



ARGUMENTE ZUR WEITERBERECHNUNG DER LKW-MAUT

Die ab 31. August 2003 in Deutschland erhobene entfernungsabhängige Lkw-Maut verteuert den Güterkraftverkehr in einem Ausmaß, das der Einführung von 12 Öko-steuerstufen auf einen Schlag entspricht. Die deutschen Verkehrsunternehmen können die sich hieraus im Stückgut-, Teilladungs- und Ladungsverkehr ergebenden Kostensteigerungen nicht tragen. Kostensteigerungen in Höhe von 3 bis 15 Prozent allein durch die unmittelbaren Mautgebühren können von den Verkehrsunternehmen weder aus der ohnehin schon niedrigen Gewinnmarge finanziert noch durch Rationalisierungsmaßnahmen aufgefangen werden. Das nachfolgende Argumentarium in Form von Fragen und Antworten zielt darauf ab, mögliche Einwände der Auftraggeber bei den Preisgesprächen zur Überwälzung der Lkw-Maut zu entkräften.

1. Grundsätzliche Einwände der Auftraggeber zur Übernahme der Maut

Einwände und Fragen der Auftraggeber	Antworten der Spediteure
<p>In welchem Ausmaß wird die Maut die Kosten der Spediteure erhöhen?</p>	<p>Man muss unterscheiden zwischen den unmittelbaren Kostensteigerungen, verursacht durch die Mautgebühren, und den sich durch Einführung der Maut ergebenden mittelbaren Kostensteigerungen. Zunächst zu den unmittelbaren Auswirkungen:</p> <p>Aufgrund der unterschiedlichen Anteile der Frachten an den Gesamtkosten wirkt sich die Einführung der Autobahnmaut in den einzelnen Marktsegmenten der Spedition recht unterschiedlich aus:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stückgut plus 3 bis 6 Prozent - Teilladungen plus 7 bis 10 Prozent - Ladungen plus 10 bis 15 Prozent, durchschnittlich 12,5 Prozent <p>Das Bundesverkehrsministerium geht davon aus, dass sich die Transportpreise bei voller Überwälzung der Maut insgesamt um durchschnittlich 8 Prozent erhöhen.</p>
<p>Welche Zusatzkosten verursacht die Maut bei den Spediteuren?</p>	<p>Neben den Mautgebühren verursacht die Einführung der Maut bei den Spediteuren eine Vielzahl zusätzlicher Kosten in den Bereichen Verwaltung, Unternehmensleitung und Finanzierung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einbaukosten OBU* (mindestens 200 €) - Sicherheitsleistung für OBU (in Höhe von 300 €) - Verwaltungskosten (Einrichtung und Führung von Mautkonten, Mautcontrolling, Handling der Mautkarten uws.) - Unternehmensleitungskosten (Organisa-

