

**Gutachten über die Kosten der Österreichischen  
LKW-Maut im Bereich der Kurier- Express- und  
Paketdienste sowie deren Weitergabe an die  
Kunden**

Wien, November 2003

Univ. Prof. Dr. Sebastian Kummer,  
Vorstand des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik  
an der Wirtschaftsuniversität Wien

# 1 Problemstellung

In Österreich wird frühestens am 1. Oktober 2003, spätestens am 1. Jänner 2004, eine fahrleistungsabhängige LKW-Maut für Straßengüterverkehrsfahrzeuge auf dem hochrangigen Straßennetz eingeführt. Die fahrleistungsabhängige LKW-Maut trifft alle Fahrzeuge ab 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht. Die Höhe des Mautsatzes richtet sich nach der Anzahl der Achsen des Fahrzeuges. Die bestehenden Sondermauten wie z.B. auf der Brennerautobahn, der Pyhrnautobahn oder der Tauernautobahn werden auch weiterhin eingehoben.

Die gesetzlichen Grundlagen für die Einhebung der LKW-Maut sind

- das Bundestrassenmautgesetz 2002 vom 16.7.2002,
- die Mauttarif-Verordnung vom 5.11.2002,
- die Mautstreckenausnahme-Verordnung vom 20.12.2002.

Die Mauttarife sind wie folgt festgelegt worden:

<b>Achsenanzahl (Fahrzeug und Anhänger)</b>	<b>Mauthöhe (in EUR / km)</b>
2 Achsen	€ 0,130
3 Achsen	€ 0,182
4 Achsen und mehr	€ 0,273

Die LKW-Maut<sup>1</sup> hat den Charakter einer Distanzsteuer. Aus diesem Grund besteht ein breiter Konsens darüber, dass eine Weiterverrechnung der durch die Maut entstehenden Zusatzkosten an die verladende Wirtschaft erfolgen muss. Die Höhe der weiterverrechneten Kosten ist jedoch umstritten. Das vorliegende Gutachten nimmt eine Schätzung der durch die Einführung der LKW-Maut entstehenden Kosten für den Bereich der Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP-Dienste). Da die Auswirkungen bei den Paketdienstleistungen am stärksten sind, konzentriert es sich auf diesen Bereich.

Das Gutachten geht davon aus, dass es sich bei dem Leistungserstellungssystem im Wesentlichen um ein Paketdienstsystem handelt, dass durch Expressdienstleistungen und Sammelgutspeditionsleistungen ergänzt werden kann. Die dem Modell zugrunde liegenden Leistungsmengen wurden bei 4 österreichischen Paketdiensten erhoben. Zusätzlich wurden Plausibilitätsrechnungen angestellt, die das verwendete Mengengerüst bestätigt haben.

---

1 Es wird hier bewusst nicht von Road-Pricing gesprochen, da Road Pricing eine Preisdifferenzierung der Straßeninfrastruktur nach zeitlichen und räumlichen Kriterien bezeichnet. Diese ist zwar grundsätzlich möglich, zur Zeit aber für das gesamte hochrangige Straßennetz nicht vorgesehen.

Das Gutachten wurde im November 2003 fertig gestellt.

Die Entlastungen durch den Entfall der Straßenbenützungsabgaben für LKW mit mehr als 3,5 t Gesamtgewicht sowie durch die Absenkung der Kraftfahrzeugsteuer wurden ebenso wie die Kostenerhöhungen, die sich durch die Mineralölsteuererhöhung zum 1.1.2004 in Höhe von € 0,035 je Liter Diesel ergeben, nicht berücksichtigt<sup>2</sup>.

## **2 Leistungserstellung und LKW-Maut bei KEP-Diensten**

Die Anbieter von KEP-Dienstleistungen betreiben Netzwerke, in welchem die Depots als Sammel- und Verteilpunkte fungieren. Diese werden entweder direkt oder über einen zentralen Hub durch Transporte im „Nachtsprung“ verbunden. Für diese Hauptläufe zwischen 2 Depots bzw. zentralen Hubs werden in Österreich im wesentlichen LKW oder LKW-Züge mit 4 oder mehr Achsen eingesetzt<sup>3</sup>. In der vorliegenden Berechnung wird deswegen davon ausgegangen, dass für 90 % der Fahrten für Hauptläufe die höchsten Mauttarife (€ 0,273/km) anfallen. 10 % der Fahrten mit 2-achsige Fahrzeugen (Maut € 0,13) durchgeführt werden<sup>4</sup>.

