

# Mauterhöhung ab 01. Dezember 2023



Sven Heinz | Thomas Klemke

UnternehmensBeratung

Verband Verkehrswirtschaft und Logistik NRW e.V.

# Unsere Kompetenzfelder

Wir ebnen Wege.



## Unsere Kunden

Sind vorwiegend Unternehmen aus dem klein- und mittelständisch strukturierten Verkehrsgewerbe mit den Tätigkeitsschwerpunkten Transport, Spedition und Logistik. Zu unseren Kunden zählen überwiegend die Mitglieder des VVWL, als auch Nichtmitglieder. Beratungsthemen (Auszug):

- Kosten- und Leistungsrechnung  
(Ermittlung Kostensätze für Vor-/Nachkalkulation, Haustarife, Rentabilitätsanalysen)
- (Externes) Controlling  
(Planungsrechnungen, Soll-Ist Vergleiche, Implementierung von Controlling-Instrumenten)
- Organisationsberatung
- Datenschutz
- Hinweisgeberschutzgesetz

# Agenda

Wir ebnen Wege.



- Kostensituation
- Wesentliche Änderungen
- Kostenstrukturen in den verschiedenen Verkehrsarten
- Auswirkung der Kostenveränderungen auf die Gesamtkosten in den verschiedenen Verkehrsarten
- Argumentationshilfen
- Fazit

# Kostensituation

Wir ebnen Wege.



- Personalkosten ↗
- Anschaffungskosten  
(Fahrzeuge, Aufbauten) ↗
- Reparaturen  
(Teile, Personalkosten) ↗
- Miet- und Leasingkosten Fuhrpark ↗
- Finanzierungskosten (Bonitätsabhängig) ↗
- Kraftstoffpreise ↗

# Wesentliche Änderungen

Wir ebnen Wege.



- Einführung einer neuen Mautkomponente -> CO2-Emission
- Ausdehnung der Maut auf >3,5 to (ab 01.07.2024)
- Wegfall der Partikelminderungsklasse
- Ablauf des Mautbonus zum 31.12.2023 für erdgasbetriebene Fahrzeuge
- Mauthöhe anhand folgender Kriterien
  - 1.) Fahrleistung
  - 2.) Achszahl
  - 3.) technisch zulässige Gesamtmasse (F.1 im Fahrzeugschein)
  - 4.) Schadstoffklasse
  - 5.) CO2-Emissionsklasse

# Vorsicht bei Grenzklassen

Wir ebnen Wege.



1. Heute: zGM: 7,49 to  
wenn tzGM >7,5 to  
-> ab 01.07.2024 Maut  
-> ab 01.12.2023 Maut
2. Fahrzeugkombinationen / Solofahrzeuge  
Heute: zGM: 18 to im Solobetrieb -> Kategorie 12 – 18 t  
=> i.d.R. als Sattelkraftfahrzeug >18 to mit 4 oder mehr Achsen  
  
SZM mit tzGM 19 to -> Kategorie >18t bis 3 Achsen
3. Grenzklasse 3,5 to  
=> bei Fahrzeugkombinationen besteht nur Mautpflicht, wenn das Motorfahrzeug eine tzGM >3,5 to aufweist (ab 01.07.2024)

# Emissionsklassen

Wir ebnen Wege.



## Es gibt fünf CO<sub>2</sub>-Emissionsklassen:

- **Klasse 5:** Emissionsfreie Fahrzeuge. Sie sind mautbefreit bis 31.12.2025 und bis dahin nicht relevant.
- **Klasse 4:** Emissionsarme Fahrzeuge. Die Klasse ist wie auch Klasse 5 zeitlich unbegrenzt gültig.
- **Klassen 3 und 2:** Diese Klassen müssen jeweils alle sechs Jahre nach Erstzulassung aktualisiert werden.
- **Klasse 1:** Schlechteste Klasse mit den höchsten externen Kosten für CO<sub>2</sub>-Emissionen.

