

Sonderausgabe zur LKW-Maut

Bad Honnef, 11. Juli 2003

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

am 31. August soll auf Deutschlands Autobahnen die LKW-Maut starten. Schwere LKW ab 12 Tonnen müssen dann im Durchschnitt 12,4 Cent pro Kilometer für die Benutzung der Fernstraßen bezahlen. Verfolgt man die Diskussion der vergangenen Wochen und Monate, scheint es kaum noch einen zu geben, der dieses System prinzipiell in Frage stellt. „Die sollen ruhig zahlen, die verstopfen doch nur die Autobahnen“, schallt es von den Stammtischen herüber, und niemand denkt zuende, wo die Kosten eigentlich hängenbleiben. Wie schon bei der Öko-Steuer verschafft sich der Staat Einnahmen unter einem vermeintlich positiv besetzten Label. Doch die Zeche zahlen am Ende die Verbraucher oder die mittelständische Wirtschaft, sofern es nicht gelingt, die Kosten der Maut weiterzugeben. Und noch ein Phänomen kommt einem bekannt vor: Obwohl schon jahrelang diskutiert, wurde auch die Maut am Ende mit heißer Nadel gestrickt, so dass zum geplanten Start das Chaos droht. Für 1,2 Millionen LKW auf deutschen Autobahnen werden maximal 150.000 automatische Erfassungsgeräte zur Verfügung stehen. Und ob die rechtzeitig eingebaut werden, erscheint mehr als fraglich. Bisher ist noch kein einziger Möbel-LKW mit einer „On-Board-Unit“ ausgerüstet. Als Alternative bleibt, sich in die lange Schlange vor den Mautterminals einzureihen und mitten im Urlaubs-Rückreiseverkehr jede einzelne Strecke in die Geräte einzugeben. Da das nicht funktionieren kann, haben wir den Verkehrsminister aufgefordert, den Maut-Start zu verschieben bis sämtliche Geräte eingebaut sind. Es kann nicht sein, dass für die handwerklichen Mängel dieser Regierung erneut die Unternehmen gerade stehen müssen. In der Zwischenzeit können Sie sich dann gründlich auf die neue Kostenkomponente vorbereiten und mit ihren Handelspartnern neue Preisgespräche führen. Vielleicht sind die beigefügten Informationen hierfür ja von Nutzen. In diesem Sinne grüßt Sie herzlich

Dirk-Uwe Klaas

Inhalt

Die LKW-Maut soll kommen	2
Chaos zum Mautstart programmiert	2
Widerstand auch aus Brüssel	3
<u>Auswirkungen für die Möbelbranche</u>	
Die Position der Einkaufsverbände zur LKW-Maut	3
Weiterberechnung der Maut	
Speditionen wollen Maut weitergeben	3
Weitergabe der Maut vom Hersteller an den Handel	4
Berechnungsschema	4
Technische Voraussetzungen	4
Toll-Collect GmbH	5
Rechtliche Voraussetzungen	5
Höhe der LKW-Maut	5
LKW-Maut und Mehrwertsteuer	6

