



11.10.2006
Kl/Gei

**An alle Mitglieder
der Fachvereinigung Güterkraftverkehr**

R u n d s c h r e i b e n N r . 1 1 / 2 0 0 6

- 1. Auswirkungen einer effektiv eingetretenen Arbeitszeitverkürzung auf die Gesamtkosten**
- 2. Ergebnisse der BGL-Umfrage zur Ahndung von Bagatelverstößen gegen die Lkw-Maut**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu 1.:

nachdem am 1. September 2006 die EU-Fahrerarbeitszeitrichtlinie durch die Einarbeitung in das deutsche Arbeitszeitgesetz Wirksamkeit erlangt hat, hat sich der BGL mit den Kostenauswirkungen dieser speziellen Regelung befasst. Dabei ist eines vorweg festzustellen: Eine allgemein gültige Aussage dazu, ob und in welcher Höhe Kostensteigerungen zu erwarten sind, kann nicht getroffen werden. Zu unterschiedlich sind die individuellen Einsatzbedingungen des Fahrpersonals in den einzelnen Verkehren bzw. bei den einzelnen Transportarten. Die beigefügte Tabelle soll daher das Spektrum aufzeigen, innerhalb dessen eine Kostensteigerung für den einzelnen Betrieb eintreten kann. Hierzu wurden die folgenden Annahmen getroffen:

1. Die bisher erbrachten Leistungen können aufgrund der Änderungen im Arbeitszeitgesetz nicht mehr mit dem bisherigen Stammpersonal erbracht werden.
2. Zur Aufrechterhaltung der Leistungsbereitschaft muss die Fahrpersonalreserve erhöht werden.
3. Der effektiven Arbeitszeitverkürzung beim Stammpersonal steht keine entsprechende Lohneinsparung gegenüber. Das heißt: Es tritt insgesamt eine Erhöhung der Personalkosten ein.
4. Das Lohnniveau von bisherigem Stammpersonal und neuer Personalreserve entspricht einander.

Zur Anwendung der Tabelle: In der ersten Spalte „Anteil Fahrpersonalkosten an den Gesamtkosten“ ist zunächst die Zeile mit dem für den Betrieb bzw. die Verkehrsart maßgeblichen Strukturanteil der Fahrpersonalkosten aufzusuchen. In der betreffenden Zeile ist daran anschließend die Spalte auszuwählen, die im „Kopf“ entweder die effektive Arbeitszeiteinbuße oder die vorgenommene Erhöhung der Personalreserve ausweist. Im Schnittpunkt (Zeile/Spalte) kann daran anschließend die durch die

Erhöhung eingetretene/eintretende Gesamtkostensteigerung direkt abgelesen werden. Die Angabe erfolgt in Prozent. Beispiel: Der Strukturanteil der Fahrpersonalkosten beträgt 42 %. Beim benötigten Arbeitszeitvolumen tritt ein Defizit von 16 % (zuvor 244 effektive Arbeitszeitstunden/Monat, jetzt 208 Stunden) ein, was eine Erhöhung der Fahrpersonalreserve um 19,05 % erfordert. Die Gesamtkostensteigerung beträgt in diesem Fall 8,00 %.

Achtung: Bei der Ermittlung der effektiven Arbeitszeitstunden bzw. der durch die Änderungen eingetretenen Einbußen ist § 21 a Abs. 3 ArbZG zu berücksichtigen. Hiernach ist

„(3) Abweichend von § 2 Abs. 1 ... keine Arbeitszeit:

1. die Zeit, während derer sich ein Arbeitnehmer am Arbeitsplatz bereithalten muss, um seine Tätigkeit aufzunehmen,
2. die Zeit, während derer sich ein Arbeitnehmer bereithalten muss, um seine Tätigkeit auf Anweisung aufnehmen zu können, ohne sich an seinem Arbeitsplatz aufhalten zu müssen;
3. für Arbeitnehmer, die sich beim Fahren abwechseln, die während der Fahrt neben dem Fahrer oder in einer Schlafkabine verbrachte Zeit.

Für die Zeiten nach Satz 1 Nr. 1 und 2 gilt dies nur, wenn der Zeitraum und dessen voraussichtliche Dauer im Voraus, spätestens unmittelbar vor Beginn des betreffenden Zeitraums bekannt ist. Die in Satz 1 genannten Zeiten sind keine Ruhezeiten. Die in Satz 1 Nr. 1 und 2 genannten Zeiten sind keine Ruhepausen.“

Wir weisen abschließend darauf hin, dass die ausgewiesene Gesamtkostensteigerung ausschließlich die Arbeitszeitverkürzung berücksichtigt. In welchem Maß Veränderungen von anderen Kostenarten zu einer weiteren Gesamtkostensteigerung führen, kann mit der vorliegenden Tabelle nicht abgebildet werden;

zu 2.:

Mit Fax/eMail vom 13.06.2006 hatten wir Ihnen einen BGL-Fragebogen über die Bußgeldpraxis des BAG und die Entscheidungspraxis des Amtsgerichts Köln zur Verfügung gestellt, um einen Überblick über die Häufigkeit und das Ausmaß der Ahndung von Bagatellverstößen gegen das Autobahnmautgesetz zu bekommen, bei denen die Mautnachforderung höchstens ein Euro beträgt. Dabei wurde auch nach aufgetretenen Funktionsstörungen der OBU's gefragt, wie sie beispielsweise infolge des Betriebsdaten-Updates zu Pfingsten dieses Jahres vorgekommen sind. Die inzwischen abgeschlossene Auswertung des Rücklaufs von 304 Fragebögen hat zu folgendem Ergebnis geführt.