	<p>tion der mit der Maut ausgelösten unternehmensinternen Verwaltungs- und Abwicklungsmaßnahmen, Vorbereitung und Durchführung von Preisgesprächen, statistische Auswertungen)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kreditkosten für Teilnahme am OBU-Verfahren und Kreditierung der Maut bis zur Bezahlung durch den Auftraggeber - „Strafmaut“ für ältere Lkw - Eurovignette für grenzüberschreitende Verkehre mit Verbundstaaten - Um die Mautbeträge erhöhtes Risiko des Forderungsausfalls <p>* OBU = On Board Unit</p> <p>Seriöse Hochrechnungen beziffern diesen Mehraufwand auf bis zu 3 Prozent der Gesamtkosten der Spediteure.</p>
<p>Ihr Mitkonkurrent hat mir bereits zugesagt, er werde die Maut gar nicht oder allenfalls nur teilweise weiter belasten!</p>	<p>Betriebswirtschaftlich wird dies kaum möglich sein. 3 bis 15 Prozent zusätzliche Kosten allein durch die Maut neben den laufenden Kostensteigerungen kann kein Unternehmen aus seiner ohnehin schmalen Gewinnmarge finanzieren oder durch Rationalisierung ausgleichen. Die überdurchschnittlich hohe Zahl an Insolvenzen belegt die schwierige wirtschaftliche Situation vieler Verkehrsunternehmen.</p> <p>Wir belasten nur die unmittelbaren Mautkosten. Zusätzlich entstehen uns Kosten für Vorfinanzierung, Verwaltung, Disposition, Controlling etc. von ca. 3 Prozent!</p>
<p>Der clevere Spediteur kassiert beim Kunden die Maut, benutzt aber anstelle der Autobahn gebührenfreie Bundes- oder Landstraßen.</p>	<p>Die vom Auftraggeber vorgegebenen engen Zeitfenster lassen dies nicht zu. Die mautfreien Bundes- und Landstraßen sind noch stauanfälliger als Autobahnen. Sie führen durch Ortschaften, weisen niedrigere Höchstgeschwindigkeiten für Lkw auf oder sind gar mit Lkw-Fahrverboten belegt. Dadurch steigen die Kosten für Treibstoff, Verschleiß und Personal. Zudem erhöht sich dadurch auch das Schadenrisiko für Lkw und Ladung.</p>
<p>Die Spediteure werden die Einführung der Maut zu versteckten Preiserhöhungen nutzen.</p>	<p>Diese Absicht besteht in keiner Weise. Die Spediteure wollen sich nicht an der Maut bereichern. Sie wollen nichts anderes als die ihnen vom Staat auferlegte Steuer, fälschlicherweise im Mautgesetz als Gebühr bezeichnet, an ihre Auftraggeber weiter be-</p>

	<p>rechnen. Sie wollen grundsätzlich nur das erstattet haben, was sie für die eigenen Fahrzeuge oder für die eingesetzten Frachtführerfahrzeuge an Maut zahlen müssen. Die Spediteure betrachten sich insoweit als Steuereintreiber des Staates. Sie billigen auch den Frachtführern einen Anspruch auf Mauterstattung zu. Der Markt/Wettbewerb lässt versteckte Preiserhöhungen nicht zu.</p>
<p>Weshalb wollen Sie die neue Maut den Auftraggebern in Rechnung stellen? Sie haben doch auch die Eurovignette nicht weiter berechnet.</p>	<p>Die kostenmäßigen Auswirkungen dieser beiden staatlichen Abgaben sind nicht vergleichbar. Die Eurovignette für einen fünfachsigen Lkw der Euro-II/III-Klasse beträgt 1.250 Euro pro Jahr. Zukünftig sind für diesen Lkw bei 100.000 Autobahnkilometern 12.000 Euro zu bezahlen. Rechnet man die Eurovignette auf die genannte Kilometerzahl um, so entspricht dies einer Belastung von 1,25 Cent pro Kilometer. Die neue Maut mit durchschnittlich 12,4 Cent pro Kilometer ist damit 10 Mal teurer.</p>
