



## Preisanpassung und neue Herausforderungen in der Straßentransportwirtschaft in der EU



**Karl Fischer**  
**Geschäftsführer**  
**LKZ Prien GmbH**



**I. Ausgangssituation**

**II. Grundlagen der Studie**

**III. Kostenentwicklung der letzten fünf Jahre**

**IV. Transportpreisentwicklung der letzten fünf Jahre**

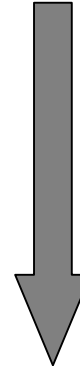
**V. Fazit**

# Ausgangssituation



Druck durch

- EU-Osterweiterung  
(andere Kostenstrukturen)
- Kostenerhöhungen
- Mangel an qualifiziertem Personal



+

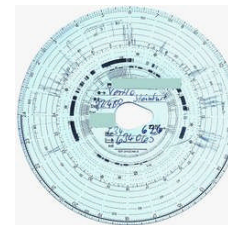
**Transportunternehmer**

## 11.04.2007 (EG) VO 561/2006

„Verordnung zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates“

+

## Gleitende Einführung des digitalen Tachos

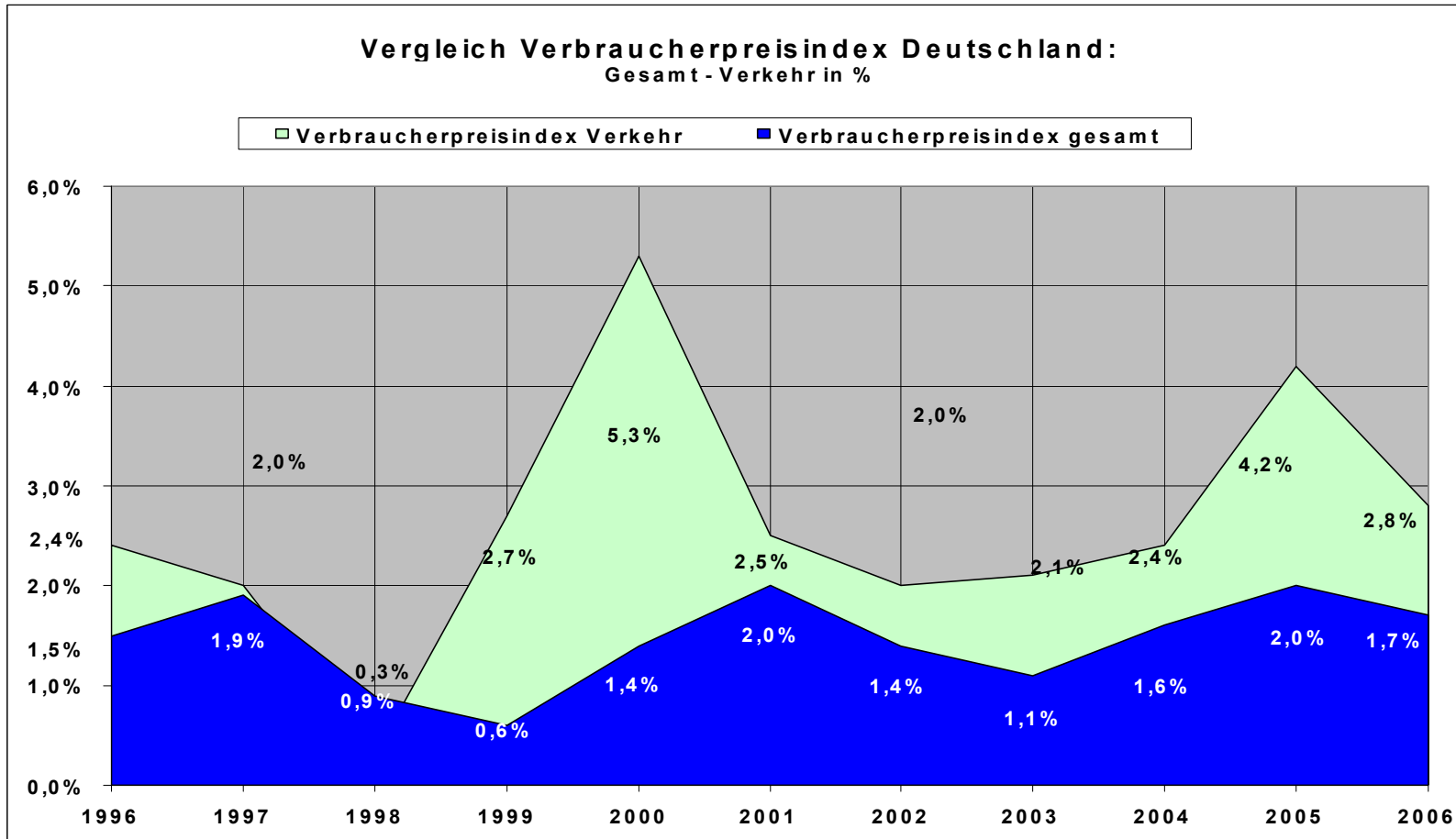




## Kosten- und Transportpreisentwicklung der letzten fünf Jahre

### Basis:

- a) Statistische Sekundärdaten
- b) Befragung von klein- und mittelständischen Unternehmen
- c) Fernverkehr über 300 km auf festgelegten Beispielrelationen,  
nicht temperierter Planen-Lkw





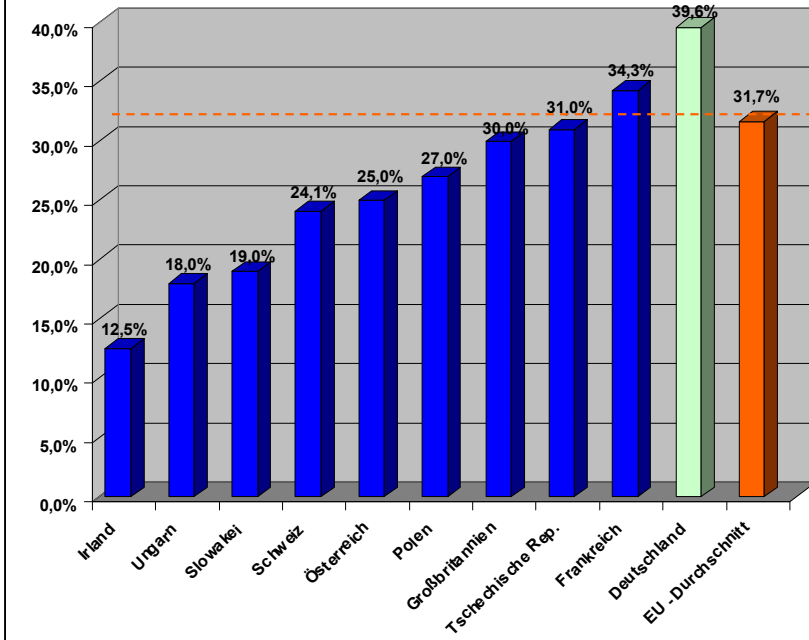
## Zusammenfassende Darstellung von relevanten Gesetzesänderungen

