

# Ihr Logistikpartner

Gesetzliche Änderungen der  
EG-Sozialvorschriften für  
Kraftfahrer im Straßengüter-  
verkehr ab dem Jahr 2006/2007

meiller logistik GmbH

E-mail: [info@meiller-logistik.de](mailto:info@meiller-logistik.de)

<http://www.meiller-logistik.de>





**Alle nachfolgenden Ausführungen haben keinen Anspruch auf Vollständigkeit, sondern sollen vielmehr die wesentlichen Daten und Fakten in verkürzter Form wiedergeben und dazu beitragen den komplexen Sachverhalt vereinfacht darzustellen.**

**Geschäftsführung**

**Dieter Fahrner**

---






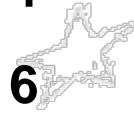



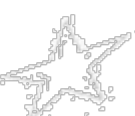


**Literatur- und Quellenverzeichnis**

- Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. ([www.bgl-ev.de](http://www.bgl-ev.de))
- VSL/AVSL Baden-Württemberg e.V.
- Logistikplattform [mylogistics.net](http://mylogistics.net) ([www.mylogistics.net](http://www.mylogistics.net))
- Logistikplattform Logistik inside ([www.logistik-inside.de](http://www.logistik-inside.de))







# INHALT

<b>I.</b>	<b>VORWORT</b>					<b>4</b>
<b>II.</b>	<b>FAKTEN</b>					<b>6</b>
<b>III.</b>	<b>AUSWIRKUNG</b>					<b>11</b>
<b>IV.</b>	<b>BEISPIELE</b>					<b>13</b>
<b>V.</b>	<b>FAZIT</b>					<b>20</b>
<b>VI.</b>	<b>KONSEQUENZEN FÜR VERLADER</b>					<b>21</b>
<b>VII.</b>	<b>LÖSUNGSANSATZ FÜR VERLADER</b>					<b>22</b>





# I. VORWORT

-  In den Jahren 2006 und 2007 sind einige **gravierende Änderungen** in den **EG-Sozialvorschriften im Straßengüterverkehr** eingetreten bzw. werden eintreten.
  
-  Mit der Veröffentlichung der **VERORDNUNG (EG) Nr. 561/2006 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES** vom 15. März 2006 im Amtsblatt der Europäischen Union, L102 vom 11. April 2006 gilt folgendes:
  - a) **Digitales Kontrollgerät (Tachograph) ab 01. Mai 2006**
  - b) **Arbeitszeitgesetz ab 01. September 2006**
  - c) **Neue Lenk- und Ruhezeiten ab 11. April 2007**





# I. VORWORT



Die **Änderungen** der Rahmenbedingungen der **EG-Sozialvorschriften** haben nicht nur gravierende Auswirkungen auf das Transport- und Speditionsgewerbe, sondern die Nichteinhaltung insbesondere der Lenk- und Ruhezeiten hat auch gravierende **haftungsrechtliche Auswirkungen** auf die Verladerschaft.

Diese **Ordnungswidrigkeit** wird bestraft mit einer **Geldstrafe** von bis zu **15.000 Euro**.





## II. FAKTEN

### ▶ **Digitales Kontrollgerät ab 01. Mai 2006**

Alle erstzugelassene Lkw und Busse müssen ab dem 20. Tag nach Inkrafttreten der neuen Verordnung - was mit ihrer Veröffentlichung im EG-Amtsblatt L 102/1 vom 11. April 2006 erfolgte - in allen EU-Ländern mit einem digitalen Tacho ausgerüstet sein!

#### ▶ **Ausrüstungspflicht mit digitalem Tachographen für Fahrzeuge, die ab 01.05.2006 erstmals zum Verkehr zugelassen werden**

(nur 1 Fahrerkarte pro Fahrer, Speicherung mind. letzte 28 Tage Tätigkeit, jederzeit elektronisch abruf- u. bearbeitbar).

#### ▶ **Bei analogem Tachographen gilt die Mitführungspflicht der Tachoscheiben der laufenden Woche und der vorausgegangenen 15 Kalendertage ab 01.05.2006 durch den Fahrer**

(bisher nur Schaublätter der laufenden Woche und des letzten Tages der Vorwoche).





