

Bundesstraßenmaut für Lkw ab 1 August 2012: Mehr als nur Peanuts.

Wirtschaft und Verbraucher müssen sich auf höhere Kosten einstellen.

LBT-München; Bekanntlich wird die Lkw-Maut auf einem Teilnetz der 4-streifigen Bundesstraßen zum 01.08.2012 eingeführt. Davon betroffen sind rund 1.100 Kilometer der Bundesstraßen.

Der Bundesverkehrsminister erwartet für den Straßenbauhaushalt Mehreinnahmen von rund 100 Mio. Euro. Unter Zugrundelegung der Betreibervergütung und der Kontrollkosten müsste deshalb die Bundesstraßenmaut das Gewerbe mit bis zu 150 Mio. Euro jährlich belasten, wenn die Haushaltserwartungen sich erfüllen sollen. Dies sind, so meinen der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V., und der Landesverband Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen (LBT) e.V. keineswegs „Peanuts“, wie sie im Sprachgebrauch von Bankern einst für die Größenklasse von 100 Mio. Euro galten. Für einzelne Betriebe bedeutet die Bundesstraßenmaut – je nach geographischer Lage des eigenen Betriebs und der Kunden – eine Kostensteigerung von bis zu 2 Prozent. In absoluten Zahlen ausgedrückt, entrichten diese Unternehmen mehrere 100.000 Euro zusätzlich an Lkw-Maut. Dieser Betrag liegt weit über den Ertragserwartungen in den überaus hart umkämpften Transportlogistikmärkten BGL und LBT sehen deshalb keine Alternative zum Dialog mit den Auftraggebern, im Interesse einer nachhaltigen Partnerschaft, diese Mehrkosten zu übernehmen und in den Märkten letztendlich auch an die Endverbraucher weiterzugeben. Pikanterweise belastet die Bundesstraßenmaut vornehmlich den Verkehr in der Fläche, so dass sich Ver- und Entsorgungsverkehre der Bevölkerung sowie auch der Vor- und Nachlauf im Kombinierten Verkehr Schiene/Straße deutlich verteuern. Letztendlich werden staatliche und hausgemachte Kosten wieder einmal den Verbraucher treffen, der durch Umbau der Energiewirtschaft und die Finanzkrise schon mehr als „gebeutelt“ ist.

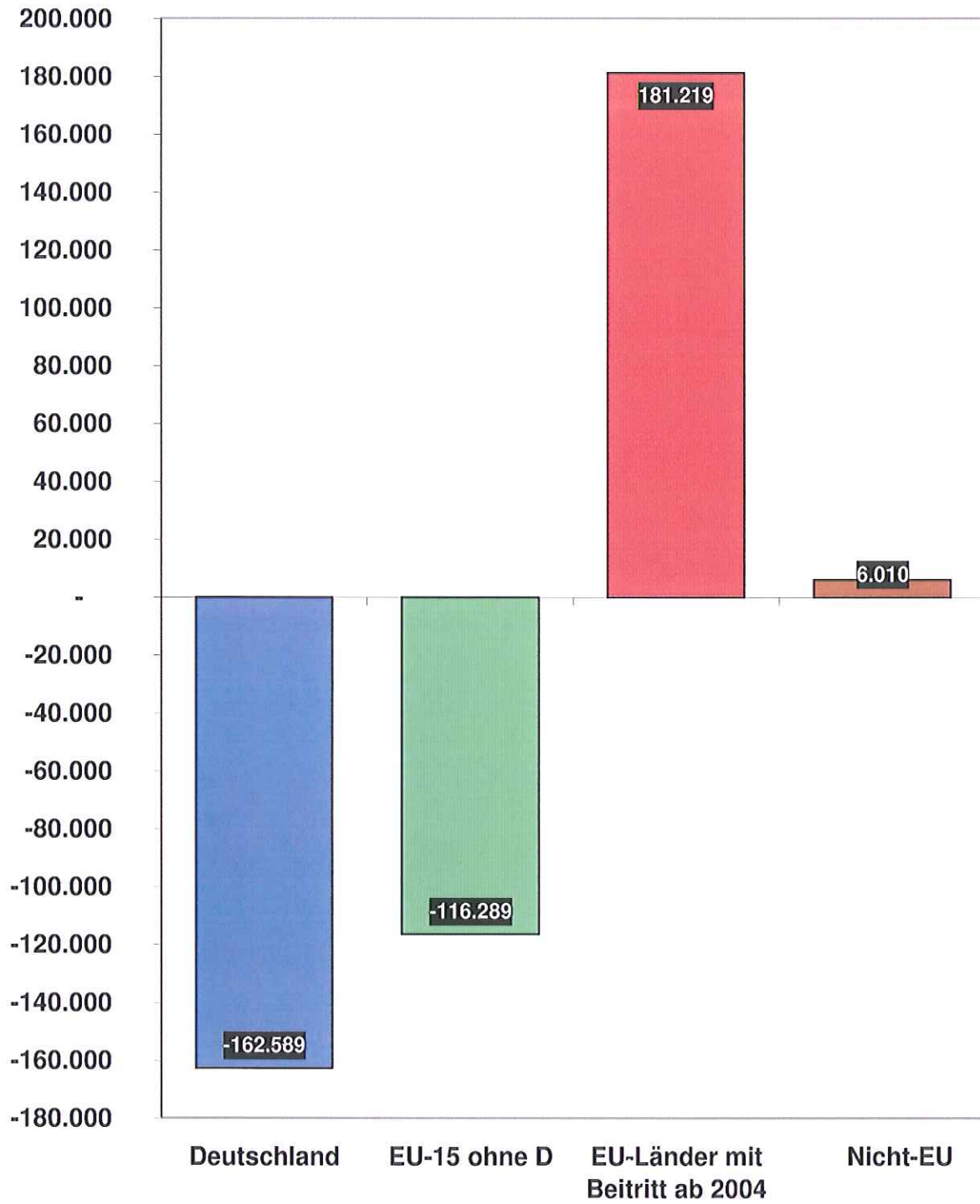
Das Transportgewerbe in Deutschland leidet jedoch nicht nur durch hausgemachte, staatliche Kostensteigerungen. Die Dieselpreisrallye und der Anstieg der Lohn- und Sozialkosten bringen den Standort Deutschland für die heimische Transportwirtschaft immer weiter ins Hintertreffen. So wird der Verdrängungswettbewerb von Anbietern aus den EU-Beitrittsländern immer intensiver (siehe Anlage 1). Polnische Unternehmen erbringen mittlerweile fast 11 Prozent der deutschen Mautkilometer. Weit abgeschlagen sind die ehemaligen „Fuhrleute Europas“, niederländische Unternehmen, die nur noch etwa 4 Prozent der Mautkilometer auf Deutschlands Straßen zurücklegen (siehe Anlage 2). Alles in allem sind bereits Tausende von Arbeitsplätzen durch die Verlagerung von Fuhrparks in die EU-Beitrittsländer verloren gegangen. Der Schaden für den deutschen Fiskus, der aus jedem ins Ausland verlagerten Lkw resultiert, beträgt rund 80.000 Euro jährlich (siehe Anlage 3).