## Für registrierte Fahrzeuge kann eine Klasse beantragt werden.

- Der Antrag kann direkt im Kunden-Portal gestellt und Nachweisdokumente (Zulassungsbescheinigung Teil I, COC, CIF, Einzelgenehmigungsbogen) hochgeladen werden.
- Die Angaben im Vorgang müssen durch Toll Collect validiert werden.

## Anträge auf Klasse 1 brauchen nicht gestellt zu werden. Anträge auf Klasse 5 sind aktuell nicht relevant (mautbefreit). Für Anträge auf Klassen 2, 3 und 4 sind typischerweise vier Angaben nötig:

- FIN (Verknüpfung der Dokumente zum Antrag)
- Spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen
- Erstzulassungsdatum (für Gültigkeitszeitraum)
- Fahrzeuguntergruppe
- Die Fahrzeuguntergruppe muss eventuell aus anderen Angaben gefolgert werden.

## CO<sub>2</sub>-Emissionsklassen



Quelle: Toll Collect

# Mautsätze

Wir ebnen Wege.



## LKW Mautsätze EURO VI (Kategorie A) / CO2-Emissionsklasse 1

Achs- und Gewichtsklasse	Kosten Infrastruktur (in EUR/km)		Kosten Luftverschmutzung (in EUR/km)		Kosten Lärmbelästigung (in EUR/km)		Kosten Emission (in EUR/km)		Mautsatz in (EUR/km)		Änderung	
	Aktuell	ab 01.12.2023	Aktuell	ab 01.12.2023	Aktuell	ab 01.12.2023	Aktuell	ab 01.12.2023	Aktuell	ab 01.12.2023	in Euro	in %
	>3,5 to bis 7,5 to		0,052 €		0,011 €		0,014 €	-	0,074 €		0,151 €	0,151 €
7,5 to bis <12 to	0,067 €	0,067 €	0,015 €	0,015 €	0,016 €	0,016 €	-	0,080 €	0,098 €	0,178 €	0,080 €	81,63%
12 to bis 18 to	0,109 €	0,109 €	0,015 €	0,015 €	0,016 €	0,016 €	-	0,100 €	0,140 €	0,240 €	0,100 €	71,43%
> 18 to bis 3 Achsen	0,143 €	0,143 €	0,022 €	0,022 €	0,016 €	0,016 €	-	0,124 €	0,181 €	0,305 €	0,124 €	68,51%
>18 to ab 4 Achsen	0,155 €	0,155 €	0,023 €	0,023 €	0,012 €	0,012 €	-	0,134 €	0,190 €	0,324 €	0,134 €	70,53%
>18 to ab 5 Achsen	0,155 €	0,155 €	0,023 €	0,023 €	0,012 €	0,012 €	-	0,158 €	0,190 €	0,348 €	0,158 €	83,16%

## Vergleich LKW Mautsätze für >18 to ab 5 Achsen (C) CO2-Klasse 1-5

CO2-Emissionsklasse	Kat.	Kosten Infrastruktur	Kosten Luftverschmutzung (in EUR/km)	Kosten Lärmbelästigung (in EUR/km)	Kosten Emission (in EUR/km)	Mautsatz in (EUR/km)
1	A	0,155 €	0,023 €	0,012 €	0,158 €	0,348 €
2	A	0,155 €	0,001 €	0,012 €	0,150 €	0,318 €
3	A	0,155 €	0,001 €	0,012 €	0,142 €	0,310 €
4	A	0,155 €	0,001 €	0,012 €	0,079 €	0,247 €
5	G	0,000 €	0,000 €	0,000 €	0,000 €	0,000 €
5	G	0,039 €	0,001 €	0,012 €	0,000 €	0,052 €



# Kostenstrukturen im Straßengüterverkehr

Wir ebnen Wege.