Die von den antwortenden Mitgliedsunternehmen gemeldeten eigenen mautpflichtigen Fahrzeuge sind zu 96,4 % mit OBU's für die automatische Mauterhebung ausgestattet. 87,8 % dieser Unternehmen haben den mautpflichtigen Teil ihres Fuhrparks komplett (also zu 100 %) mit OBU's ausgerüstet.

Bei den genannten OBU's kam es nach Angaben der Mitgliedsunternehmen infolge des Betriebsdaten-Updates zu Pfingsten 2006 zu 457 Funktionsstörungen, in deren Folge 294 manuelle Einbuchungen in das Mautsystem vorgenommen werden mussten. Die durch diese OBU-Störfälle bedingten Fahrzeugausfallzeiten erreichten im Durchschnitt fast 2,5 Stunden, im Extremfall sogar bis zu 16 Stunden. In Summe kam bei den antwortenden Mitgliedsunternehmen allein bei dieser Gelegenheit eine Fahrzeugausfallzeit von 276 Stunden zusammen. Insgesamt verzeichneten diese Mitgliedsunternehmen in den anderthalb Jahren nach Einführung der Lkw-Maut (zum 01.01.2005) 3.017 Funktionsstörungen der

verbauten OBUs. Im gleichen Zeitraum erhielten die befragten Mitgliedsunternehmer 507 Mal eine Mautnachforderung durch Toll Collect. Auf der anderen Seite wurden gegen diese Mitgliedsunternehmer bzw. deren Fahrer jedoch insgesamt 686 Bußgeldverfahren wegen Verstoßes gegen die Mautpflicht eröffnet. Bei 246 (**35,9 %**) **dieser Bußgeldverfahren beruht** der vorgeworfene Verstoß **auf einen** nicht entrichteten Mautbetrag von höchstens einem Euro („**Bagatellverstoß**“). Laut der betroffenen Unternehmer gehen diese Bagatellverstöße zurück auf

- eine zeitweilige Funktionsstörung der OBU in 32,8 % der Fälle,
- eine zeitlich verzögerte Eingabe der höheren Anzahl an Achsen einer Fahrzeugkombination nach dem Ankoppeln eines Anhängers oder Aufliegers in 42,2 % der Fälle,
- eine verspätete Aktivierung der OBU in 3,5 % der Fälle,
- eine gänzlich versäumte Mautentrichtung (d. h., es erfolgte weder eine manuelle Mautbezahlung noch eine Aktivierung der OBU) in 10,3 % der Fälle
- und auf andere Ursachen in 11,2 % der Fälle.

Von den **aufgrund solcher Bagatellverstöße ergangenen Bußgeldbescheiden** wurden 123 (**50 %**) **ohne Widerspruch akzeptiert**. Nach Angaben der befragten Mitgliedsunternehmen lagen die daraufhin gezahlten **Bußgelder** zu 38,2 % zwischen 75 und 100 Euro, zu 49,6 % zwischen 150 und 200 Euro, zu 5,7 % zwischen 300 und 400 Euro und zu 6,5 % sogar über 400 Euro.

Gegen 97 (39,4 %) solcher auf einen Bagatellverstoß beruhende Bußgeldbescheide wurde **Einspruch eingelegt** (in den übrigen Bußgeldverfahren war die Entscheidung darüber zum Zeitpunkt der Befragung noch nicht gefallen). Von diesen Einsprüchen waren 18 (also **18,6 % der Einsprüche**) erfolgreich und **führten zur Aufhebung des betreffenden Bußgeldbescheides**. Durch 28 bzw. **28,9 % der Einsprüche** konnte eine **Einstellung des Bußgeldverfahrens wegen Geringfügigkeit** erreicht werden. 11 bzw. **11,3 % der Einsprüche** wurden **durch das Amtsgericht Köln zurückgewiesen** und waren somit erfolglos. Allerdings wurden auch 16 bzw. **16,5 % der Einsprüche nach Erhalt der gerichtlichen Ladung insbesondere aus Kostengründen zurückgenommen**. Das damit akzeptierte Bußgeld betrug zu 62,5 % zwischen 150 und 200 Euro, und zu jeweils 18,75 % bis zu 100 Euro und über 400 Euro. Das Ergebnis der (rechnerisch) verbleibenden 24 Einsprüche war zum Zeitpunkt der Befragung noch offen.

Fazit: Es ist festzustellen, dass es sich **bei Bagatellverstößen**, also bei Bußgeldbescheiden aufgrund einer Mautnachforderung von einem Euro oder weniger, durchaus **lohnt, Einspruch einzulegen und die Einstellung des Verfahrens wegen Geringfügigkeit zu beantragen**.

