

# Die Zukunft gestaltet, wer sie sich vorstellen kann.

Geschäftsbericht 2023





# Vorwort

---

**Liebe Leserinnen und Leser,**

Toll Collect betreibt eines der größten Mautsysteme weltweit. Bereits über 90 Milliarden Euro haben wir in knapp zwei Jahrzehnten Betrieb an den Bund weitergeleitet. Unser System läuft dank unserer engagierten Mitarbeitenden seit dem Mautstart stabil und zuverlässig. Zuletzt haben wir gleich zwei Mautausweitungen umgesetzt: zunächst die CO<sub>2</sub>-basierte Maut, die zum 1. Dezember 2023 in Kraft getreten ist, und anschließend die Maut für Fahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen zum 1. Juli 2024.



Die Maut ist und bleibt der Mittelpunkt unseres Handelns. Gleichzeitig muss die Mobilität in Deutschland effizienter und nachhaltiger werden. Wir erschließen daher neue Geschäftsfelder mit gesellschaftlichem Mehrwert, bei denen wir unser breites Know-how einbringen. Der Deutsche Bundestag hat 2023 die Weichen dafür gestellt, dass Daten aus dem Mautsystem streng reguliert nun auch für das Verkehrsmanagement nutzbar sind. Erste vielversprechende Projekte setzen wir bereits um – zum Beispiel einen Info-Dienst für freie Lkw-Parkplätze an Autobahnen.

Auch die Elektrifizierung des Straßenverkehrs gestalten wir aktiv mit. Anfangs durch Analysen zu passenden Standorten für Lkw-Ladesäulen, besonders an den Autobahnen. Und seit kurzem auch über das Deutschlandnetz: Wir sind stolz, auch beim Ausbau der Pkw-Ladeinfrastruktur in Deutschland mitwirken zu dürfen.

Egal ob bei der Maut oder in den neuen Geschäftsfeldern: Wir wollen reibungslose und nachhaltige Mobilität ermöglichen – und dabei neue Wege gehen. Nicht umsonst lautet das Motto dieses Geschäftsberichts „Die Zukunft gestaltet, wer sie sich vorstellen kann“. Wir bei Toll Collect können uns Großes vorstellen – und stellen Ihnen in diesem Bericht die Visionen von einigen Mitarbeitenden vor. Wir laden Sie ein, mit uns einen Blick in die Zukunft zu werfen.



Dr. Gerhard Schulz  
Vorsitzender der Geschäftsführung







# Inhalt

---

## Vorwort

### Die Zukunft gestaltet, wer sie sich vorstellen kann.

Mehrwert aus Daten .....	8
Nachhaltigkeit im Fokus .....	14
Kompetenz für Mobilität und Infrastruktur .....	20

### Geschäftsjahr 2023 – 1. Januar 2023 bis 31. Dezember 2023

Bericht des Aufsichtsrats an die Gesellschafterin der Toll Collect GmbH zum Konzernabschluss .....	26
Bericht des Aufsichtsrats an die Gesellschafterin der Toll Collect GmbH .....	27
Corporate Governance Bericht .....	28
Konzernlagebericht .....	38
Jahresabschluss .....	56
Konzernbilanz zum 31. Dezember 2023 .....	58
Gewinn- und Verlustrechnung .....	60
Konzernkapitalflussrechnung .....	61
Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2023 .....	62
Konzerneigenkapitalspiegel .....	64
Anhang für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 ..	65
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers .....	72



„**Daten** aus dem Maut-  
system ermöglichen  
**innovative Lösungen** ...“



„... und stiften so **gesellschaftlichen Mehrwert**.“

Auf Basis von Lkw-Positionen entwickelt Chris Dick mit dem Team derzeit einen Stellplatz-Informationsdienst, der das Problem der überfüllten Lkw-Rastplätze an Autobahnen entschärfen wird. Dies ist nur ein Beispiel dafür, wie sich Daten aus dem Mautsystem nutzen lassen. Die Vision von Chris: die Verkehrswende durch Echtzeit-Verkehrslenkung und datengetriebene Entscheidungen zu unterstützen.

# Mehrwert aus Daten

---

Das Kerngeschäft von Toll Collect ist die Lkw-Maut – das wird auch in Zukunft so bleiben. Aber auch jenseits der Maut entwickeln wir uns stetig weiter. Wir wollen mit Daten aus dem Mautsystem gesellschaftlichen Mehrwert stiften. Auf Basis der neuen Gesetzeslage ist dies seit Ende 2023 auch im Bereich des Verkehrsmanagements möglich – immer unter Berücksichtigung der geltenden, strengen Datenschutzauflagen.



# Gemeinsam das Datenpotenzial ausschöpfen: für ein bundesweites Lkw-Ladenetz

## Die Herausforderung:

Die Lkw-Ladeinfrastruktur in Deutschland muss zügig ausgebaut werden.

## Die Lösung:

Wir analysieren bundesweit Lkw-Befahrungsmuster, um optimale Ladestandorte zu ermitteln.

Für den Durchbruch der alternativen Antriebe im Straßengüterverkehr braucht es eine angemessene Lkw-Ladeinfrastruktur. Die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur plant deren Eckwerte – und Toll Collect unterstützt sie dabei: Unsere Expert\*innen haben die Lkw-Befahrungsmuster untersucht und wichtige Erkenntnisse für die Standort- und Kapazitätsplanung des initialen Lkw-Ladenetzes geliefert. Die Analysen werden wir nun vertiefen, um weitere Ausbaustufen des Netzes vorzubereiten. Mit unseren Daten unterstützen wir so die Antriebswende und zählen auf die Klimaziele der Bundesregierung ein.

Grundlage hierfür ist eine Kooperationsvereinbarung zwischen Toll Collect und dem Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM), die im Mai 2023 geschlossen wurde. Der Hintergrund: BALM und Toll Collect verfügen über sich ergänzende Expertisen und unterschiedliche Datenbestände. Der gegenseitige Wissensaustausch erhöht die Aussagekraft der Analysen deutlich.

### Zahlen, Daten, Fakten

Gemäß der EU-Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe müssen **in Deutschland bis 2030** insgesamt **314 Lkw-Ladestandorte** entstehen. Die Abstände sollen an den wichtigsten deutschen Autobahnen **60 bis 100 Kilometer** betragen.



## Konkreten Mehrwert schaffen: der Stellplatz-Informationsdienst

### **Die Herausforderung:**

Lkw-Fahrer\*innen müssen oft lange nach Parkmöglichkeiten suchen.

### **Die Lösung:**

Ein zentraler Dienst kann sichtbar machen, wo es freie Stellplätze gibt.

Aus den Lkw-Positionsdaten, die für die Mauterhebung benötigt werden, lässt sich zu jedem Zeitpunkt die aktuelle Auslastung sämtlicher Autobahn-Rastanlagen bundesweit ableiten. Toll Collect nutzt dieses Datenpotenzial und entwickelt einen Stellplatz-Informationsdienst, der durch stets aktuelle Belegungsdaten einen praktischen Mehrwert für Lkw-Fahrer\*innen schafft.

Die Autobahn GmbH des Bundes, die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) und private Dienstleister können die Daten kontinuierlich abrufen, um damit eigene Dienste aufzubauen. Transportunternehmen und Lkw-Fahrer\*innen können diese dann für die Routenplanung nutzen. Die Vorteile





liegen auf der Hand: Die Lösung ermöglicht es, vorhandenen Parkraum effizient zu nutzen, Parkplatzsuchverkehr zu reduzieren und vorgeschriebene Lenkzeiten einzuhalten. Als reiner Daten- dienst ist eine kostengünstige flächendeckende Umsetzung möglich.

Anfang 2025 beginnt die Pilotphase des Stellplatz- Informationsdienstes für die ersten 10 bis 20 Rastanlagen. Die Datenbasis ist zunächst noch auf Toll Collect-Fahrzeuggeräte begrenzt. Die Anzahl der

integrierten Rastanlagen erhöht sich im Verlauf des Jahres. In der zweiten Jahreshälfte 2025 sollen die – zunächst hochgerechneten – Belegungsstände von etwa der Hälfte aller Rastanlagen an Autobahnen in den ersten Trucker- und Navigations-Apps abrufbar sein. Im Vollausbau wird der Stellplatz-Informationsdienst Mitte 2026 aktuelle Belegungsdaten von sämtlichen Autobahn-Rastanlagen bereitstellen. Dann enthält er neben den Toll Collect-Daten auch die Informationen aus den Fahrzeuggeräten anderer Mautanbieter in Deutschland.

#### Zahlen, Daten, Fakten

Parkplätze sind an deutschen Autobahnen knapp: Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat 2018 einen zusätzlichen **Bedarf von über 23.000 Stellplätzen** ermittelt. Darum müssen wir mit den vorhandenen Ressourcen effizient umgehen.



„Die ökologische **Lenkungswirkung der Maut** weiter verstärken ...“



„... so schaffen wir noch mehr Anreize für **nachhaltige Mobilität**.“

Philipp Reder und sein Team haben Ende 2023 die CO<sub>2</sub>-Komponente bei der Mautberechnung auf den Weg gebracht, die ein klares Prinzip verfolgt: weniger Emissionen gleich weniger Maut – und weniger Belastung für die Umwelt. Somit stehen bei Toll Collect im Kerngeschäft die Ampeln auf Grün. Philipps Vision: eine verlässliche Finanzierung der Infrastruktur sowie nachhaltige Mobilität für alle sicherstellen.



# Nachhaltigkeit im Fokus

---

Als Bundesunternehmen mit einer gesellschaftlichen Vorbildfunktion steht Nachhaltigkeit an zentraler Stelle unseres Selbstverständnisses. Allem voran: Die Lkw-Maut selbst hat über die gestaffelten Tarife eine starke ökologische Lenkungswirkung. Zusätzlich setzt Toll Collect als Unternehmen eine Vielfalt an Maßnahmen um, um nachhaltig zu wirtschaften. Ein Schwerpunkt: Bis 2028 wollen wir klimaneutral werden – zwei Jahre vor den Vorgaben der Bundesregierung.



## Weniger Emissionen – geringere Maut: eine saubere Rechnung

### Die Herausforderung:

Als Beitrag zur Energiewende  
muss Deutschland seinen  
CO<sub>2</sub>-Ausstoß senken.

### Die Lösung:

CO<sub>2</sub>-differenzierte Mauttarife  
und eine Ausweitung der  
Mautpflicht fördern mehr  
Nachhaltigkeit im Lkw-  
Verkehr.

Die Lkw-Maut leistet einen praktischen Beitrag zum Umweltschutz. Sie bietet einen Anreiz, unnötiges Verkehrsaufkommen – wie zum Beispiel Fahrten von Lkw ohne Ladung – zu vermeiden. Zusätzlich sind die Mautsätze seit zwei Jahrzehnten abhängig vom Gewicht und der Schadstoffklasse eines Fahrzeugs. So ergeben sich seit jeher wirkungsvolle Impulse für Transportunternehmen, möglichst effiziente Fahrzeuge einzusetzen.

Einen Schritt weiter geht die CO<sub>2</sub>-Maut, die zum 1. Dezember 2023 eingeführt wurde. Jetzt ist der Mautsatz pro Kilometer auch davon abhängig, wie viel Kohlenstoffdioxid ein Fahrzeug ausstößt. Je niedriger die CO<sub>2</sub>-Emissionen, desto besser die Emissionsklasse – und umso geringer die Mautsätze.

Als nächsten Meilenstein haben wir zum 1. Juli 2024 im Auftrag des Bundes die Absenkung der Mautpflicht von 7,5 auf über 3,5 Tonnen realisiert. Auch diese Reform schafft Anreize für einen bewussteren Einsatz von Nutzfahrzeugen und die CO<sub>2</sub>-effiziente Modernisierung der Flotten.

#### Zahlen, Daten, Fakten

Die ökologische Lenkungswirkung der Maut lässt sich mit Zahlen belegen: Ende 2023 lag der **Fahrleistungsanteil von Lkw der Klasse Euro 6** bei rund **94 Prozent**. Ein Jahr zuvor lag der Wert noch bei rund **91 Prozent**, Ende 2018 erst bei rund **73 Prozent**.



## Maut im besten Licht: Sonnenkraft sorgt für nachhaltige Kontrollstellen

### Die Herausforderung:

Auch die Kontrollbrücken und -säulen von Toll Collect sollen nachhaltiger werden.

### Die Lösung:

Solarmodule können helfen, die benötigte Energie direkt vor Ort zu erzeugen.

Im Jahr 2023 hat sich Toll Collect auf den Weg gemacht, die Kontrollbrücken und -säulen auf Bundesstraßen und Autobahnen nachhaltiger zu betreiben. 4.400 MWh Strom verbrauchen diese im Jahr – denn die verbaute Technik muss sowohl Kälte als auch Hitze trotzen.

Ob sich dieser Bedarf zumindest teilweise durch Solarenergie abdecken lässt, haben wir in mehreren Pilotprojekten erforscht: So werden zwei Kontrollbrücken in Bayern und eine in Thüringen anteilig mit direkt vor Ort produziertem Solarstrom versorgt.