Gesetze	Gültigkeit	Auswirkungen u.a.																					
<b>Biokraftstoffquotengesetz und Energiesteuergesetz</b>	Ab 01.01.2007  Ab 01.08.2006	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Quoteneinführung für die Mindestbeimischung von Biokraftstoffen zu Benzin und Diesel. Steuererhöhung auf die Kraftstoffe zukünftig:</li> </ul> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2007</th> <th>2008</th> <th>2009</th> <th>2010</th> <th>2011</th> <th>2012</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Biodiesel:</td> <td>7,1</td> <td>13,4</td> <td>19,7</td> <td>26,0</td> <td>32,3</td> <td>44,9</td> </tr> <tr> <td>Pflanzöl:</td> <td>0,0</td> <td>8,15</td> <td>16,55</td> <td>24,95</td> <td>32,3</td> <td>44,9</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Kraftstoff- und Energiekosten</li> <li>• Dadurch Steigerung der gesamten Fahrzeugkosten</li> <li>• Linearer Anstieg der Gesamtquotenpflicht von 2011 bis 2015 auf 8 %</li> <li>• Biokraftstoffe, die unter die Quote fallen, sind ab dem 1. Januar 2007 grundsätzlich nicht mehr steuerbegünstigt.</li> </ul>		2007	2008	2009	2010	2011	2012	Biodiesel:	7,1	13,4	19,7	26,0	32,3	44,9	Pflanzöl:	0,0	8,15	16,55	24,95	32,3	44,9
	2007	2008	2009	2010	2011	2012																	
Biodiesel:	7,1	13,4	19,7	26,0	32,3	44,9																	
Pflanzöl:	0,0	8,15	16,55	24,95	32,3	44,9																	
<b>Verordnung zur Durchführung des Berufskraftfahrer- Qualifikations-Gesetzes</b>	Ab 01.10.2006	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Besondere Qualifikation für Fahrer des gew. Güterkraftverkehrs,</li> <li>• Zeitliche und finanzielle Belastung für Fahrer und Unternehmen (von Führerscheinneulingen ab 10.9.2009 ist zusätzlich der Nachweis einer Grundqualifikation und alle 5 Jahre eine 35-stündige Weiterbildung zu erbringen; Lkw-Kraftfahrer, die vor dem 10.9.2009 ihre Fahrerlaubnis erworben haben, müssen bis 10.9.2014 bzw. bei Anpassung an die Gültigkeitsdauer ihrer Fahrerlaubnis bis 20.9.2016 eine 35-stündige Weiterbildung in einer anerkannten Ausbildungsstätte nachweisen)</li> </ul>																					
<b>Änderung des Arbeitszeitgesetzes</b> (ArbZG durch die RL 2002/15/EG (EU-Fahrerarbeitszeitrichtlinie) Die Vorschrift des neuen § 21a ArbZG ist als Ergänzung zur VO (EWG) Nr. 3820/85 – bzw. ab dem 11. April 2007 zur VO (EG) Nr. 561/2006 – zu sehen.	Ab 1.9.2006	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wesentliche Regelungsinhalte sind die wöchentlichen Höchstarbeitszeiten und die Zeiten, die keine Arbeitszeit sind</li> <li>• Auswirkung auf Personalkosten</li> <li>• Erhöhung der Fahrpersonalreserve in Verbindung mit der Änderung des Arbeitszeitgesetzes</li> <li>• Problematik Fahrermangel</li> </ul>																					
<b>Digitaler Tachograph</b> (Verordnung zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr ...)	Ab 01.05.2006	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausüstungspflicht für erstmalig zugelassene Fahrzeuge</li> <li>• Auswirkung auf Verwaltungskosten</li> <li>• Zusätzliche Kosten für Hard- und Software</li> <li>• Neue Haftungsregelung ab 11.04.2007 für Unternehmen</li> </ul>																					
<b>Lenk- und Ruhezeiten</b> (Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des europäischen Parlaments und des Rates - Verordnung zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EVG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates)	Vom 15.03.2006	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auswirkung auf Personalkosten</li> <li>• Erhöhung der Fahrpersonalreserve in Verbindung mit der Änderung des Arbeitszeitgesetzes</li> <li>• Problematik Fahrermangel</li> <li>• Bestimmungen über neue Lenk- und Ruhezeiten treten ab 11.04.2007 in Kraft</li> </ul>																					
<b>Lkw –Maut</b> (Gesetz über die Erhebung von strecken-bezogenen Gebühren ...)	Ab 01.01.2005	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anstieg der Fahrzeugkosten, Gebühren und Verwaltungskosten</li> <li>• Zusatzbelastung durch Straßennutzungsgebühren</li> <li>• Steigende Jahresabgabeleistung pro Lkw</li> <li>• Ermächtigung, die Maut auf Bundesstraßen auszuweiten (nach Mautstreckenausdehnungsverordnung zum 1.1.2007 vollzogen)</li> <li>• Umgruppierung der Emissionsklassen gemäß Mauthöheverordnung zum 1.10.2006</li> </ul>																					
<b>Feinstaub - Richtlinie</b>	Ab 01.01.2005	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lkw – Maut ist emissionsgestaffelt</li> <li>• Diskussion um höhere Grenzwerte und Plaketten - Pflicht</li> <li>• Evtl. neue Vorschrift über Rußfilter für Dieselmotore ab 2009</li> </ul>																					
<b>Ökosteuer</b> (Teilsteuer aus Stromsteuer und Aufstockungsbetrag zur Mineralölsteuer)	Ab 01.04.1999	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Steuersätze jeweils zu Jahresbeginn in 5 Stufen</li> <li>• von 3,07 ct/l (1999) auf 15,34 ct/l (2003)</li> <li>• Erhöhung der Kraftstoffkosten</li> <li>• Steigerung der gesamten Fahrzeugkosten</li> </ul>																					

