

## Kostenelementeklauseln – ein Mittel zum Ausschluss des Dieselpreisrisikos?

Der Dieselpreis kennt seit Herbst 2010 nur eine Richtung, und die ist nach oben. Erst im Mai 2011 ergab sich eine leichte Abschwächung. Diese Entwicklung erinnert an das Jahr 2008, bei der im Monat Juli die Höchstwerte – nicht nur des Jahres, sondern seit Beginn der Aufzeichnungen – eingetreten waren. Dennoch gibt es Unterschiede zur Situation damals. Im Jahr 2008 wurden viele Unternehmen, die in längerfristigen Vertragsbeziehungen standen, von der Entwicklung überrascht. Ein Anstieg des Dieselpreises in dieser Größenordnung war zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses nicht absehbar. Daher war seinerzeit in den Verträgen kein entsprechendes Regulativ aufgenommen worden, das die vereinbarte Fracht kurzfristig an die stark gestiegenen Gesamtkosten der Logistikunternehmen angepasst hätte. Für einige Unternehmen wurde die Situation zur Existenzbedrohung. Es ist ungewiss, welche Auswirkungen sich ergeben hätten, wäre der Dieselpreis auf dem hohen Niveau vom Juli 2008 über einen längeren Zeitraum verharrt. Die Situation entspannte sich damals in gleicher Weise wie sie eingetreten war – unverhofft und zügig. So stieg der Dieselpreis von Januar bis Juli 2008 um rund 24 Prozent und fiel von Juli bis Dezember um rund 31 Prozent. Trotz aller gemeinhin als negativ empfundenen Effekte dieser Entwicklung hatte sie dennoch auch positive Auswirkungen: Die Marktpartner wurden hinsichtlich der Hebelwirkung und der Volatilität des Dieselpreises sowie der Geschwindigkeit, in der sich die Änderungen einstellen können, sensibilisiert. In der Folge wurden zunehmend so genannte „Dieselfloater“ bzw. nach dem Wortlaut des Preisklauselgesetzes so genannte „Kostenelementeklauseln“ in die längerfristigen Beförderungsverträge aufgenommen. Demzufolge sahen sich viele Marktteilnehmer bei der Ende 2010 gestarteten „zweiten Dieselpreisrallye“ im Vergleich zur Situation im Jahr 2008 gut vorbereitet. Durch die vereinbarte Klausel sollte die Fracht dem

jeweiligen Dieselpreisniveau angemessen angepasst und die Kostensteigerung gedeckt werden.

Bei der praktischen Umsetzung erlebte jedoch der eine oder andere Transportlogistikdienstleister Überraschungen. Es wurde zwar eine Klausel für den Fall einer deutlichen Dieselpreiserhöhung in den Vertrag aufgenommen, der Dieselpreis stieg auch entsprechend – aber eine Anpassung der Fracht fand nicht statt.

Auf der Suche nach den Gründen ist zunächst die vereinbarte Klausel genauer zu betrachten. Vielfach wurde die Klausel zu vage gefasst. Formulierungen wie „Wenn sich der Dieselpreis um X Prozent erhöht, werden von den Vertragspartnern Gespräche geführt.“ führen oft nur zu langwierigen Verhandlungen, die im besten Fall mit einer zeitlich erheblich verzögerten Frachtanpassung und im schlechtesten mit dem wirtschaftlichen Aus des Unternehmens enden. Spannungen zwischen den Vertragspartnern sind dabei programmiert.

In anderen Fällen führen die zum Nachweis der Preisentwicklung vereinbarten Quellen zu Problemen. So ist bereits die eine oder andere vermeintliche Quelle plötzlich „versiegt“ oder sie hat unerwartet die Veröffentlichung des Datenmaterials eingestellt. Daneben sind alle Quellen, die nur unregelmäßig veröffentlichen oder die die zunächst avisierten Veröffentlichungstermine nicht stringent einhalten, als ungeeignet zu bewerten. Es gilt daher bei der Auswahl der zur Nachweisführung herangezogenen Daten und deren Herausgebern größtmögliche Sorgfalt walten zu lassen. Die im Einzelfall zwischen den Vertragspartnern vereinbarte Quelle sollte unbedingt den Kriterien „vertrauenswürdig“, „zuverlässig“ und „öffentlich zugänglich“ genügen.