Im September 2023 haben wir zudem Solarmodule an einer Kontrollsäule in Ellzee bei Krumbach in Schwaben montiert. Weil diese Pilotprojekte vielversprechend laufen, rüsten wir kontinuierlich weitere geeignete Kontrollbrücken und -säulen mit Solaranlagen aus.

#### Zahlen, Daten, Fakten

Die Werte aus dem ersten Pilotprojekt an einer Kontrollbrücke südlich von Ingolstadt überzeugen: Hier konnten die Solarpaneelle in der zweiten Jahreshälfte 2023 **über 670 kWh** erzeugen. Damit sind rund **20 Prozent des Strombedarfs der Kontrollbrücke** abgedeckt.

# Auf zwei oder mehr Rädern: nachhaltige Mobilität fördern und leben

## Die Herausforderung:

Unsere Mitarbeitenden sollen möglichst umweltschonend unterwegs sein.

## Die Lösung:

Wir fördern nachhaltige Verkehrsmittel und steigen auf elektrische Fahrzeuge um.

Radfahren ist ein fester Bestandteil unserer Unternehmenskultur. Seit 2021 ist Toll Collect vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club e.V. (ADFC) als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ zertifiziert – seit 2024 sogar in der höchsten Stufe „Gold“. Unsere Zentrale am Potsdamer Platz in Berlin verfügt über sichere Abstellplätze inklusive einer Fahrradreparaturstation. Regelmäßig organisieren wir gemeinsame Radtouren und Aktionen rund ums Thema Fahrrad.

Auch das Leasing von Fahrrädern ist seit 2023 für die Mitarbeitenden über das Unternehmen möglich. Die Mobilität abseits des Privat-Autos fördert Toll Collect darüber hinaus mit dem Jobticket und einem Mobilitätsbudget. Gerade an unserem Hauptsitz im Herzen von Berlin entlasten wir damit den Straßenverkehr.

Auch bei unserem Außendienst hat Nachhaltigkeit künftig Vorrang. Ende 2023 haben wir nach einem erfolgreichen Pilotprojekt entschieden, seine Flotte vollständig auf Elektrofahrzeuge umzustellen. Anfang 2025 werden sämtliche Fahrzeuge ausgetauscht.

### Zahlen, Daten, Fakten

Eine Mobilitätsumfrage vom November 2023 zeigt, dass die Toll Collect-Mitarbeitenden für die Fahrt zwischen Wohnort und Arbeitsort bereits **weit überwiegend nachhaltig unterwegs** sind. **77 Prozent** der Befragten nutzten den ÖPNV, **34 Prozent** das Fahrrad und lediglich **22 Prozent** den Pkw für mindestens eine Teilstrecke.





„Systematisch die  
Lücken im **Pkw-Ladenetz**  
schließen ...“



„...so erreichen wir, dass die **E-Mobilität in Deutschland** ins Rollen kommt.“

Ariane Eberwein und ihr Team wenden gewachsenes Know-how auf neue Geschäftsfelder an und unterstützen als Vertragsmanager den Aufbau und Betrieb des Deutschlandnetzes. Das ist ein konkreter Beitrag zum Ziel der Bundesregierung, bis 2030 eine flächendeckende Ladeinfrastruktur mit einer Million öffentlichen Schnellladepunkten bereitzustellen. Ariane's Vision: in ganz Deutschland elektrisch unterwegs sein, ohne Sorgen wegen des Nachladens, aber mit der Gewissheit, umweltfreundlich zu fahren.

# **Kompetenz für Mobilität und Infrastruktur**

---

**Wir organisieren die Maut in Deutschland – aber wir können noch mehr.**  
Deshalb erschließen wir neue Geschäftsfelder, bei denen wir unser Know-how aus zwei Jahrzehnten Mautbetrieb einbringen können. Mit unserer Expertise für dezentrale Infrastruktur fördern wir seit 2021 den Mobilfunknetzausbau in Deutschland. Seit Anfang 2024 unterstützt Toll Collect zudem den Aufbau des Deutschlandnetzes, mit dem der Bund für ein flächen-deckendes Pkw-Schnellladenetz im ganzen Land sorgt. Ein wichtiger Schritt auf dem Weg zur Mobilitätswende.

# Energieschub für die E-Mobilität: Wir managen das Großprojekt Deutschlandnetz

## Die Herausforderung:

Das Ladenetz für elektrische Pkw muss flächendeckend ausgebaut werden.

## Unser Beitrag:

Wir sind Vertragsmanager im Auftrag des BMDV – an der Schnittstelle zwischen Ladesäulen-Betreibern und dem Bund.

Das Deutschlandnetz ist ein Großprojekt des Bundes mit beeindruckenden Eckdaten: Rund 900 Standorte unterschiedlicher Größen mit insgesamt 8.800 Ladesäulen sollen in drei Jahren Bauzeit errichtet werden. Es gibt unterschiedliche Kategorien – von Standorten mit vier Ladepunkten bis hin zu XL-Varianten mit 16 Ladepunkten. Die Infrastruktur entsteht in Regionen, die bislang über zu wenig Ladeinfrastruktur verfügen.

Toll Collect begleitet als Vertragsmanager die zehn Betreiber, die sich in einem europaweiten Vergabeverfahren auf jeweils bis zu 3 der 23 Regionallose beworben haben, sowohl in der Errichtungs- als auch in der Betriebsphase. Der Auftrag läuft über acht Jahre. Wir prüfen den Baufortschritt, wickeln die Zahlungen der Entgelte ab und überwachen fortan den laufenden Betrieb. Dafür bringen wir beste Voraussetzungen mit: Die Arbeit an der Schnittstelle zwischen Dienstleistern und dem Bund ist seit dem Start des Lkw-Mautsystems Teil unserer DNA.

### Zahlen, Daten, Fakten

An öffentlichen Ladesäulen mit **10 bis 22 kW** beträgt die Ladezeit für einen durchschnittlichen Pkw **zwei bis vier Stunden**, bei einer herkömmlichen **Schnellladesäule mit 50 kW** sind es nur noch **30 bis 60 Minuten**. Jeder Ladepunkt im Deutschlandnetz muss eine Leistung von **200 kW** abgeben können – damit reduziert sich die Ladezeit nochmals signifikant.



# Mobilfunkausbau mit der MIG: „weiße Flecken“ beseitigen

## Die Herausforderung:

In Deutschland gibt es immer noch Gemeinden ohne Mobilfunkempfang.

## Unser Beitrag:

Die MIG begleitet und unterstützt den Mobilfunkausbau als „Kümmerer vor Ort“.



Die Mobilfunkinfrastrukturgesellschaft, kurz MIG, hat seit ihrer Gründung als Toll Collect-Tochter vor drei Jahren den Mobilfunkausbau in ländlichen Gebieten aktiv vorangebracht. Bis Ende 2023 haben wir über 2.300 Markterkundungsverfahren für „weiße Mobilfunkflecken“ durchgeführt. Dabei fragen wir zunächst bei den Betreibern der Mobilfunknetze und Funktürme an, ob diese vor Ort einen Netzausbau planen. Ist das nicht der Fall, beginnen wir mit der Suche nach einem passenden Standort für einen Mobilfunkmast und kümmern uns um die notwendigen Genehmigungen.

### Zahlen, Daten, Fakten

Die MIG hat seit ihrer Gründung insgesamt über **2.300 Markterkundungsverfahren** für bisher unversorgte Gebiete durchgeführt bzw. eingeleitet, davon wurden **1.724 bereits abgeschlossen**. **1.296 Standorte** haben sich für Förderverfahren qualifiziert, knapp **50 Förderbescheide** sind bereits ergangen.

Im Jahr 2023 haben wir deutschlandweit zahlreiche Rahmen- und Musterverträge für die Grundstücksakquise abgeschlossen. Ende des Jahres befanden sich 860 Standorte in der Vorbereitung für konkrete Förderprojekte.

Die aufwendigen Verfahren tragen Früchte: Seit November 2023 stehen die ersten mit Fördermitteln des Bundes gebauten Mobilfunkmästen in den Gemeinden Möhnesee im Landkreis Soest sowie in Lambach im Kreis Cham. Mit jedem weiteren Mast verbessert sich nun die Mobilfunkabdeckung in Deutschland.

Weil an vielen Mobilfunkstandorten die Energieversorgung eine besondere Herausforderung darstellt, starteten das BMDV und die MIG im August 2023 den Nachhaltigkeitswettbewerb Mobilfunk – #greenpower4tower. Das Ziel: innovative Energieversorgungssysteme ohne lokale CO<sub>2</sub>-Emissionen erproben. Im Februar 2024 haben wir gemeinsam mit dem BMDV die besten Ideen, Konzepte und Lösungen des Wettbewerbs prämiert: Als Gewinner in der Kategorie „Umsetzungsfertiges Gesamtkonzept“ wurde die Delta Electronics GmbH ermittelt. Das Unternehmen hat ein Rundum-Sorglos-Paket entwickelt, das Hardware, Software, Support und Wartung umfasst.



# Geschäftsjahr 2023

# **Bericht des**

# **Aufsichtsrats**

---



# Bericht des Aufsichtsrats an die Gesellschafterin der Toll Collect GmbH zum Konzernabschluss

Auf Basis des Prüfberichts der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat sich der Aufsichtsrat über den Konzernabschluss für den Zeitraum 1. Januar 2023 bis 31. Dezember 2023 (Geschäftsjahr 2023), den Konzernlagebericht, den Konzernanhang, den KonzernEigenkapitalspiegel und die Konzernkapitalflussrechnung beraten. Die Beratungen fanden in Gegenwart der Abschlussprüferin statt. Diese berichtete über die wesentlichen Ergebnisse ihrer Prüfung und stand für die

Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat hatte keine Einwendungen gegen den Prüfbericht und die Feststellungen der Abschlussprüferin.

Der Aufsichtsrat hat gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 3 DittelbG in Verbindung mit § 171 Abs. 2 AktG beschlossen, den Konzernabschluss der Toll Collect GmbH für den Zeitraum 1. Januar 2023 bis 31. Dezember 2023 (Geschäftsjahr 2023) zu billigen.

Berlin, den 10. Juni 2024

gez. Dr. Rudolf Gridl

*Vorsitzender des Aufsichtsrats der Toll Collect GmbH*

## Bericht des Aufsichtsrats an die Gesellschafterin der Toll Collect GmbH

Der Aufsichtsrat ließ sich im Berichtszeitraum in fünf ordentlichen Aufsichtsratssitzungen sowie durch die Sitzungen begleitende schriftliche Berichte eingehend durch die Geschäftsführung über die Lage und Entwicklung der Gesellschaft und die wesentlichen Geschäftsvorfälle unterrichten. Die Berichterstattung durch die Geschäftsführung erfolgte ordnungsgemäß. Der Aufsichtsrat hat in seinen Sitzungen alle wichtigen Angelegenheiten der Gesellschaft beraten und im Rahmen seiner satzungsmäßigen Zuständigkeit die ihm obliegenden Entscheidungen getroffen.

Auf Basis des Prüfberichts der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (KPMG) hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2023 (Zeitraum 1. Januar 2023 bis 31. Dezember 2023), den Lagebericht nebst Feststellungen nach § 53 HGrG sowie den Vorschlag zur Verwendung des Bilanzergebnisses beraten. Die Beratungen fanden in Gegenwart der Abschlussprüferin statt. Diese berichtete über die wesentlichen Ergebnisse ihrer Prüfung und stand für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat hatte keine

Einwendungen gegen den Prüfbericht und die Feststellungen von KPMG. Der Aufsichtsrat hat den Vorschlag der Geschäftsführung zur Verwendung des Bilanzergebnisses geprüft und sich diesem angeschlossen.

Der Aufsichtsrat hat gemäß § 1 Absatz 1 Nr. 3 DittelbG in Verbindung mit § 171 Absatz 2 AktG beschlossen, den Jahresabschluss der Toll Collect GmbH für den Zeitraum 1. Januar 2023 bis 31. Dezember 2023 zu billigen.

Dr. Claudia Stutz hat mit Wirkung zum 8. Mai 2023 schriftlich ihr Aufsichtsratsmandat niedergelegt. Eine Nachbesetzung ist mit Beschluss der Gesellschafterin der Toll Collect GmbH durch Christine Ehard mit Wirkung zum 15. Juni 2023 erfolgt. Mit Beschluss der Gesellschafterin zur Entlastung des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2022 vom 17. August 2023 endete auch die regelmäßige Amtszeit von Christiane Gleichmann als Aufsichtsrätin und Arbeitnehmervertreterin. Iris Reimold legte mit Wirkung zum 31. Dezember 2023 schriftlich ihr Aufsichtsratsmandat nieder.