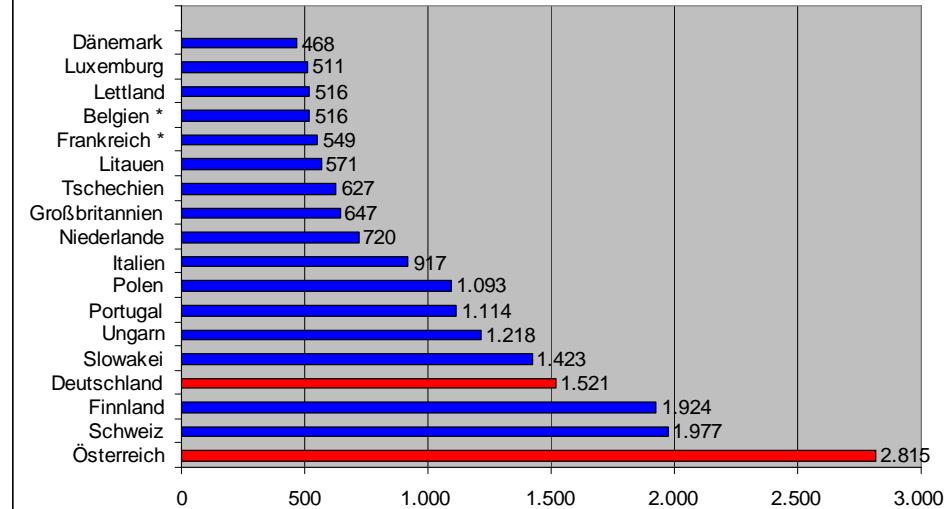
# Unterschiedliche steuerliche Belastung in Europa



Vergleich der Körperschaftsteuer in Europa



Kraftfahrzeugsteuer in €/Jahr

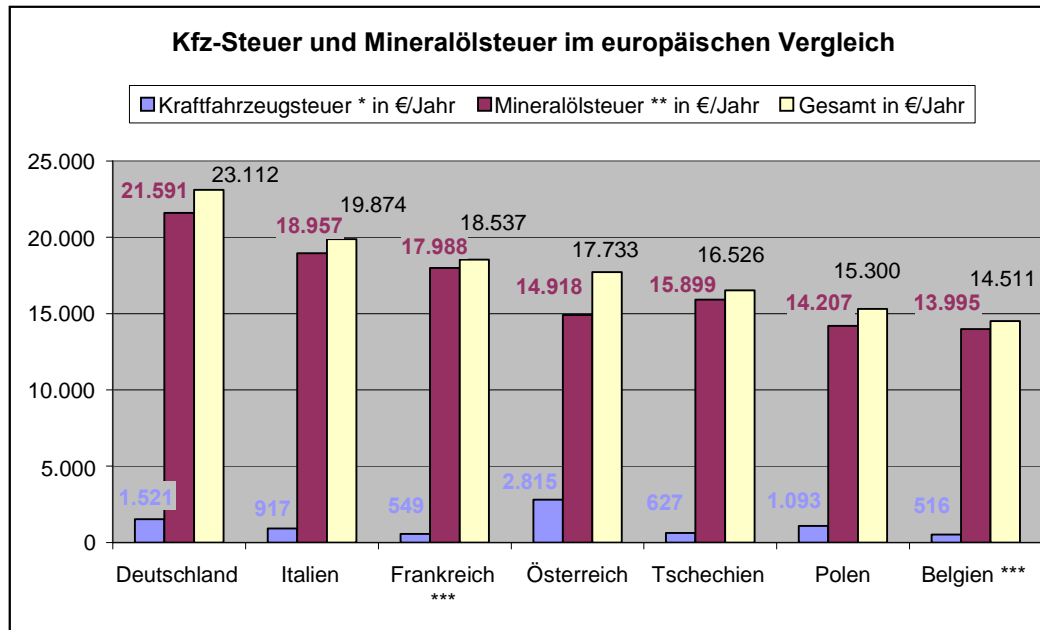


# Unterschiedliche steuerliche Belastung in Europa



**Jahresabgabebelastung eines 40 t-Lastzuges (EURO II mit Luftfederung im Deutschlandverkehr)**  
 Jahresleistung: 135.000 km; Kraftstoffverbrauch: 34 Liter/100km

Land	Kraftfahrzeugsteuer * in €/Jahr	Mineralölsteuer ** in €/Jahr	Gesamt in €/Jahr
Deutschland	1.521	21.591	23.112
Italien	917	18.957	19.874
Frankreich ***	549	17.988	18.537
Österreich	2.815	14.918	17.733
Tschechien	627	15.899	16.526
Polen	1.093	14.207	15.300
Belgien ***	516	13.995	14.511



\* Stand: August 2004

\*\* Stand: Januar 2006 (in B, PL, auf schwefelarmen Diesel; in D auf schwefelfreien Diesel)

\*\*\* Unter Berücksichtigung der Mineralölsteuerermäßigung auf gewerblich genutzten Dieselmotoren in B = 3,64 Cent /l, in F = 2,5 Cent/l



## Entwicklung der Jahresabgabenbelastung eines deutschen 40 t-Lastzuges EURO II

(EURO II, Jahresfahrleistung: 135.000 km (davon 100.000 km auf deutschen Autobahnen); Verbrauch: 34 Liter / 100 km)

Stand: September 2006

Zeit	Kraftfahrzeugsteuer in € / Jahr	Mineralölsteuer <sup>1</sup> in € / Jahr	Ökosteuer <sup>1</sup> in € / Jahr	ABBG <sup>2</sup> / Lkw - Maut in € / Jahr	Gesamt in € / Jahr
bis 31.3.1999	1.521	14.550		1.250	17.321
zum 1.4.1999					
1. Stufe Ökosteuer	1.521	14.550	1.408	1.250	18.729
zum 1.1.2000					
2. Stufe Ökosteuer	1.521	14.550	2.816	1.250	20.137
zum 1.1.2001					
3. Stufe Ökosteuer	1.521	14.550	4.224	1.250	21.545
zum 1.1.2002					
4. Stufe Ökosteuer	1.521	14.550	5.632	1.250	22.953
zum 1.1.2003					
5. Stufe Ökosteuer	1.521	14.550	7.040	1.250	24.361
zum 31.8.2003					
Wegfall ABBG	1.521	14.550	7.040		23.111
zum 1.1.2005					
Einführung Lkw-Maut	1.521	14.550	7.040	12.000	35.111
zum 1.10.2006					
Anhebung Lkw-Maut	1.521	14.550	7.040	14.000	37.111

1) Energiesteuergesetz wurde in dieser Tabelle nach BGL-Angaben gesplittet in Mineralölsteuer und Ökosteuer.