Anteil der jeweiligen Kostenarten an den Gesamtkosten für die  
Verkehrsarten Fern-, Regional- und Nahverkehr

	Fern- verkehr	Regional- verkehr	Nah- verkehr
Variable Kosten (ohne Diesel, ohne Maut)	12,0%	13,1%	12,8%
<b>Maut</b>	<b>9,6%</b>	<b>6,5%</b>	<b>3,2%</b>
Diesel	24,9%	20,0%	13,9%
Fixe Kosten (fahrzeugbezogen)	10,2%	12,3%	12,0%
Fahrpersonalkosten	34,2%	36,9%	44,5%
Verwaltung Sachkosten	4,1%	5,0%	6,2%
Verwaltung Personalkosten	5,0%	6,1%	7,5%
<b>Gesamtkosten</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

Quelle: BGL Branchenkostenentwicklung 2018

# Änderung Mautkosten an Gesamtkosten

Wir ebnen Wege.



Achs- und Gewichtsklasse	CO 2 Klasse	Maut 1.12.23
7,5 to bis <12 to	1	0,178
12 to bis 18 to	1	0,240
> 18 to bis 3 Achser	1	0,305
>18 to ab 4 Achsen	1	0,324
>18 to ab 5 Achsen	1	0,348

Mautkostenanteil an den Gesamtkosten von X % ergibt Steigerung von Y %														
	2%	3%	4%	5%	6%	7%	8%	9%	10%	11%	12%	13%	14%	15%
	1,6	2,4	3,3	4,1	4,9	5,7	6,5	7,3	8,2	9,0	9,8	10,6	11,4	12,2
	1,4	2,1	2,9	3,6	4,3	5,0	5,7	6,4	7,1	7,9	8,6	9,3	10,0	10,7
	1,4	2,1	2,7	3,4	4,1	4,8	5,5	6,2	6,9	7,5	8,2	8,9	9,6	10,3
	1,4	2,1	2,8	3,5	4,2	4,9	5,6	6,3	7,1	7,8	8,5	9,2	9,9	10,6
	1,7	2,5	3,3	4,2	5,0	5,8	6,7	7,5	8,3	9,1	10,0	10,8	11,6	12,5

7,5 to bis <12 to	2	0,160
12 to bis 18 to	2	0,222
> 18 to bis 3 Achser	2	0,278
>18 to ab 4 Achsen	2	0,296
>18 to ab 5 Achsen	2	0,318

	1,6	2,3	3,1	3,9	4,7	5,4	6,2	7,0	7,8	8,5	9,3	10,1	10,9	11,6
	1,4	2,1	2,7	3,4	4,1	4,8	5,5	6,2	6,9	7,5	8,2	8,9	9,6	10,3
	1,3	2,0	2,6	3,3	3,9	4,6	5,2	5,9	6,5	7,2	7,8	8,5	9,1	9,8
	1,3	2,0	2,7	3,4	4,0	4,7	5,4	6,1	6,7	7,4	8,1	8,8	9,4	10,1
	1,6	2,4	3,2	3,9	4,7	5,5	6,3	7,1	7,9	8,7	9,5	10,3	11,1	11,8

7,5 to bis <12 to	3	0,156
12 to bis 18 to	3	0,216
> 18 to bis 3 Achser	3	0,271
>18 to ab 4 Achsen	3	0,288
>18 to ab 5 Achsen	3	0,310

	1,5	2,2	2,9	3,7	4,4	5,1	5,9	6,6	7,3	8,1	8,8	9,6	10,3	11,0
	1,3	1,9	2,6	3,2	3,9	4,5	5,1	5,8	6,4	7,1	7,7	8,4	9,0	9,6
	1,2	1,8	2,5	3,1	3,7	4,3	4,9	5,5	6,1	6,7	7,4	8,0	8,6	9,2
	1,3	1,9	2,5	3,2	3,8	4,4	5,1	5,7	6,3	6,9	7,6	8,2	8,8	9,5
	1,5	2,2	3,0	3,7	4,5	5,2	6,0	6,7	7,5	8,2	9,0	9,7	10,5	11,2

7,5 to bis <12 to	4	0,124
12 to bis 18 to	4	0,176
> 18 to bis 3 Achser	4	0,223
>18 to ab 4 Achsen	4	0,236
>18 to ab 5 Achsen	4	0,247