Berlin, den 22. April 2024

gez. Dr. Rudolf Gridl

*Vorsitzender des Aufsichtsrats der Toll Collect GmbH*

# Geschäftsjahr 2023

# **Corporate Governance**

# **Bericht**

---

# 1 Grundlagen

## 1.1 Public Corporate Governance Kodex des Bundes (PCGK)

Die Grundsätze guter Unternehmens- und aktiver Beteiligungsführung bilden die Grundlage für eine verantwortungsvolle Führung der Beteiligungen des Bundes an Unternehmen in privater Rechtsform. Teil I der Grundsätze, der PCGK, richtet sich an die Unternehmen und ihre Organe. Er ergänzt die gesetzlichen Bestimmungen zur Leitung und Überwachung von Unternehmen mit Bundesbeteiligung durch zusätzliche Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung.

Im Unterschied zu üblichen Corporate-Governance-Regeln der Privatwirtschaft geht es beim PCGK insbesondere darum, den öffentlichen Auftrag der wirtschaftlichen Betätigung der öffentlichen Hand wahrzunehmen. Dieser spiegelt sich im Unternehmensgegenstand einer Unternehmung wider und stellt die hieraus resultierende Verantwortung und Vorbildrolle dar.

Zur Erreichung dieser Ziele benennt der PCGK Handlungsweisen, die zum Teil über die gesetzlichen Verpflichtungen hinausgehen und die zu meist als Empfehlungen oder Anregungen formuliert sind. Damit sind sie für die Unternehmen und Beteiligungsverwaltungen nicht bindend; Abweichungen von den Empfehlungen müssen jedoch dargelegt und begründet werden.

Der PCGK enthält vorrangig Empfehlungen für transparente und nachvollziehbare Prozesse und Arbeitsstrukturen der Unternehmensorgane und damit der Geschäftsführung, der Gesellschafterin und des Aufsichtsrats. Weiterhin werden Anforderungen an die Rechnungslegung definiert. Zur Gewährleistung der Transparenz spielt die individualisierte Offenlegung der Vergütung von Mitgliedern der Geschäftsführung und des Aufsichtsrats eine wesentliche Rolle. Der PCGK berücksichtigt zudem die zunehmende Bedeutung einer nachhaltigen Unternehmensführung und gleichstellungsfördernden Unternehmenskultur.

Mit diesem Bericht kommen die Geschäftsführung und der Aufsichtsrat der Toll Collect GmbH (Toll Collect) der Empfehlung aus 7.1 PCGK und der Verpflichtung aus dem Gesellschaftsvertrag von Toll

Collect nach, jährlich in einem Corporate Governance Bericht zu erklären, ob den Empfehlungen des PCGK entsprochen wird, und, sofern nicht, etwaige Abweichungen zu begründen. Gemäß 7.1 PCGK in Verbindung mit 2.4 PCGK umfasst der Bericht die Konzernmutter Toll Collect sowie die Tochtergesellschaft Mobilfunkinfrastrukturgesellschaft mbH (MIG).

Der Berichtszeitraum ist das Geschäftsjahr 2023, das sich vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 erstreckt. Der Bericht wird auf Basis des PCGK mit Stand 16. September 2020 erstellt.

## 1.2 Toll Collect

Toll Collect ist ein Technologie-Dienstleister für die Mauterhebung und -kontrolle und betreibt seit dem 1. Januar 2005 eines der größten Mautsysteme weltweit. Die Hauptaufgabe von Toll Collect ist es, die Lkw-Maut in Deutschland nach den gesetzlichen Vorgaben einzunehmen und an den Bundeshaushalt zu transferieren, wo sie zweckgebunden für die Verbesserung der Bundesfernstraßen-Infrastruktur und Maßnahmen im Mobilitätsbereich eingesetzt wird.

Seit dem 27. Juni 2023 umfasst der grundlegend erweiterte Unternehmensgegenstand von Toll Collect Leistungen zur Herstellung, Aufrechterhaltung, Unterstützung und intelligenten Steuerung der Mobilität von Personen, Gütern und Daten, an deren Erbringung ein wichtiges Interesse des Bundes besteht.

Die MIG setzt das Mobilfunkförderprogramm des Bundes um. Darüber hinaus unterstützt und begleitet sie den Mobilfunkausbau als „Kümmerer vor Ort“. Mit ihren Aufgaben und Aktivitäten leistet sie einen wichtigen Beitrag für die Verbesserung der Mobilfunkversorgung insbesondere in ländlichen Gebieten in Deutschland.

Seit dem 1. September 2018 befindet sich Toll Collect zu 100 Prozent im Eigentum des Bundes und berücksichtigt den PCGK. Mit Gründung der MIG als Tochtergesellschaft der Toll Collect GmbH gilt für Toll Collect seit dem 12. Januar 2021 Konzernrecht.

## 2 Führung und Kontrollstruktur

Die Organe der Toll Collect GmbH und ihrer Tochtergesellschaft MIG sind jeweils:

- die Gesellschafterversammlung
- der Aufsichtsrat
- die Geschäftsführung

### 2.1 Gesellschafterversammlung

Die Gesellschafterversammlung ist das oberste Willensorgan der GmbH. Die der Gesellschafterin nach dem Gesetz und dem Gesellschaftsvertrag zustehenden Rechte werden durch Beschlussfassung in der Gesellschafterversammlung ausgeübt.

Alleinige Eigentümerin von Toll Collect ist die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV). Alleinige Eigentümerin der MIG ist Toll Collect.

Der Bundesrepublik Deutschland stehen bei Toll Collect die Rechte aus § 53 Haushaltsgesetzes (HGrG) zu. Der Bundesrechnungshof hat bei beiden Gesellschaften die Befugnisse nach § 54 HGrG und ist damit berechtigt, den Betrieb, die Bücher und die Schriften des Unternehmens einzusehen und zu prüfen.

### 2.2 Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat berät und überwacht die Geschäftsführung bei der Leitung des Unternehmens.

Der Aufsichtsrat von Toll Collect besteht aus zwölf Mitgliedern. Gemäß §§ 1 Absatz 1 Nr. 3 und 4 Absatz 1 DittelbG ist der Aufsichtsrat von Toll Collect mit einem Drittel durch Vertreter\*innen der Arbeitnehmer\*innen besetzt. Diese werden nach den Vorgaben des DittelbG gewählt. Die Anteilseigner\*Vertreter\*innen werden durch das BMDV entsandt.

Der Aufsichtsrat von Toll Collect fasst, soweit das Gesetz oder der Gesellschaftsvertrag nichts anderes bestimmt, Beschlüsse mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen. Bei der Feststellung des Abstimmungsergebnisses werden Stimmenthaltungen nicht mitgezählt.

Der Aufsichtsrat der MIG besteht aus fünf Mitgliedern. Die Gesellschafterin, das BMDV, das Bundesministerium der Finanzen (BMF) und das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) sind jeweils durch ein Mitglied im Aufsichtsrat vertreten. Das BMDV bestimmt im Benehmen mit dem BMF ein weiteres Mitglied des Aufsichtsrats, das nicht bei einer Bundesbehörde beschäftigt ist.

Der Aufsichtsrat der MIG fasst Beschlüsse jeweils mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen. Ergibt eine Abstimmung im Aufsichtsrat Stimmengleichheit, erfolgt eine erneute Abstimmung über denselben Gegenstand. Ergibt diese Abstimmung ebenfalls Stimmengleichheit, so zählt die Stimme des Vorsitzenden des Aufsichtsrats bei dieser Wahl als zwei Stimmen (sogenanntes Doppelstimmrecht).

Die Mitglieder der Aufsichtsräte sind im Kapitel 5.2 unter Angabe ihrer Haupttätigkeit aufgeführt.

### 2.3 Geschäftsführung

Die Mitglieder der Geschäftsführung tragen für die gesamte Geschäftsführung gemeinschaftlich die Verantwortung (Gesamtverantwortung). Die Gesellschaften werden entweder durch zwei Mitglieder der Geschäftsführung gemeinsam oder durch ein Mitglied der Geschäftsführung gemeinsam mit einem\* Prokuristen\*in vertreten. Die Geschäftsführungsbefugnis erstreckt sich auf alle Handlungen, die der gewöhnliche Betrieb der Gesellschaft mit sich bringt.

Die Geschäftsführung sowohl von Toll Collect als auch der MIG kommt wöchentlich zu einem Managementmeeting zusammen, bei dem sich die Geschäftsführer bzw. der Geschäftsführer und der Prokurist über wichtige Vorgänge innerhalb ihrer Geschäftsbereiche informieren und Beschlüsse fassen.

Die Geschäftsführung von Toll Collect besteht aus zwei Geschäftsführern:

- Dr. Gerhard Schulz – Vorsitzender der Geschäftsführung
- Mark Erichsen – Geschäftsführer Technik und Betrieb

Die Geschäftsführung der MIG besteht aus einem Geschäftsführer:

- Ernst Ferdinand Wilmsmann

Gemäß § 6 Absatz 2 Gesellschaftsvertrag vertritt er die Gesellschaft allein. Das Vier-Augen-Prinzip wird weiterhin durch einen Prokuristen gesichert.

### 2.4 Zusammenwirken von Geschäftsführung und Gesellschafterversammlung

Sowohl bei Toll Collect als auch seinem Tochterunternehmen MIG regeln jeweils der Gesellschaftsvertrag und die von der Gesellschafterversammlung erlassene Geschäftsordnung für die

Geschäftsführung umfassend das Zusammenwirken von Geschäftsführung, Gesellschafterversammlung und Aufsichtsrat. Sie enthalten jeweils einen Katalog der Geschäfte, die der Zustimmung durch die Gesellschafterversammlung bzw. den Aufsichtsrat bedürfen. Ergänzend regelt die ebenfalls von der Gesellschafterversammlung erlassene Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat von Toll Collect bzw. die vom Aufsichtsrat der MIG für sich selbst erlassene Geschäftsordnung weitere Aspekte des Zusammenwirkens der drei Organe.

Die Geschäftsführungen berichten der jeweiligen Gesellschafterin in mündlicher und schriftlicher Form regelmäßig umfassend über alle für das Unternehmen relevanten Fragen. Sie gehen dabei auf die Planung, die Geschäftsentwicklung, die Risikolage, das Risikomanagement, das Interne Kontrollsystem und die Compliance sowie für das Unternehmen bedeutende Veränderungen des wirtschaftlichen Umfelds ein.

Bei Toll Collect beschließt die Gesellschafterversammlung den von der Geschäftsführung vorgeschlagenen Wirtschafts- und Investitionsplan. Der Wirtschafts- und Investitionsplan der MIG obliegt der Zustimmung der Gesellschafterversammlung sowie des Aufsichtsrats.

## 2.5 Zusammenwirken von Geschäftsführung und Aufsichtsrat

Die Geschäftsführungen informieren ihre Aufsichtsräte regelmäßig, zeitnah und umfassend über alle für das Unternehmen relevanten Fragen, insbesondere zur Planung, Geschäftsentwicklung, Risikolage, zum Risikomanagement, zum Internen Kontrollsystem und zur Compliance, sowie über für das Unternehmen bedeutende Veränderungen des wirtschaftlichen Umfelds. In entsprechender Anwendung des § 90 Absatz 1 Aktiengesetz informieren die Geschäftsführungen die Aufsichtsräte in der Regel durch vierteljährliche Berichte in mündlicher und schriftlicher Form.

## 3 Rechnungslegung und Abschlussprüfung

Toll Collect ist eine große Kapitalgesellschaft im Sinne des § 267 Absatz 3 Handelsgesetzbuch (HGB). Für die Aufstellung und Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts sind die Vorschriften des Dritten Buches des HGB für große Kapitalgesellschaften anzuwenden.

Die Gesellschafterversammlung von Toll Collect hat mit Beschluss vom 5. Juli 2023 die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft für die Prüfung des Jahresabschlusses von Toll Collect per 31. Dezember 2023 für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 und für die Prüfung des Konzern-Jahresabschlusses per 31. Dezember 2023 für den Zeitraum vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2023 bestellt. Der Bundesrechnungshof hat sein Einvernehmen zur Abschlussprüferbestellung gemäß § 68 Absatz 1 Satz 2 BHO erklärt. Den Prüfauftrag an das Unternehmen erteilte der Aufsichtsrat mit Beschluss vom 18. September 2023. Gegenstand war neben der Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts auch die Berichterstattung nach § 53 HGrG.

Die Gesellschafterversammlung der MIG hat mit Beschluss vom 12. Oktober 2023 die Rödl & Partner GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft für die Prüfung des Jahresabschlusses per 31. Dezember 2023 für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 bestellt. Der Bundesrechnungshof

hat sein Einvernehmen zur Abschlussprüferbestellung gemäß § 68 Absatz 1 Satz 2 BHO erklärt. Den Prüfauftrag an das Unternehmen erteilte der Aufsichtsrat mit Beschluss vom 18. Dezember 2023. Gegenstand war neben der Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts auch die Berichterstattung nach § 53 HGrG.

Für den Jahresabschluss von Toll Collect zum 31. Dezember 2023 erteilte die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft am 3. April 2024 einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk. Für den Jahresabschluss der MIG zum 31. Dezember 2023 erteilte die Rödl & Partner GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft am 8. April 2024 einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk.

Dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2023 wurde von der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft am 21. Mai 2024 ein uneingeschränkter Bestätigungsvermerk erteilt.

## 4 Nachhaltige Unternehmensführung

### 4.1 Toll Collect

Toll Collect hat ein ganzheitliches Verständnis von Nachhaltigkeit, das ökonomische, ökologische und soziale Aspekte umfasst. Das Nachhaltigkeitsmanagement ist in das bestehende zertifizierte Managementsystem zu Qualität, Informationssicherheit, Umweltschutz und Risikomanagement integriert und wird laufend weiterentwickelt.

Nachhaltigkeit ist Bestandteil des Leitbildes und der strategischen Prioritäten des Unternehmens. Ein langfristiges Unternehmensziel von Toll Collect ist die Verringerung des ökologischen Fußabdrucks mit dem Ziel der Klimaneutralität bis Ende 2028. Im Berichtszeitraum lagen die CO<sub>2</sub>-Emissionen durch Strom und Wärme/Kälte in den Büros um rund 20 Prozent unter dem Wert des Referenzjahres 2019. Um die CO<sub>2</sub>-Emissionen durch die Arbeitswege weiter zu reduzieren, können die Mitarbeitenden seit 2023 ein Mobilitätsbudget nutzen und Fahrräder über das Unternehmen leasen.

Als Bundesunternehmen hat Toll Collect bei den Themen Gleichstellung und Chancengerechtigkeit eine Vorbildfunktion. In der Unternehmensvision und mit der Unterzeichnung der Charta der Vielfalt hat sich Toll Collect selbst verpflichtet, die Vielfalt in der Belegschaft zu fördern. Das etablierte Diversity & Inclusion Management unterstützt dabei, ein vorurteilsfreies und wertschätzendes Arbeitsumfeld für alle Mitarbeitenden herzustellen sowie individuelle Entwicklungschancen und sichere Arbeitsplätze zu bieten. Die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben wird mit flexiblen Arbeitszeitmodellen wie z.B. Altersteilzeit, verlässlichen Arbeitszeiten, mobilem Arbeiten und der Kooperation mit Kindergärten in Berlin und Brandenburg ermöglicht. Im Geschäftsjahr 2023 lag der Fokus des Diversity & Inclusion Management weiterhin auf der Verbesserung der räumlichen und digitalen Barrierefreiheit.

Die Entwicklung des Anteils von Frauen in Aufsichtsrat und Führungspositionen bei Toll Collect stellt sich wie folgt dar:

Frauenanteil Toll Collect	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2023
Aufsichtsrat	36 %	50 %	46 %
Geschäftsführung <sup>1</sup>	0 %	0 %	0 %
Erste Führungsebene	27 %	27 %	31 %
Zweite Führungsebene	16 %	13 %	41 %

### 4.2 MIG

Die MIG hat Maßnahmen für eine nachhaltige Unternehmensführung getroffen.

Dienstfahrzeuge wurden gemäß den aktuellen Vorgaben des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes beschafft. Zudem zahlt die MIG seit 1. November 2023 einen Zuschuss für das Jobticket und setzt damit für die Beschäftigten einen Anreiz, auf dem Weg zur und von der Arbeitsstätte öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen.

Die MIG hat im dritten Quartal 2023 gemeinsam mit dem BMDV den Nachhaltigkeitswettbewerb „#greenpower4tower“ gestartet. Dessen Ziel ist die Identifizierung und Erprobung innovativer lokaler, CO<sub>2</sub>-neutraler Energieversorgungssysteme für abgelegene, besonders aufwendig und teuer zu erschließende Mobilfunkstandorte. Bis Ende Dezember 2023 reichte ein breites Teilnehmerfeld Ideen, Konzepte und Lösungen ein.

Die Besetzung der Führungsebene unterhalb der Geschäftsführung konnte im Berichtszeitraum noch nicht abgeschlossen werden. Daher sind noch keine belastbaren Aussagen zu einer Entwicklung des Frauenanteils auf Führungspositionen möglich. Dem zum 31. Dezember 2023 mit fünf Mitgliedern besetzten Aufsichtsrat der MIG gehörten zum Stichtag drei Frauen an. Das entspricht einem Anteil von 60 Prozent.

<sup>1</sup> In Übereinstimmung mit § 6 Abs. 1 Satz 1 des Gesellschaftsvertrags besteht die Geschäftsführung der Toll Collect GmbH seit dem 8. Oktober 2021 nur noch aus zwei Mitgliedern. Das Mindestbeteiligungsgebot gemäß § 77a Abs. 2 GmbHG findet daher keine Anwendung.

## 5 Vergütung der Geschäftsführung und des Überwachungsorgans

### 5.1 Geschäftsführung

Die Vergütung der Geschäftsführungen ist in deren Anstellungsverträgen geregelt. Die Gesellschafterversammlung bestellt die Geschäftsführer\*innen und schließt mit ihnen die Anstellungsverträge ab.

#### 5.1.1 Toll Collect

Die Vergütung der Geschäftsführung von Toll Collect betrug im Geschäftsjahr 2023:

	Grundvergütung (Euro)	Variable Vergütung <sup>1</sup> (Euro)	Sonstige Bezüge <sup>2,3</sup> (Euro)	Summe (Euro)	Altersversorgung (Euro)
Dr. Gerhard Schulz	350.000,04	58.333,33	1.734,54	410.067,91	112.596,63 <sup>4</sup>
Mark Erichsen	309.999,96	16.666,67	416,40	327.083,03	32.000,00 <sup>5</sup>

<sup>1</sup> Auszahlung der vertraglich vereinbarten variablen Jahresvergütung für das Geschäftsjahr 2022. Im Geschäftsjahr 2023 wurden Rückstellungen in Höhe von 70.000,00 Euro für den Geschäftsführer Dr. Schulz und in Höhe von 50.000,00 Euro für Geschäftsführer Erichsen gebildet.

<sup>2</sup> Sachbezüge Pkw (Dr. Gerhard Schulz) bzw. Jobticket (Mark Erichsen).

<sup>3</sup> Im Berichtszeitraum leistete die Gesellschaft zudem Arbeitgeberanteile für die Kranken- und Pflegeversicherung in Höhe von 5.290,92 Euro für den Geschäftsführer Dr. Schulz sowie für die Kranken-, Pflege-, Renten- und Arbeitslosenversicherung in Höhe von 14.297,48 Euro für den Geschäftsführer Erichsen.

<sup>4</sup> Für die Dauer der Beurlaubung des Geschäftsführers Dr. Schulz aus dem Bundesdienst leistete die Gesellschaft im Berichtszeitraum Versorgungszuschläge zur Sicherstellung einer Nettozusage von 54.702,60 Euro. Zudem enthält der Betrag geldwerte Vorteile in Höhe von 2.142,45 Euro.

<sup>5</sup> Arbeitsvertraglich zugesicherte Altersversorgung, die zur steuerlichen Vergütung des Geschäftsführers Erichsen zählt.

#### 5.1.2 MIG

Die Vergütung der Geschäftsführung der MIG betrug im Geschäftsjahr 2023:

	Festgehalt (Euro)	Variable Vergütung <sup>1</sup> (Euro)	Sonstige Bezüge <sup>2,3</sup> (Euro)	Summe (Euro)	Altersversorgung (Euro)
Ernst Ferdinand Wilmsmann	162.000,00	–	12.013,36	174.013,36	65.562,99 <sup>4</sup>

<sup>1</sup> Der Anstellungsvertrag sah im Geschäftsjahr 2023 keine variablen Vergütungsanteile vor.

<sup>2</sup> Sachbezüge Pkw, Kostenerstattung doppelte Haushaltsführung.

<sup>3</sup> Im Berichtszeitraum leistete die Gesellschaft zudem Arbeitgeberanteile für die Kranken- und Pflegeversicherung in Höhe von 9.961,68 Euro für den Geschäftsführer Wilmsmann.

<sup>4</sup> Für die Dauer der Beurlaubung des Geschäftsführers Wilmsmann aus dem Bundesdienst leistete die Gesellschaft im Berichtszeitraum Versorgungszuschläge zur Sicherstellung einer Nettozusage von 32.665,08 Euro.

### 5.2 Aufsichtsrat

#### 5.2.1 Toll Collect

Mit Gesellschafterbeschluss vom 19. September 2019 wurde mit Wirkung zum 1. Januar 2020 eine jährliche Vergütung für die Mitglieder des Aufsichtsrats nach § 11 Absatz 1 des Gesellschaftervertrags wie folgt festgesetzt:

- Vorsitzende\*r des Aufsichtsrats: 8.000 Euro
- Stellvertretende\*r Vorsitzende\*r: 6.000 Euro
- Aufsichtsratsmitglied: 4.000 Euro

Neben der jährlichen Vergütung wird den Mitgliedern des Aufsichtsrats kein darüberhinausgehendes zusätzliches Sitzungsentgelt gewährt.

Die Vergütung wird vierteljährlich ausgezahlt und stellt sich für das Geschäftsjahr 2023 je Aufsichtsratsmitglied wie folgt dar:

Mitglied	Vergütung (Euro)
Dr. Rudolf Gridl (Vorsitzender) Ministerialdirektor im BMDV	8.000,00
Elke Pedack (stellvertretende Vorsitzende) Ministerialrätin im BMF	6.000,00
Christiane Gleichmann <sup>1</sup> Toll Collect GmbH, Release Train Operator	2.511,11
Manuel Hoppe Toll Collect GmbH, People Lead, Vorsitzender des Betriebsrates, stellvertretende Schwerbehindertenvertretung	4.000,00
Swantje Michaelsen Mitglied des Deutschen Bundestages	4.000,00
Dr. Cristina Osterhoff Toll Collect GmbH, Qualitäts- und Prozessmanagerin	4.000,00
Iris Reimold <sup>2</sup> Ministerialrätin im BMDV	4.000,00
Bernd Reuther Mitglied des Deutschen Bundestages	4.000,00
Udo Schiefner Mitglied des Deutschen Bundestages	4.000,00
Hagen Siegemund Toll Collect GmbH, People Lead	4.000,00
Ulrich Stahlhut Ministerialrat im BMDV	4.000,00
Dr. Claudia Elif Stutz <sup>3</sup> Ministerialdirigentin im BMDV	1.422,33
Christine Ehard <sup>4</sup> Ministerialdirigentin im BMDV	2.166,67

<sup>1</sup> Mitglied ist zum 17. August 2023 entlastet worden. Zum Entlastungszeitpunkt endete die regelmäßige Amtszeit.

<sup>2</sup> Mitglied hat zum 31. Dezember 2023 das Aufsichtsratsmandat niedergelegt.

<sup>3</sup> Mitglied hat zum 8. Mai 2023 das Aufsichtsratsmandat niedergelegt.

<sup>4</sup> Mitglied ist zum 15. Juni 2023 als Aufsichtsratsmitglied bestellt worden.

### 5.2.2 MIG

Mit Gesellschafterbeschluss vom 20. April 2021 wurde rückwirkend zum 1. April 2021 eine jährliche Vergütung für die Mitglieder des Aufsichtsrats nach § 11 Absatz 1 des Gesellschaftervertrags wie folgt festgesetzt:

- Vorsitzende\*r des Aufsichtsrats: 6.000 Euro
- Stellvertretende\*r Vorsitzende\*r: 4.500 Euro
- Aufsichtsratsmitglied: 3.000 Euro

Neben der jährlichen Vergütung wird den Mitgliedern des Aufsichtsrats kein darüberhinausgehendes zusätzliches Sitzungsentgelt gewährt.

Die Vergütung wird vierteljährlich ausgezahlt und stellt sich für das Geschäftsjahr 2023 je Aufsichtsratsmitglied wie folgt dar:

Mitglied	Vergütung (Euro)
Dr. Rudolf Gridl (Vorsitzender) Ministerialdirektor im BMDV	6.000,00
Dr. Franziska Brantner (stellvertretende Vorsitzende) <sup>1</sup> Mitglied des Deutschen Bundestages, Parlamentarische Staatssekretärin im BMWK	0,00
Dr. Friederike Frucht Regierungsdirektorin im BMF	3.000,00
Dr. Gerd Landsberg Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städte- und Gemeindebundes	3.000,00
Petra Bethge Toll Collect GmbH, Fachbereichsleiterin Public Sector & Affairs	3.000,00

<sup>1</sup> Mitglied verzichtete auf eine jährliche Vergütung.

## 6 Entsprechenserklärung von Aufsichtsrat und Geschäftsführung

Der Aufsichtsrat und die Geschäftsführung erklären, dass Toll Collect und seine Tochtergesellschaft MIG die Regelungen und Empfehlungen des Public Corporate Governance Kodex des Bundes mit Stand 16. September 2020 befolgten und die Empfehlungen dieses Kodex mit Stand 13. Dezember 2023 einhalten werden, sofern nicht im Folgenden Abweichungen erläutert werden.