Die Preissteigerungen wurden in der Ökosteuer berücksichtigt.

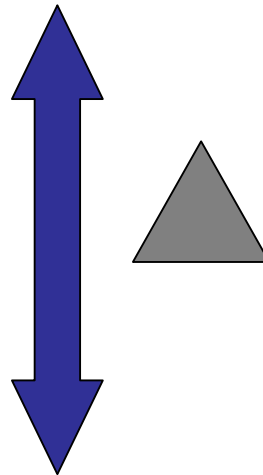
2) ABBG: Autobahnnutzungsgebührengesetz



## Ergebnis der Befragung:

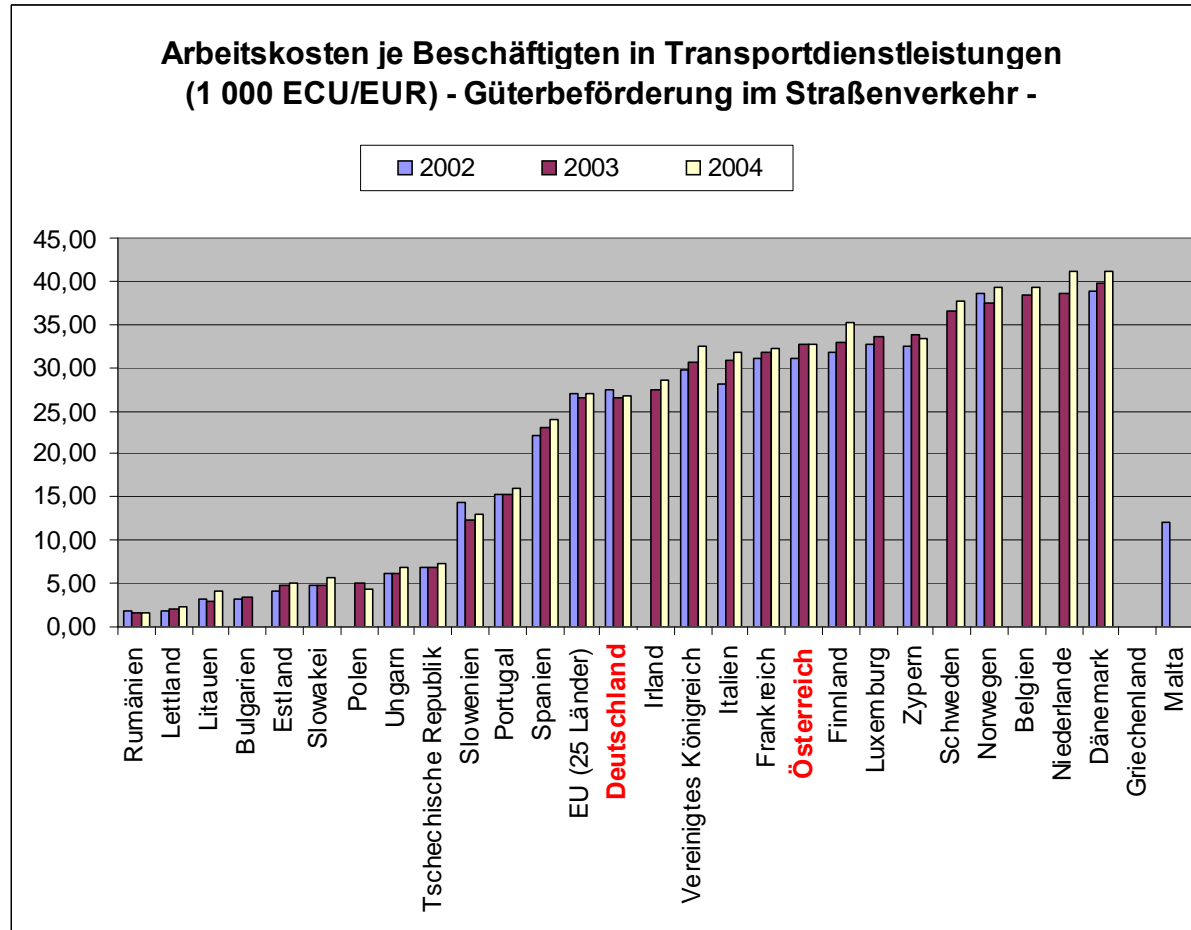
1/2002- 12/2006	+ 5,1%
2007	+ 5,9%
	<hr/>
	<b>+ 11 %</b>

Basis inkl. ausländischer Niederlassung



- Angespannte wirtschaftliche Lage  
⇒Keine vollen Gehaltserhöhungen
- Auswirkungen geänderte Arbeitszeit und elektronischer Tacho
- Verdeckte Kostentreiber