Die Anbieter von KEP-Diensten müssen die LKW-Maut selbst entrichten, wenn sie diese Transporte mit einem eigenen Fuhrpark durchführen. In der Regel werden jedoch Fremdunternehmen eingesetzt. Diese müssen dann die LKW-Maut für die anfallenden Fahrten entrichten. Im Folgenden wird davon ausgegangen, dass die LKW-Maut zu 100 % von den KEP-Dienstleistern getragen wird<sup>5</sup>.

Für die Abholung und Zustellung (Vor- und Nachläufe) von Sendungen werden im Bereich der österreichischen KEP-Dienste großteils Fahrzeuge unter 3,5 t eingesetzt. Allerdings muss hier nach unterschiedlichen Systemen unterschieden werden:

- 
- 2 In einer groben Annahme kann man davon ausgehen, dass sich diese aufheben. Allerdings hängt dies stark von dem Fuhrpark und vor allem auch davon ab, ob Fahrzeuge eingesetzt wurden, die in Österreich zugelassen sind, dies ist nur zum Teil der Fall
  - 3 Ein typischer Transport im Hauptlauf besteht aus einem LKW-Zug, der zwei Wechselauflegerbrücken (Wab) befördert. Je nach Sendungsaufkommen werden auch 2-achsige LKW (mit einer Wechselauflegerbrücke eingesetzt).
  - 4 Der Einsatz von Sprinterfahrzeugen, z.B. um verspätet im Depot angekommene Sendungen noch zum Hub bzw. zu einem anderen Depot zu liefern, wird hier nicht berücksichtigt, da für diese keine neuen Mautkosten anfallen.
  - 5 Führen Sie selber die Transporte durch, so ist dies evident. Bei der Beauftragung von Subunternehmern bedeutet dies, dass die KEP-Dienstleister ihren Subunternehmern die Kosten der LKW-Maut vollständig ersetzen

1. Für bei Kurier- und Expressdienstleistungen erfolgt die Abholung und Zustellung fast ausschließlich durch Fahrzeuge unter 3,5 t.
2. Bei den privaten Paketdiensten erfolgen Abholung und Auslieferung zum großen Teil beim Kunden, zu einem geringen Teil bei Sammelpunkte. In der Regel werden hier Fahrzeuge unter 3,5 t eingesetzt. Bei größeren Aufkommen, insbesondere in Ballungsgebieten oder bei Abholung von Großversendern, werden aber auch mautpflichtige Fahrzeuge eingesetzt. Im Gutachten wird davon ausgegangen, dass bei 10 % des Aufkommens ein Vorlauf mit mautpflichtigen Fahrzeugen erfolgt.
3. Paketdienstunternehmen, die einen nennenswerten Teil der Sendungen in Sammelpunkten sammeln, muss bei den Vorläufen (von den Sammelpunkten zu den Depots) von einem höheren Anteil mautpflichtiger Fahrzeuge ausgegangen werden. In Österreich ist dies vor allem bei der Österreichische Post AG der Fall, die für die Sammlung der Pakete ihr Filialnetz verwendet. Die Sendungen werden bei den Postämtern gesammelt und zu den Depots gebracht. Aufgrund der Netzstruktur müssen hier in höherem Umfang Mautkosten berücksichtigt werden.

Da sich dieses Gutachten auf im Wesentlichen auf Paketdienstleistungen bezieht, berücksichtigt das der Berechnung zugrunde liegende Modell die oben beschriebenen Systemverkehre 2 und 3. Aus diesem Grund wird im Modell für den Bereich der Vor- und Nachläufe davon ausgegangen, dass ein Teil der Sendungen im Vor- und Nachlauf durch mautpflichtige LKW transportiert wird. Die Abschätzung der Kosten erfolgt im Folgenden auf Nettobasis, also ohne Berücksichtigung der Mehrwertsteuerzahlungen. Eine weitere Besonderheit der Österreichischen Post AG ist, dass diese nicht die Möglichkeit hat, die Mehrwertsteuerzahlungen in Abzug zu bringen. Dies wird in einer Sonderrechnung berücksichtigt.