Die LKW-Maut soll kommen

Ab dem 31. August wird die bisherige Euro-Vignette für schwere Nutzfahrzeuge durch die LKW-Maut abgelöst. Ab diesem Zeitpunkt gilt für LKW mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 Tonnen eine streckenbezogene Maut von durchschnittlich 12,4 Cent pro Autobahnkilometer. Für Fahrten außerhalb der Autobahn oder für Fahrten mit leichteren LKW fallen – noch – keine Mautgebühren an. Die LKW-Maut wird vermutlich ein lohnendes Geschäft – zumindest für den Bundeshaushalt. Bei rund 23 Milliarden Mautpflichtigen Fahrzeugkilometern pro Jahr und einem durchschnittlichen Satz von 12,4 Cent pro Kilometer werden die Einnahmen auf knapp 3 Milliarden Euro pro Jahr kalkuliert. Ein lohnendes Geschäft wird die Maut auch für die Firma Toll-Collect GmbH, die als Betreiber einen nicht unerheblichen Teil dieses Kuchen abbekommen wird. Toll-Collect treibt in erster Linie die Mautgebühren ein und stellt hierfür neben einem automatischen, Satelliten gestützten System auch manuelle Verfahren zur Verfügung. Wichtig für Unternehmen mit eigenem Mautpflichtigen Fuhrpark ist die Registrierung dieser LKW bei Toll-Collect, da nur dann das automatische Abbuchungssystem über so genannte „On-Board-Units“ genutzt werden kann. Dies wird gerade für die Unternehmen der Möbelindustrie mit den zahlreichen Abladestationen der einzig praktikable Weg zur Abführung der Maut sein. Fraglich ist noch, in welcher Form und Höhe eine Weiterberechnung der Maut an den Handel möglich sein wird. Wichtig hierbei ist eine möglichst transparente und nachprüfbar Kalkulation der Mautkosten, etwa mit Hilfe des beigefügten Berechnungsschema.

Chaos zum Mautstart programmiert

Sollte die Maut unter den aktuellen Vorzeichen tatsächlich am 31. August starten, ist das Chaos auf den Straßen und in den Unternehmen programmiert. Denn schon jetzt ist deutlich absehbar, dass die notwendigen technischen Voraussetzungen bis zu diesem Zeitpunkt nicht geschaffen sind. Es fehlt vor allem an den elektronischen Erfassungsgeräten – den On-Board-Units –, von denen bislang noch kein einziges in die LKW eingebaut ist.

Da die alternativ angebotenen manuellen Systeme aber keine Alternative darstellen, haben wir den Bundesverkehrsminister aufgefordert, den Starttermin der Maut zu verschieben, bis die technischen Voraussetzungen geschaffen sind. Hier der Wortlaut des VDM-Schreibens an Herrn Stolpe:

*Sehr geehrter Herr Bundesminister,
sehr verehrter Herr Dr. Stolpe,*

mit großer Sorge sehen wir dem geplanten Starttermin der LKW-Maut am 31. August entgegen. Nicht nur, weil sich die Transportkosten ab diesem Datum spürbar erhöhen werden, sondern hauptsächlich deshalb, weil wir die technischen Voraussetzungen als nicht erfüllt ansehen.

In der mittelständischen Möbelindustrie gibt es im Gegensatz zu anderen Industriezweigen noch zahlreiche Unternehmen, die über einen eigenen Fuhrpark zur Auslieferung der Waren an den Handel verfügen. Diese LKW fahren in der Regel keine singulären Touren von A nach B, sondern steuern bei einer durchschnittlichen Tagestour zahlreiche Abladestationen – teilweise zehn und mehr – an. Dies soll deutlich machen, dass es für unsere Unternehmen keine Alternative zur automatischen Maut-Erfassung über die On-Board-Units gibt. Dies auch deshalb, weil eine manuelle Erfassung – und spätere Änderung – der Touren weder von den Fahrern noch von den Mitarbeitern der Logistik-Abteilungen zu leisten ist.

Wie eine aktuelle Befragung unserer Unternehmen zeigt, ist bis zum heutigen Tag noch kein einziges On-Board-Unit in die LKW eingebaut, und angesichts der verbleibenden Zeit bis zum geplanten Start der Maut ist auch nicht damit zu rechnen, dass auch nur die geringe Quote der zugesagten Geräte erreicht wird. Diese Quote liegt trotz frühzeitiger Registrierung nur bei etwa 20 Prozent der vorhandenen LKW. Wegen der bevorstehenden Ferienzeit in den für den Einbau autorisierten Vertragswerkstätten ist selbst diese Quote fraglich.