### 6.1 Toll Collect

#### Variable Vergütung der Geschäftsführung (5.3.2 PCGK)

Gemäß PCGK soll ein einem Mitglied der Geschäftsführung gewährter variabler Vergütungsbestandteil neben einer einmalig oder regelmäßig (z.B. jährlich) wiederkehrenden Komponente auch eine Komponente mit langfristiger Anreizwirkung (mehrjährige und zukunftsbezogene Bemessungsgrundlage) enthalten.

Die Anstellungsverträge der beiden Geschäftsführer sehen nur eine kurzfristige, jährliche Komponente vor. Materiell enthalten diese kurzfristigen, jährlich vereinbarten Komponenten jedoch zugleich auch eine mehrjährige Komponente, da es sich um jährliche Meilensteine im Rahmen einer mehrjährigen Entwicklung handelt. Im Fall des Vorsitzenden der Geschäftsführung, Dr. Gerhard Schulz, ist das für die Jahre 2022 und 2023 jährlich vereinbarte Ziel einer Senkung des dem Unternehmen zuzurechnenden CO<sub>2</sub>-Ausstoßes Teil des langfristigen Ziels, bis Ende des Jahres 2028 die Klimaneutralität von Toll Collect zu erreichen. Im Fall von Mark Erichsen sind die für die Jahre 2022 und 2023 jährlich vereinbarten Ziele zur Einführung und Umsetzung agiler Organisationsstrukturen und Arbeitsweisen Teil des langfristigen Ziels, den Wirkbetrieb unter Geltung dieser zum 1. Januar 2023 eingeführten Strukturen und Arbeitsweisen sicherzustellen und fortzuentwickeln.

#### Ausschüsse im Überwachungsorgan (6.1.5, 6.1.6, 6.1.7, 6.1.8 PCGK)

In Abhängigkeit von der Anzahl seiner Mitglieder und von den spezifischen wirtschaftlichen Gegebenheiten des Unternehmens soll das Überwachungsorgan einen Prüfungsausschuss einrichten und kann weitere fachlich qualifizierte Ausschüsse bilden.

Aufgrund der bislang fehlenden Notwendigkeit wurden im Geschäftsjahr 2023 bei Toll Collect keine Ausschüsse eingerichtet.

### 6.2 MIG

#### Compliance-Management-System (5.1.2 PCGK)

Der PCGK sieht vor, dass die Geschäftsführung für ein angemessenes Compliance-Management-System sorgt. Die für Compliance zuständige Stelle soll unmittelbar der Geschäftsführung unterstellt sein.

Als Tochtergesellschaft von Toll Collect nimmt die MIG am Compliance-Management-System von Toll Collect teil. Die für Compliance zuständige Stelle ist unmittelbar der Geschäftsführung der Konzernmutter unterstellt.

#### Zusammensetzung der Geschäftsführung (5.2.1 PCGK)

Gemäß PCGK soll die Geschäftsführung aus mindestens zwei Personen bestehen.

Mit Stand zum 31. Dezember 2022 obliegt die Geschäftsführung der MIG einer Person. Das Vier-Augen-Prinzip wird über einen Prokuristen, der gleichzeitig Fachbereichsleiter der Muttergesellschaft ist, gewährleistet.

#### Nachhaltige Unternehmensführung (5.5.1 PCGK) und Berichterstattung zur nachhaltigen Unternehmensführung an den Aufsichtsrat (6.1.1 PCGK)

Die Geschäftsführung soll für eine nachhaltige Unternehmensführung sorgen. Gleichfalls soll sich das Überwachungsorgan regelmäßig über die Maßnahmen der Geschäftsführung zur nachhaltigen Unternehmensführung (im Sinne des Abschnitts 5.5 PCGK) sowie zu deren Umsetzung und den erzielten Ergebnissen berichten lassen.

Die Toll Collect GmbH hat als Muttergesellschaft der MIG ein ganzheitliches Nachhaltigkeitsmanagement etabliert, einen Nachhaltigkeitsbeauftragten bestellt und gibt Erklärungen nach den Kriterien des Deutschen Nachhaltigkeitskodex ab.

Die MIG, als relativ junges Unternehmen, hat erste Maßnahmen für eine nachhaltige Unternehmensführung getroffen. In Anlehnung an das Nachhaltigkeitsmanagement der Konzernmutter plant sie eine regelmäßige Berichterstattung an den Aufsichtsrat, sobald die grundlegenden Strukturen geschaffen wurden und die Personalressourcen für das Thema Nachhaltigkeit zur Verfügung stehen.

**Ausschüsse im Überwachungsorgan  
(6.1.5, 6.1.6, 6.1.7, 6.1.8 PCGK)**

In Abhängigkeit von der Anzahl seiner Mitglieder und von den spezifischen wirtschaftlichen Gegebenheiten des Unternehmens soll das Überwachungsorgan einen Prüfungsausschuss einrichten und kann weitere fachlich qualifizierte Ausschüsse bilden.

Aufgrund der bislang fehlenden Notwendigkeit wurden im Geschäftsjahr 2023 bei der MIG keine Ausschüsse eingerichtet.

**Altersgrenze für Mitglieder des Überwachungsorgans (6.2.2 PCGK)**

Gemäß PCGK soll eine angemessene Altersgrenze für Mitglieder des Überwachungsorgans festgelegt werden.

Die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats der MIG sieht eine Altersgrenze im Sinne von § 35 i. V. m. § 235 SGB VI vor, die von einem Mitglied erreicht wurde. Die Nachbesetzung ist im Verlauf des Geschäftsjahrs 2024 vorgesehen.

Berlin, den 10. Juni 2024

Der Aufsichtsrat

gez. Dr. Rudolf Gridl

*Vorsitzender des Aufsichtsrats*

Die Geschäftsführung

gez. Dr. Gerhard Schulz

*Vorsitzender der Geschäftsführung*

# Geschäftsjahr 2023

# Konzernlagebericht

---



# 1 Grundlagen des Konzerns

## 1.1 Geschäftsmodell

Der Konzernlagebericht der Toll Collect GmbH (im Folgenden „Toll Collect“ genannt) folgt im Wesentlichen dem Lagebericht der Muttergesellschaft Toll Collect, da die im Lagebericht beschriebenen Unternehmensgrundlagen wie Geschäftsmodell (Leistungserbringung für den Bund), Ziele und Strategien sowie die Vergütung durch den Bund gleichermaßen für den Einzel- und den Konzernabschluss gelten. Dies gilt ebenso für die Merkmale des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess sowie den Chancen-, Risiko- und Prognosebericht.

Im Auftrag des Bundes, vertreten durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), wurde Anfang 2021 die Mobilfunkinfrastrukturgesellschaft mbH (MIG), Naumburg (Saale), als 100-prozentiges Tochterunternehmen von Toll Collect gegründet. Die Muttergesellschaft stellte unter Einbeziehung der MIG (im Folgenden „Toll Collect-Konzern“ oder „Konzern“ genannt) zum 31. Dezember 2021 erstmals einen Konzernabschluss auf.

Seit 2018 ist Toll Collect ein Bundesunternehmen, alleinige Gesellschafterin ist die Bundesrepublik Deutschland.

Gegenstand der Gesellschaft waren im Berichtsjahr der Betrieb eines Systems zur Erhebung und Kontrolle der Lkw-Maut, die Erbringung von technischen und beratenden Leistungen im Zusammenhang mit den Kontrolldiensten des Bundesamts für Logistik und Mobilität (BALM), die Erbringung von Leistungen im Zusammenhang mit dem Europäischen Elektronischen Mautdienst (EEMD, engl. European Electronic Toll Service [EETS]) sowie die Erbringung von Leistungen im Zusammenhang mit Datenauswertungen für statistische Zwecke und für Zwecke des Verkehrsmanagements. Gegenstand des Unternehmens war ferner die Erbringung von Leistungen zur Unterstützung und Beschleunigung des 4G-Mobilfunknetzausbaus mittels der Gründung und des Betriebs einer Mobilfunkinfrastrukturgesellschaft gemäß Beschluss der Bundesregierung zur Mobilfunkstrategie aus November 2019.

Mit Eintrag ins Handelsregister am 28. Juni 2023 wurde der Gesellschaftsvertrag von Toll Collect dahingehend erweitert, dass der Unternehmensgegenstand nun Leistungen zur Herstellung, Aufrechterhaltung, Unterstützung und intelligenten Steuerung der Mobilität von Personen, Gütern und

Daten umfasst, an deren Erbringung ein wichtiges Interesse des Bundes besteht.

Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten von Toll Collect beziehen sich im Wesentlichen auf Projekte zur Weiterentwicklung und Optimierung des Mautsystems im Rahmen des Unternehmensgegenstands.

Unternehmensgegenstand der MIG ist die Erbringung von Leistungen zur Unterstützung und Beschleunigung des 4G-Mobilfunknetzausbaus im Zusammenhang mit der Umsetzung der Mobilfunkstrategie der Bundesregierung vom November 2019.

Geschäftsverlauf und Lage des Toll Collect-Konzerns, aber auch Chancen und Risiken, werden im Wesentlichen durch Toll Collect geprägt. Das interne Kontrollsysteem und das Risikomanagementsystem des Konzerns umfassen in wesentlichen Bereichen sowohl das Mutterunternehmen als auch das Tochterunternehmen.

Die Auswirkungen der MIG auf einzelne Posten der Konzernbilanz und der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung sowie der Einfluss der MIG auf den Konzern sind in vielen Posten des Konzernabschlusses von untergeordneter Bedeutung. Sie werden daher nicht oder nur kurz erläutert. Wesentliche Einflüsse der Tochtergesellschaft auf die Entwicklung des Konzerns sind ggf. unter den einzelnen Punkten gesondert dargestellt.

## 1.2 Lkw-Maut

Gebührenpflichtig sind in Deutschland Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen ab 7,5 Tonnen, die für den Güterkraftverkehr bestimmt sind oder dafür verwendet werden, unabhängig von ihrem Herkunftsland. Die Maut gilt auf Autobahnen und allen Bundesstraßen – insgesamt auf einem Netz von über 51.000 Kilometern Länge – und wird von Toll Collect sowie zugelassenen sogenannten EETS-Anbietern erhoben und an den Bund überwiesen.

- Zur Einbuchtung in das Lkw-Mautsystem stehen bei Toll Collect unterschiedliche Möglichkeiten zur Verfügung: automatisch über ein Fahrzeuggerät, auch On-Board Unit (OBU) genannt, sowie manuell über eine Smartphone-App oder eine Web-Anwendung. Rund 99 Prozent der Mautumsätze werden über das automatische Mauterhebungssystem generiert.
- Die automatische Mauterhebung basiert auf der Kombination von Satellitenortung (GNSS) und

Mobilfunk. Das personalisierte Fahrzeuggerät erfasst den Standort und übermittelt diesen zusammen mit weiteren tarifrelevanten Angaben zum Fahrzeug, wie Kennzeichen, Gewicht, Anzahl der Achsen und Schadstoffklasse, über Mobilfunk verschlüsselt und in regelmäßigen Abständen an das Toll Collect-Rechenzentrum. Dort werden die befahrenen mautpflichtigen Streckenabschnitte ermittelt und wird unter Berücksichtigung der relevanten Parameter die Maut berechnet. Bei Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen über 18 Tonnen wird zusätzlich nach der Achszahl differenziert. Bis einschließlich 30. November 2023 berechnete sich die Maut aus einem Mautteilsatz für Infrastrukturkosten sowie aus Mautteilsätzen für verursachte Luftverschmutzungskosten und Lärmbelastungskosten.

- Zum 1. Dezember 2023 wurde als neues Tarifmerkmal die CO<sub>2</sub>-Emissionsklasse des Fahrzeugs eingeführt: Seither ist der Mautsatz pro Kilometer auch davon abhängig, wie viel Kohlenstoffdioxid ein Fahrzeug ausstößt. Eine Partikelminderungsklasse hingegen spielt keine Rolle mehr für die Höhe der Maut. Statt des zulässigen Gesamtgewichts (zGG) ist ferner die technisch zulässige Gesamtmasse (tzGm) eines Fahrzeugs ausschlaggebend für die Gewichtsklasse.
- Die Abrechnung der Maut wird gegenüber den Transport- und Logistikunternehmen regelmäßig, mindestens monatlich, auf Basis einer detaillierten Mautaufstellung durchgeführt.
- Verantwortlich für die Kontrolle der Lkw-Maut ist das BALM. Mit einem Kontrollmix überprüfen das BALM und Toll Collect die Einhaltung der Mautpflicht. Dazu gehört die automatische Kontrolle, die Toll Collect über Kontrollsäulen auf den Bundesstraßen und Kontrollbrücken auf den Autobahnen durchführt. Hinzu kommen die Betriebs- und mobile Kontrollen, die jeweils das BALM durchführt. Toll Collect liefert die dafür nötige technische Ausrüstung.