Mit freundlichen Grüßen

**Verband des Verkehrsgewerbes
Südbaden e. V.**

gez. Klug

Anlage
Tabelle zu 1.

Gesamtkostensteigerung durch Arbeitszeitverkürzung



Anteil Fahrpersonal- kosten an den Gesamtkosten	Effektive Arbeitszeitverkürzung															
	1,00 %	2,00 %	3,00 %	4,00 %	5,00 %	6,00 %	7,00 %	8,00 %	9,00 %	10,00 %	11,00 %	12,00 %	13,00 %	14,00 %	15,00 %	16,00 %
	Erhöhung der Fahrpersonalreserve															
	1,01 %	2,04 %	3,09 %	4,17 %	5,26 %	6,38 %	7,53 %	8,70 %	9,89 %	11,11 %	12,36 %	13,64 %	14,94 %	16,28 %	17,65 %	19,05 %
	Gesamtkostensteigerung															
30,00 %	0,30 %	0,61 %	0,93 %	1,25 %	1,58 %	1,91 %	2,26 %	2,61 %	2,97 %	3,33 %	3,71 %	4,09 %	4,48 %	4,88 %	5,29 %	5,71 %
31,00 %	0,31 %	0,63 %	0,96 %	1,29 %	1,63 %	1,98 %	2,33 %	2,70 %	3,07 %	3,44 %	3,83 %	4,23 %	4,63 %	5,05 %	5,47 %	5,90 %
32,00 %	0,32 %	0,65 %	0,99 %	1,33 %	1,68 %	2,04 %	2,41 %	2,78 %	3,16 %	3,56 %	3,96 %	4,36 %	4,78 %	5,21 %	5,65 %	6,10 %
33,00 %	0,33 %	0,67 %	1,02 %	1,38 %	1,74 %	2,11 %	2,48 %	2,87 %	3,26 %	3,67 %	4,08 %	4,50 %	4,93 %	5,37 %	5,82 %	6,29 %
34,00 %	0,34 %	0,69 %	1,05 %	1,42 %	1,79 %	2,17 %	2,56 %	2,96 %	3,36 %	3,78 %	4,20 %	4,64 %	5,08 %	5,53 %	6,00 %	6,48 %
35,00 %	0,35 %	0,71 %	1,08 %	1,46 %	1,84 %	2,23 %	2,63 %	3,04 %	3,46 %	3,89 %	4,33 %	4,77 %	5,23 %	5,70 %	6,18 %	6,67 %
36,00 %	0,36 %	0,73 %	1,11 %	1,50 %	1,89 %	2,30 %	2,71 %	3,13 %	3,56 %	4,00 %	4,45 %	4,91 %	5,38 %	5,86 %	6,35 %	6,86 %
37,00 %	0,37 %	0,76 %	1,14 %	1,54 %	1,95 %	2,36 %	2,78 %	3,22 %	3,66 %	4,11 %	4,57 %	5,05 %	5,53 %	6,02 %	6,53 %	7,05 %
38,00 %	0,38 %	0,78 %	1,18 %	1,58 %	2,00 %	2,43 %	2,86 %	3,30 %	3,76 %	4,22 %	4,70 %	5,18 %	5,68 %	6,19 %	6,71 %	7,24 %
39,00 %	0,39 %	0,80 %	1,21 %	1,63 %	2,05 %	2,49 %	2,94 %	3,39 %	3,86 %	4,33 %	4,82 %	5,32 %	5,83 %	6,35 %	6,88 %	7,43 %
40,00 %	0,40 %	0,82 %	1,24 %	1,67 %	2,11 %	2,55 %	3,01 %	3,48 %	3,96 %	4,44 %	4,94 %	5,45 %	5,98 %	6,51 %	7,06 %	7,62 %
41,00 %	0,41 %	0,84 %	1,27 %	1,71 %	2,16 %	2,62 %	3,09 %	3,57 %	4,05 %	4,56 %	5,07 %	5,59 %	6,13 %	6,67 %	7,24 %	7,81 %
42,00 %	0,42 %	0,86 %	1,30 %	1,75 %	2,21 %	2,68 %	3,16 %	3,65 %	4,15 %	4,67 %	5,19 %	5,73 %	6,28 %	6,84 %	7,41 %	8,00 %
43,00 %	0,43 %	0,88 %	1,33 %	1,79 %	2,26 %	2,74 %	3,24 %	3,74 %	4,25 %	4,78 %	5,31 %	5,86 %	6,43 %	7,00 %	7,59 %	8,19 %
44,00 %	0,44 %	0,90 %	1,36 %	1,83 %	2,32 %	2,81 %	3,31 %	3,83 %	4,35 %	4,89 %	5,44 %	6,00 %	6,57 %	7,16 %	7,76 %	8,38 %
45,00 %	0,45 %	0,92 %	1,39 %	1,88 %	2,37 %	2,87 %	3,39 %	3,91 %	4,45 %	5,00 %	5,56 %	6,14 %	6,72 %	7,33 %	7,94 %	8,57 %