachteinkauf. Wilde ist Mitglied der BME-Fachgruppe „Einkauf von Frach-

Die Erklärungen für Zusatzkosten sind vielfältig. Nicht selten handelt es sich auch einfach um verdeckte Preiserhöhungen.

ten“. Und dort ist er nicht der Einzige, der sich über neue Nebenkostenarten ärgert, die auch bei der Frachtprüfung für Aufwand sorgen.

Nebenkostenliste schafft Transparenz. Die BME-Fachgruppe hat deshalb eine Lis-

te erarbeitet, die für alle Verkehrsmittel die gebräuchlichsten Neben- und Zusatzkosten aufführt. „Sie soll helfen, die unübersichtlichen Abrechnungen der einzelnen Verkehrsmittel transparent zu

machen und die Zusammensetzung von All-in-Preisen besser zu verstehen“, so Wilde. Obwohl mehrere Seiten und PDF-Dokumente stark, erhebt die Liste keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Im Gegenteil: „Alle sind aufgefordert, fehlende Posten zu melden oder auch Kosten anzuzeigen, die es vielleicht so nicht mehr gibt“, erklärt BME-Fachgruppenleiter Volkmar Klein.

Im Wesentlichen unterteilen sich die Nebenkosten in:

- schwankende Kosten – Beispiel Treibstoff, Währungen: Dagegen sichern sich Speditionen heute jedoch durch Hedging ab; sinkende Kosten geben sie zudem weniger schnell weiter als steigende.
- durchlaufende Posten – Beispiel Terminal Handling Charges: Hier genießen größere Speditionen oft bessere Konditionen als kleinere, geben diese Verhandlungsvorteile aber nicht an den Verlager weiter.

Dem Nebenkosten-Wirrwarr auf Rechnungen beugt vor, wer mit seinem Spediteur vorab fixiert, welche Dienst-



leistungen ausnahmsweise nicht im All-in-Preis enthalten sind. Im Idealfall sind dies nur jene Kosten, bei denen ungewiss ist, ob sie anfallen. Auch hierfür sollte der Einkauf jedoch Preise vereinbaren, ein Klassiker ist das Standgeld. Bernd Wilde wird deutlich: „Wenn Kostenrisiken vor allem Kunden aufgebürdet werden, haben diese das Recht, sich zu wehren.“ Wilde weiß aber auch: „Es wird immer Situationen geben, in denen insbesondere kleinere Verlagerer keine All-in-Vereinbarung abschließen können und zahlreiche Nebenkosten akzeptieren müssen.“ Wer mögliche Kosten kennt, kann besser verhandeln. Ein Blick in die BME-Nebenkostenliste lohnt also auch hier.

Nebenkosten immer klar vereinbaren. Aus juristischer Sicht sind bei einem Vertrag mit Frachtvereinbarung durch die Fracht alle Beförderungskosten einschließlich vorhersehbarer Risiken erhöhter Kosten (dazu gehören allgemeine Betriebskosten, Löhne, Vergütung von Subunternehmern sowie Wegekosten) abgedeckt. Frank Wilting, Fachanwalt für Transport und Vertragsrecht: „Rund die Hälfte der Nebenkosten sind als Fracht zu entlarven.“ Der Spediteur hat nach §§453 und 454 II HGB einen Vergütungsanspruch für Fracht und Speditionsentgelt sowie – so vereinbart – eine Vergütung für sonstige Leistungen

(zum Beispiel Zoll, Versicherung, Verpackung, Kennzeichnung). Liegt keine Frachtvereinbarung vor, ist nach §§354 I HGB und 632 II BGB die (orts- und branchen-)übliche Fracht (auf Basis der tatsächlichen Kosten) geschuldet.

Auch aus juristischer Sicht empfiehlt sich also eine klare Frachtvereinbarung. Ist allerdings nur die Nebenkosten-Art und nicht der Preis vereinbart, so muss der Dienstleister die Höhe der in Rechnung gestellten Kosten beweisen. Unwirksam ist, so Wilting, ein pauschaler Nebenkostenausschluss durch die Einkaufs-AGB. Auch im All-in-Vertrag sollten die Nebenkosten klar vereinbart werden. Sonst habe, so Fachanwalt Wil-

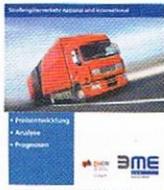
ting, die Spedition im Ausnahmefall einen Anspruch auf Nebenkostenersatzung für Umwege und Zwischenlagerungen (als Aufwendungen bei Beförderungs- und Ablieferungshindernissen außerhalb des Einflussbereichs des Spediteurs), erforderliche Aufwendungen für das Gut (Zölle, Ladungsfürsorge bei außergewöhnlichen Ereignissen) sowie wohl auch Stand- und Liegegelder, wenn das nicht ausdrücklich in der All-in-Abrede benannt ist.

Annette Mühlberger, freie Fachjournalistin

Die BME-Listen Frachtnebenkosten können Sie downloaden unter www.bme.de im Mitgliederbereich/Sektion Logistik/Nebenkosten der Verkehrsträger.

Preisspiegel Frachten

BME-Preisspiegel Frachten 3/2014



Der BME-Preisspiegel Frachten bietet Einkäufern ein neutrales verlässliches Tool zur Marktbeobachtung und Analyse. Die aktuelle Ausgabe berichtet über die Straßenfrachten für Lkw bis 80 cbm im nationalen und internationalen Güterverkehr mit Bezug zu Deutschland und deckt den Zeitraum zwischen dem zweiten Quartal 2010 und dem dritten Quartal 2014 ab. Der dargestellten Bandbreite liegen die echten Einkaufspreise von rund 50 Verladern auf insgesamt mehr als 4 500 nationalen und internationalen Relationen zugrunde.

Der Preisspiegel als Einzelausgabe ist gegen eine Schutzgebühr von 580 Euro für Mitglieder (680 Euro für Nichtmitglieder) zzgl. MwSt. zu beziehen. Die Kosten für ein Jahresabo mit vier Ausgaben betragen 1 480 Euro (1 680 Euro) zzgl. MwSt. **Weitere Infos:** volkmar.klein@bme.de