Als problematisch kann sich zudem erweisen, wenn die Klausel nicht auf einen Index und damit ausschließlich auf die Veränderungsrate im zeitlichen Verlauf abstellt, sondern auf absolute Preise. Hier vertreten die Vertragspartner oftmals unterschiedliche Auffassungen, ob anhand von Großverbraucher- oder Tankstellenpreisen abge-

rechnet werden soll. Dabei bleibt zum Teil unberücksichtigt, dass der betreffende Transportlogistikdienstleister über keine Betriebstankstelle und damit die entsprechenden Bezugsmöglichkeiten für Großverbraucher verfügt. Zwischen dem Preis für Großverbraucher und dem an der Tankstelle liegen inzwischen jedoch mehrere Cent.

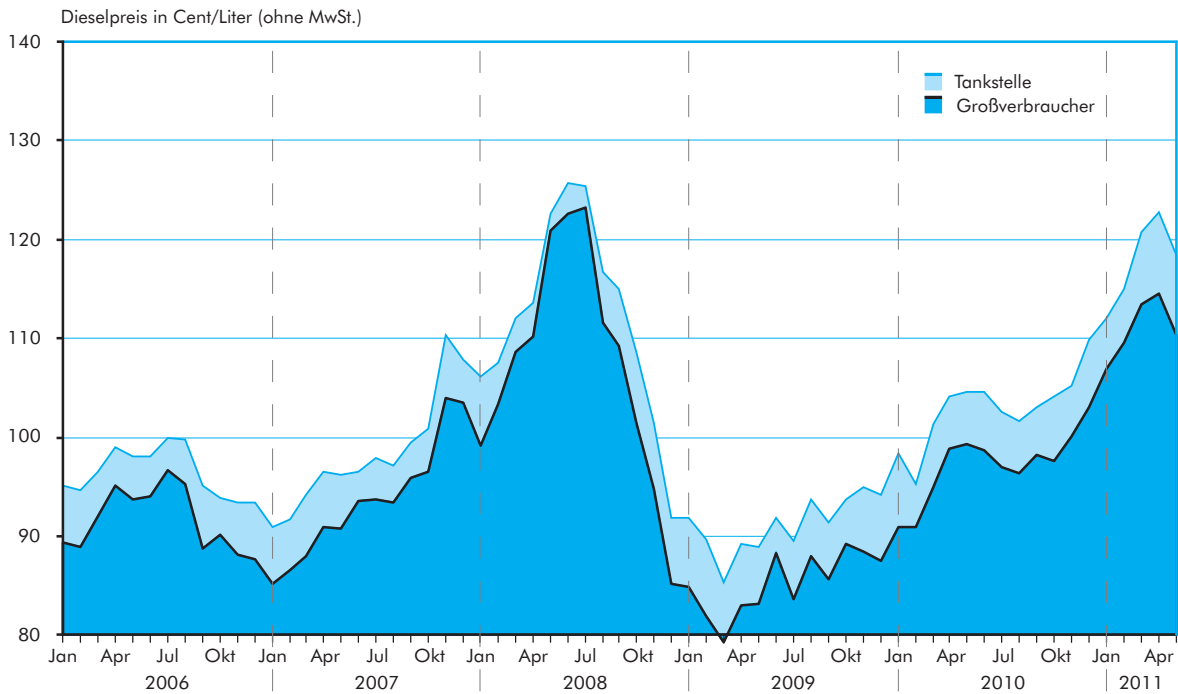
Daneben können zu groß bemessene Preisspannen, die zum selben „Dieselzuschlag“ führen – wie z. B. „von 1,25 Euro bis 1,30 Euro beträgt der Dieselschlag sieben Prozent“ – zu erheblichen Verzerrungen der jeweils aktuellen Preissituation führen. Eine zusätzliche Fehlentwicklung tritt ein, wenn Großverbraucherpreise angewendet werden, obwohl die entsprechenden Bezugsmöglichkeiten für den Transportlogistikdienstleister nicht gegeben sind.

Ob die Vereinbarung von Kostenelementeklauseln als probates Mittel zum Ausschluss des Dieselpreis-

risikos angesehen werden kann, hängt damit entscheidend von der Formulierung und dem Inhalt der Klausel sowie den zur Nachweisführung gewählten Unterlagen ab. Es empfiehlt sich in jedem Fall, die Wirkung der Klausel anhand von einigen Beispielberechnungen zu überprüfen. Zur Sicherstellung einer einheitlichen Auslegung der Klausel sollten die Beispielberechnungen dem Vertrag beigefügt werden.

Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. hat zu diesem Thema bereits vor über zehn Jahren eine Unternehmerinformation erstellt, die nähere Angaben zur Verwendung und Formulierung von Kostenelementeklauseln mit konkreten Beispielen enthält. Die Information wurde inzwischen nochmals aktualisiert. Sie wird Mitgliedsunternehmen auf Anfrage vom jeweiligen Landesverband zur Verfügung gestellt.

## Entwicklung des Dieselpreis in Cent/l ohne MwSt. von Januar 2006 bis Mai 2011



Quellen: Mineralölwirtschaftsverband e.V., Hamburg; Statistisches Bundesamt, Wiesbaden; eigene Berechnungen

# Das Kosteninformationssystem des BGL

## Gesamtkostenentwicklung als Grundlage für Kostenelementeklauseln

Durch die Vereinbarung einer Kostenelementeklausel soll sichergestellt werden, dass das Leistungsentgelt in längerfristigen Verträgen der Entwicklung signifikanter Kostentreiber – im wahrsten Sinne des Wortes – Rechnung trägt. Als signifikanter Kostentreiber dürfte dabei jede Kostenart in Betracht kommen, deren Anteil an den Gesamtkosten mindestens zehn Prozent beträgt. Im Fernverkehr werden in der Regel die Kraftstoffkosten als so genannte „Leitgröße“ gewählt, was bereits in der Bezeichnung „Dieselfloater“ zum Ausdruck gebracht wird. Bei einem Kraftstoffkostenanteil von durchschnittlich 25 bis 30 Prozent an den Gesamtkosten überrascht dies nicht. In gleicher Weise könnten aber auch andere Kostenarten wie z.B. die Lohnkosten als Leitgröße herangezogen werden. Darüber hinaus kann die vereinbarte Kostenelementeklausel auf die Summe der Kostenelemente, also die Entwicklung der Gesamtkosten, abgestellt werden.

Der BGL bietet sowohl bei der Auswahl einer einzelnen Kostenart als auch der Gesamtkosten als Leitgröße entsprechende Informationen für die Nachweisführung an. Zum Nachweis der Dieselpreisentwicklung stehen auf der Website [http://www.bgl-ev.de/web/initiativen/kosten\\_diesel.htm](http://www.bgl-ev.de/web/initiativen/kosten_diesel.htm) eine Information für Großverbraucher und eine für den Dieselbezug an fremder Tankstelle zum Abruf bereit. Die jeweiligen Daten stammen aus Erhebungen des Statistischen Bundesamtes in Wiesbaden und werden monatlich aktualisiert.

Daneben wird unter der Webadresse [http://www.bgl-ev.de/web/initiativen/kosten\\_kalkulator.htm?v=2](http://www.bgl-ev.de/web/initiativen/kosten_kalkulator.htm?v=2) allen Interessierten der Zugriff auf den BGL-Kostenentwicklungsrechner ermöglicht. Mit Hilfe dieser Web-Anwendung kann für jeden beliebigen Zeitraum ab 2005 bis heute die Gesamtkostenentwicklung ermittelt werden. Hierbei kann es sich um einen Zeitraum von einem, sechs, zwölf aber auch 27 oder 59 Monaten handeln. Der Rechner ist zwar für den Ausweis der

Gesamtkostenentwicklung konzipiert worden, kann jedoch in gleicher Weise zum Nachweis der Entwicklung einer einzelnen Kostenart verwendet werden. Die Zahl der Zugriffe auf den Rechner und der durchgeführten Berechnungen steigen stetig. Der BGL sieht hierin eine Bestätigung seiner langjährigen Bemühungen um eine Versachlichung der Preisverhandlungen zwischen den Vertragspartnern.