<p>Weshalb wollen die Spediteure die Maut auf ihrer Rechnung getrennt ausweisen?</p>	<p>Bei der Maut handelt es sich um eine neue Kostenart mit gravierenden Auswirkungen. Die durch die Maut hervorgerufenen Verteuerungen der Transportkosten können von den deutschen Verkehrsunternehmen nicht getragen werden. Sie treffen ohne Zweifel auch die Auftraggeber. Der separate Ausweis der Maut auf der Rechnung soll es den Auftraggebern erlauben, mit einem Blick das Ausmaß der neuen staatlichen Belastung zu erkennen. Zudem ist es so leichter möglich, diese Position zu überprüfen und diese Kostensteigerung in die Preise der eigenen Produkte einzurechnen. Die Spediteure wollen schließlich nicht an der Maut verdienen!</p>
<p>Die Verlader als Auftraggeber der Spediteure stehen ebenfalls in einem scharfen Wettbewerb. Es ist ihnen daher nicht möglich, ihre durch die Maut entstehende Mehrbelastung an die Käufer ihrer Produkte weiterzugeben.</p>	<p>Die durch die Lkw-Maut hervorgerufenen Belastungen bei den Spediteuren und den Verladern sind nicht vergleichbar. Selbst das BMVBW geht davon aus, dass sich die Transportkosten durch die Maut durchschnittlich um 8 Prozent erhöhen. Für den Lebenshaltungskostenindex, der von den Endproduktpreisen bestimmt wird, wird dagegen selbst bei 1:1 Weitergabe der Maut nur ein Anstieg um 0,15 Prozent prognostiziert.</p> <p>Nachfolgend einige Beispiele dafür, wie die Lkw-Maut auf die Endverbraucherpreise durchschlägt:</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - Der Verband der Möbelindustrie hat verlautbart, eine Einbauküche verteuere sich um 15 bis 20 Euro. Bei einem angenommenen Preis von 10.000 Euro bedeutet dies eine Erhöhung um maximal 0,2 Prozent. - Die Brauerei Veltins schätzt, dass sich der Kasten Flaschenbier durch die Maut um 7 bis 10 Cent verteuert. Bei einem Preis von 10 Euro entspricht dies einer Verteuerung von unter 1 Prozent. Und dies, obwohl bei diesem Produkt sowohl beim Hin- als auch beim Rücklauf Maut zu zahlen ist. <p>Diese Beispiele belegen, dass die Verlader weit weniger von der Maut betroffen sind als die Spediteure. Es müsste ihnen daher auch leichter möglich sein, diese Kostensteigerungen durch Preisanhebungen auszugleichen.</p> <p>Die Maut ist eine (vom Staat beschlossene) Steuer. Transportgewerbe, Produzenten und Händler sind wie bei der Mehrwertsteuer nur Steuereintreiber für den Staat. Jedes Glied dieser Kette muss die Maut seinen Kunden weiter berechnen. Auf die Steuer kann weder Rabatt gewährt, noch diese erlassen werden.</p> <p>Appellieren Sie an den Auftraggeber, gegenüber seinen Käufern wie die Spedition zu argumentieren. Deshalb muss die Lkw-Maut über die einzelnen Produktions- und Handelsstufen an die Endverbraucher weitergegeben werden.</p>
--	--