### **3 Berechnung der zusätzlichen Kosten der LKW-Maut bei österreichischen KEP-Diensten**

#### **3.1 Entfernungsunabhängiger Durchschnittswert auf Basis des Einzelpackstücks als Ansatz zur Weiterverrechnung der Kosten**

Die KEP-Dienstleistung ist – wie oben bereits beschrieben - ein Netzwerkprodukt. Bereits die bisherige Tarifgestaltung trägt diesem Tatbestand Rechnung. Mit den größeren Kunden werden in der Regel einheitliche, für Österreich geltende Frachtraten (Flatrates) vereinbart. Diese Flatrates gelten für alle Einzelpackstücke (Collis) eines Kunden, unabhängig davon, wie weit die tatsächliche Transportentfernung ist. Der Kunde zahlt also die Inanspruchnahme des Netzwerkes, das mehr oder weniger unabhängig von der einzelnen Sendung aufrechterhalten werden muss, eine Nutzungsgebühr.

Für die Kunden der KEP-Dienstleister hat dies ganz praktische Vorteile. Für Ihn vereinfacht sich die Kalkulation, da die KEP-Dienstleister österreichweit einen einheitlichen Tarif anbieten. Außerdem reduziert sich der Aufwand für die Rechnungskontrolle. Durch dieses System haben sich die KEP-Dienstleister auf die Bedürfnisse der Kunden eingestellt. Für sie handelt es sich um eine Mischkalkulation. Diese stellt solange kein Problem dar, wie der Mix aus langen und kurzen Relationen stimmt. Außerdem vereinfacht sich auch für sie die Abrechnung.

Für die Kostenberechnung der LKW-Maut lässt sich die gleiche Argumentation anführen. Die Kosten der LKW-Maut entstehen nicht direkt durch das einzelne Paket, sondern für die Existenz des gesamten Netzwerks. Dies rechtfertigt eine pauschale Kostenberechnung auf Basis eines Collis, unabhängig von der Entfernung.

Die Verwendung eines anderen Modells für die Weiterverrechnung der Kosten der LKW-Maut als das des vorherrschenden Preismodells würde sowohl bei den Verladern als auch bei den Anbietern von KEP-Diensten zu hohen Transaktionskosten führen. Auch die absolute Kostensteigerung dürfte bei einer entfernungsabhängigen Weiterverrechnung im KEP-Bereich im Vergleich zu anderen Transportdienstleistungen relativ gering ausfallen.

Aus den angeführten Gründen wird in diesem Gutachten bei der Berechnung der Kosten der LKW-Maut im Bereich der österreichischen KEP-Dienste ein entfernungsunabhängiger Durchschnittswert auf Basis des Einzelpackstücks als Abrechnungseinheit gewählt werden. Ein Durchschnittswert je Colli stellt nicht nur eine praktikable Lösung dar, sondern ist auch aus theoretischer Sicht eine gute Lösung für die Berechnung der Kosten eines Netzwerkprodukts.

Diese Betrachtung gilt nur für den Paketdienstbereich bis 31,5 kg. Einige Anbieter bieten darüber hinaus noch schwere Sendungsgewichte an. Für diese und für Kunden, die über ein deutlich schweres durchschnittliches Sendungsgewicht verfügen, gilt diese Betrachtung nicht.

### 3.2 Kosten der LKW-Maut für KEP-Dienste in Österreich

Die LKW-Maut führt direkt und indirekt zu einer Erhöhung der Transportkosten.

Unter **direkten Mautkosten** sollen hier die Kosten verstanden werden, die durch die Zahlung der Mautgebühr entstehen. Die direkten Mautkosten werden wesentlich beeinflusst durch:

- die Transportentfernung,
- das Transportgewicht,
- den Auslastungsgrad des LKWs sowie durch
- Leerfahrten und den
- Anteil an mautpflichtigen Strecken.

**Indirekte Mautkosten** sind die Kosten, die durch die Abrechnung, Bezahlung und Kontrolle der Maut entstehen. Wesentliche Kostenarten sind:

- Vorfinanzierungskosten
- Kosten für das Delkredere-Risiko
- Kosten des Mautcontrollings
- Transaktionskosten (einmalige Verhandlungen mit Kunden, Lieferanten [z.B. Tankkartengesellschaften], laufende Gebühren)

Die folgende Kostenschätzung wird auf zwei unterschiedlichen Wegen vorgenommen.