Aus diesem Grunde und um ein Chaos auf den Rastplätzen ab September zu verhindern, bitten wir Sie dringend um eine Verschiebung des Starttermins, bis die bereits registrierten LKW auch tatsächlich mit einer On-Board-Unit ausgestattet sind. Aus unserer Sicht darf es nicht auf dem Rücken der Unternehmen ausgetragen werden, dass die technischen Voraussetzungen für eine reibungslose Abrechnung noch nicht zur Verfügung stehen. Würden die Betriebe gezwungen, ausschließlich manuelle Buchungen vorzunehmen, wären im Hauptferienmonat September nicht nur die Rastplätze hoffnungslos überfüllt, sondern dieser zusätzliche zeitliche Aufwand würde zudem die Kosten weiter in die Höhe treiben. Gerade in den derzeit äußerst schwierigen wirtschaftlichen Zeiten, ist dies unseren mittelständischen Betrieben nicht zuzumuten. Wir hoffen auf Ihr Verständnis und Ihren Einsatz für eine praxisgerechte Lösung.

Mit freundlichen Grüßen

Widerstand auch aus Brüssel

Widerstand gegen den kurz bevorstehenden Starttermin der LKW-Maut formiert sich von unterschiedlichen Seiten. Neben dem deutschen Speditionsgewerbe, das ebenfalls für eine Verschiebung eintritt, mehren sich auch auf europäischer Ebene die kritischen Stimmen. Die Speditionen aus den Nachbarländern fürchten eine Wettbewerbsverzerrung, falls sie bei der Zuteilung der On-Board-Units benachteiligt werden oder die manuellen Zahlungsterminals wegen Sprachschwierigkeiten nicht zu bedienen sind. Noch gravierender dürften jedoch die Bedenken der Europäischen Kommission wiegen, die eine Kollision der deutschen Maut mit europäischer Gesetzgebung sieht. Eine EU-Wegekostenrichtlinie steht offenbar unmittelbar bevor und hierin soll festgelegt sein, dass die Einnahmen aus Verkehrsabgaben auch nur dem jeweiligen Verkehrsträger zugute kommen dürfen und zudem die Höhe der Unterhaltungs- und Abschreibungskosten für diesen Verkehrsträger nicht übersteigen dürfen. Ob diese Kriterien für die deutsche Maut zutreffen, darf bezweifelt werden. Denn nach den Plänen der Regierung sollen nicht unerhebliche Summen sowohl der Schiene als auch den Wasserstraßen zufließen. Außerdem wird auch der Bundeshaushalt selber ein Stück des Kuchens abbekommen – offiziell als Ersatz für den Wegfall der Euro-Vignette. Der Betrieb des Maut-Systems über Toll-Collect kostet übrigens rund 700 Millionen Euro jährlich.

Auswirkungen für die Möbelbranche

Die Position der Einkaufsverbände zur LKW-Maut

Von wesentlicher Bedeutung bei der Frage, in welcher Form die LKW-Maut an den Handel weiter gegeben wird, ist die Position der Einkaufsverbände. Wenngleich hier selbstverständlich keine absolut einheitliche Linie erwartet werden kann und die individuelle Verhandlungsposition mit entscheidend ist, sind doch gewisse Grundmuster zu erkennen. So ist beispielsweise von Atlas und Begros zu hören, dass bei den allgemeinen Preisgesprächen, die teilweise in Kürze anlaufen, auch ein Faktor für die Maut berücksichtigt werden

kann. Sofern die Maut-bedingte Kostenbelastung von den Herstellern plausibel nachgewiesen werden kann, sind prozentuale Preisangleichungen bei den einzelnen Produkten möglich. Abgelehnt wird jedoch ein gesonderter Rechnungsposten Maut – die Maut muss vielmehr als Kostenbestandteil in die Preiskalkulation eingehen. Doch auch wenn es sich um pauschale Zuschläge in Prozent des Warenwertes handelt, muss dem – darauf weisen die Verbände hin – eine genaue und nachprüfbare Kalkulation zugrunde liegen. Hierfür kann beispielsweise das beigefügte Berechnungsschema eine Grundlage liefern. Der Union-Verband weist zudem darauf hin, dass – sollten Mautkomponenten akzeptiert werden – jeder einzelne Artikel neu kalkuliert werden muss, da sich die prozentualen Auswirkungen je nach Wertigkeit des Produktes jeweils anders darstellen.