### 1.3 Mobilfunkinfrastruktur

Im Auftrag des Bundes wurde die Mobilfunkinfrastrukturgesellschaft mbH (MIG) mit Gesellschaftsvertrag vom 18. Dezember 2020 als 100-prozentige Tochtergesellschaft von Toll Collect gegründet. Durch die Gründung der MIG soll der 4G-Mobilfunknetzausbau in Deutschland unterstützt und beschleunigt werden.

Unternehmensgegenstand der MIG ist es, im Auftrag des Bundes, vertreten durch das BMDV, die Mobilfunkstrategie der Bundesregierung vom November 2019 und die in diesem Zusammenhang erlassene Förderrichtlinie „Mobilfunkförderung“ in die Praxis umzusetzen. Mit einem Förderpro-

gramm des BMDV gemäß Förderrichtlinie „Mobilfunkförderung“ vom 8. Juni 2021 wird das Ziel der flächendeckenden Versorgung mit Sprach- und breitbandigen Datendiensten des öffentlichen Mobilfunkes verfolgt. Dabei ist „flächendeckend“ so definiert, dass 97,5 Prozent des Bundesgebiets abgedeckt und 99,95 Prozent der bundesdeutschen Bevölkerung erreicht werden sollen.

Im Berichtszeitraum waren konkrete Aufgaben der MIG die Identifikation von förderungsfähigen Standorten und deren Vorbereitung für Ausbauprojekte sowie insbesondere die Veröffentlichung von Förderaufrufen und die Bekanntgabe von entsprechenden Zuwendungsbescheiden. Darüber hinaus ist die Errichtung erster geförderter Mobilfunkmästen durch die Zuwendungsnehmer begleitet worden. Daneben wurde die Kommunikation mit allen Stakeholder\*innen weiter fortgeführt.

### 1.4 Finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Als Bundesunternehmen unterliegt der Toll Collect-Konzern dem fachpolitischen Bundesinteresse. In diesem Kontext sind auch die finanziellen und nichtfinanziellen Leistungsindikatoren zu sehen.

Dabei sind für den Bereich Lkw-Maut im Wesentlichen folgende Punkte zu nennen:

- Für die Beurteilung der Qualität und Stabilität des Mautsystems bestehen definierte Qualitätsparameter, wie z. B. die Erfassungsquote, die Identifizierungsquote in der Mautkontrolle, die Kennzeichenerkennungsquote oder die Klassifizierung in der automatischen Kontrolle.
- Die Umsetzung der Instandhaltungs- und Weiterentwicklungsprojekte des Mautsystems wird anhand von Zeitplänen, Budgetannahmen und Qualitätsparametern überprüft.
- Die Einhaltung der im Wirtschaftsplan geplanten Kosten, insbesondere der operativen Kosten (Vorjahr: Regelkosten).

Für den Bereich Mobilfunkinfrastruktur sind im Wesentlichen folgende Punkte zu nennen:

- Durch geeignete Beratungs- und Unterstützungsleistungen soll die MIG maßgeblich dazu beitragen, aktuell bestehende Ausbauhemmnisse für die beabsichtigte lückenlose Mobilfunkversorgung mit dem Mobilfunkstandard 4G zu beseitigen und so den Mobilfunknetzausbau aktiv voranzutreiben. Ziel ist es, bis zum Jahr 2025 mindestens 99,95 Prozent der bundesweiten Haushalte und mindestens 97,50 Prozent der

bundesweiten Fläche mit Sprach- und breitbandigen Datendiensten des öffentlichen Mobilfunks mit mindestens dem Mobilfunkstandard 4G zu versorgen.

- Die Höhe der jährlichen Kosten im Rahmen des Geschäftsbesorgungsvertrags (GBV) mit dem Bund, die entsprechend der genehmigten Planung einzuhalten ist, spiegelt sich auch im Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) wider.

Die dabei für die Gesellschaft bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren zur Steuerung des Unternehmens sind seit dem 1. Januar 2023 die Einhaltung der operativen Kosten, die die Regelkosten und bestimmte Projektkosten umfassen, sowie das EBIT. Die operativen Kosten betreffen im Wesentlichen die erstattungsfähigen Kosten im Rahmen des Betreibervertrags.

Die operativen Kosten umfassen dabei insbesondere die im Materialaufwand enthaltenen bezogenen Leistungen für Provisionen und Vergütungen für Zahlungsdienstleister und die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, den Personal-

aufwand sowie einen Großteil der sonstigen betrieblichen Aufwendungen, insbesondere die Aufwendungen für Instandhaltung und Wartung, die Aufwendungen für das Rechenzentrum und die IT-Kommunikation, Mietaufwendungen und Aufwendungen für den Austausch von OBus.

Zu den bedeutsamsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren gehören die Erfassungsquote und die Identifizierungsquote. Dabei spiegelt die Erfassungsquote die Genauigkeit der Erfassung der geschuldeten Maut durch das Mautsystem wider. Die Identifizierungsquote bemisst den Anteil der vom automatischen Kontrollsysteem korrekt identifizierten mautpflichtigen Fahrzeuge.

## 1.5 Arbeitnehmerbelange

### 1.5.1 Personaldaten des Konzerns

Zum Stichtag 31. Dezember 2023 waren beim Toll Collect-Konzern zusammen mit der Geschäftsführung 739 (Vorjahr: 698) Mitarbeitende beschäftigt. In dieser Statistik werden Praktikant\*innen und Studierende sowie Beschäftigte in Elternzeit nicht erfasst.

## 2 Wirtschaftsbericht

### 2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Das (preisbereinigte) Bruttoinlandsprodukt ist im Vergleich zum Vorjahr um 0,3 Prozent gesunken.<sup>1</sup> Die wirtschaftliche Stagnation bei gleichzeitig hohen, wenn auch rückläufigen Inflationsraten hat Kaufkraftverluste im Zuge der Energiepreiskrise bei den privaten Konsument\*innen zur Folge gehabt. Die ifo-Exporterwartungen hellten sich zum Jahresende 2023 auf, jedoch bleiben die weltwirtschaftlichen Wachstumsaussichten verhalten, was sich im rückläufigen Trend der Industrieproduktion abbildet. Hintergrund hierzu sind unter anderem eine geringere Wachstumsdynamik der Weltwirtschaft sowie dämpfende Effekte der geopolitischen Spannungen und Krisen.<sup>2</sup>

In der deutschen Logistikwirtschaft haben sich Geschäftslage und -klima in 2023 verschlechtert, die zukünftige Geschäftserwartung wird als optimistisch beurteilt. Sowohl der Logistik-Indikator für das vierte Quartal 2023<sup>3</sup> als auch das Logistikbarometer für Dezember 2023<sup>4</sup> weisen negative Geschäftserwartungen aus bzw. sehen die Logistikbranche weiterhin unter Druck, geprägt von einem sehr volatilen Verlauf des Geschäftsklimas im Berichtsjahr.

Dies spiegelt sich auch im Rückgang von 3,9 Prozent bei der mautpflichtigen Fahrleistung insgesamt in Deutschland wider. Im Jahr 2023 wurden rund 39,7 Mrd. Kilometer Fahrleistung bemautet, im Vergleich zu rund 41,3 Mrd. Kilometern im Vorjahr.<sup>5</sup>

Am 1. Januar 2023 trat das Fünfte Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes in Kraft. Wesentlicher Inhalt war die Anpassung der Mautsätze zum 1. Januar 2023 in Umsetzung des Wegekostengutachtens 2023 bis 2027.

Am 20. Oktober 2023 haben der Deutsche Bundestag und der Bundesrat das Dritte Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften verabschiedet, das im Wesentlichen am 1. Dezember 2023 in Kraft trat. Seitdem enthält die Maut einen Teilsatz für

<sup>1</sup> Quelle: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Wirtschaft/Volkswirtschaftliche-Gesamtrechnungen-Inlandsprodukt/Tabelle/inlandsprodukt-gesamtwirtschaft.html>

<sup>2</sup> Quelle: <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/Wirtschaftliche-Lage/2023/20231213-die-wirtschaftliche-lage-in-deutschland-im-dezember-2023.html>

<sup>3</sup> Quelle: [https://www.bvl.de/misc/filePush.php?id=62871&-name=BVL-ifo-Logistikindikator\\_23\\_Q4\\_Quartale.pdf](https://www.bvl.de/misc/filePush.php?id=62871&-name=BVL-ifo-Logistikindikator_23_Q4_Quartale.pdf)

<sup>4</sup> Quelle: <https://www.sci.de/daten-trends/sci-logistikbarometer>

<sup>5</sup> Quelle: [https://www.balm.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Statistik/Lkw-Maut/23\\_Monatstab\\_12.html](https://www.balm.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Statistik/Lkw-Maut/23_Monatstab_12.html)

verkehrsbedingte CO<sub>2</sub>-Emissionen – zusätzlich zu den bereits geltenden Teilsätzen für Infrastruktur- sowie Lärm- und Luftverschmutzungskosten. Nach den Vorgaben der EU-Wegekostenrichtlinie werden Fahrzeuge in Emissionsklassen eingeordnet.

Emissionsfreie Lkw sind bis 31. Dezember 2025 von der Mautpflicht befreit. Anschließend entrichten sie einen um 75 Prozent reduzierten Mautteilsatz für Infrastruktur- sowie Lärm- und Luftverschmutzungskosten.

Ab 1. Juli 2024 müssen alle Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen für die Benutzung von Bundesfernstraßen Maut entrichten – sowohl Solofahrzeuge als auch Fahrzeugkombinationen. Es wird eine Handwerkerausnahme geben.

Bestimmte Daten aus dem Mautsystem dürfen seit dem 1. Dezember 2023 ergänzend zur bisherigen Regelung unmittelbar nach ihrer Erhebung unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit auch in pseudonymisierter Form für statistische Auswertungen zum Zwecke der Verkehrslenkung sowie der Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit verwendet werden.

Der Mobilfunkmarkt in Deutschland wird durch die Bundesnetzagentur (BNetzA) reguliert. Die Entwicklung des Marktes wird aktuell durch die Mobilfunknetzbetreiber (MNB) Vodafone GmbH, Deutsche Telekom AG und Telefónica Deutschland Holding AG sowie zunehmend durch die 1&1 AG bestimmt.

Ein systematisches Monitoring des aktuellen Stands der Versorgung mit Mobilfunk bezogen auf Fläche und Haushalte erfolgt durch die BNetzA. Laut deren Mobilfunk-Monitoring waren bis Oktober 2023 97,26 Prozent der Fläche in Deutschland von mindestens einem MNB mit dem Mobilfunkstandard 4G (LTE) versorgt.

Die Mobilfunknetzbetreiber waren im Geschäftsjahr aufgrund der Mobilfunknetzvorausschau-Verordnung und der dazugehörigen technischen Richtlinie verpflichtet, der zentralen Informationsstelle (ZIS) des Bundes eine halbjährliche Vorausschau ihrer Netzabdeckung bereitzustellen. Diese zeigt an, welche Gebiete in den nächsten zwölf Monaten zusätzlich zur bestehenden Netzabdeckung von den MNB versorgt werden und wo weiterhin Versorgungslücken bestehen bleiben.

## 2.2 Geschäftsverlauf

### 2.2.1 Entwicklung von Marktanteil und Wirkbetrieb

Aufgrund der vom Bund zugelassenen und vergüteten EETS-Anbieter und der gesamtwirtschaftlichen Lage sind die Mauteinnahmen von Toll Collect im Berichtszeitraum gesunken. Der Marktanteil der EETS-Anbieter, bezogen auf die Gesamtfahrleistung, betrug im Dezember 2023 29,7 Prozent (Vorjahr: 26,1 Prozent). Im Jahr 2023 waren unverändert sechs EETS-Anbieter in Deutschland aktiv.<sup>1</sup>

Die Anzahl der montierten Fahrzeuggeräte (OBUs) ist im Berichtszeitraum um rund 10,5 Prozent auf 945 Tsd. (Vorjahr: 1.045 Tsd.) am 31. Dezember 2023 zurückgegangen. Die mautpflichtige Fahrleistung des automatischen Mauterhebungssystems bei Toll Collect verringerte sich um rund 12,8 Prozent auf rund 27,9 Mrd. Kilometer (Vorjahr: 32,0 Mrd. Kilometer). Das generierte Mautaufkommen bei Toll Collect fiel mit rund 5,5 Mrd. Euro (Vorjahr: rund 5,7 Mrd. Euro) um rund 3,5 Prozent geringer aus.

Bezüglich der bedeutsamsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren wurden in 2023 eine Erfassungsquote von 99,96 Prozent (Vorjahr: 99,96 Prozent) und eine Identifizierungsquote von 98,69 Prozent (Vorjahr: 95,93 Prozent) erreicht, die jeweils über dem Plan von 99,90 Prozent (Vorjahr: 99,90 Prozent) bzw. 95,00 Prozent (Vorjahr: 95,00 Prozent) liegen.

Der Mobilfunkbereich war einerseits durch die Erfüllung der konkreten Aufgaben des GBV sowie andererseits durch die personelle und organisatorische Weiterentwicklung der Gesellschaft gekennzeichnet.

