

Vom Festbetrag zur Datenfrage: Was der Mautumbau Flotten abverlangt

Wer den Umbau der europäischen Mautlandschaft nur auf die CO₂-Differenzierung verkürzt, übersieht, wie tief der Eingriff reicht. In kurzen Abständen verändern sich Bemessungsgrundlage, Kostenbestandteile, Nachweispflichten und rechtlicher Rahmen. Fünf Entwicklungen bestimmen, was Flotten künftig zahlen und was sie dafür belegen müssen.

1. Die Zeitvignette verschwindet

Zum 1. Juli 2026 haben die Niederlande die Eurovignette abgeschafft und die kilometerabhängige Lkw-Maut (Vrachtwagenheffing) eingeführt. Mautpflichtig sind seitdem Lkw der Klassen N2 und N3 mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen; der Kilometersatz richtet sich nach der technisch zulässigen Gesamtmasse, der CO₂-Emissionsklasse und in bestimmten Fällen der Euro-Emissionsklasse [1]. Rumänien soll nach aktueller Rechtslage am 1. Oktober 2026 mit TollRo folgen, die Interoperabilität mit EETS-Systemen soll ab dem 15. Januar 2027 greifen [2]. Der Eurovignetten-Raum umfasst seither nur noch Luxemburg und Schweden [1]. Die zeitbasierte Pauschale weicht damit zunehmend der streckenbezogenen Abrechnung. Für Flotten ist das mehr als ein Rechenmodell. Eine Vignette war ein Fixkostenblock; eine Streckenmaut entsteht mit jedem gefahrenen Kilometer und reagiert auf Routenwahl, Fahrzeugeinsatz und Auslastung. Sie lässt sich über die Disposition beeinflussen, ist ohne belastbare Daten aber nicht mehr steuerbar.

2. Mehrere Umweltkomponenten statt nur einer

Seit dem 25. März 2026 ist für schwere Nutzfahrzeuge auf den von einer Infrastrukturgebühr erfassten Straßennetzen grundsätzlich eine externe Kostenkomponente für verkehrsbedingte Luftverschmutzung anzuwenden; die Richtlinie lässt bestimmte Ausnahmen zu [3]. Zusätzlich können die Mitgliedstaaten externe Kosten für Lärm und CO₂-bezogene Komponenten ansetzen. Welche Bausteine ein Land tatsächlich kombiniert, entscheidet es innerhalb dieses Rahmens selbst [3]. Zugleich spreizt die CO₂-Klasse die Sätze erheblich. Im niederländischen Starttarif für den Zeitraum vom 1. Juli bis zum 31. August 2026 reicht die Spanne für Fahrzeuge über 32 Tonnen von 0,487 Euro pro Kilometer (CO₂-Klasse 1, Euro 0) bis 0,038 Euro (CO₂-Klasse 5, emissionsfrei) [1]. Schon der Sprung von CO₂-Klasse 2 auf 3 macht bei Fahrzeugen über 32 Tonnen 1,8 Cent pro Kilometer aus, bei fünfzig Lkw mit je 100.000 Jahreskilometern rund 90.000 Euro. In Deutschland sind emissionsfreie Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse bis 4,25 Tonnen unbefristet von der Maut befreit; für emissionsfreie Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 4,25 Tonnen gilt die Befreiung längstens bis zum 30. Juni 2031 [4]. Wie die Belastung nach Auslaufen der Befreiung ausfällt, bleibt für langfristige Investitionsrechnungen relevant.

3. Die Nachweispflicht liegt beim Mautschuldner

Die Nachweisregeln sind nicht europaweit einheitlich. In Deutschland werden bei Mautdiensteanbietern registrierte Fahrzeuge zunächst der CO₂-Emissionsklasse 1 zugeordnet; für eine günstigere Einstufung sind geeignete Nachweise erforderlich, etwa die Zulassungsbescheinigung Teil I, die Customer Information File oder die EG-Übereinstimmungsbescheinigung. Fahrzeuge, für die keine spezifischen CO₂-Emissionen dokumentiert sind – insbesondere bei Erstzulassung vor dem 1. Juli 2019 –, erhalten

grundsätzlich die CO₂-Emissionsklasse 1. Wird die CO₂-Emissionsklasse nicht ordnungsgemäß nachgewiesen, wird der CO₂-Mautteilsatz nach CO₂-Emissionsklasse 1 berechnet [5]. Davon zu trennen sind Sanktionen wegen Verstößen gegen die jeweiligen Betriebs- und Zahlungspflichten. In den Niederlanden werden insbesondere ein fehlender Vertrag sowie eine ausgeschaltete, nicht funktionierende oder einem anderen Lkw zugeordnete On-Board-Unit (OBU), also das Fahrzeuggerät zur Mauterfassung, mit Bußgeldern geahndet. Bei unbezahlter Geldbuße kann das Fahrzeug aus dem Verkehr gezogen werden; die Weiterfahrt ist erst nach Zahlung möglich [6]. Die Datenpflege ist dabei kein einmaliger Vorgang. Sie betrifft auch Miet- und Subunternehmerfahrzeuge sowie wechselnde Fahrzeugkombinationen, deren Unterlagen oft verteilt bei Hersteller, Leasinggeber oder in der Werkstattakte liegen.