## II. FAKTEN

### ▶ **Arbeitszeiten ab 01. September 2006**

Neu eingeführt und wesentliche Änderung ist der §21 a "Beschäftigung im Straßentransport". Änderungen sind u.a. in den Begrifflichkeiten und Definitionen. Die wöchentliche Arbeitszeit beträgt 48 Stunden, kann auf 60 Stunden verlängert werden, wenn innerhalb von 4 Kalendermonaten oder 16 Wochen im Durchschnitt 48 Stunden nicht überschritten werden!

Zur **Arbeitszeit** zählen insbesondere:

- Fahren
- Be- und Entladen
- Reinigung und technische Wartung
- Erledigung von gesetzlichen oder behördlichen Formalitäten
- Überwachung des Be- und Entladens





## II. FAKTEN

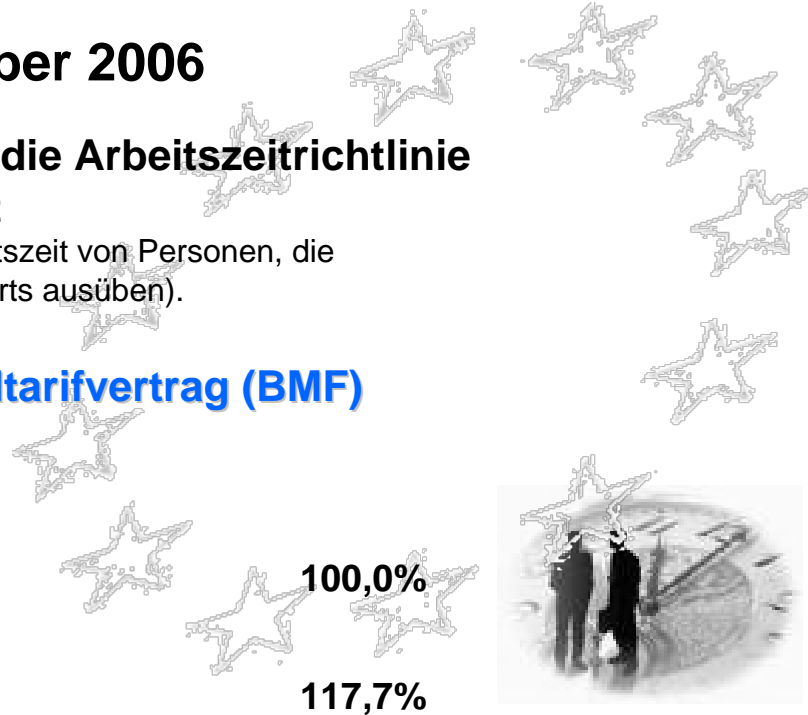
### ▶ **Arbeitszeiten ab 01. September 2006**

#### ▶ **Seit dem 01. September 2006 ist die Arbeitszeitrichtlinie Fahrpersonal in der BRD in Kraft**

(Richtlinie 2002/15/EG zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben).

#### **Bis dahin galt der Bundesmanteltarifvertrag (BMF) Güterfernverkehr!**

- ▶ **Arbeitszeitrichtlinie:**  
48,0 Stunden Arbeitszeit pro Woche
- ▶ **BMT Fern:**  
56,5 Stunden Arbeitszeit pro Woche



- ▶ **Verteuerung der Personalkosten um ca. 17,7%**
- ▶ **Verteuerung der Gesamtkosten um ca. 7,1%**  
(bei Personalkostenanteil von ca. 40%)





## II. FAKTEN

### ▶ **Arbeitszeiten ab 01. September 2006**

- ▶ Die **Wartezeit auf die Be- und Entladung** ist - sofern sie dem Fahrer vorab bekannt gegeben wird – **NICHT** in die Wochenarbeitszeit von 48 Stunden einzurechnen (= **Bereitschaftszeit**)  
(liegt im Entscheidungsspielraum des Fahrers, außer er bekommt vorher klare Zeitvorgaben)

- ▶ Die **reine Be- und Entladetätigkeit** des Fahrers (ab Beginn bis Ende) ist aber unstrittig **Arbeitszeit**.