### 2.2.2 Vertragliche und organisatorische Anpassungen

Im Berichtszeitraum wurden folgende Anpassungen vorgenommen:

- Mit Gesellschafterbeschluss Nr. 89 vom 9. Februar 2023 und Eintragung ins Handelsregister am 10. März 2023 wurde der Gesellschaftsvertrag von Toll Collect vollständig neu gefasst. Hintergrund war dessen Angleichung an die Mustervorlagen des Public Corporate Governance Kodex (PCGK) des Bundes. Der Gesellschaftsvertrag präzisiert seither die Geschäfte der Geschäftsführung, die vor ihrer Ausführung einer Zustimmung des Aufsichtsrats oder der Gesellschafterin bedürfen. In einigen Fällen gilt das Zustimmungserfordernis erst bei einer Überschreitung von Wertgrenzen, die der Aufsichtsrat festzulegen hat. Die Wertgrenzen wurden mit Beschluss des Aufsichtsrats in der Sitzung am

13. März 2023 bestätigt bzw. für nun neu enthaltende Zustimmungsvorbehalte erstmals festgelegt. In selbiger Sitzung erfolgte auch die Anpassung der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats, um einen Gleichlauf zum neuen Gesellschaftsvertrag herzustellen.

- Mit Gesellschafterbeschluss vom 27. Juni 2023 und Eintragung ins Handelsregister am 28. Juni 2023 wurde der Gegenstand der Gesellschaft erweitert.
- Für Änderungen im Aufsichtsrat verweisen wir auf die Ausführungen im Anhang.
- Zum 1. Januar 2023 etablierte Toll Collect eine neue, an der Wertschöpfungskette orientierte Aufbauorganisation.
- Im Mobilfunkbereich wurden die organisatorischen und technischen Aufbauarbeiten weitgehend abgeschlossen. Die erforderlichen Renovierungsarbeiten in den angemieteten Geschäftsräumen Markt 10, Naumburg (Saale) sind im Innenbereich nahezu finalisiert worden. Lediglich die Arbeiten für die Errichtung des Fahrstuhls für einen barrierefreien Zugang zu allen drei Etagen werden bis in das Jahr 2024 andauern. Die MIG wurde bei ihrer Aufgabenerfüllung von der Toll Collect GmbH auf der Basis eines mit ihr abgeschlossenen Geschäftsbesorgungsvertrags umfassend unterstützt. Die Unterstützung betraf insbesondere die Querschnittsfunktionen Personal, Finanzen, Einkauf und IT.

### 2.2.3 Weiterentwicklung des Mautsystems sowie Aufbau und Inbetriebnahme eines Informationsportals zum Mobilfunkausbau

Das Mautsystem wird kontinuierlich weiterentwickelt. Ziel ist es, dass dieses den aktuellen technischen Standards entspricht und die gestellten Anforderungen erfüllen kann. Im Berichtszeitraum wurden folgende Themen bearbeitet:

- Im Berichtszeitraum wurden die CO<sub>2</sub>-basierte Maut sowie die Ausweitung der Mautpflicht auf Fahrzeuge über 3,5 Tonnen ab 1. Juli 2024 vorbereitet. Am 1. Dezember 2023 stellte Toll Collect alle relevanten Systeme auf die CO<sub>2</sub>-differenzierte Tarifierung um.
- Zum 1. Januar 2024 wurden mit Erdgas betriebene Fahrzeuge mautpflichtig. Toll Collect hat die Änderung im Berichtszeitraum vorbereitet und zum Stichtag umgesetzt.
- Seit Ende Juni 2023 nutzt Toll Collect ein neues Kundenmanagementsystem. Das nächste Zielschienziel des Programms Stellarc ist ein neues System für die Auskehr der Maut an den Bund.

<sup>1</sup> Quelle: [https://www.balm.bund.de/DE/Themen/Lkw-Maut/EEMD/EEMD-Anbieter/eemd\\_Anbieter.html](https://www.balm.bund.de/DE/Themen/Lkw-Maut/EEMD/EEMD-Anbieter/eemd_Anbieter.html)

- Seit September 2023 entwickelt Toll Collect die Fahrzeuggeräte-Software selbst – am neuen Standort in Paderborn. Zuvor hatte der Lieferant omp Computer GmbH die Entwicklung verantwortet.
- Der Dienst TollNow wurde im Berichtszeitraum weiterentwickelt. 2024 werden die Feldtests starten. Konzipiert ist die Smartphone-App als Alternative zu den bestehenden Systemen der Mauterhebung, insbesondere für Mautpflichtige, die sich selten im deutschen Mautnetz bewegen und anstelle des bestehenden manuellen Verfahrens eine spontane Routenplanung bevorzugen.
- Toll Collect hat im Berichtszeitraum die Ausstattung für 62 Kontrollfahrzeuge des Digitalen Kontrolldienstes (DKD) an das BALM übergeben.
- Am 15. Dezember 2023 wurde Toll Collect vom BMDV als Vertragsmanager für das Deutschlandnetz beauftragt. Das Deutschlandnetz ist ein vom Bund finanziertes Schnellladenetz für Pkw in Deutschland.

#### 2.2.4 Kundenbelange

Bei Toll Collect waren im Berichtszeitraum rund 231.000 (Vorjahr: rund 223.000) Unternehmen aus mehr als 47 (Vorjahr: mehr als 50) Ländern mit rund 1,18 Mio. (Vorjahr: 1,28 Mio.) Fahrzeugen registriert. Die Gesellschaft setzte unterschiedliche Maßnahmen um, die für die Toll Collect-Kunden Relevanz haben:

- Im Frühjahr 2023 hat Toll Collect nach einer europaweiten Ausschreibung den Payment Service Provider Computop Paygate GmbH mit der Abwicklung der Kartenzahlungen beauftragt. Der Wechsel des Dienstleisters erfolgt sukzessive bis zum 31. August 2024. Im Berichtszeitraum sind diesbezüglich mit allen wichtigen Tankkartenbetreibern direkte Akzeptanzverträge geschlossen worden. Ende August 2024 laufen die Verträge mit dem aktuellen Zahlungsabwickler AGES International GmbH & Co. KG aus.
- Toll Collect führte im Berichtszeitraum erneut eine repräsentative Kundenbefragung durch. Abgefragt wurden, neben dem Image und der Weiterempfehlungsrate, die ganzheitliche Zufriedenheit an allen Kontaktpunkten des Kunden mit Toll Collect: von der Kundenhotline und der Website über die OBU bis hin zur Abrechnung. Auf einer Skala von 1 („überhaupt nicht zufrieden“) bis 10 („sehr zufrieden“) liegt die Gesamtzufriedenheit der Kunden mit Toll Collect bei 8,0 und zeigt sich im Jahresvergleich stabil.

Mit Abschluss des Jahres 2023 liegen folgende Leistungskennzahlen der MIG vor:

- Die MIG führte 2.028 Markterkundungsverfahren (MEV) durch, weitere 319 MEV wurden im Dezember 2023 zur Stellungnahme durch die Mobilfunknetzbetreiber (MNB) veröffentlicht und waren am Ende des Berichtszeitraums noch nicht ausgewertet.
- In 448 MEV haben MNB eigenwirtschaftliche Ausbauabsichten gemeldet. Diese stehen damit nicht für die Mobilfunkförderung zur Verfügung. Für die übrigen 1.580 MEV wurden Fördervorverfahren eingeleitet.
- Aus diesem Verfahren wurden 1.259 Suchkreise gebildet. Für insgesamt 1.077 Suchkreise lag Ende 2023 das Interesse von mindestens einem MNB vor, dort einen geförderten Mobilfunkmast zu nutzen. Weitere 120 Suchkreise befanden sich in der Suchkreis-Abfrage, 62 Suchkreise blieben ohne Interesse durch MNB.
- Am Ende des Berichtszeitraums befanden sich 858 Standorte in der Bearbeitung durch die interne Standortvorbereitung und durch externe Dienstleister, die aus Kapazitätsgründen zur Unterstützung hinzugezogen wurden. 115 weitere Standorte wurden aus unterschiedlichen Gründen zunächst nicht weiterbearbeitet bzw. in der Bearbeitung endgültig abgebrochen.
- Am Ende des Geschäftsjahrs waren insgesamt 55 Förderaufrufe veröffentlicht. 33 Förderungen wurden bis Ende des Jahres 2023 bewilligt und 13 weitere Bewilligungen befanden sich in der Antragsprüfung.
- Zwei geförderte Mobilfunkmästen wurden in 2023 durch die Zuwendungsempfänger an den Standorten Möhnesee und Lambach errichtet.

### 2.3 Konzernertragslage

Nachfolgend erläutern wir die Konzernertragslage, abgeleitet aus der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung. Die in diesem Abschnitt enthaltenen Tabellen können Rundungsdifferenzen enthalten.

Konzern- Gewinn- und Verlustrechnung	1.1.2023– 31.12.2023	1.1.2022– 31.12.2022
	TEuro	TEuro
Umsatzerlöse	355.755	318.933
Sonstige betriebliche Erträge	7.079	7.959
Materialaufwand	245.179	219.209
Personalaufwand	66.683	59.159
Abschreibungen	11.435	9.328
Sonstige betriebliche Aufwendungen	28.279	28.323
<b>EBIT</b>	<b>11.257</b>	<b>10.872</b>
Zinserträge	2.919	596
Zinsaufwendungen	40	326
Steuern	1.533	1.610
<b>Konzernjahresüberschuss</b>	<b>12.603</b>	<b>9.532</b>

Die operative Ergebnisentwicklung des Toll Collect-Konzerns war im Geschäftsjahr vor dem Hintergrund einer leichten Steigerung des EBIT insgesamt stabil. Die operativen Kosten umfassen im Wesentlichen die erstattungsfähigen Kosten im Rahmen des Betreibervertrags, d. h. Materialaufwendungen, Personalaufwendungen und sonstige betriebliche Aufwendungen, ohne Kosten aus dem Geschäftsbesorgungsvertrag mit der MIG und Kosten für bestimmte gesondert vergütete Projekte. Sie sind im Jahr 2023 auf 329.858 TEuro (Plan 358.500 TEuro, Vorjahr: 306.945 TEuro) gestiegen.

Die Umsatzerlöse betreffen im Wesentlichen die Erlöse aus betreibervertraglichen Leistungen (94 Prozent, Vorjahr: 92 Prozent). Diese ergeben sich aus den vergütungsrelevanten operativen Kosten, die sich im Wesentlichen aus dem Material-, Personal- und sonstigen betrieblichen Aufwand ergeben. Der Großteil dieser Kosten ist erstattungsfähig im Rahmen des Betreibervertrags in Höhe von 322.593 TEuro (Vorjahr: 286.500 TEuro) und somit die wesentliche Basis der Umsatzerlöse. Der Anstieg der Umsätze aus betreibervertraglichen Leistungen resultiert insbesondere aus dem Anstieg der operativen Kosten infolge der Vorbereitungen der Ausweitung der Mautpflicht auf Fahrzeuge über 3,5 Tonnen im Jahr 2024 sowie der Einführung der CO<sub>2</sub>-basierten Maut ab Dezember 2023 und damit einhergehenden höheren erstatteten Selbstkosten. Insgesamt liegen die Umsatzerlöse und entsprechende operative Kosten unter der Vorjahresplanung. Im Wesentlichen ist dieser

Effekt auf geringere weiterberechenbare Selbstkosten für Wartung und Instandhaltung sowie auf die Verschiebung in der Fahrzeuggerätebeschaffung sowie auf geringeren und niedrigeren Materialverbrauch für die Erneuerung und Weiterentwicklung der Mauttechnik aufgrund von Verschiebungen in das Folgejahr zurückzuführen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge enthalten hauptsächlich periodenfremde Erträge von 4.839 TEuro (Vorjahr: 6.081 TEuro), im Wesentlichen aus der Auflösung von Rückstellungen, sowie einmalige Erträge aus der Strompreisbremse in Höhe von 790 TEuro, Erträge aus Gewährleistungsansprüchen sowie Erträge aus Gutschriften von Lieferanten.

Die Materialaufwendungen betreffen weiterhin im Wesentlichen Zahlungsabwicklungsgebühren, Rechenzentrumsleistungen, Wartungs- und Instandhaltungskosten sowie Aufwendungen für Projekte, insbesondere für die CO<sub>2</sub>-basierte Maut und die Ausweitung der Mautpflicht auf Fahrzeuge über 3,5 Tonnen. Der Anstieg der Materialaufwendungen um 25.405 TEuro ist vor allem durch höhere Aufwendungen für Fahrzeuggeräte (4.709 TEuro), für Mauttechnik und Mautprojekte (11.722 TEuro) sowie Aufwand für Ersatzteile (6.533 TEuro) verursacht worden.

Bedingt durch den Anstieg des Marktanteils der EETS-Anbieter hat sich das abgewickelte Volumen der mautpflichtigen Kilometer über Toll Collect weiter verringert, was einen Rückgang der Auf-

wendungen für Zahlungsabwicklungsgebühren mit sich bringt. Ein gegenläufiger Effekt ist der Anstieg der Zahlungsabwicklungsgebühren durch die Einführung der CO<sub>2</sub>-basierten Maut.