Kostenentwicklung im Güterkraftverkehr - Einsatz im Fernbereich (national) - von Mai 2010 bis Mai 2011			
Kostenart	Kostenstruktur 2007 (durchschnittl. Anteil an den Gesamtkosten)	Kosten- veränderungen von Mai 2010 bis Mai 2011 in %	Auswirkungen der Kosten- veränderungen auf die Gesamtkosten
<b>Personalkosten Fahrer<sup>1)</sup> ohne Spesen</b>	<b>26,30</b>		<b>+ 0,12</b>
Lohn	20,14	+ 0,83 <sup>2)</sup>	+ 0,17
gesetzliche Sozialaufwendungen	4,91	- 1,70	- 0,08
sonstige	1,25	+ 2,25	+ 0,03
<b>Fahrerspesen<sup>3)</sup></b>	<b>2,26</b>		<b>0,00</b>
Fahrerspesen	2,26	0,00	0,00
<b>Fahrzeugsatzkosten (km-abhängige Leistungskosten)</b>	<b>48,15</b>		<b>+ 3,49</b>
km-abhängige Abschreibung	4,26	+ 1,81	+ 0,08
Kraftstoffkosten	25,86	+ 11,42	+ 2,95
Kosten zusätzliche Betriebsmittel (Harnstoff)	0,40	0,00	0,00
Schmierstoffkosten	0,91	+ 17,75	+ 0,16
Wartungs- und Reparaturkosten	6,30	+ 1,90	+ 0,12
Fzg.-Reinigungskosten (Außenreinigung)	0,66	+ 1,68	+ 0,01
Reifenkosten	2,29	+ 14,92	+ 0,34
km-bezogene Straßenbenutzungsgebühren	6,80	- 3,05 <sup>4)</sup>	- 0,21
sonstige Einsatzkosten	0,67	+ 6,14	+ 0,04
<b>Fahrzeuvorhaltekosten (Fixkosten)</b>	<b>12,72</b>		<b>+ 0,27</b>
zeitabhängige Abschreibung	4,26	+ 1,81	+ 0,08
Fremdfinanzierungskosten	1,43	+ 4,24	+ 0,06
Prüfgebühren	0,20	+ 1,45	0,00
zeitbezogene Straßenbenutzungsgebühren	0,00	0,00	0,00
Kfz.-Steuer	0,52	0,00	0,00
Versicherungen	4,20	0,00	0,00
sonstige Fixkosten <sup>5)</sup>	2,11	+ 6,14	+ 0,13
<b>Verwaltungskosten (Gemeinkosten)</b>	<b>10,57</b>		<b>+ 0,30</b>
Personalkosten	6,09	+ 3,34	+ 0,20
Sachkosten	4,48	+ 2,25	+ 0,10
<b>Insgesamt</b>	<b>100,00</b>		<b>+ 4,18</b>

1) inklusive Fahrpersonalbereitschaft  
2) Entwicklung der Tarifdienste  
3) inklusive der durchschnittlich sozialversicherungspflichtigen Anteile  
4) Bestimmung der Durchschnittsnaut anhand der Mautstatistiken des BAG bei Änderung der Mautsätze, mindestens jedoch einmal pro Jahr (Bezugsmonat Dezember)  
5) inklusive anteilige Kosten überzählige ANFÄHRE, WB

Quellen: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden; KRAVAG, Hamburg; Deutsche Bundesbank, Frankfurt am Main; eigene Erhebungen.  
Eine Information im Rahmen des Kosteninformationssystems des BGL e.V., Frankfurt am Main

## Sammlung von Musterfahrzeugkostenrechnungen aktualisiert

Im Jahr 2010 wurde das Register 1 des Ordners zum BGL-Kosteninformationssystem überarbeitet. Seitdem enthält es Musterfahrzeugkostenrechnungen für diverse Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen. Zum Jahreswechsel 2010/2011 wurden die Musterfahrzeugkostenrechnungen aktualisiert. Das heißt, die Beispieldaten wurden an den aktuellen Stand der Sozialversicherungssätze, der Preissituation bei den Betriebsstoffen und den übrigen kostenbestimmenden Faktoren angepasst. Die Aktuali-

sierung der betriebsindividuell erstellten Kostenrechnungen fällt damit leichter. So können die gesetzlich vorgegebenen Kostengrößen einfach in die eigenen Kostenrechnungen übertragen werden. Es kann zudem ein Vergleich der eigenen Berechnungen mit den praxisnahen Beispielberechnungen des BGL vorgenommen werden.

Die Zielsetzung, die mit den Musterfahrzeugkostenrechnungen verfolgt wird, bleibt unverändert. Sie sollen den Aufbau der betriebsindividuellen Kostenrechnung erleichtern und die kritische Auseinandersetzung mit den spezifischen Leistungsbedingungen wie z.B. dem zur Auftragsabwicklung benötigten Zeitaufwand fördern. Dabei wird zwischen produktiven, also gegenüber dem Auftraggeber abrechnungsfähigen, und unproduktiven Leistungseinheiten unterschieden. In der Aufschlüsselung „kilometerabhängige Kosten – zeitabhängige Kosten“ sowie „produktiv – unproduktiv“ kommt deutlich zum Ausdruck, was eine Stunde Standzeit an der Rampe an Kosten verursacht und mit welchem Betrag sich diese letztendlich in der Abrechnung gegenüber dem Kunden niederschlagen müsste.