Weiterberechnung der Maut

Speditionen wollen Maut weitergeben

Die Speditionen haben sich schon früh positioniert und deutlich gemacht, dass aus ihrer Sicht die Maut-bedingten Mehrkosten von ihnen nicht getragen werden können, sondern an die verladende Wirtschaft weiter gegeben werden müssen. Die Kunden wurden also schon seit geraumer Zeit auf Preissteigerungen vorbereitet. Da aber die Spediteure teilweise mit überzogenen Berechnungen operieren, sollte man sich auf solche Preissteigerungen nicht vorschnell einlassen. Zu beachten sind insbesondere folgende Aspekte:

In den Mautgebührentabellen, die die Speditonsvereinigungen herausgegeben haben bzw. in den veröffentlichten Empfehlungen, sind erhebliche Kosten für den mit der Maut verbundenen administrativen Aufwand enthalten. So werden Kosten für den Einbau der On-Board-Units, Mehrkosten in der Verwaltung sowie Personal und Vorfinanzierungskosten kalkuliert. Besonders abstrus wird es, wenn der Aufwand für die Gespräche mit den Kunden zur Durchsetzung der Mautkosten diesen ebenfalls in Rechnung gestellt werden. Die Anrechnung solch überzogener Kosten ist abzulehnen, da durch die Einführung der Maut bei den Speditionen sicherlich kein neues Personal eingestellt wird, sondern diese Gesetzesänderung – wie andere auch – im Rahmen der bestehenden Strukturen umgesetzt wird.

Außerdem ist zu beachten, dass sofern Stückgut oder Teilladungen betroffen sind, die Maut-bedingten Kosten stark von der Auslastung der LKW abhängen. Hier sollten keinesfalls Berechnungen mit offensichtlich unterausgelasteten LKW akzeptiert werden, da es Aufgabe der Speditionen sein muss – und auch ist - für eine optimale Auslastung zu sorgen. Ebenfalls ist darauf zu achten, dass die Mautgebühren nur für die tatsächlichen Autobahnkilometer berechnet werden und nicht für die gesamte Strecke.

Weitergabe der Maut vom Hersteller an den Handel

Sofern Fremdspeditionen ihre Preise Maut- bedingt erhöhen, kann die Erhöhung als Grundlage für eine Nachkalkulation der eigenen Kosten und Preise dienen. Sofern eigene LKW für den Transport eingesetzt werden, gilt es, die tatsächlichen Mautkosten möglichst exakt und nachvollziehbar zu errechnen, um diesen zusätzlichen – nicht selber verursachten – Kostenblock in der Wertschöpfungskette weiterzugeben. Sofern die Handelspartner einen Sonderposten „Maut“ auf den Rechnungen aus kalkulatorischen Gründen nicht akzeptieren (so haben es einige Einkaufsverbände angekündigt), empfiehlt sich ein prozentualer Zuschlag auf den Preis. Da im Herbst ohnehin in vielen Bereichen Preisgespräche anstehen, empfiehlt es sich, diesen Kostenblock dort mit zu verhandeln. Sofern die Preise bereits verhandelt sind, aber die Kosten der Maut noch nicht berücksichtigt wurden, kann dies über eine Sonderforderung nachgeholt werden. Für beide Fälle ist eine möglichst produktgenaue Berechnung unumgänglich.

Berechnungsschema

Zu einer ersten Berechnung der Maut-bedingten Mehrkosten hat der HDH ein Berechnungsschema (s. Anlage) erstellt, mit dessen Hilfe für die Segmente Polster-, Küchen- und Kastenmöbel ein Mautfaktor bestimmt werden kann. Dieses Schema stellen wir Ihnen gerne als Excel-Datei zur Verfügung, damit Sie Ihre individuellen Unternehmensdaten eingeben können. An folgendem - auf Polstermöbel

bezogenen – Beispiel soll verdeutlicht werden, wie das Schema funktioniert. Hierbei sind die Angaben über das Ladevolumen, den Preis des Produktes selbstverständlich fiktiv. Mit Hilfe des elektronischen Schemas können Sie Ihre individuell zutreffenden Daten eingeben.