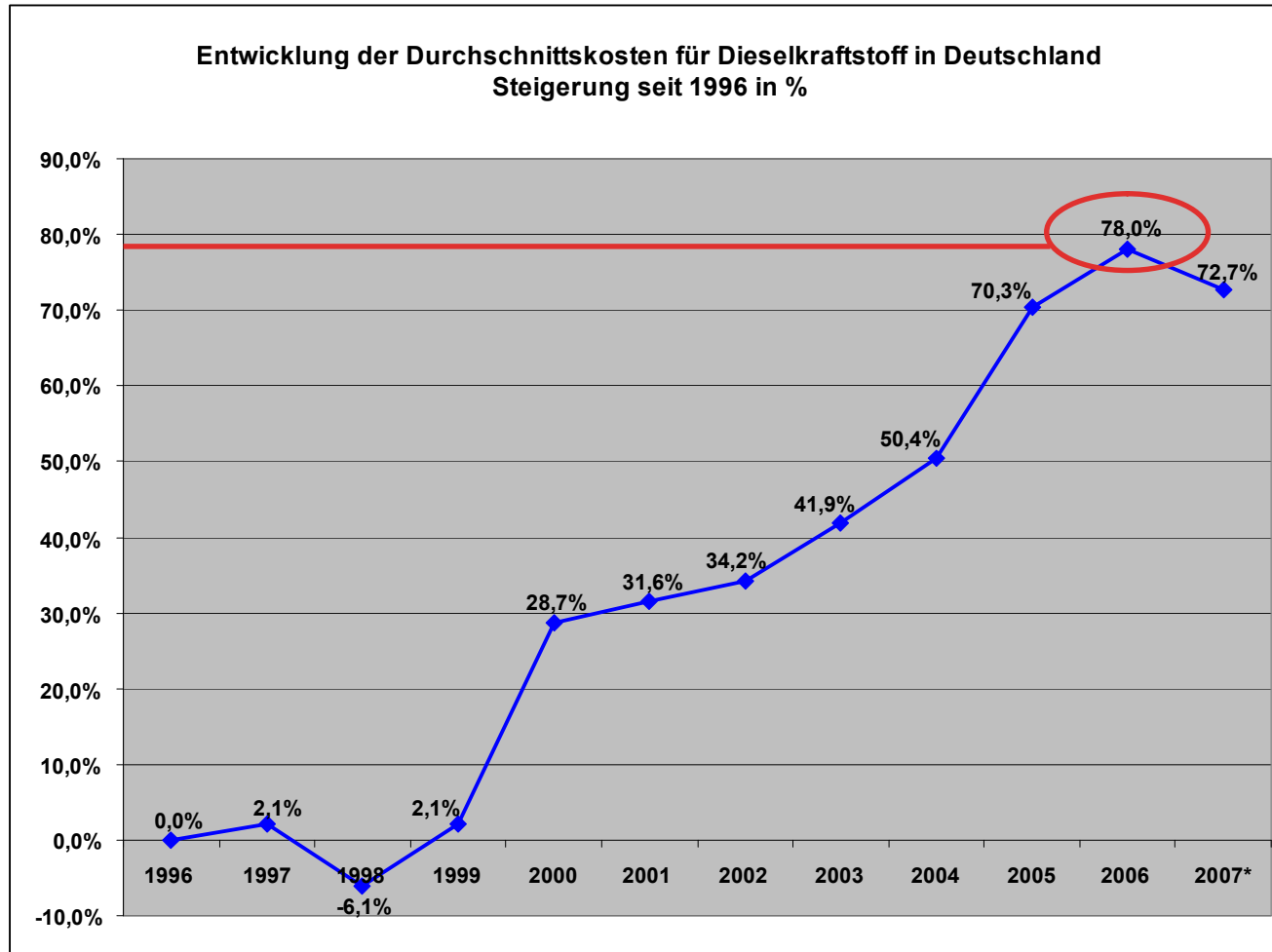
# Entwicklung der Arbeitskosten



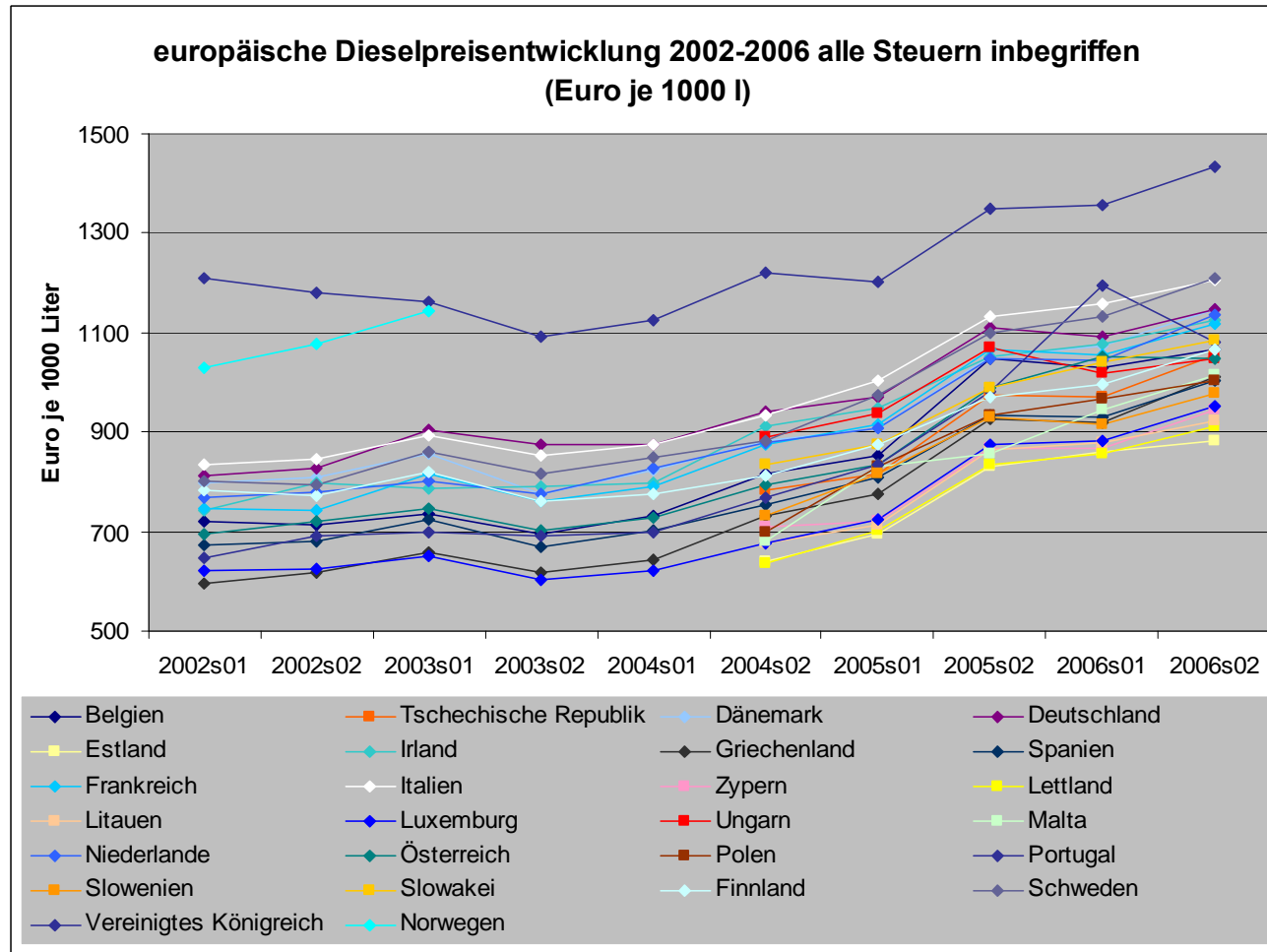
# Entwicklung der Kraftstoffkosten in D

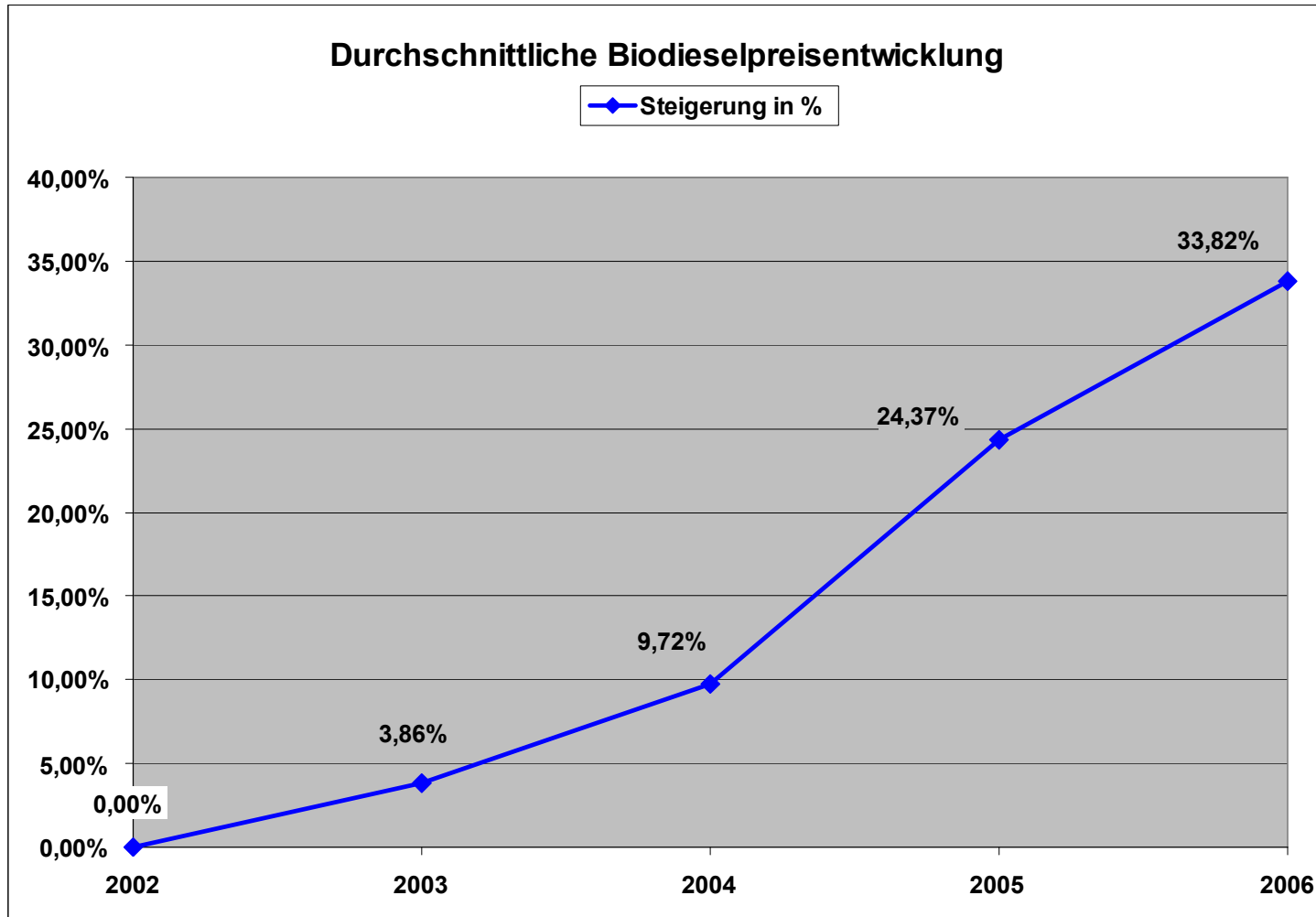


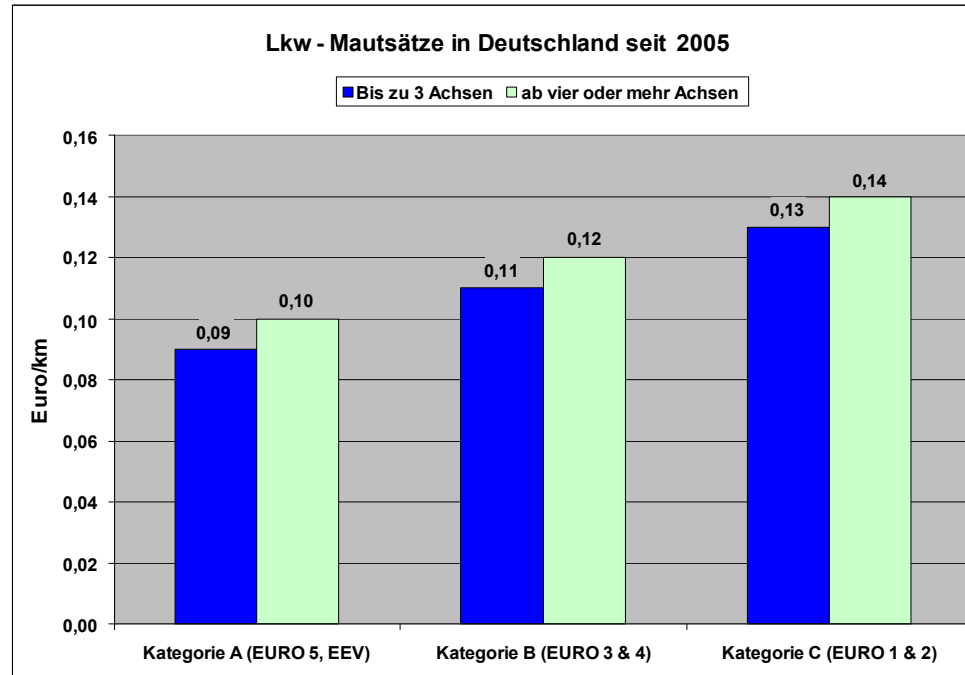
+ 78% in den letzten 10 Jahren



\*2007 – prozentuale Entwicklung anhand der Durchschnittspreise aus den Einzelpreisen für Januar und Februar







Lkw-Maut in Österreich (Preis ohne 20% Umsatzsteuer)

	Kfz mit 2 Achsen	Kfz mit 3 Achsen	Kfz mit 4 Achsen
<b>gegenwärtig</b>	0,13 €/km	0,18 €/km	0,27 €/km
<b>ab 1.7.2007</b>	0,16 €/km	0,21 €/km	0,32 €/km