▶ **Die effektive Be- und Entladezeit hat seit dem 01. September 2006 Einfluss auf die Transportkosten.**





## II. FAKTEN



### Lenk- und Ruhezeiten ab 11. April 2007

#### Neue Lenkzeiten:

- a) **Ununterbrochene Lenkzeit:** 4,5 Stunden
- b) **Tageslenkzeit: 9 Stunden;** 10 Stunden zweimal pro Woche
- c) **Wochenlenkzeit:** 56 Stunden maximale Lenkzeit pro Kalenderwoche
- d) **2-Wochenlenkzeit:** 90 Stunden maximale Lenkzeit innerhalb zweier aufeinanderfolgender Kalenderwochen
- e) Die Möglichkeit, erst nach 12 Tageslenkzeiten eine wöchentliche Ruhezeit einlegen zu müssen, wurde ersatzlos gestrichen.

#### Neue Ruhepausen / Ruhezeiten:

- a) **Ruhepausen:** Nach 4,5 h 45 Minuten, Möglichkeit des Splittes: zuerst 15 Minuten, dann 30 Minuten
- b) **Mindestruhezeit:** Erhöhung von 8 auf 9 Stunden pro Tag, max. 3 Mindestruhezeiten pro Woche
- c) **Reguläre Ruhezeit:** 11 Stunden, oder 3 + 9 Stunden; Mehrfahrerbetrieb: 9 Stunden innerhalb von 30 Stunden
- d) **Wochenruhezeit:** mindestens 45 Stunden innerhalb zweier aufeinanderfolgender Kalenderwochen; oder einmal 24 Stunden innerhalb zweier aufeinanderfolgender Wochen, wenn der restliche Ruhezeit (9 Stunden) vor Ende der dritten Woche eingelegt wird.





### III. AUSWIRKUNG



**VO/EG Nr. 561/2006  
vom 15. März 2006 gültig ab 11. April 2007**

**Auswirkung :**

**Artikel 10(4):**



„Unternehmen, **Verlader, Spediteure, Reiseveranstalter, Hauptauftragnehmer, Unterauftragnehmer** und **Fahrervermittlungsagenturen stellen sicher, dass die vertraglich vereinbarten Beförderungszeitpläne nicht gegen diese Verordnung verstoßen.**“





### III. AUSWIRKUNG

#### **Auswirkung des Artikels 10(4) VO/EG 561/2006**

- ▶ Bei Transportaufträgen, die nach den vorhandenen Vorgaben **NICHT** konform mit der VO/EG 561/2006 abgewickelt werden können, **gerät der Verlader in die Mithaftung für die Einhaltung der Verordnung.**



- ▶ Diese Mithaftung kann der Verlader auch dann nicht umgehen, wenn er einen Spediteur einschaltet, der an einen Transportunternehmer vermittelt.

denn:

obwohl dann zunächst der Spediteur die volle Haftung trägt, fallen die Anforderungen des Verladers auf eben diesen zurück und er haftet mit.

- ▶ Als Lösungsansatz bietet sich nur der Einsatz von Doppelbesetzungen (2 Fahrer) an.

aber:

die damit verbundenen Mehrkosten betragen, abhängig von Sendungsgröße und Distanz, zwischen 25 und 40 Prozent.





## IV. BEISPIELE



### Details zu Schichtzeit und Tageslenkzeit

#### Schichtzeit des Fahrers:

3 x 15 Stunden + 2 x 13 Stunden pro Woche  
= 71 Stunden pro Woche : 5 Tage

= **durchschnittlich 14,2 Stunden pro Tag \*)**

#### Tageslenkzeit des Fahrers:

2 x 10 Stunden + 3 x 9 Stunden pro Woche  
= 47 Stunden pro Woche : 5 Tage

= **durchschnittlich 9,4 Stunden pro Tag \*\*)**

\*) zwar max. 84 Stunden,  
aber in der Doppel-  
woche wieder aus-  
zugleichen.