2. Die Höhe der Maut in Frage stellende Einwände der Auftraggeber

<p>Die von den Spediteuren behaupteten Kostensteigerungen durch Einführung der Lkw-Maut sind keinesfalls existenzgefährdend.</p>	<p>Allein die durch die Lkw-Maut verursachten unmittelbaren Kostensteigerungen sind existenzbedrohend. Das nachfolgende Beispiel belegt, dass sich aus den heutigen Erlösen die Maut nicht finanzieren lässt.</p> <p>Unternehmensdaten:</p> <p>200 Mitarbeiter 150 Fern-Lkw Euro II und Euro III</p>
--	--

	<p>40 Millionen Euro Umsatz 2 Prozent Umsatzrendite Gewinn vor Maut: 800.000 Euro</p> <p>Lkw-Maut: 1,8 Millionen Euro (bei 100.000 Autobahnkilometer pro Lkw)</p> <p>Auswirkung der Maut:</p> <p>Verlust nach Maut:</p> <table style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="text-align: right;">800.000 Euro Gewinn</td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;"><u>./. 1.800.000 Euro Lkw-Maut</u></td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">./. 1.000.000 Euro Verlust</td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">=====</td> </tr> </table>	800.000 Euro Gewinn	<u>./. 1.800.000 Euro Lkw-Maut</u>	./. 1.000.000 Euro Verlust	=====
800.000 Euro Gewinn					
<u>./. 1.800.000 Euro Lkw-Maut</u>					
./. 1.000.000 Euro Verlust					
=====					
<p>Mit der Einführung der Maut entfällt die Eurovignette. Sie sparen damit Kosten. Diese müssten Sie zumindest von ihren Mautgebühren abziehen.</p>	<p>Die Erhebung der Eurovignette entfällt nur bei Beförderungen auf deutschen Autobahnen. Auf den Fernstraßen der übrigen Verbundstaaten (Benelux, Dänemark und Schweden) wird sie jedoch – zumindest vorerst – nach wie vor erhoben. Wer zum Beispiel grenzüberschreitende Verkehre zwischen Deutschland und den genannten Staaten durchführt, muss zukünftig doppelt zahlen: Eurovignette und Lkw-Maut. Zudem dürfen Sie nicht vergessen, dass die deutschen Spediteure die Eurovignette ihren Auftraggebern bisher nicht berechnet haben. Was nicht berechnet wurde, braucht auch nicht ermäßigt zu werden. Schließlich liegt die potenzielle Ermäßigung für einen Fern-Lkw mit 100.000 Autobahnkilometern gerade bei 1,25 Cent pro Kilometer.</p>				
<p>Was geschieht mit den 300 Millionen Euro Kompensation? Die müssten von den Mautgebühren abgezogen werden.</p>	<p>Die ursprünglich von der Bundesregierung vorgesehenen Kompensationen durch Verrechnung der Lkw-Maut mit gezahlten Mineralölsteuern ist von der EU-Kommission verworfen worden. Die Bundesregierung hat daher die Mautsätze von ursprünglich durchschnittlich 15 Cent pro Kilometer auf 12,4 Cent pro Kilometer ermäßigt. Die neuen Sätze sind in gleicher Weise von In- wie von Ausländern zu bezahlen. Ein Ausgleich für die zu Lasten des deutschen Verkehrsgewerbes bestehenden fiskalischen Harmonisierungsdefizite findet somit – zumindest in absehbarer Zeit – nicht statt.</p>				
<p>Weshalb soll ich als Auftraggeber Maut für Leerkilometer bezahlen?</p>	<p>Jeder auf der Autobahn zurückgelegte Kilometer wird vom Staat besteuert, unabhängig davon, ob das Fahrzeug leer, teilweise oder voll beladen ist. Leerkilometer fallen immer</p>				

	<p>dann an, wenn der Auftraggeber keine paarigen Verkehre zu vergeben hat oder wenn es dem Spediteur nicht möglich ist, paarige Verkehre zu organisieren. Der Leerkilometeranteil ist bei kurzen Strecken hoch und sinkt mit zunehmender Distanz. Die hierdurch verursachten Kosten (Frachten + Maut) muss der Spediteur seinen Auftraggebern anteilig in Rechnung stellen. Auch bisher haben wir die Kosten für Leerkilometer in der Grundpreisvereinbarung berücksichtigt. Den dafür angesetzten Betrag müssen wir nunmehr anheben.</p> <p>Natürlich kann gemeinsam über die Optimierung der kundenspezifischen Leerfahrtenanteile nachgedacht werden. Gegebenenfalls können Leerfahrten reduziert werden, wenn der Auftraggeber seine Anforderungen oder seine Abläufe ändert.</p> <p>Es gibt objektiv nicht reduzierbare Leerfahrtenanteile, für die wir Spediteure Maut zahlen und damit auch weiterberechnen müssen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • durch spezialisierte Fahrzeugaufbauten (z.B. Tank, Silo) • durch Beiladungsverbote und Sicherheitsbestimmungen für bestimmte Güter (z.B. Gefahrgut, Nahrungsmittel, Kühltransporte) • durch Verladeranforderungen (z.B. jit-Verkehre)
--	--