## Betriebswirtschaftliche Informationen zur Erhöhung der Ökoeffizienz

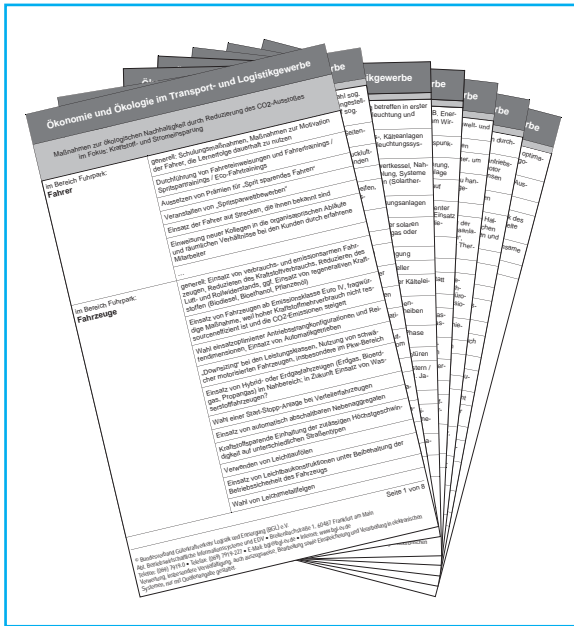
Der BGL hat bereits im Sommer 2010 eine Übersicht über mögliche Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung in Transportlogistikunternehmen zusammengestellt. Ziel war es damals, die Mitgliedsunternehmen bei der Erstellung eines Umweltkonzeptes zu unterstützen. Dabei sollte die Übersicht die Unternehmer auch an alle Maßnahmen erinnern, die sie bereits – zum Teil unter rein ökonomischen Aspekten – verwirklicht haben. Zusätzlich sollte die Information einen Ausgangspunkt für weitere Ansätze bilden.

Letzteren stehen in der Regel jedoch Einrichtungs- und Erweiterungsinvestitionen gegenüber, die sich amortisieren müssen. Die Amortisationsrechnung darf dabei nicht nur auf die Anschaffungsausgaben abgestellt werden. Im Hinblick auf den Klimaschutz ist in gleicher Weise zu prüfen, wie hoch der zusätzliche Energieaufwand und CO<sub>2</sub>-Ausstoß für die Realisierung bzw. die Umsetzung der jeweiligen Maßnahme sind, die den in der Folge angestrebten CO<sub>2</sub>-Einsparungen gegenüberstehen. Es ist hier wie an allen anderen Stellen in der Logistikkette der gesamte Prozess in die Berechnung einzubeziehen. Kostenintensive Maßnahmen sollten sich an den Preisen für CO<sub>2</sub>-Börsenzertifikate im Emissionshandel orientieren, um einen wirtschaftlichen Vergleichsmaßstab anlegen zu können.

Die Übersicht wurde inzwischen nochmals aktualisiert und in diesem Zusammenhang erweitert. Die bisherige Untergliederung in die Unternehmensbereiche Fuhrpark, Disposition, Verwaltung, Lager sowie die einschlägigen Neben- und Hilfsbereiche wurde um den Bereich „Logistikkette“ und hier speziell die Rampe ergänzt. Die Aufzählung wurde unter Berücksichtigung der Themenstellung auf Maßnahmen begrenzt, die zu einer CO<sub>2</sub>-Reduzierung führen können. Die Information wird Mitgliedsunternehmen über ihren jeweiligen BGL-Landesverband zur Verfügung gestellt.