\*\*\*) zwar max. 56 Stunden  
aber in der Doppel-  
woche auf max. 90  
Stunden = 45 Stunden/  
Woche wieder auszu-  
gleichen.

---

#### Schichtzeit =

alles, was zwischen zwei Ruhezeiten  
von mindestens 9 Stunden liegt.

#### Tageslenkzeit =

alles, was an Lenkzeit innerhalb einer Schichtzeit liegt.





## IV. BEISPIELE



### Auswirkungen der Lenkzeitänderungen I

Alles, was über 9 bzw. 10 Stunden Lenkzeit liegt, benötigt  
> mindestens 9 Stunden Ruhezeit.

#### Beispiel

Leistungsentfernung

Benötigte Lenkzeit (bei 65 km/h Ø) ca.  
+ Lenkzeitunterbrechung ca.  
+ 1 Ruhezeit mindestens  
= Gesamtzeit Transportabwicklung

685 Km

10,50 Std.

0,75 Std.

9,00 Std.

20,25 Std.

SOLL-Abfahrtszeit ab Werk

11.45 Uhr Tag A

bedingt durch 20,25 Std. Transportzeit

SOLL-Ankunftszeit 1. Empfänger

08.00 Uhr Tag B





## IV. BEISPIELE



### Auswirkungen der Schichtzeit I

Alles, was im Rahmen der Gesamttätigkeit über 15 Stunden geht, benötigt zusätzlich zur Lenk- und Beladezeit sowie Entladezeit > mindestens 9 Stunden Ruhezeit.

#### Beispiel

Leistungsentfernung  
Entladestellen

Entladezeit 3 Stellen à 60 min  
+ Benötigte Lenkzeit (bei 65 km/h Ø) ca.  
+ 2 Lenkzeitunterbrechungen  
+ 1 Ruhezeit mindestens  
= Summe Unterwegszeit

769 Km  
3 Stellen  
3,00 Std.  
12,00 Std.  
1,50 Std.  
9,00 Std.  
25,50 Std.

Späteste SOLL-Abfahrtszeit Verloader 14.30 Uhr Tag A ./ Verladezeit

bedingt durch 25,50 Std. Unterwegszeit

SOLL-Entladeende letzter Empfänger 16.00 Uhr Tag B





## IV. BEISPIELE



### Auswirkungen der Schichtzeit II

Der Beachtung bedarf zudem:  
was innerhalb von 15 Stunden inkl. Beladezeit abgewickelt werden kann.

Das Ende der Entladung bestimmt nämlich den letztmöglichen Beginn der Beladung.

Beispiel

Frühester Beladebeginn Absender

19.00 Uhr Tag A

15 Stunden

Späteste Zeit Entladeende Empfänger 10.00 Uhr Tag B

### ALTERNATIV

zusätzlich mindestens 9 Stunden Ruhezeit

Frühester Beladebeginn Verloader

10.00 Uhr Tag A

15 Stunden + 9 Stunden

Späteste Zeit Entladeende Empfänger 10.00 Uhr Tag B





## IV. BEISPIELE



### Auswirkungen Schichtzeit Italien

Abfahrtsort: Dornstetten

Destination: a) Firenze

b) Bologna

#### Beispiel

Leistungsentfernung

+ Benötigte Lenkzeit (bei 70 km/h Ø) ca.

+ Stop schweizer Grenze (z.B. Basel) ca.

+ Stop Gotthard-Tunnel ca.

+ Stop italienische Grenze (Chiasso) ca.

+ 2 Lenkzeitunterbrechungen

+ 1 Ruhezeit mindestens

(2 x je Woche 11,00 Std.)

2 Entladestellen à ca. 30 min.

= Summe Unterwegszeit

903 Km

13,00 Std.

1,00 Std.

1,50 Std.

0,75 Std.

1,50 Std.

9,00 Std.

1,00 Std.

27,25 Std.

Notwendige späteste Abfahrtszeit Tag A: 13.45 (11.45) Uhr

Alternative = 2. Fahrer Abfahrtszeit Tag A: 22.45 Uhr





## IV. BEISPIELE



### Auswirkungen Schichtzeit Spanien

Abfahrtsort: Aachen

Destination: a) San Agustin

b) Alcorcon

c) Alcorbenadas

Leistungsentfernung

+ Benötigte Lenkzeit (bei 70km/h) ca.