### 1. Empirisches Netzwerkmodell

In dem ersten Berechnungsmodell werden die Leistungsmengen (Anzahl der Collis und gefahrene km) von 3 österreichischen Paketdiensten zusammengefasst. Für den Paketdienstbereich der Österreichischen Post AG wurde eine Sonderrechnung erstellt. Das Modell ist insofern eine Mischung aus den beiden oben beschriebenen Modellen 2 und 3. In diesem Modell wird ein Großteil der Leistungen über Direktverbindungen der einzelnen über Österreich verteilten Depots erbracht, ein Teil der Sendungen geht über ein zentral gelegenes Depot, welches als Hub dient. Ausgehend von dem Sendungsaufkommen, sowie der Anzahl der gefahrenen km werden – unter Berücksichtigung der Vorlaufkosten sowie der indirekten Kosten – die durchschnittlichen Mautkosten pro Colli berechnet.

### 2. Modell auf Basis eines Durchschnittspakets

In einem zweiten Berechnungsmodell wird ein theoretisch abgeleitetes durchschnittliches Paket und Durchschnittswerte für die LKW-Beladung (Anzahl der Collis pro LKW) zu Grunde gelegt. Auf Basis dieser Werte wird ein durchschnittlicher Mautkostenwert pro Colli für die Kosten im Hauptlauf ermittelt. Die Berechnung der Vorlaufkosten sowie der indirekten Kosten erfolgt wie im ersten Modell.

## 3.2.1 Schätzung der Kosten der Hauptläufe

### 1. Kostenschätzung mit Hilfe eines empirischen Netzwerkmodells

Bei der Kostenberechnung mit Hilfe eines Netzwerkmodells wird davon ausgegangen, dass durchschnittlich eine Anzahl von insgesamt 194.000 Packstücken (Collis), auf österreichischen Strecken pro Tag transportiert werden. Ein Teil dieser Collis geht in den Export.

Um diese Collis zu transportieren, werden im **Hauptlauf** pro Tag 110 LKW mit 4 Achsen und 11 LKW mit 2 Achsen benötigt. Jeder LKW fährt durchschnittlich pro Tag 600 km. Die hohe Laufleistung ist darin begründet, dass es sich um Verkehre zwischen zwei Depots bzw. zwischen einem Depot und einem Hub handelt. Dies ergibt eine durchschnittliche Fahrleistung der Flotte am Tag von 72.600 km. Da die Depots und Hubs fast ausschließlich in kürzester Entfernung zum hochrangigen

mautpflichtigen Netz liegen, wird hier von einem mautpflichtigen Anteil von 100 % ausgegangen<sup>6</sup>.

Für die Fahrten ergeben sich tägliche Mautkosten in Höhe von € 18.876,00.

Daraus ergeben sich Kosten pro Colli errechnen:

€ 18.876,00/ 194.000 Collis = **€ 0,0973 pro Colli**

## **2. Kostenschätzung mit Hilfe eines durchschnittlichen Pakets**

In der zweiten Berechnung wird die Berechnung der Mautkosten im Hauptlauf aufgrund von Plausibilitätsüberlegungen durchgeführt. Es wird von einem durchschnittlichen Paket (Colli) ausgegangen. Dessen Außenmaße betragen 40 x 40 x 40 cm = 0,064 m<sup>3</sup>. Dessen durchschnittliche Transportweite im Hauptlauf (mautpflichtige Strecken) betrage 270 km (einschließlich Umwegen aufgrund von Hubtransporten).

Die Ladekapazität eines im KEP-Dienst im Hauptlauf eingesetzten LKW-Zugs (4 Achsen) beträgt 900 dieser Pakete.

Da die LKW An- und Abfahrtswege zu den Depots haben und die Güterströme innerhalb Österreichs nicht paarig sind, gehen wir von einer Auslastung von 85 % aus.