	0,8	1,2	1,6	2,0	2,4	2,9	3,3	3,7	4,1	4,5	4,9	5,3	5,7	6,1
	0,7	1,1	1,4	1,8	2,1	2,5	2,9	3,2	3,6	3,9	4,3	4,6	5,0	5,4
	0,7	1,0	1,4	1,7	2,1	2,4	2,8	3,1	3,5	3,8	4,2	4,5	4,9	5,2
	0,7	1,1	1,4	1,8	2,1	2,5	2,9	3,2	3,6	3,9	4,3	4,7	5,0	5,4
	0,8	1,2	1,7	2,1	2,5	2,9	3,3	3,7	4,2	4,6	5,0	5,4	5,8	6,2

# Auswirkung der Mauterhöhung auf die Gesamtkosten FV

Wir ebnen Wege.



Maut bis 30.11.2023	=	0,190 €
Maut ab 01.12.2023	=	0,348 €
	=	0,158 €
	=	83,16%

Mautkostenanteil an den Gesamtkosten

9,6%

lt. BGL Branchenkostenentwicklung, Stand 2018

Mautkosten- veränderung	x	Gesamt- kostenanteil	=	Auswirkungen auf die Gesamtkosten
83,16%	x	9,60%	=	7,98%

Dieser Wert ist nicht für alle Relationen pauschal anwendbar,  
die Mauterhöhung ist relationsbezogen zu kalkulieren !!!

# Auswirkung der Mautausweitung auf die Gesamtkosten im FV

Wir ebnen Wege.



Beispiel: 40 to tzGM SZM mit Planenaufleger (Euro 6, 5 Achsen)

- Relation:  
Münster - Stuttgart
- Lastkilometer:  
475 Km
- Leerkilometer (Annahme):  
75 Km



# Auswirkung der Mautausweitung auf die Gesamtkosten im FV

Wir ebnen Wege.



Beispiel: 40 to tzGM SZM mit Planenaufleger (Euro 6, 5 Achsen):

- Relation: Münster – Stuttgart (leer nach Karlsruhe)
- Lastkilometer: 475 Km
- Leerkilometer: 75 Km

Mautsatz aktuell (bis 30.11.2023): 0,190 €/Maut-Km

Mautsatz neu (ab 01.12.2023): 0,348 €/Maut-Km

	<b>Mautstrecke</b>	<b>Maut</b>	<b>Mautpflichtiger Streckenanteil</b>
Bis 30.11.2023:	529 Km	100,51 €	96,2 %
Ab 01.12.2023:	529 Km	184,09 €	96,2 %

## Ermittlung Kostensteigerung Laststrecke:

- Kosten: 750,00 € (Annahme inkl. Maut)
- Kostensteigerung: 83,58 €



**Veränderung**

**+ ca. 11,14 %!**

# Auswirkung der Mautausweitung auf die Gesamtkosten im FV

Wir ebnen Wege.



Achsen- und Gewichtsklasse	Mautsatz		Gesamtstrecke (km)	Mautpflichtiger Streckenanteil	Mautstrecke (km)	Mautkosten (Euro)		Änderung	
	Aktuell	ab 01.12.2023				Aktuell	ab 01.12.2023	in Euro	in %
7,5 to bis <12 to	0,098 €	0,178 €	550	96,2%	529	51,85 €	94,18 €	42,33 €	81,64%
12 to bis 18 to	0,140 €	0,240 €				74,07 €	126,98 €	52,91 €	71,43%
> 18 to bis 3 Achsen	0,181 €	0,305 €				95,77 €	161,38 €	65,61 €	68,51%
>18 to ab 4 Achsen	0,190 €	0,324 €				100,53 €	171,43 €	70,90 €	70,53%
>18 to ab 5 Achsen	0,190 €	0,348 €				100,53 €	184,13 €	83,60 €	83,16%

	CO2-Klasse	Mautsatz	550	96,2%	529	
>18 to ab 5 Achsen	2	0,318 €				168,25 €
	3	0,310 €				164,02 €
	4	0,247 €				130,69 €
	5	0,052 €				27,51 €

# Auswirkung der Mautausweitung auf die Gesamtkosten im RV

Wir ebnen Wege.