+ 4 Lenkzeitunterbrechungen

+ 2 Ruhezeiten (9-11 Std.)

= Summe Unterwegszeit

Notwendige späteste Abfahrtszeit Tag A : 9.00 Uhr

Alternative = 2. Fahrer Abfahrtszeit Tag A : 19.00 Uhr

Leistungsentfernung San Agustin – Alcorcon 50 Km

+ Entladezeit San Agustin ca. 1,00 Std.

+ Benötigte Lenkzeit ca. 1,25 Std.

= Summe Unterwegszeit 2,25 Std.

Früheste Ankunftszeit Alcorcon Tag C : 10.30 Uhr





## IV. BEISPIELE



### Auswirkungen Schichtzeit Spanien

Abfahrtsort: Aachen

Destination: a) San Agustin

b) Alcorcon

c) Alcorbenadas

Leistungsentfernung Alcorcon - Alcobenadas 35 Km

+ Entladezeit San Alcorcon ca.

+ Benötigte Lenkzeit ca.

= Summe Unterwegszeit

Früheste Ankunftszeit Alcobenadas Tag C : 12.00 Uhr

Gesamte Tour 50,75 Stunden



# V. FAZIT



## **Kritische Wertung**

- **Die Kontrollen und die Bußgelder bei Vergehen schlagen bereits jetzt voll durch. Eine Harmonisierung des Bußgeldkatalogs erfolgte bisher nicht!**
- **Auch in Deutschland begangene Vergehen werden bei Kontrollen im Ausland gemäß dem jeweiligen Länder spezifischen Bußgeldkatalog geahndet!**
- **Zusätzliche Kontrollen in den Betriebsstätten der Transport- und Speditionsunternehmen erfolgen durch die Behörden schon seit Jahren!**
- **Bei wiederholten Verstößen können neben spürbaren Bußgeldern auch Berufsverbote ausgesprochen werden!**
- **Die Bußgelder durch die neue VO/EG können auch den Verlader treffen!**





## VI. KONSEQUENZEN



### Konsequenzen für die Verladerschaft

- **Unter der Maßgabe, daß**
  - **Lieferservice + -bereitschaft unverändert bleiben müssen**  
(Bestellung Tag A xx Uhr > Auslieferung Tag B yy Uhr)  
**sind dringend Anpassungen und Reaktionen der innerbetrieblichen Logistik der Verlader auf die Gesetzesänderungen im Straßengüterverkehr erforderlich.**
- **Insbesondere lange Strecken, aber auch kürzere Strecken mit mehreren Entladestellen bedingen zukünftig der Anpassung der Verlader auf die Gestellungs- und Verladezeiten der Fahrzeuge.**
- **Die reinen Be- und Entladezeiten der Fahrzeuge werden zunehmend Einfluß auf die Transportpreise nehmen.**
  - **Fahrerarbeitszeiten und damit verbunden**
  - **Einsatzzeiten des Fahrzeugs**

**werden zukünftig ein „knappes Gut“ sein.**





## VII. LÖSUNGSANSATZ



### Lösungsansatz für die Verladerschaft

Fertigstellungszeiten der Produkte werden immer im Einflussbereich des Verladers verbleiben und an die logistischen Anforderungen angepaßt werden müssen.

#### Die **gesamte Logistik**

- Ein-/Auslagerung,
- Kommissionierung,
- Bereitstellung,
- Verladung,
- Transport

kann aber **aus dem Betrieb ausgelagert werden.**

Damit kann die gesetzliche Anforderung und die dafür notwendige Koordination des Ablaufs von Verladung und Transport an einen Dritten übergeben und die gesetzliche Haftung des Verladers ausgeschlossen werden.



# Ihr Logistikpartner

Sollten Sie weitere  
Informationen wünschen,  
sprechen Sie uns an.

- **Dieter Fahrner**  
info@meiller-logistik.de  
Tel.: +49 9431 / 620-8000



**Danke für Ihre Aufmerksamkeit**