Die durchschnittlichen Mautkosten eines Collis lassen sich nun wie folgt berechnen:

270 km x € 0,273 [€/km] / (900 Collis x 0,85) = **€ 0,0964 pro Colli**<sup>7</sup>

## **3. Durchschnittswert der beiden Modellrechnungen**

Die Berechnung mit Hilfe der Plausibilitätsüberlegungen zeigt, einen nahezu identischen Wert pro Colli wie die Berechnungen mit Hilfe des empirischen Netzwerkmodells. Dies zeigt, die Qualität der empirischen Datenbasis im folgenden erfolgt die Kostenberechnung mit Hilfe des Mittelwerts aus beiden Berechnungen, der sich jedoch nur in der vierten Euro-Nachkommastelle (zweiten Cent-Nachkommastelle) von den oben berechneten Werten unterscheidet.

Der Mittelwert aus beiden Berechnungen ergibt **€ 0,0968 pro Colli**.

---

6 Die Annahme erscheint auch deswegen gerechtfertigt, weil es beim Einsatz von Subunternehmern zu An- und Abfahrten zu den Depots auf mautpflichtigen Straßen kommt, die langfristig auch in den Preisen enthalten sein müssen. Leerfahrten wurden in diesem Modell nicht berücksichtigt.

7 Aus der Berechnung wird deutlich, dass der Kostenwert stark abhängig ist von den Annahmen über die durchschnittliche Transportentfernung. Liegt diese um 10 % höher (297 km) oder niedriger (243 km) so verändert sich der Wert für die Mautkosten proportional. Gleiches gilt für die Dimensionen des Durchschnittspakets.

### 3.2.2 Schätzung der Kosten von Vor- und Nachläufen

Bei Expressdienstleistungen fallen – wie oben angeführt - keine zusätzlichen Mautkosten für den Vor- und Nachlauf an.

Bei den privaten Paketdiensten erfolgen Abholung und Auslieferung zum großen Teil beim Kunden, zu einem geringen Teil bei Sammelpunkte. In der Regel werden hier Fahrzeuge unter 3,5 t eingesetzt. Bei größeren Aufkommen, insbesondere in Ballungsgebieten und bei der Abholung von Sendungen von Großversendern, werden aber auch mautpflichtige Fahrzeuge eingesetzt. Außerdem setzen die Paketdienstleister, die die Collis in Sammelpunkten sammeln, im Falle der Österreichischen Post AG sind dies die Postämter, für den Transport von den Sammelpunkten zu den Depots in der Regel mautpflichtige Fahrzeuge ein. Bei den Vor- und Nachläufen ergibt sich im Paketdienstbereich noch folgendes Problem. Die Kunden wollen die Sendungen möglichst früh (morgens) erhalten und möglichst spät (nachmittags/abends) an den Paketdienst übergeben. Hieraus resultiert bei den Vor- und Nachläufen eine wesentlich schlechtere Auslastung als bei den Hauptläufen (in der Regel weniger als 50 %)

Im Modell wird davon ausgegangen, dass die Vor- und Nachläufe für mit folgenden (mautpflichtigen) Fahrzeugmix bewältigt werden können:

Anzahl LKW (Vorlauf)	Laufleistung pro LKW	Laufleistung gesamt	Anteil Mautpflicht	Mautpflichtige Km	Mautsatz in €	Kosten pro Tag in €
5	300 km	1.500 km	70%	1.050 km	0,273	286,65
5	250 km	1.250 km	65%	812,5 km	0,182	147,88
60	200 km	12.000 km	60%	7.200 km	0,130	936,00
<b>Vor- und Nachlaufkosten pro Tag</b>						<b>1.370,53</b>

Da der Einsatz von mautpflichtigen Fahrzeugen abhängig von den Touren ist und nicht von den Collis, müssen die Kosten auf alle Collis verrechnet werden. Pro Colli ergeben sich Kosten in Höhe von:

$$\text{€ } 1.370,53 / 194.000 [\text{Collis}] = \text{€ } 0,0071 [\text{€/Collis}]$$

### 3.2.3 Schätzung der indirekten Kosten

**Indirekte Mautkosten** sind die Kosten, die durch die Abrechnung, Bezahlung und Kontrolle der Maut entstehen. Da noch nicht alle Rahmenbedingungen festliegen, ist diese mit einer gewissen Unsicherheit behaftet.