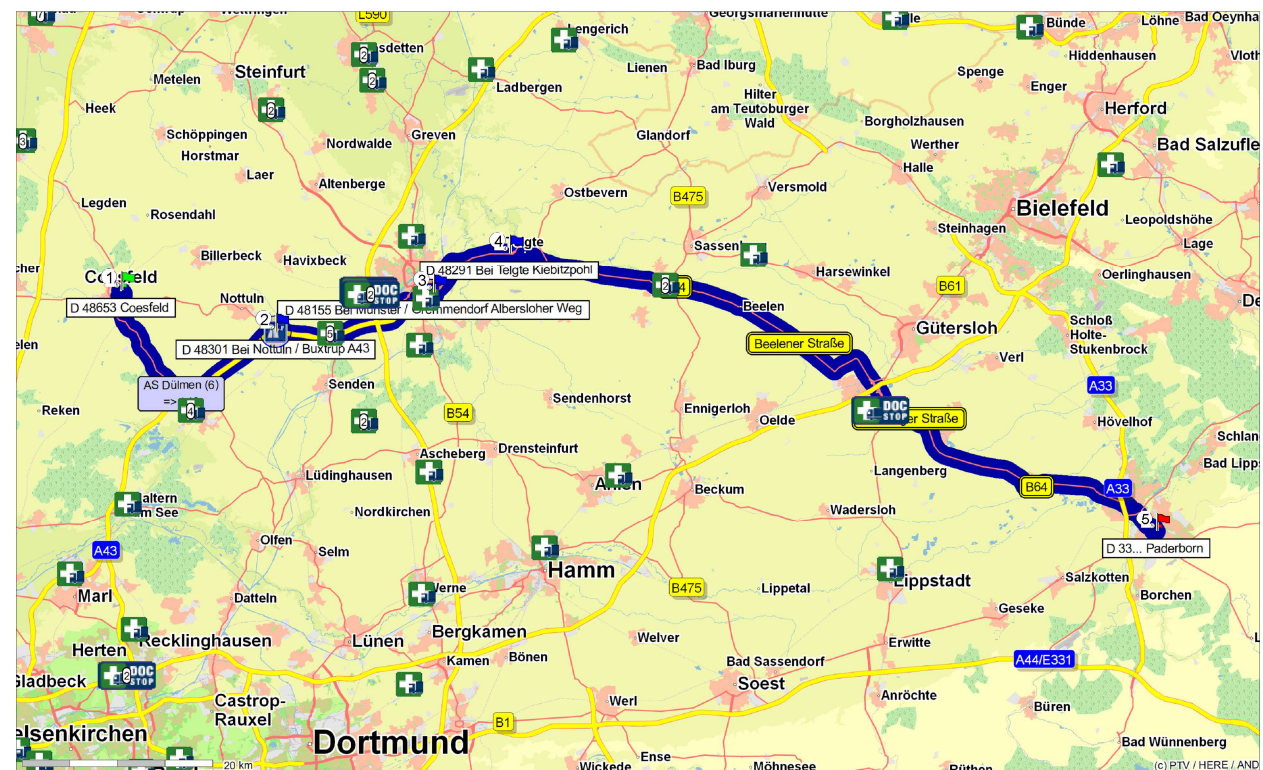
Beispiel: 40 to tzGM SZM mit Kippaufleger (Euro 6, 5 Achsen, Mautsatz 0,190 €):

- Relation:  
Coesfeld – Paderborn
- Laststrecke:  
137 Km

22.02.2018

PTV Map&Guide desktop Karte

Seite 1



# Auswirkung der Mautausweitung auf die Gesamtkosten im RV

Wir ebnen Wege.