3. Forderungen der Auftraggeber zur Reduzierung der Mautkosten

<p>Spediteure müssen durch bessere Organisation und Optimierung der Güter und der Verkehrsabläufe die Mautbelastung reduzieren.</p>	<p>Schon vor Einführung der Maut waren optimale Auslastungen und wenig Leerkilometer für die Spedition lebensnotwendig. Eine Rendite ist nur bei optimaler Ablauforganisation zu erwirtschaften. Ein Speditionsunternehmen, das schlecht disponiert und schlecht ausgelastet ist, hat mit oder ohne Maut keine Überlebenschance.</p>
<p>Durch bessere Auslastung der Fahrzeuge kann Maut eingespart werden.</p>	<p>Grundsätzlich stimmt diese Aussage. Nennenswerte Einsparungen sind jedoch kurz- und mittelfristig durch bessere Organisation der Verkehre nicht zu erwarten. Nach Feststellungen des Bundesamtes für Güterverkehr ist die gewichtsmäßige Aus-</p>

	<p>lastung seit Jahren rückläufig. Diese lag 2001 bei 66,8 %. Wichtiger zur Beurteilung der Auslastung der Lkw ist jedoch das Kriterium Ladevolumen. Und das ist über Jahre hinweg relativ konstant. Die rückläufige Tendenz bei der gewichtsmäßigen Auslastung ist vor allem auf anhaltende Veränderungen bei der Zusammensetzung des Güteraufkommens zurückzuführen. Güter mit hohem spezifischen Gewicht, vor allem die so genannten Massengüter, gehen zurück, während Halb- und Fertigprodukte zulegen. Und bei diesen ist eine Entwicklung zur Verwendung leichter Materialien zu beobachten. Auch der anhaltende Trend bei den Käufern, die Bestellmengen zu reduzieren und statt dessen häufiger zu bestellen, führt zu kleineren Sendungsgewichten und gewichtsmäßig schlechteren Lkw-Auslastungen.</p>
<p>Spediteure müssen die durch die Maut verursachten Kostensteigerungen durch größere Sendungsgewichte kompensieren.</p>	<p>Spediteure setzen bereits heute die größtmöglichen Kapazitäten sowohl bei den Transporten der Sammelladung im Fernverkehr als auch bei den Sammel- und Verteilerverkehren der Güter im Nahbereich ein. Dem steht jedoch vor allem der Trend entgegen, dass die Wirtschaft die Bestellungen in immer kürzeren Zeiträumen vornimmt und damit die Bestellmengen immer kleiner werden. Bei größeren Bestellmengen ließen sich ohne Zweifel Fixkostendegressionen erreichen. Um dies zu realisieren, sollten die Auftraggeber mit ihrem Hausspediteur Beschaffung wie auch Versand intensiv durchchecken.</p>
<p>Durch Einsatz von Fahrzeugen unter 12 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht kann man die Lkw-Maut unterlaufen.</p>	<p>Theoretisch stimmt das. Komplettpartien müssten auf 2 bis 3 Fahrzeuge verteilt werden. Die so ersparten Mautkosten sind jedoch niedriger als die Kostensteigerung, die sich durch den Wegfall der Fixkostendegression ergibt. Größere Fahrzeuge sind dadurch im Sammelgut- wie auch im Ladungsverkehr wesentlich produktiver. Unter 12-Tonnen Gesamtgewicht liegende Fahrzeuge sind nur im regionalen Verkehr produktiv.</p> <p>Es ist nicht auszuschließen, dass die heutige Mauteingangsstufe von 12 Tonnen, die aus der geltenden Vignettenregelung übernommen ist, bereits mittelfristig abgesenkt wird. In Österreich wird die Maut voraussichtlich ab 1. Januar 2004 für Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen Gesamtgewicht erho-</p>