# Zusammenfassung Hauptkostentreiber



## Kostenentwicklung im Güterkraftverkehr - Einsatz im Fernbereich - von Januar 2002 bis Januar 2007

Kostenart	Kostenstruktur 2000 (durchschnittl. Anteil an den Gesamtkosten)	Kostenver- änderungen von Januar 2002 bis Januar 2007 in %	Auswirkungen der Kosten- veränderungen auf die Gesamtkosten
<b>Personalkosten Fahrer ohne Spesen</b>	30,82		+ 7,47
<b>Lohn</b>	24,60	+ 23,67 %	+ 5,82
<b>gesetzliche Sozialaufwendungen</b>	6,02	+ 26,67 %	+ 1,61
sonstige	0,20	+19,73 %	+0,04
<b>Fahrerspesen</b>	3,41		- 0,01
Fahrerspesen <sup>1)</sup>	3,41	- 0,20 %	- 0,01
<b>Fahrzeugeinsatzkosten (km-abhängige Leistungs kosten)</b>	36,38		+8,41
Abschreibung	4,64	+ 8,30 %	+0,39
<b>Kraftstoffkosten</b>	21,36	+ 30,92 %	+ 6,60
Schmierstoffkosten	0,34	+ 39,54 %	+0,13
<b>Reparaturkosten</b>	7,68	+ 12,04 %	+0,92
Fzg.-Reinigungskosten	0,50	+ 12,08 %	+0,06
Reifenkosten	1,86	+ 16,80 %	+0,31
<b>Fahrzeuvorhaltekosten (Fixkosten)</b>	14,55		+ 12,65
Abschreibung	4,64	+ 8,30 %	+0,39
Fremdfinanzierungskosten	1,09	- 14,62 %	- 0,16
Prüfgebühren	0,16	+ 13,42 %	+0,02
<b>Steuer/Straßenbenutzungsgebühr</b>	2,03	+ 567,50 %	+ 11,52
Versicherungen	4,58	+ 12,36 %	+0,57
sonstige	2,05	+ 15,15 %	+0,31
<b>Verwaltungskosten</b>	14,84		+ 1,45
<b>Gehälter inkl. gesetzliche Sozialaufwendungen</b>	7,86	+ 11,57 %	+0,91
sonstige	6,98	+ 7,77 %	+0,54
<b>Insgesamt</b>	<b>100,00</b>		<b>+ 29,97</b>

- Personal
- Kraftstoffkosten
- Straßenbenutzungsgebühren

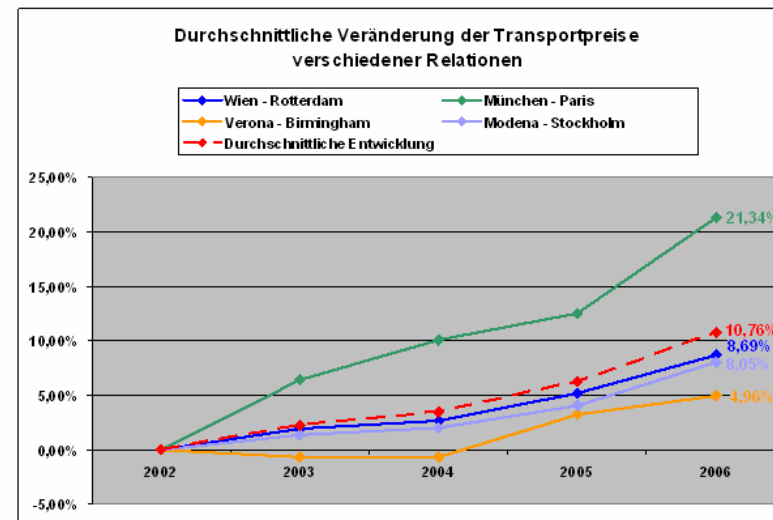
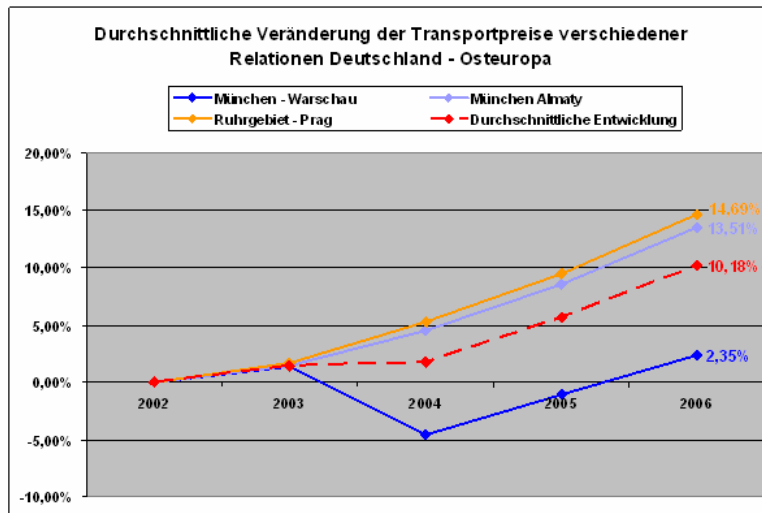
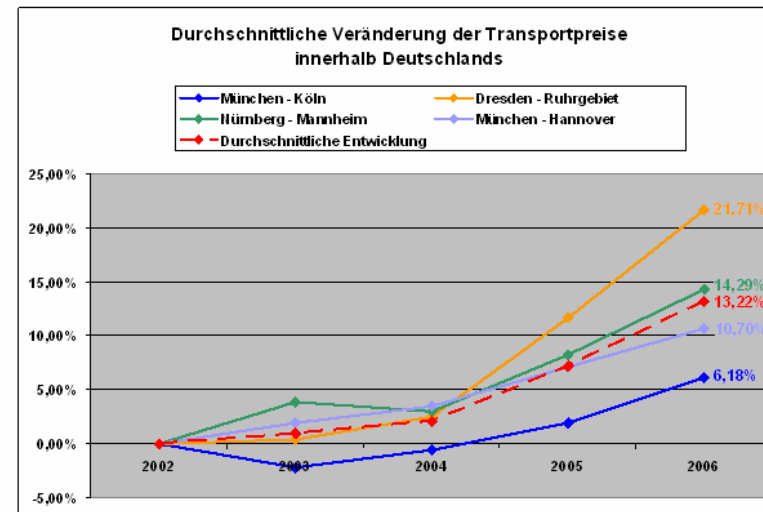
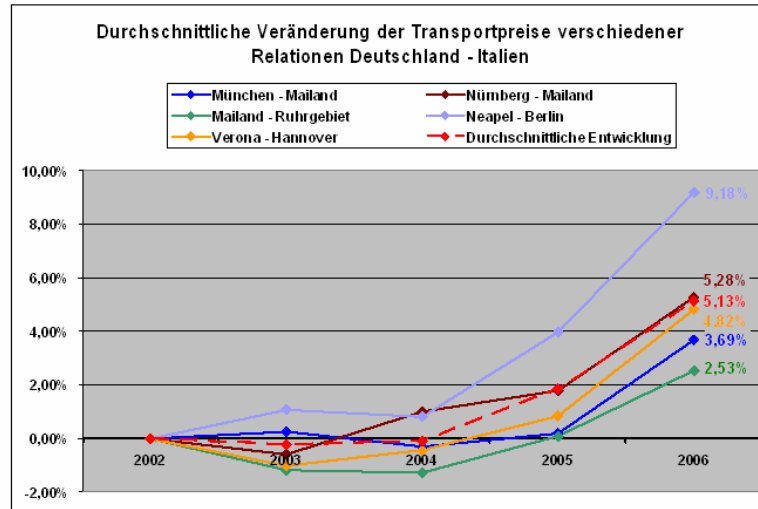
+ 25,5%