Beispiel: 40 to tzGM SZM mit Kippauflieger (Euro 6, 5 Achsen):

- Relation: Coesfeld – Paderborn
- Laststrecke: 137 Km
  
- Mautsatz aktuell (bis 30.11.2023): 0,190 €/Maut-Km
- Mautsatz neu (ab 01.12.2023): 0,348 €/Maut-Km

	<b>Mautstrecke</b>	<b>Maut</b>	<b>Mautpflichtiger Streckenanteil</b>
Bis 30.11.2023:	127 Km	24,13 €	92,7 %
Ab 01.12.2023:	127 Km	44,20 €	92,7 %

## Ermittlung Kostensteigerung Laststrecke:

- Kosten: 250,00 € (Annahme inkl. Maut)
- Kostensteigerung: 20,07 €



**Veränderung**

**+ 8,03 %!**



# Auswirkung der Mautausweitung auf die Gesamtkosten im RV

Wir ebnen Wege.



Achs- und Gewichtsklasse	Mautsatz		Gesamtstrecke (km)	Mautpflichtiger Streckenanteil	Mautstrecke (km)	Mautkosten (Euro)		Änderung	
	Aktuell	ab 01.12.2023				Aktuell	ab 01.12.2023	in Euro	in %
7,5 to bis <12 to	0,098 €	0,178 €	137	92,7%	127	12,45 €	22,61 €	10,16 €	81,61%
12 to bis 18 to	0,140 €	0,240 €				17,78 €	30,48 €	12,70 €	71,43%
> 18 to bis 3 Achsen	0,181 €	0,305 €				22,99 €	38,73 €	15,74 €	68,46%
>18 to ab 4 Achsen	0,190 €	0,324 €				24,13 €	41,15 €	17,02 €	70,53%
>18 to ab 5 Achsen	0,190 €	0,348 €				24,13 €	44,20 €	20,07 €	83,17%

	CO2-Klasse	Mautsatz	137	92,7%	127	
>18 to ab 5 Achsen	2	0,318 €				40,39 €
	3	0,310 €				39,37 €
	4	0,247 €				31,37 €
	5	0,052 €	6,60 €			

# Auswirkung der Mauterhöhung auf die Gesamtkosten im NV

Wir ebnen Wege.

Beispiel: 12,0 to tzGM (11,99 to zGM) Motorwagen Solo (Euro 6, 2 Achsen)



- Verteilung Stückgut: Münsterland
- Tages-Km (Annahme): 165 Km



# Auswirkung der Mautausweitung auf die Gesamtkosten im NV

Wir ebnen Wege.

Beispiel: **12,0 to tzGM (11,99 to zGM)** Motorwagen Solo (Euro 6, 2 Achsen)



- Relation: Tageseinsatz Verteilung Stückgut
- Strecke: 165 Km
  
- Mautsatz aktuell (bis 30.11.2023): 0,098 €/Maut-km -> 11,99 to zGM
- Mautsatz neu (ab 01.12.2023): 0,240 €/Maut-km -> 12,0 to tzGM  
(NICHT 0,178 €/Maut-km aufgrund Veränderung zGM auf tzGM)

	<b>Mautstrecke</b>	<b>Maut</b>	<b>Mautpflichtiger Streckenanteil</b>
Bis 30.11.2023:	93 Km	9,11 €	56,4 %
Ab 01.12.2023:	93 Km	22,32 €	56,4 %

## Ermittlung Kostensteigerung Laststrecke:

- Kosten: 450,00 € (Annahme inkl. Maut)
- Kostensteigerung: 13,21 €



**Veränderung + ca. 2,94 %!**

# Auswirkung der Mauterhöhung auf die Gesamtkosten im NV

Wir ebnen Wege.