4. Die nächsten Stichtage

Am 30. Juni 2026 haben Rat und Europäisches Parlament eine vorläufige Einigung über gezielte Änderungen der Eurovignetten-Richtlinie erzielt. Sie präzisiert unter anderem Definitionen zu emissionsfreien und emissionsarmen Nutzfahrzeugen und soll es Mitgliedstaaten erlauben, für emissionsarme Fahrzeuge unter bestimmten Voraussetzungen reduzierte Nutzer- oder Infrastrukturgebühren anzuwenden. Formal bestätigt und angenommen ist sie noch nicht [7], zusätzliche Ermäßigungen sind damit nicht automatisch beschlossen. Auch die Tarife bewegen sich. In den Niederlanden gilt vom 1. September bis 31. Dezember 2026 ein Rabatt von 22,3 Prozent. Er geht auf ein Zugeständnis an das Transportgewerbe zurück, das die neue Maut zeitgleich mit gestiegenen Kraftstoffpreisen zu schultern hatte, und ist ausdrücklich befristet. Danach greifen wieder die vollen Sätze [1]. Wer über den Jahreswechsel hinaus kalkuliert, muss seine Annahmen zu Tarifen und Einföhrungsterminen deshalb transparent machen.

5. CO₂ wird über Maut und Kraftstoff getrennt bepreist

Im Jahr 2028 wird der deutsche nationale Emissionshandel in den europäischen Emissionshandel für Gebäude, Straßenverkehr und zusätzliche Sektoren (EU-ETS 2) überführt [8]. Die CO₂-Differenzierung der Lkw-Maut beruht auf einem eigenständigen Rechtsinstrument; beide Kostenmechanismen können daher grundsätzlich parallel wirken. Die Eurovignetten-Richtlinie sieht jedoch eine Überprüfung und gegebenenfalls Anpassung der CO₂-bezogenen Mautregelungen im Verhältnis zu anderen CO₂-Bepreisungsinstrumenten vor [3][8]. Wer die tatsächlichen CO₂-bezogenen Kosten je Relation kennen will, muss beide Kostenströme getrennt erfassen und ihren unterschiedlichen Anpassungsrhythmen Rechnung tragen.

Die Rolle von EETS: Interoperabilität als Effizienzhebel

Wie sehr grenzüberschreitende Verkehre ins Gewicht fallen, zeigt der deutsche Markt. Im Jahr 2025 waren rund 1,652 Millionen mautpflichtige Fahrzeuge auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen unterwegs; rund 794.000 waren in Deutschland und rund 858.000 im Ausland zugelassen. Damit war mehr als die Hälfte der Fahrzeuge im Ausland zugelassen. Bei Fahrzeugen mit mindestens vier Achsen lag auf Autobahnen der Fahrleistungsanteil gebietsfremder Fahrzeuge über dem der gebietsansässigen Fahrzeuge [9]. Je mehr Kriterien, Stichtage und nationale Systematiken zusammenkommen, desto aufwendiger wird die Eigenverwaltung. Hier setzt der Europäische Elektronische Mautdienst (EETS) an. EETS ist darauf ausgerichtet, mehrere Mautgebiete über einen Vertrag, einen Anbieter und eine interoperable OBU abzuwickeln [10]. Das bündelt Vertrags- und Geräteverwaltung sowie die

Abrechnung über mehrere Mautgebiete. Die nationalen Tarife, Fahrzeugklassifizierungen und Nachweispflichten werden dadurch jedoch nicht vereinheitlicht. EETS-Nutzer müssen sicherstellen, dass die übermittelten Nutzer- und Fahrzeugdaten sowie die variablen Parameterdaten korrekt sind. Die Vertriebspartner von Toll4Europe unterstützen dabei und fordern fehlende Nachweise aktiv ein; nationale Nachweispflichten, etwa zur CO₂-Emissionsklasse, bleiben davon unberührt [5][10]. Toll4Europe deckt mit seinem EETS-Service mehr als 20 Mautservices ab, darunter Deutschland, die Niederlande und Polen [11].