	ben. Diese Gewichtsgrenze gilt bereits in der Schweiz für die LSVA.
Die Spediteure müssen die Leerfahrten reduzieren , um Maut zu sparen.	<p>Spediteure haben sich schon immer darum bemüht, die Leerfahrten so weit wie möglich zu reduzieren. Schon aus rein betriebswirtschaftlichen Überlegungen kann sich kein Spediteur – im Gegensatz zum Privatverkehr – Vergnügungsfahren leisten. Nach Feststellungen des Bundesamtes für Güterverkehr hat der Lastfahrtanteil im Fernverkehr 2001 bei 85,8 Prozent gelegen. Diese hohe Marke wird sich – wenn überhaupt – nur noch geringfügig erhöhen lassen.</p> <p>Fahrten oder Teilstrecken ohne volle Auslastung sind nicht zu vermeiden. Denn</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Termine sind einzuhalten. 2. Bestimmte Fahrzeuge wie zum Beispiel Tankfahrzeuge eignen sich nur für die Beförderung bestimmter Güter. 3. Gewisse Gebiete haben nur wenig Rückladungen, das heißt mehr Gütereingang als Güterausgang. Dadurch lassen sich paarige Verkehre nicht einrichten. 4. Bestimmte Kunden geben Vorgaben für den Einsatz der Lkw hinsichtlich Art und Beförderungszeit, die Komplettierungen mit Gütern anderer Auftraggeber nicht gestatten. 5. Bei bestimmten Beförderungen (z.B. von Gefahrgütern, Nahrungsmitteln, Kühltransporten) bestehen Zusammenladeverbote bzw. spezielle Sicherheits- und Beförderungsanforderungen.
Der Spediteur kann Maut sparen, wenn er sich neue emissionsärmere Lkw anschafft.	Ein Lastwagen ist erst nach einer gewissen Zeit amortisiert, so dass die emissionsfreundlicheren Fahrzeuge erst nach und nach angeschafft werden können. Zudem müssen die erforderliche Finanzierung gesichert sein und die Erweiterungs- oder Ersatzinvestition sich rechnen. Aber: die Fahrzeuge mit den günstigsten Mautsätzen (Euro IV und V) sind noch nicht am Markt . Das wird noch bis 2005 bzw. 2007 dauern. Rechtlich vorgeschrieben sind diese Normen für Neufahrzeuge erst ab 2006 (Euro IV) bzw. 2009 (Euro V).
Spediteure sollten sich bemühen, Werkverkehre zu akquirieren.	Der Werkverkehr war schon immer ein Potenzial für die Spedition. Zum Outsourcen dieser Verkehre waren bisher noch nicht alle Verloader bereit. Die Einführung der Maut

	<p>wird den Werkverkehr jedenfalls stärker belasten als die gewerblichen Verkehre. Es ist daher dringend zu raten, den Werksfuhrpark in diesem Zusammenhang zu hinterfragen, da Leerkilometer und schlechte Auslastung jetzt wirklich sehr teuer werden.</p>
<p>Warum nutzen die Spediteure nicht vermehrt die Bahn?</p>	<p>Die aktuellen Leistungsanforderungen der Wirtschaft hinsichtlich der Transportlaufzeiten können von der Bahn im Stückgutverkehr gar nicht, im Teilladungs- und Ladungsverkehr nur teilweise erfüllt werden. Beweis: Die Bahn hat ihren eigenen Stückgutverkehr vor Jahren eingestellt.</p> <p>Die für die Erfüllung der Leistungen erforderlichen Kapazitäten stehen der Bahn auf den Hauptstrecken zwischen den Ballungsgebieten in den Nachtsprunzeiten von 20.00 bis 5.00 Uhr nicht zur Verfügung. Freie Kapazitäten bestehen zu uninteressanten Zeiten und/oder auf unlukrativen Nebenstrecken.</p> <p>Zeitsensible Transporte eignen sich grundsätzlich nicht für den Schienenverkehr.</p> <p>Die Möglichkeiten von Bahntransporten werden von der Spedition bereits heute so weit wie möglich wahrgenommen. Dies ist jedoch vor allem leistungsabhängig. Spediteure lassen Güter mit der Bahn zumeist im Kombinierten Verkehr befördern. Spediteure sind die Hauptauftraggeber im kombinierten Güterverkehr. Der in ganz Europa bedeutendste Operator im Kombinierten Verkehr, die Kombi-Verkehr, Frankfurt/Main, wurde von Spediteuren gegründet.</p>

Bonn, 17. Juni 2003