Achs- und Gewichtsklasse	Mautsatz		Gesamtstrecke (km)	Mautpflichtiger Streckenanteil	Mautstrecke (km)	Mautkosten (Euro)		Änderung (Euro)	
	Aktuell	ab 01.12.2023				Aktuell	ab 01.12.2023	in Euro	in %
7,5 to bis <12 to	0,098 €	0,178 €	165	56,4%	93	9,12 €	16,56 €	7,44 €	81,58%
12 to bis 18 to	0,140 €	0,240 €				13,03 €	22,33 €	9,30 €	71,37%
> 18 to bis 3 Achsen	0,181 €	0,305 €				16,84 €	28,38 €	11,54 €	68,53%
>18 to ab 4 Achsen	0,190 €	0,324 €				17,68 €	30,15 €	12,47 €	70,53%
>18 to ab 5 Achsen	0,190 €	0,348 €				17,68 €	32,38 €	14,70 €	83,14%

	CO2-Klasse	Mautsatz	165	56,4%	93	
>18 to ab 5 Achsen	2	0,318 €				29,59 €
	3	0,310 €				28,85 €
	4	0,247 €				22,99 €
	5	0,052 €				4,84 €

# Die Argumentation

Wir ebnen Wege.



## ➔ Einwand des Kunden: „Keine Übernahme der Leerfahrten“

- Es gibt objektiv nicht reduzierbare Leerfahrtenanteile, u. a. hervorgerufen durch:
  - o Einsatz von Spezialfahrzeugen (z. B. Tank, Silo, Kipper)
  - o Vielfach zu kurze Vorlaufzeiten für die Disposition (Zeitraum zwischen Auftragsübermittlung und Anliefertermin)
  - o Verlader- / Kundenanforderungen
  - o Unvorhersehbare Verzögerungen im Transportablauf
  - o Unpaarigkeit der Verkehrsströme
- Auch in bisher abgerechneten Frachten sind Kosten für Leerfahrten enthalten

# Die Argumentation

Wir ebnen Wege.



## ➔ Einwand des Kunden: „Keine Übernahme der Mauterhöhung aufgrund vorhandener Auslastungsdefizite“

- Eine volumen- oder gewichtsmäßige Minderauslastung ist vielfach unvermeidbar
- Auslastungsdefizite können aufgrund güterspezifischer Gegebenheiten (nicht stapelbar, Beiladungsverbote, Sperrigkeit, etc.) entstehen
- Die gewichtsmäßige Fahrzeugauslastung ist lt. BALM Statistiken seit Jahren rückläufig
- Wichtiger zur Beurteilung der Fahrzeugauslastung ist die volumenmäßige Auslastung. Diese ist seit Jahren relativ konstant.
- Der seit Jahren anhaltende Trend, die Bestellmengen zu reduzieren und statt dessen häufiger zu bestellen, führt zu kleineren Sendungsgewichten und schlechteren Fahrzeugauslastungen

# Die Argumentation

Wir ebnen Wege.



## ➔ Einwand des Kunden: „Verlagerung der Transporte auf die Bahn“

- Eingeschränkte Verladestationen
- unzureichende Leistungsfähigkeit und Flexibilität der Bahn
  - Pünktlichkeit
  - Zuverlässigkeit
  - Personalmangel
  - Infrastruktur- und Kapazitätsmängel
- Zeitsensible Transporte eignen sich grundsätzlich nicht für den Schienentransport
- Im Nah- und Regionalverkehr keine Alternative
- Die Bahn ist reines „Truckingunternehmen“, Zusatzleistungen werden nicht angeboten
- Kunde muss sich der Bahn anpassen, LKW passt sich dem Kunden an
- Mautkosten auch im Kombinierten Verkehr

# Die Argumentation

Wir ebnen Wege.



## ➔ Einwand des Kunden: „Routenführung mit eingeschränkter oder ohne Autobahn-/Bundesstraßenbenutzung“

- In der Praxis nicht durchführbar
- Steigende Fahrzeugbetriebskosten (Kraftstoffkosten, Reifenkosten, Reparaturkosten, etc.)
- Höherer Zeitaufwand damit verbunden höhere Personalkosten
- Terminvorgaben nicht einhaltbar
- Örtliche Beschränkungen nach der StVO, wie z. B. Nachtfahrverbote, Durchfahrtsverbote, Fahrwegbestimmungen nach § 7 GGVSE.
- Erhöhtes Schadenrisiko für Lkw und Ladung



# Die Argumentation

Wir ebnen Wege.