Stammdaten Fahrzeug		Leistungsdaten Fahrzeug		
Art Kfz	SZM	Gesamtfahrleistung	130.000 km/Jahr	
Art Anhänger	SANH	davon gegenüber Kunden abrechenbar	89,80 %	
Aufbau Kfz		Produktivkilometer	116.740 km/Jahr	
Aufbau Anhänger	Curtainsider	Mautpflichtige Kilometer in Deutschland	110.500 km/Jahr	
Details	FV-Fahrerhaus	Einsatztage		
Zusatzausstattung		durchschnittliche Einsatzstunden/Tag		
Ladegerät Kfz		Gesamteinsatzstunden	2.880 Std./Jahr	
Ladegerät Anhänger		davon gegenüber Kunden abrechenbar	84,02 %	
Achsen Kfz	2	Produktivstunden	2.419,78 Std./Jahr	
Achsen Anhänger	3			
zulässiges Gesamtgewicht Kfz	} 40,00 t	<b>Kalkulationsätze</b>		
zulässiges Gesamtgewicht Anhänger		Kilometersatz (€/Produktiv-km)	0,7615 €	
Motorleistung	315 - 350 kW	<b>und zusätzlich</b>	+	
Emissionsklasse	EURO V	Stundensatz (€/Produktivstunde)	42,90 €	
Mautsatz in Deutschland	0,1550 €/km			
Kostendaten Fahrzeug		Einheit	SZM	SANH
<b>Anschaffung/kalkulatorische Abschreibung</b>				
Nettokaufpreis/Wiederbeschaffungspreis ohne Reifen inklusive Anschaffungsnebenkosten		€	95.000,00	29.000,00
durchschnittliche kalkulatorische Nutzungsdauer der Komponenten		Monate	60	96
geschätzter Restwert der Komponenten		€	24.000,00	4.700,00
kalkulatorische Gesamtabschreibung		€/Jahr	14.200,00	3.037,50
Anteil Abschreibung für km-abhängige Abnutzung		%	50,00	50,00
<b>Fremdfinanzierung</b>				
Fremdfinanzierungssumme bei Fahrzeugkauf		€	95.000,00	29.000,00
Laufzeit des Kreditvertrages		Monate	48	48
Fremdkapitalzinssatz		%	5,50	5,50
Fremdkapitalzinsen über Gesamtlaufzeit Kredit		€	10.450,00	3.190,00
Fremdfinanzierungskosten (bezogen auf Nutzungsdauer)		€/Jahr	2.090,00	398,75
<b>Miet-/Leasing</b>				
kilometerabhängige Miet-/Leasingkosten		€/Jahr	0,00	0,00
zeitabhängige Miet-/Leasingkosten		€/Jahr	0,00	0,00

34. Ergänzungslieferung / Dezember 2010 - Januar 1011 Register 1 / Seite 5



## BGL-Informationen zur Reform der Rundfunkfinanzierung

Im Dezember 2010 wurde von den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder der 15. Rundfunkänderungsstaatsvertrag unterzeichnet. Dieser sieht in erster Linie einen Wechsel des Beitragsmodells vor. So soll ab 01.01.2013 der öffentlich-rechtliche Rundfunk nicht mehr über eine Gebühr, die auf das Vorhandensein eines Empfangsgeräts abstellt, sondern über einen Beitrag je Haushalt und je Unternehmensbetriebsstätte finanziert werden. Der Gesamtbeitrag je Betriebsstätte bemisst sich dabei nach der Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im vorangegangenen Kalenderjahr. Daneben ist für jedes gewerblich genutzte und zugelassene Kraftfahrzeug – eines je Betriebsstätte ausgenommen – ein Drittel des Rundfunkbeitrags zu entrichten. Es gilt in allen Beitragsfällen – Haushalt, Betriebsstätte, gewerblich genutztes Kraftfahrzeug – als unerheblich, ob ein entsprechendes Empfangsgerät vorgehalten wird bzw. verbaut ist.

Mit dem Modellwechsel wird angestrebt, die Erhebung zu vereinfachen und Beitragsstabilität zu gewährleisten. Das Gesamtaufkommen soll dabei zu annähernd gleichen Teilen von den privaten

Haushalten, der Wirtschaft und der öffentlichen Hand „geschultert“ werden.

Die finanziellen Auswirkungen des Modellwechsels bei der Finanzierung des öffentlich-rechtlichen Rundfunks werden 2014 mit dem 19. Bericht der Kommission zur Ermittlung des Finanzbedarfs der Rundfunkanstalten (KEF) festgestellt. Dieser Bericht soll nach der Protokollerklärung aller Länder zum 15. Rundfunkänderungsstaatsvertrag als Grundlage für eine Evaluierung dienen. Bei dieser sind auch die Notwendigkeit und Ausgewogenheit der Anknüpfungstatbestände, darunter die Beitragspflicht für Kraftfahrzeuge, zu prüfen.

Der BGL hat zu den wesentlichen Änderungen nach dem 15. Rundfunkänderungsstaatsvertrag für die Berechnung der Rundfunkbeiträge eine Unternehmerinformation zusammengestellt. Sie enthält neben einer kurzen Beschreibung des neuen Berechnungsmodells mehrere Beispielberechnungen. Die Information kann von Mitgliedsunternehmen wie gewohnt über ihren jeweiligen BGL-Landesverband abgerufen werden.