Angenommen wird ein Transportvolumen pro LKW-Zug von 150 Sitzen. Die Entfernung auf der Autobahn vom Werk zur Abladestation beträgt 300 Kilometer, der Wagen fährt leer zurück, so dass sich eine Maut-pflichtige Gesamtkilometerzahl von 600 ergibt. Bei 12,4 Cent pro Kilometer errechnet sich eine Mautgebühr für den LKW von 74,4 Euro. Bezogen auf die einzelne Sitz-einheit sind das rund 0,5 Euro. Diese Maut bedingten Mehrkosten lassen sich als Prozentsatz des derzeitigen VK-Preises angeben und stellen eine Grundlage für mögliche Preisverhandlungen dar. (Beträgt der VK derzeit 499,80 € für eine 5sitzige Gruppe, macht die Erhöhung 0,5 Prozent des derzeitigen VK aus). Die prozentualen Sätze variieren selbstverständlich mit der Auslastung des LKW und dem Warenwert.

Technische Voraussetzungen

Die Maut wird von der Betreibergesellschaft Toll-Collect auf zwei Arten erhoben. Neben einem automatischen, Satellitengestützten Mauterhebungssystem stehen manuelle Systeme zur Verfügung.

Manuell heißt in diesem Zusammenhang, dass die Transportstrecken der LKW auf der Autobahn an bundesweit 3.500 Mautstellen-Terminals eingebucht werden können, die auf den Rastplätzen bzw. Tankstellen aufgestellt sind. Manuell heißt zudem, dass die Einbuchung über eine Internet-Plattform erfolgen kann. Ergänzend dazu denkt Toll-Collect momentan darüber nach, ein drittes manuelles System in Form einer telefonischen Einbuchung zu schaffen. Diese Überlegung trägt wohl dem Umstand Rechnung, dass die anderen beiden Systeme zum Start der Maut möglicherweise überlastet sein könnten.

Der größte Engpass ist beim automatischen System, den On-Board-Units zu erwarten. Diese elektronischen Geräte werden fest in die LKW eingebaut und ermöglichen eine ständige Ortung des Fahrzeuges über ein Satelliten-gestütztes GPS-System (Global Positioning System). Auf diese Weise brauchen die Auffahrt- und Abfahrtpunkte der Autobahn nicht eingegeben werden, sondern das System erkennt diese automatisch.

Automatisch erfolgt dann auch die Berechnung der LKW-Maut für die zurück gelegte Strecke und der Versand der entsprechenden Rechnung bzw. die Abbuchung der Maut vom Konto des Unternehmens.

Soweit die Theorie, doch in der Praxis werden bis zum Start der Maut am 31. August nicht genügend On-Board-Units zur Verfügung stehen. Vertraglich verpflichtet ist Toll-Collect zu 150.000 eingebauten Einheiten, weitere 100.000 sollen zumindest bis zu diesem Zeitpunkt geliefert sein. Angesichts von rund 1,2 Millionen Maut-pflichtigen LKW, die auf deutschen Autobahnen unterwegs sind, und angesichts von alleine 800.000 deutschen LKW, die solche automatischen Systeme nutzen wollen, muss ein reibungsloser Start in Frage gestellt werden.

Toll-Collect GmbH

Betreiber der LKW-Maut ist die Firma Toll-Collect GmbH, ein Konsortium der Deutschen Telekom und Daimler-Chrysler Services, das ein System zur Strecken bezogenen Maut entwickelt hat und mit der Eintreibung der Mautgebühren beauftragt wurde. Toll-Collect fungiert damit als Dienstleister der Bundesregierung und will darüber hinaus als Partner der Transport- und Logistik-Branche auftreten. Weitere Informationen unter www.toll-collect.de. Toll-Collect hat auch ein Service-Telefon eingerichtet, das unter der Nummer 0180 2 865526 erreicht werden kann.