#### 1. Vorfinanzierungskosten

Bei der Abschätzung der Vorfinanzierungskosten wurden folgende Annahmen getroffen. Die Mautbeträge sind nicht skontofähig. Es wird insofern von einer durchschnittlichen Bezahlung der Kunden in 60 Tagen ausgegangen. Bei der Bezahlung der Mautgebühr wird von einem Zahlungsziel von 15 Tagen

ausgegangen, so dass sich ein Vorfinanzierungszeitraum von 45 Tagen ergibt. Bei der Vorfinanzierung handelt es sich um eine zusätzliche Finanzierung mit kurzfristiger Laufzeit. Diese wird in der Regel im Rahmen des Kontokorrentkredits erfolgen. Aufgrund der zur Zeit niedrigen Zinsen wird hier ein Zinssatz von 8 % angenommen.

Die Vorfinanzierungskosten betragen somit

$(45 \text{ Tage} / 360 \text{ Tage}) \times 0,08 = 0,01$  oder 1 % des zu zahlenden Mautsatzes.

Pro Paket ergeben sich somit Vorfinanzierungskosten in Höhe von

**$(€ 0,0968 + € 0,0071) \times 0,01 = € 0,0010$  pro km**

Wird ein Skontoabzug gewährt, so reduziert sich zwar der Vorfinanzierungszeitraum. Durch den Skontoabzug erhöhen sich aber insgesamt die Finanzierungskosten.

Wird eine Zahlung nach Rechnungsstellung durch die ASFINAG gewählt, so verlangt die ASFINAG in diesem Abrechnungsverfahren von den Unternehmen eine Bankgarantie. Für eine solche Garantie fallen wiederum Bankgebühren an.

Aufgrund der optimistischen Annahmen dürfte der Wert von 1 % eher an der Untergrenze der Vorfinanzierungskosten angesiedelt sein.

## **2. Delkredere Risiko**

Da die Maut an die ASFINAG auch bezahlt werden muss, wenn es zu einem Forderungsausfall kommt. Entstehen hier zusätzliche indirekte Mautkosten. Dieses Delkredere-Risiko ist abhängig von dem Kundenspektrum und von den Zahlungsbedingungen. Dieses ist zwar bei den KEP-Diensten gering und wird im Folgenden mit einem Wert von 0,2 % berechnet.

**$(€ 0,0968 + € 0,0071) \times 0,002 = € 0,0002$**

## **3. Kosten des Mautadministration und des Mautcontrolling**

Bei den Kosten des Mautcontrollings sind insbesondere 2 Kostenblöcke von Interesse:

- Softwarekosten
- Kontrollkosten (Mitarbeiteraufwand)

Der Betrieb des Netzwerks eines KP-Dienstes bedeutet Linienverkehre zwischen den Depots bzw. zwischen Depots und Hubs, sowie – in Abhängigkeit von Sendungsaufkommen – Sonderfahrten. Auch wenn aufgrund der Vielzahl der Fahrten sich ein hoher administrativer Aufwand ergibt, gestaltet sich die Mautkontrolle einfacher als bei einer Vielzahl von Einzelfahrten.

Es wird davon ausgegangen, dass für die Anschaffung einer Kontrollsoftware einschließlich der Integration in die bestehenden Softwaresysteme sowie die Pflege des Systems Kosten in Höhe von € 15.000 p.a. verursacht. Da das Modell von 3 Paketdiensten ausgeht, und jeder Paketdienst diese Investitionen tätigen muss, gehen jährliche Kosten in Höhe von € 45.000 in die Berechnung ein.

Für die manuelle Kontrolle sowie die administrativen Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Maut wird für die großen KEP-Dienste von einem Aufwand von einem Mannjahr p.a. ausgegangen. Bei 3 Diensten ergeben sich also insgesamt 4 Mannjahre, die Kosten in Höhe von € 160.000 entsprechen.

Hieraus ergeben sich die folgenden Kosten:

	Kosten in € pro Jahr	Colli pro Jahr	Kosten pro Collo
Softwarekosten	60.000	48.500.000	€ 0,0009
Kontrollkosten	120.000	48.500.000	€ 0,0025
			<b>€ 0,0034</b>

#### 4. Gesamte indirekte Mautkosten

Aus der Addition der hier betrachteten Einzelpositionen ergeben sich die gesamten indirekten Kosten von € 0,0046.