➔ **Einwand des Kunden: „Ihre Mitbewerber wollen die Mauterhöhung gar nicht oder nur teilweise berechnen“**

- Aufgrund der bisherigen Kostensteigerungen nicht vorstellbar
- Die exorbitanten Kostensteigerungen und die vielfach nicht mehr vorhandenen Rationalisierungspotentiale lassen so etwas nicht zu

➔ **Einwand des Kunden: „Was ist mit Harmonisierungsgeldern?“**

- Diese werden / wurden in der Kalkulation berücksichtigt

# Die Argumentation

Wir ebnen Wege.



## ➡ Einwand des Kunden: „Einsatz von emissionsfreien oder emissionsreduzierten Fahrzeugen (E-LKW / Gas-LKW / Wasserstofffahrzeuge)“

- Hohe Anschaffungskosten (dadurch bedingt höhere Transportkosten)
- Höhere Reparatur- und Wartungskosten
- Geringe Verfügbarkeit an emissionsfreien LKW
- Mangel an ausreichend Tank- und Ladeinfrastruktur auf der Strecke
- Errichtung eigener Energieversorgung am Standort durch den örtlichen Energieversorger oftmals problematisch
- Aktuell hohe Energiekosten
- Unzureichende Anzahl an LKW Stellplätzen
- Mautbefreiung bis Ende 2025, danach Erhebung von pauschal 25 % des regulären Mautsatzes bzw. Emissionsklasse und Fahrzeuguntergruppe
- (Noch) keine Entlastung durch andere Kraftstoffarten (z.B. Biokraftstoff HVO100) sowie Wegfall des Mautbonus für Erdgas-LKW

# Fazit

Wir ebnen Wege.



- Überprüfung des tzGM und Emissionsklasse  
=> Ggf. Änderungsantrag bei Toll Collect (EETS Anbieter) stellen
- Kunden werden bei der Kostensteigerung genauer hinsehen: Die Berechnungsbeispiele habe gezeigt, dass die erforderlichen Preisanpassungen sehr unterschiedlich ausfallen (insbesondere regionale Unterschiede aufgrund der vorhandenen Infrastruktur) und eine Einzelfallbetrachtung einer Pauschalbetrachtung vorzuziehen ist.
- Maut Km mit neuem Mautsatz für den entsprechenden Lkw multiplizieren und die Summe in die Fahrzeugkalkulation / Preisgestaltung einfließen lassen, bzw. wenn Maut separat vereinbart, entsprechende Maut anpassen
- Kontrolle der Maut Km der eingesetzten Lkw anhand Rechnungen von Toll Collect

# Fazit

Wir ebnen Wege.



- Auch wenn das Gesetz noch nicht verabschiedet ist: Schon jetzt die Kunden auf die Mauterhöhung / Mautveränderungen hinweisen
- Ausweitung der Maut ab 01.07.2024 auf Fahrzeuge >3,5 t zGM
- Rechtzeitig die CO<sub>2</sub> Emissionsklasse unter [https://www.toll-collect.de/de/toll\\_collect/rund\\_um\\_die\\_maut/co2\\_emissionen/co2\\_emissionen.html](https://www.toll-collect.de/de/toll_collect/rund_um_die_maut/co2_emissionen/co2_emissionen.html) ermitteln, und ggf. weitere Daten bei den Herstellern erfragen

**Noch Fragen?**



# Herzlichen Dank!

Wir ebnen Wege.



***Gerne unterstützen wir Sie bei der Umsetzung der erforderlichen Schritte.***

Verband Verkehrswirtschaft und Logistik NRW e.V.  
UnternehmensBeratung  
Haferlandweg 8  
48155 Münster

Sven Heinz  
0251 / 6061-444  
heinz@vowl.de

Thomas Klemke  
0251 / 6061-415  
klemke@vowl.de