Bei Toll-Collect erfolgt auch die Registrierung der Maut-pflichtigen LKW. Nur nach erfolgter Registrierung erhalten Sie eine individuelle Fahrzeugkarte mit allen relevanten Daten, wie etwa die bevorzugte Zahlungsweise. Auf dieser Karte können auch die 10 meist befahrenen Standardziele angegeben werden, was die manuelle Buchung an den Maut-Terminals vereinfacht. Am wichtigsten und als unabdingbare Voraussetzung ist die Registrierung jedoch für die Zuteilung der On-Board-Units, mit denen dann automatisch abgerechnet werden kann.

Falls Sie Ihre LKW noch nicht registriert haben, sollten Sie dies möglichst schnell in Angriff nehmen. In der Anlage finden Sie ein Formular für die Registrierung.

Rechtliche Voraussetzungen

Nachdem das Autobahnmautgesetz bereits am 5. April 2002 vom Bundestag verabschiedet wurde, gab es ein langes Gerangel um die ergänzenden Verordnungen, in denen die Einzelheiten der Mauterhebung und vor allem die Höhe der Maut geregelt werden. Hier musste der Bundesrat zustimmen, in dem bekanntlich andere Mehrheitsverhältnisse herrschen als im Bundestag. Trotzdem konnte im Vermittlungsausschuss ein Kompromiss gefunden werden, und die Mautverordnung sowie die Mauthöheverordnung wurden am 23. Mai verabschiedet. Der Kompromiss sieht eine Absenkung der durchschnittlichen Mautsätze um 2,6 Cent pro Kilometer auf jetzt 12,4 Cent vor. Außerdem wurde die Kompensation für das deutsche Speditionsgewerbe von ursprünglich 300 auf 600 Millionen Euro verdoppelt. Wie diese Kompensation genau aussehen wird – im Gespräch sind Finanzhilfen beim Kauf neuer schadstoffarmer LKW sowie eine Absenkung der KFZ-Steuer – steht noch nicht fest und muss erst zwischen Bundesregierung und EU-Kommission abgestimmt werden.

Höhe der LKW-Maut

Die Höhe der Maut richtet sich nach der Anzahl der Achsen eines LKW bzw. eines LKW-Zuges sowie nach der Schadstoffklasse des Fahrzeuges. Grundsätzlich beginnt die Mautpflicht erst bei einem zulässigen Gesamtgewicht von 12 Tonnen. Die nachfolgend angegebenen Sätze gelten für den Zeitraum bis 30. September 2006. Danach gelten strengere Anforderungen hinsichtlich der Schadstoffklassen.

Anzahl der Achsen	Schadstoffklasse des LKW		
	Euro IV+V	Euro II+III	Euro I+0
bis 3	9 Cent/km	11 Cent/km	13 Cent/km
ab 4	10 Cent/km	12 Cent/km	14 Cent/km

LKW-Maut und Mehrwertsteuer

Nach wie vor nicht offiziell geklärt ist die Frage der Mehrwertsteuerpflicht für die LKW-Maut. Nach Informationen des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) stellt die Maut eine öffentlich-rechtliche Gebühr dar, die als solche mehrwertsteuerfrei ist, das heißt von Toll-Collect ohne Mehrwertsteuer erhoben wird. Anders stellt sich die Situation hingegen bei der Weiterberechnung dar, wo die Maut Teil des Transportpreises wird und als solcher der Mehrwertsteuer unterliegt. Gleichlautende Informationen gibt es auch aus dem Verkehrsministerium, das darauf hinweist, dass die Maut – wie schon die Euro-Vignette – nicht der Mehrwertsteuer unterliegt. Das bedeutet, dass die Abrechnungen über das automatische oder die manuellen Systeme ohne einen 16prozentigen Aufschlag durchgeführt werden. Bei der Weitergabe in der Wertschöpfungskette wird die Maut Teil der Transportkosten, und es entfällt auch hierauf Mehrwertsteuer.