#### 3.2.4 Sonderberechnung der Mautkosten des Paketdienstes der Österreichischen Post AG

In Österreich ist das einzige Paketdienstunternehmen, das einen großen Teil der Sendungen in Sammelpunkten sammelt, die Österreichische Post AG. Diese sammelt einen großen Anteil der Sendungen in Ihren Filialen bringt sie dann zu den Depots. Aufgrund des stärkeren Einsatzes mautpflichtiger Fahrzeuge bei Vor- und Nachläufen, ergeben sich bei den Vor- und Nachläufen leicht höhere Kosten als die in dem Modell angegebenen. Dafür können die Hauptläufe aufgrund dieses Systems und aufgrund des größeren Mengenvolumens der Österreichischen Post AG effizienter abgewickelt werden.

Da die Österreichische Post die an die ASFINAG gezahlte MwSt. nicht zum Abzug bringen kann, würden sich die Mautkosten im Vor- und Nachlauf um 20 % erhöhen.

Bei den indirekten Mautkosten müssen vor allem die Softwarekosten angesetzt werden, die Kosten der manuellen Kontrolle und Administration durch die Mitarbeiter sind Lohn- und Gehaltskosten und somit nicht mehrwertsteuerpflichtig. Gleiches gilt für die Vorfinanzierungskosten.

Eine sehr grobe Rechnung würde folgende Zusatzkosten für die Österreichische Post ergeben:

	Kostensatz nach Studie	Mwst. Satz	Zusatzkosten der Öster. Post
Hauptläufe	0,0968	0,2	0,01936
Vor- und Nachläufe	0,0071	0,2	0,00142
Indirekte Kosten (nur Software)	0,0009	0,2	0,00018
<b>Gesamte Zusatzbelastung</b>			<b>0,02096</b>

Die Zusätzlichen Mautkosten würden in dieser Rechnung

$$€ 0,108 + € 0,02096 = € 0,12896$$

betragen.

Allerdings verfügt die österreichische Post über ein größeres Mengenvolumen als die anderen Dienstleister. Durch Größeneffekte können vor allem die Hauptläufe effizienter durchgeführt werden.

Einen weiteren Einfluss könnte die durchschnittliche Sendungsweite haben. Diese wurde in dieser Studie mit 270 km angenommen. Der Gutachter geht davon aus, dass diese bei der österreichischen Post eher geringer ist. Dies würde auch zu einer geringeren Mautbelastung in den Hauptläufen führen.

Eine Modellrechnung ergab, dass bei einer um 10 % geringeren Sendungsweite die zusätzliche Mautkostenbelastung pro Paket

$$€ 0,121216$$

betragen würde.

Die Sonderrechnungen des Gutachters zeigen, dass sich die beiden gegenläufigen Effekte, nämlich geringe Kosten den Hauptläufen und höhere Kosten aufgrund der Mehrwertsteuerproblematik kompensieren. Die berechneten zusätzlichen Kosten liegen einschließlich der Mehrwertsteuerzahlungen sogar unter den hier angegebenen Gesamtkosten<sup>8</sup>.

### **3.2.5 Gesamtkosten**

Für die KEP-Dienstleistungen innerhalb Österreichs und für den österreichischen Anteil der internationalen Sendungen haben die oben dargelegten Berechnungen einen entfernungsunabhängigen Durchschnittswert je Colli in Höhe von

**€ 0,1085**

ergeben.

Die vorliegende Modellrechnung ist eine Durchschnittsrechnung. Paketdienste, die aufgrund des höheren Sendungsvolumens die Sendungen im Hauptlauf stärker bündeln können, haben niedrigere zusätzliche Mautkosten. In Österreich ist dies vor allem bei der Österreichischen Post AG der Fall. Hier entsteht jedoch die Sonder-situation, dass diese zwar Mehrwertsteuer für die Maut bezahlen muss, diese Mehrwertsteuer jedoch nicht zum Abzug bringen kann. Eine Modellrechnung hat ergeben, dass durch diese Mehrwertsteuerproblematik zusätzliche Kosten entstehen, die den Vorteil des höheren Sendungsvolumens vollständig ausgleicht.

Wien, 20.11.2003

Prof. Dr. Sebastian Kummer

---

<sup>8</sup> Ein Grund hierfür könnte auch in geringeren durchschnittlichen Transportentfernungen der österreichischen Post liegen.