PRESSE- INFORMATION

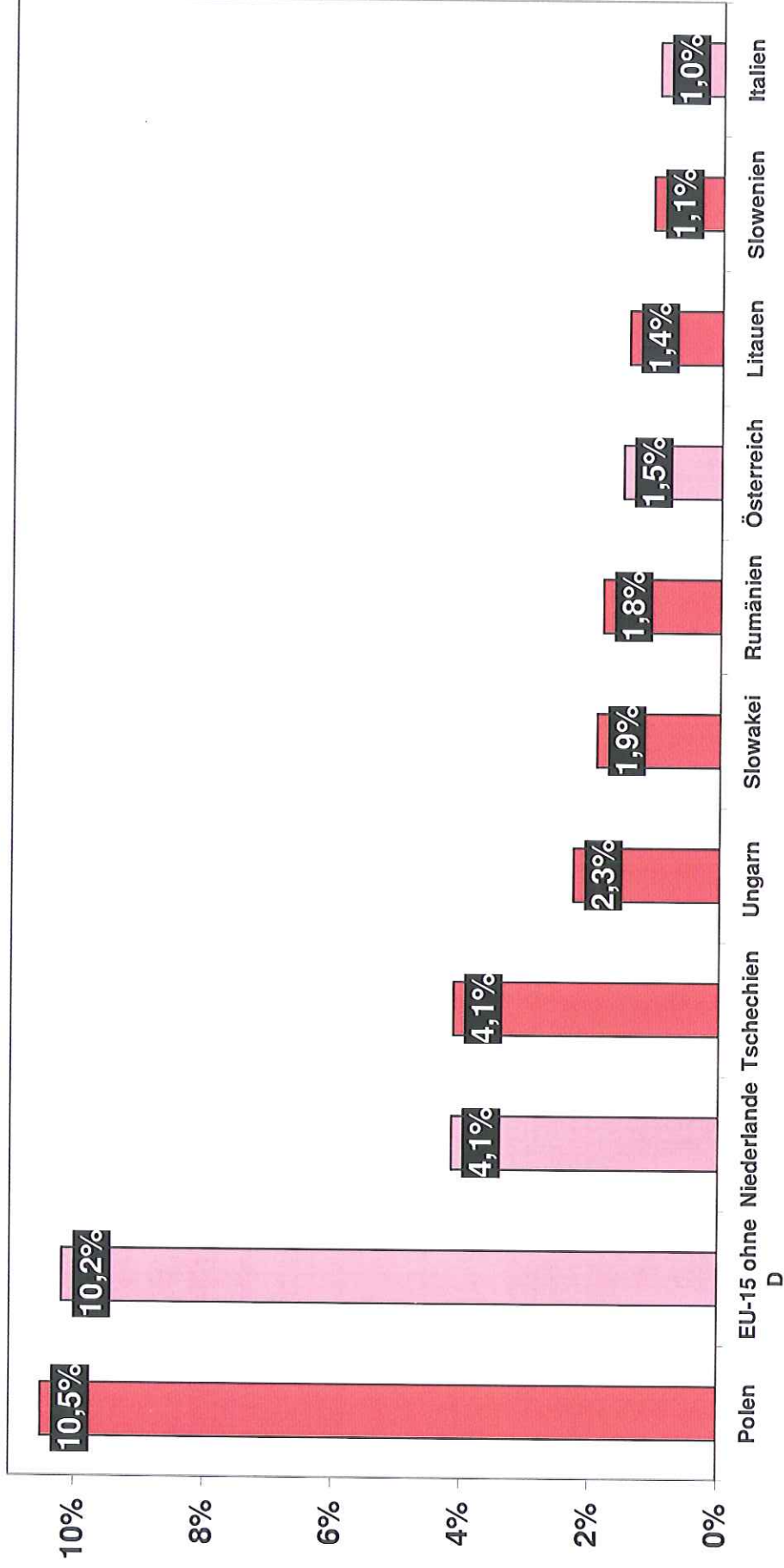
München, 27.07.2012

Ein „Weiter so!“ und zusätzliche Umdrehungen an der Kostenschraube sind für das deutsche Transportgewerbe kaum zu verkraften. Die fiskalische Gesamtbelastung des deutschen Gewerbes einschließlich der Lkw-Maut liegt mit rund 15 Mrd. Euro etwa dreimal so hoch wie der gesamte Straßenbauetat des Bundes. „Der Mittelstand im Gewerbe ist bei permanenten Kostensteigerungen darauf angewiesen, dass die Überwälzungsmechanismen in den Märkten funktionieren. Verbraucherinnen und Verbraucher werden dafür um Verständnis gebeten, weil es ohne den Lkw keine Versorgung gibt“, meint BGL-Hauptgeschäftsführer Prof. Dr. Karlheinz Schmidt.

Veränderung der Mautkilometer in Deutschland 2012 zu 2011, 1. Halbj.
nach Lkw-Herkunft (Angaben in 1.000 km)



Anteile an den Mautkilometern in Deutschland 1. Halbjahr 2012 nach der Herkunft der Lkw (Länderaufstellung Ausland)



Quellen: Bundesamt für Güterverkehr, Köln und Berechnungen des BGL

Steuer-, Abgaben- und Umlagenausfälle sowie zusätzliche Sozialkosten durch die Verdrängung eines deutschen LKW durch gebietsfremde

Kalkulationsgrundlagen			
steuer- und sozialversicherungspflichtiger Bruttoverdienst eines Fahrers (einschließlich freiwilliger AG-Leistungen)		36.600,00 €	
durchschnittliche Fahrpersonalbereitschaft pro Fahrzeug (Fahrer-pro-Fahrzeug-Verhältnis)			1,35
<hr/>			
A. Lohnsteuer (Steuerklasse I/-)		5.784,00 €	7.808,40 €
