



Das F+S Team informiert:

(wir als Dienstleistungsunternehmen möchten mit unserem Newsletter „Speditions.info“ einen Informationsservice für Mitarbeiter, Kunden und Geschäftspartner bieten. Dabei geht es vor allem darum Gesetzesänderungen, Bedingungen und Entwicklungen im Speditions- und Transportgewerbe mitzuteilen, damit Sie sich als Kunde auf Änderungen einstellen können.)

Wer denkt, dass die Einführung der LKW-Maut auf deutschen Autobahnen eine gravierende wirtschaftliche Entwicklung im Transportgewerbe der letzten Jahre hatte, der hat sich noch nicht mit den neuesten EU-Richtlinien beschäftigt.

Leicht hat es das Transportgewerbe noch nie gehabt. Mit den Wettbewerbsdefiziten gegenüber dem benachbarten Ausland durch fehlende Harmonisierung, sowie dem ruinösen Wettbewerb der eigenen Kollegen im Inland mussten Unternehmer sich schon lange auseinandersetzen, doch die wirklich gravierenden Probleme schafft jetzt die EU mit ihren neuen Richtlinien.

Arbeitszeitgesetz (AZG)

„Seit 01. September 2006 hat die EU-Fahrerarbeitszeitrichtlinie durch die Einarbeitung in das deutsche Arbeitszeitgesetz Wirksamkeit erlangt.“

Die neue EU-Fahrerarbeitszeitrichtlinie begrenzt zunächst den Kraftfahrer auf eine regelmäßige wöchentliche Arbeitszeit von 39 Stunden. Großzügigerweise darf diese wöchentliche Arbeitszeit auf bis zu 60 Stunden verlängert werden, wenn innerhalb eines Zeitraumes von sechs Monaten die durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit von 48 Stunden nicht überschritten wird.

Wer vorsätzlich diese Vorgaben missachtet, dem droht gemäß §23 Arbeitszeitgesetz eine Freiheitsstrafe von bis zu einem Jahr oder eine entsprechende Geldstrafe. Eine fahrlässige Gefährdung der Arbeitskraft kann bis zu sechs Monaten Freiheitsstrafe oder zu einer Geldstrafe bis 180 Tagessätzen führen.

Lenk- & Ruhezeiten laut EG-Verordnung

„Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr.“

Die Lenkzeit pro Woche und Kraftfahrer wird auf maximal 56 Stunden beschränkt. Außer diesem gravierenden Einschnitt ändern sich die Lenk- und Ruhezeiten kaum. In der Doppelwoche (zwei aufeinander folgende Wochen) bleibt es wie bisher bei 90 Lenkstunden. Lenkzeitunterbrechungen von 45 Minuten sind ab April 2007 nur noch in zwei Unterbrechungen von mindestens 15 Minuten (erster Abschnitt) und 30 Minuten (zweiter Abschnitt) möglich. Auch die Tagesruhezeit darf bei Aufteilung nur noch in zwei Abschnitte von mindestens 3 Stunden (erster Abschnitt) und mindestens 9 Stunden (im zweiten

Abschnitt) aufgeteilt werden. Die Tageslenkzeit bei Zwei-Mannbesetzung wird auf 9 Stunden innerhalb von 30 Stunden ausgedehnt.

Digitaler Tachograph

„Einführung des digitalen Tachographen gemäß Anhang 1B der Verordnung (EWG) Nr.3821/85 seit 01.Mai 2006 für alle Fahrzeuge über 3,5 Tonnen die erstmals zum Verkehr zugelassen werden.“ Arbeits- und Lenkzeiten rücken durch den digitalen Tachographen mehr und mehr in den Fokus. Dank der vorgeschriebenen Pflicht zur Archivierung und Auswertung der Daten aus dem digitalen Kontrollgerät wird der Fahrer sowie das gesamte Unternehmen gläsern: Sekundengenau wird hier zwei Jahre lang auf zwei von einander getrennten Datenträgern jede Fahrzeugbewegung dokumentiert. Per Mausclick werden den Behörden der Gewerbeaufsicht im digitalen Zeitalter alle Verstöße gegen die EG-Sozialvorschriften durch moderne Software farblich markiert angezeigt. Die Fahrer werden bei Verstößen gegen die Richtlinien der Lenk- und Ruhezeiten vom digitalen Tachographen akustisch an ihre Pausen erinnert. Bestätigt der Kraftfahrer diese Erinnerung per Knopfdruck, wird auch die kleinste Überziehung der Lenkzeit zum Vorsatz!

Konsequenzen

Der digitale Tachograph zwingt die Spediteure zur Einhaltung der EG-Sozialvorschriften. Besonders kritisch ist hier vor allem der Nachweis der Doppelwoche, da sich die Lenkzeit des Fahrers hier auf lediglich 90 Stunden beschränkt. Bei maximaler Auslastung einer Woche mit 56 Stunden Lenkzeit bleiben hier für die folgende sowie auch für die davor liegende Woche eine maximale Lenkzeit von 34 Stunden übrig. Das bedeutet letztendlich, dass für die vernünftige Auslastung eines Fahrzeuges in Zukunft 1,3 Fahrer benötigt werden. Krankheit, Urlaub oder sonstige Ausfallzeiten des Fahrers sind hier noch nicht berücksichtigt!

Fazit: -Das Auftragsvolumen kann nicht mehr mit dem bisherigen Personal geleistet werden. Die Anzahl der Fahrer muss somit wesentlich erhöht werden.
-Der effektiven Arbeitszeitverkürzung steht keine entsprechende Lohneinsparung gegenüber das heißt, dass die Personalkosten deutlich spürbar ansteigen werden.
-Im Bereich Verwaltung kommt es zu erheblichen Kostensteigerungen.

Die bereits fast schon in Vergessenheit geratene Einführung der LKW-Maut hat zu einer noch nicht dagewesenen Marktberreinigung im Transportgewerbe geführt, weil es viele Kollegen einfach nicht geschafft haben, ihre Kosten an ihre Auftraggeber weiterzureichen. Wer sich jetzt immer noch keine Gedanken macht und nicht in Ruhe analysiert, welche Kosten die Neuerungen digitaler Tachograph, Arbeitszeitregelung sowie Lenk- und Ruhezeiten mit sich bringen, der wird von der nächsten Welle einer noch intensiveren Marktberreinigung betroffen sein!

Aus diesen Gründen kann es zu Preissteigerungen kommen, die heute noch nicht genau beziffert werden können.

Ihr F+S Team