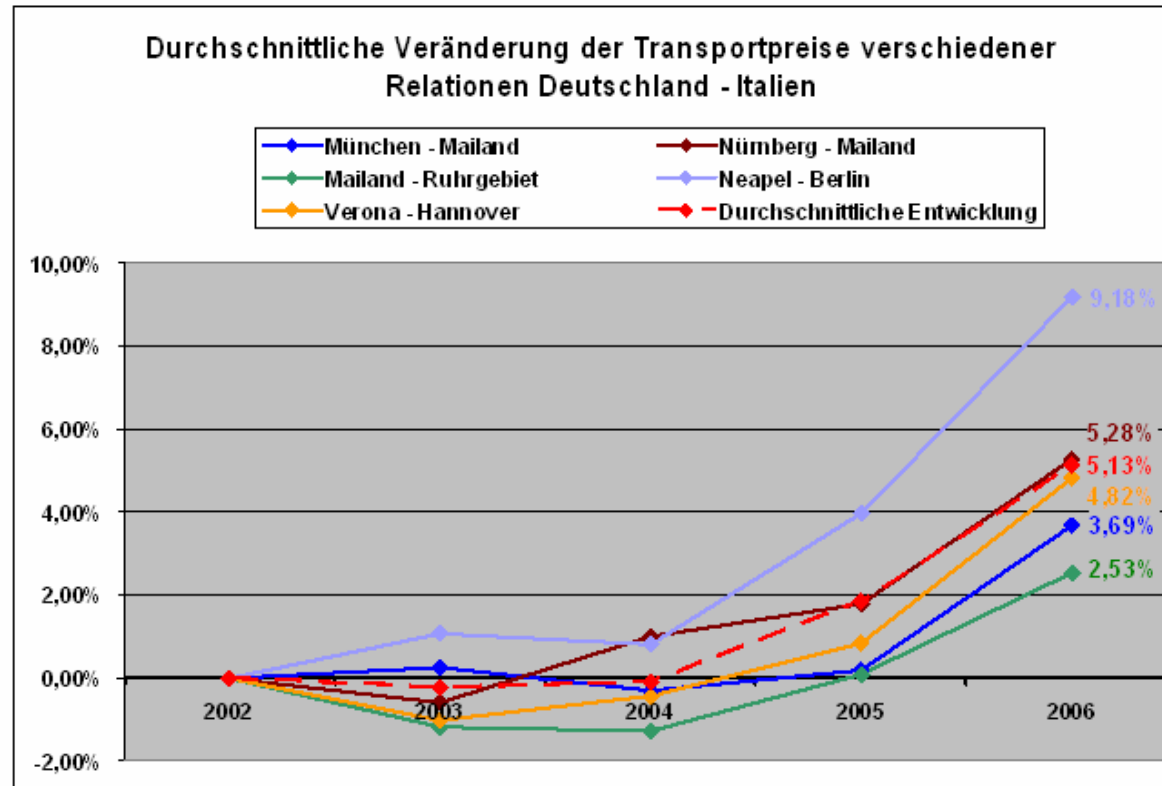
+ andere Kosten

+ 29,9%

Quelle BGL

# Transportpreisentwicklung





## Fazit:

Durchschnittliche Erhöhung der Transportpreise um

⇒ + 5% auf Rennstrecken

⇒ + 15% auf sonstigen Strecken



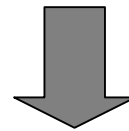
- die Erschließung neuer Märkte,
- ein besserer Einsatz der Ressourcen (Leerfahrtenvermeidung, effizienterer Einsatz der Fahrzeuge,...)
- Reduktion des Treibstoffverbrauchs / Biodieseinsatz
- Optimierung der Dispositions-Abläufe
- Einsatz von IuK-Technologie
- Kontinuierliche Qualitätsverbesserung
- Verbesserung der Produktionssysteme
- Einführung von Kennzahlensystemen
- Risk-Management
- optimiertes Fuhrparkmanagement



**Enorme Kostensteigerungen (29,9%)**  
in den letzten fünf Jahren und weitere  
Steigerungen aufgrund der neuen  
Arbeitszeitverordnung sind zu erwarten



**Anpassung der Transportpreise**  
bisher **nicht** möglich (Erhöhungen  
zwischen 5-15 %)



### **Folgende Maßnahmen sind erforderlich**

- Anpassung der Transportpreise an die gestiegenen Kosten
- Harmonisierung der Rahmenbedingungen in Europa
- Verbesserung der Schnittstellen zwischen Transportunternehmern und Verladern (z.B. optimierte Zeitfenster für Be- und Entladung, Verbesserung des Informationsflusses,...)

### **Ausgangsbedingungen für Preiserhöhungen sind sehr gut:**

Laderaumknappheit, Lieferzeiten von Nutzfahrzeugen bis zu einem Jahr, konjunkturelles Wachstum



[www.lkzprien.de](http://www.lkzprien.de)

**Karl Fischer - General Manager**  
**LKZ Prien GmbH; Joseph-von-Fraunhofer Straße 9; D-83209 Prien am Chiemsee**