B. Solidaritätszuschlag	5,50% von LSt	318,12 €	429,46 €
C. Sozialversicherungsbeiträge			
	AG	AN	
Rentenversicherung	9,80%	9,80%	
Arbeitsförderung	1,50%	1,50%	
Krankenversicherung	7,30%	7,30%	
zusätzlicher Beitragssatz		0,90%	
Pflegeversicherung (Kinderlose)	0,975%	1,225%	
U2-Umlage (AOK Hessen)	0,25%		
Insolvenzgeldumlage	0,04%		
Arbeitgeber-Leistung		7.270,59 €	9.815,30 €
Arbeitnehmer-Leistung		7.585,35 €	10.240,22 €
D. Beitrag Berufsgenossenschaft (ohne Fremdumlagen und Lastenausgleich) nach dem 24. Gefahrtarif		1.244,40 €	1.679,94 €
Beitragsfuß 3,30 x Gefahrenklasse 10,29:	3,40%		
1000			
E. Kfz.-Steuer (EURO II und besser, 17 t+23 t-Kombination, einschließlich Anhängerzuschlag)			929,00 €
F. Mineralölsteuer (pro Liter Diesel bei einem Verbrauch auf 100 km von und einer Jahresfahrleistung von	0,4704 € 34,0 Liter 120000 km		19.192,32 €
G. Versicherungsteuer auf durchschnittliche Kfz.-Versicherungsprämie			1.083,77 €
Haftpflicht SZM + SANH	3.811,82 €		
Kaskoversicherung SZM + SANH	1.892,24 €		
Versicherungsteuersatz	19,0%		
Zwischensumme			51.178,41 €
H. Arbeitslosengeld I (Näherungswert)		13.518,00 €	18.249,30 €
I. Sozialversicherungsbeiträge Bundesagentur für Arbeit		7.581,60 €	10.235,16 €
Summe			79.662,87 €
+ Einkommen-/Körperschaftsteuerausfall			
+ Gewerbesteuerausfall			
+ Grundsteuerausfall			

Hinweis: In der ausgewiesenen Summe sind die Einkommensteuer-, Körperschaftsteuer-, Gewerbesteuer- und Grundsteuerausfälle noch nicht enthalten.

Stand: 04/2012