Fazit: Mautmanagement wird zur Steuerungsaufgabe

Solange die Maut ein Festbetrag war, gehörte sie in die Buchhaltung. Inzwischen ist sie eine Variable, die von der Fahrzeugdokumentation abhängt und sich in jedem Land nach eigener Systematik und zu eigenen Stichtagen bewegt. Die Zuständigkeit verschiebt sich damit von der nachträglichen Kostenerfassung zur Steuerung im Vorfeld. Welches Fahrzeug fährt welche Strecke, rechnet sich dort ein emissionsfreier Lkw trotz abweichender Tarife und Befristungen, und liegen die Nachweise für die beanspruchte CO₂-Klasse vor, bevor die erste Rechnung kommt? Entscheidend ist damit nicht mehr nur, was die Maut kostet, sondern ob ein Unternehmen die Datenqualität besitzt, um in jedem Land und zu jedem Stichtag den günstigsten zulässigen Satz zu erhalten. EETS-Anbieter können einen großen Teil dieser technischen und administrativen Komplexität bündeln; die Verantwortung für korrekte Nutzer- und Fahrzeugdaten sowie nationale Nachweise bleibt bei der Flotte [5][10]. Der Umbau ist nicht abgeschlossen, 2026 bis 2028 folgen weitere Stufen. Die Frage ist weniger, ob Flotten mithalten, sondern wie sie die Arbeit effizient organisieren.

Quellen

- [1] <https://www.vrachtwagenheffing.nl/de/das-zahlen-sie>, <https://www.vrachtwagenheffing.nl/de/fur-wen-und-warum>, <https://www.vrachtwagenheffing.nl/de/nieuws-vwh/2026/rdw-die-niederlande-fuhren-am-1-juli-2026-eine-lkw-maut-ein>
- [2] <https://legislatie.just.ro/Public/DetaliuDocument/311567>
- [3] <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:32022L0362>
- [4] <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Strassenverkehr/lkw-maut.html>, https://www.gesetze-im-internet.de/bfstrmg/_1.html
- [5] https://www.balm.bund.de/SharedDocs/Standardartikel_Buehne/2024/3_Gesetzes_Aenderung_mautrechtlicher_Vorschriften.html, https://www.gesetze-im-internet.de/bfstrmg/_5.html, https://www.gesetze-im-internet.de/lkw-mautv_2018/_8.html
- [6] <https://www.vrachtwagenheffing.nl/de/kontrolle-der-lkw-maut>
- [7] <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2026/06/30/council-and-parliament-agree-on-clarified-rules-for-road-tolls-and-user-charges-for-heavy-duty-vehicles/>
- [8] <https://www.umweltbundesamt.de/der-nationale-emissionshandel>
- [9] https://www.balm.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Statistik/Lkw-Maut/Archiv/Mautstatistik_2025/mautstatistik_2025.html?nn=541380, <https://www.balm.bund.de/Shar>

[edDocs/Downloads/DE/Verkehrsdatenmanagement/Mautverkehr_KOMPAKT/Mautverkehr_KOMPAKT_Jahresausgaben/Mautverkehr_KOMPAKT_Jahresausgabe_2025.pdf?_blob=publicationFile&v=2](#)

[10] https://transport.ec.europa.eu/document/download/96c5fdd5-0ee3-4708-9a7c-4149262b6970_en?filename=C_2025_8504_1_EN_ACT.pdf, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A32020R0203>

[11] <https://toll4europe.eu/de/>, https://toll4europe.eu/fileadmin/user_upload/20260528_t4e_pm_toll4europe_%C3%B6ffnet_vorabaktivierung_f%C3%BCr_die_niederl%C3%A4ndische_lkw_de.pdf, https://toll4europe.eu/fileadmin/user_upload/downloads/20260526_t4e_pm_zertifizierung_niederlande_de.pdf

Über Toll4Europe

Toll4Europe ist ein deutscher EETS-Anbieter (European Electronic Toll Service) und ermöglicht Transportunternehmen die länderübergreifende Mautabrechnung mit nur einer On-Board-Unit (OBU). Als Joint Venture von T-Systems Road User Services, Daimler Truck, DKV Mobility und euroShell ist es das Ziel, ganz Europa über eine einzige EETS-Plattform abzudecken. Toll4Europe deckt mit seinem EETS-Service mehr als 20 Mautservices ab – darunter Deutschland, Belgien, die Niederlande und Polen –, weitere sind in Vorbereitung. Ergänzend zur Mautabrechnung bietet Toll4Europe Value Added Services, darunter Tracking und Tracing sowie eine App für Lkw-Fahrer mit digitalem Parkplatzfinder. Zudem engagiert sich das Unternehmen auf europäischer und nationaler Ebene, unter anderem in der AETIS (Association of Electronic Toll and Interoperable Services), deren Vorsitz Toll4Europe-CEO Dr. Felix Wex innehat, sowie als Partner des BGL (Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung), um die Zukunft der europäischen Mautsysteme mitzugestalten.

Mehr Infos unter: www.toll4europe.eu

Kontakt Toll4Europe

Monja Göggerle
Marketing & Employer Branding Manager
monja.goeggerle@toll4europe.eu

Pressekontakt über Berkeley Kommunikation

Alisa Hese
Senior Account Manager
t4e_de@berkeleypr.com