Ferner sind hierin auch Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen insbesondere für die Projekte Stellarc, für die Weiterentwicklung des Mautsystems, insbesondere für die CO<sub>2</sub>-basierte Maut und die Tonnage-Absenkung, sowie für die TollNow-Entwicklung enthalten. Im Berichtszeitraum sind diese wegen der Umsetzung der zuvor genannten fortgeführten bzw. neuen Projekte auf 44.414 TEuro gegenüber 32.673 TEuro im Vorjahr bzw. 13 Prozent der operativen Kosten im Jahr 2023 (Vorjahr: 11 Prozent) gestiegen.

Im Geschäftsjahr 2023 hat Toll Collect unter Inanspruchnahme eigener und fremder Ressourcen Entwicklungsleistungen erbracht, um das Mautsystem und die angrenzenden Systeme bzw. die Systeminfrastruktur weiter zu optimieren und dem aktuellen technischen Stand anzupassen. Insbesondere sind in diesem Zusammenhang die folgenden Projekte zu nennen:

- Systemerneuerung bei Kundenmanagement und Mautabrechnung (Stellarc)
- Entwicklung und Ausstattung des Digitalen Kontrolldienstes

- Vorbereitung und Einführung der CO<sub>2</sub>-basierten Maut
- Vorbereitung für die Ausweitung der Mautpflicht auf Fahrzeuge über 3,5 Tonnen
- Manuelle Kontrolle bzw. Ausstattung der 7. Generation der Kontrollfahrzeuge
- Weiterentwicklung des Toll Collect-Portals, inkl. Website, Kunden-Portal und Servicepartner-Portal
- Weiterentwicklung der Smartphone-App TollNow

Die Personalaufwendungen haben sich im Berichtszeitraum aufgrund von Gehaltssteigerungen sowie eines höheren Personalbestands erhöht.

Die Veränderungen der Abschreibungen resultieren im Wesentlichen aus dem Zugang von Fahrzeugeinbauten.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten, wie im Vorjahr, im Wesentlichen Miet- und Mietnebenkosten, Rechts- und Beratungskosten sowie Lizenzgebühren. Der leichte Rückgang ist im Wesentlichen durch die geringere Inanspruchnahme von Rechts- und Beratungsdienstleistungen verursacht.

Durch den Anstieg des EBIT (385 TEuro) infolge gestiegener Umsatzerlöse und den deutlichen Anstieg des Zinsergebnisses (2.609 TEuro) durch den Anstieg des Zinsniveaus ist der Jahresüberschuss um 3.071 TEuro gestiegen.

## 2.4 Finanzlage/Cashflow

Nachfolgend wird die Finanzlage des Toll Collect-Konzerns anhand der verkürzten Kapitalflussrechnung dargestellt. Die in diesem Abschnitt enthaltenen Tabellen können Rundungsdifferenzen enthalten.

	2023 TEuro	2022 TEuro
Periodenergebnis	12.603	9.532
1. Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	43.072	-7.838
2. Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-15.850	-12.851
3. Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-40	-326
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	27.182	-21.016
Liquide Mittel/Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	92.743	113.759
Liquide Mittel/Finanzmittelfonds am Ende der Periode	119.925	92.743
	27.182	-21.016

Der positive Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit ist im Wesentlichen auf den Rückgang der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie den Anstieg der Rückstellungen für ausstehende Rechnungen und den Anstieg der Verbindlichkeiten zurückzuführen.

Der Rückgang der Forderungen ist vor allem durch geringere nicht abgerechnete Leistungen gegenüber dem BALM bedingt.

Die Erhöhung bzw. der Zahlungsmittelzufluss bei den Verbindlichkeiten resultiert bei den Verbind-

lichkeiten aus Lieferungen unter anderem aus der Ausnutzung von Zahlungszielen und höheren projektbezogenen Verbindlichkeiten.

Die Abschreibungen sind gegenüber dem Vorjahr gestiegen.

Ferner ist die Veränderung des Zinsergebnisses auf das gestiegene Zinsniveau und somit auf eine höhere Guthabenverzinsung zurückzuführen.

Der Anstieg des negativen Cashflows aus der Investitionstätigkeit ist im Wesentlichen durch gestiegene Investitionen in das Sachanlagevermögen im Vergleich zum Vorjahr begründet. Die gestiegenen Bankzinsen konnten diese Entwicklung nicht kompensieren.

#### 2.4.1 Liquidität

Zum Bilanzstichtag weist der Toll Collect-Konzern liquide Mittel in Höhe von 119.925 TEuro (Vorjahr: 92.743 TEuro) aus. Das kurzfristige Umlaufvermögen übersteigt das kurzfristige Fremdkapital zum 31. Dezember 2023 um 141.741 TEuro. Somit ergibt sich ein positiver Liquiditätsgrad 3. Grades von 120 Prozent. Das bedeutet, dass die kurzfristigen Schulden zu 120 Prozent vom Umlaufvermögen gedeckt sind.

Die Finanzierung erfolgte wie im Vorjahr im Wesentlichen durch Vorauszahlungen des Bundes auf die durch Toll Collect gemäß Betreibervertrag zu erbringenden Leistungen. Die Vergütung von Toll Collect durch den Bund errechnet sich nach dem Betreibervertrag auf Basis eines Selbstkostenerstattungspreises gemäß § 7 der Verordnung PR Nr. 30/53 nach dem Preisrecht für öffentliche Aufträge. Die Finanzierung der Gesellschaft war im Geschäftsjahr 2023 dadurch jederzeit gesichert.

Neben dem grundsätzlichen Ziel, die Liquidität und damit die Zahlungsfähigkeit jederzeit aufrechtzuerhalten, ist ein weiteres Ziel die Minimierung des Finanzierungsaufwands.

#### 2.4.2 Investitionen

Die in der Berichtsperiode getätigten Investitionen betrafen im Wesentlichen die Ausstattung der DKD-Fahrzeuge sowie für Fahrzeuge der 7. Generation (7.695 TEuro), die Ausstattung der Büroräume in der Linkstraße 4 in Berlin mit Büromöbeln und sonstige Betriebs- und Geschäftsausstattung (790 TEuro).

Zusätzliche Investitionen betrafen im Wesentlichen Softwarelizenzen (635 TEuro), die in den Anlagen im Bau befindliche Mauttechnik und hiermit verbundene Software, insbesondere für die Weiterentwicklung von TollNow (3.936 TEuro), sowie in den Anlagen im Bau befindliche Ausstattungen für DKD-Fahrzeuge sowie für die Fahrzeuge der 7. Generation (3.565 TEuro). Investitionen in das betriebsnotwendige Anlagevermögen werden gesondert zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme erstattet (in 2023: 1.407 TEuro; in 2022: 342 TEuro). Die erhaltenen Erstattungen für Investitionen führen dazu, dass Abschreibungen auf das Anlagevermögen nicht über den Betreibervertrag bzw. Geschäftsbelegsungsvertrag erstattet werden.

#### 2.4.3 Kapitalstruktur

Zum Bilanzstichtag beträgt die Konzerneigenkapitalquote 17,5 Prozent (Vorjahr: 21,3 Prozent); ohne Berücksichtigung des bilanzverlängernd wirken Mautsurrogats beträgt sie 60,2 Prozent (Vorjahr: 59,7 Prozent).

Das Fremdkapital ist mit Ausnahme von einigen geringfügigen Rückstellungen ausschließlich kurzfristig und darüber hinaus unbesichert und unverzinslich.

Die in diesem Abschnitt enthaltenen Tabellen können Rundungsdifferenzen enthalten. Die Kapitalstruktur der Passiva stellt sich im Vorjahresvergleich wie folgt dar:

Bilanzstruktur zum 31. Dezember	Passiva 2023		Passiva 2022	
	TEuro	%	TEuro	%
Eigenkapital	157.193	17	144.590	21
Kurzfristige Rückstellungen	39.809	4	29.627	4
Kurzfristige Verbindlichkeiten	681.103	76	484.660	71
Sonstige Passiva	21.521	2	20.114	3
	<b>899.625</b>		<b>678.991</b>	

Die Passiva werden im Wesentlichen durch das saldierte Mautsurrogat, d. h. Verbindlichkeiten gegenüber dem BALM, saldiert mit verauslagter Maut durch Toll Collect (638.679 TEuro, Vorjahr: 436.811 TEuro), bestimmt. Dieses macht 71 Prozent (Vorjahr: 64 Prozent) der Passiva aus und wird unter dem Posten kurzfristige Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Der Anstieg des Mautsurrogats um 201.868 TEuro ist im Wesentlichen auf die Einführung der CO<sub>2</sub>-basierten Maut zum 1. Dezember 2023 zurückzuführen. Die weiteren Verbindlichkeiten betreffen im Wesentlichen Umsatzsteuerverbindlichkeiten (12.123 TEuro, Vorjahr: 22.637 TEuro) sowie Lieferantenverbindlichkeiten (23.846 TEuro, Vorjahr: 18.225 TEuro). Die Minderung der Umsatzsteuerverbindlichkeiten ist vor allem durch einen geänderten Abschlagsplan für die betreibervertraglichen Leistungen verursacht.

Sämtliche Verbindlichkeiten haben wie im Vorjahr eine Restlaufzeit von unter einem Jahr.

Der Anstieg des passiven Rechnungsabgrenzungspostens um 1.407 TEuro ist hauptsächlich auf aktivierte Zuschüsse für die Fahrzeugausrüstung der Kontrollfahrzeuge für den DKD durch das BALM zurückzuführen.

Bei den gestiegenen Rückstellungen entfallen 31.743 TEuro (Vorjahr: 22.950 TEuro) auf Rückstellungen für ausstehende Rechnungen und personalbezogene Rückstellungen (im Wesentlichen variable Vergütung und Urlaub) in Höhe von 8.031 TEuro (Vorjahr: 6.654 TEuro). Bei den Rückstellungen für ausstehende Rechnungen ist der Anstieg durch höhere projektbezogene Rückstellungen und höheren Wartungs- und Instandhaltungsaufwand begründet. Der Anstieg der Personalrückstellungen ist insbesondere durch einen Anstieg der variablen Vergütung im laufenden Geschäftsjahr und einer höheren Mitarbeiterzahl begründet.

#### 2.4.4 Vermögenslage

Nachfolgend wird anhand der Bilanzstruktur der Aktiva die Vermögenslage dargestellt. Die in diesem Abschnitt enthaltenen Tabellen können Rundungsdifferenzen enthalten.

Bilanzstruktur zum 31. Dezember	Aktiva 2023		Aktiva 2022	
	TEuro	%	TEuro	%
Anlagevermögen	32.057	4	24.750	4
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	742.728	83	555.999	82
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	119.925	13	92.743	14
Sonstige Aktiva	4.915	1	5.498	1
	<b>899.625</b>		<b>678.991</b>	

Die Aktiva werden, wie auch die Passiva, im Wesentlichen durch das Mautsurrogat (668.500 TEuro, Vorjahr: 470.805 TEuro) bestimmt. Dieses macht 74,3 Prozent (Vorjahr: 69,3 Prozent) der Aktiva aus und wird unter dem Posten sonstige Vermögensgegenstände ausgewiesen.

Die Erhöhung der Bilanzsumme um insgesamt 220.635 TEuro ist hauptsächlich auf den Anstieg der Mautsurrogatforderungen bzw. Mautsurrogatverbindlichkeiten um 197.695 TEuro sowie den Anstieg des Kassenbestands und Guthabens bei Kreditinstituten um 27.182 TEuro zurückzuführen.

Das Anlagevermögen ist, wie auch im Abschnitt 2.4.2 „Investitionen“ dargestellt, durch getätigte Neuinvestitionen, die die Abschreibungen überstiegen, angestiegen.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen haben sich im Vergleich zum Vorjahr um 8.297 TEuro auf 62.891 TEuro verringert. Sie betreffen dabei wie im Vorjahr im Wesentlichen die Forderungen gegen das BALM aus der Abrechnung der Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Betreibervertrag. Der Rückgang im Vergleich zum Vorjahr ist dabei im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass im Oktober die Anpassung des Abschlagsplans für 2023, d. h. höhere Vorauszahlungen für diese Leistungen im Vergleich zum Vorjahr, erfolgte.

Unter den sonstigen Vermögensgegenständen werden neben dem gestiegenen Mautsurrogat auch gestiegene geleistete Anzahlungen für Projekte, insbesondere für ein größeres Instandhaltungsprojekt an den Kontrollbrücken, (6.645 TEuro, Vorjahr: 9.534 TEuro) ausgewiesen.

Hinsichtlich der liquiden Mittel wird auf die Ausführungen zur Finanzlage verwiesen.

#### 2.4.5 Gesamtaussage

Die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns ist im Wesentlichen geprägt durch die betreibervertraglich geschuldeten Leistungspflichten im Hinblick auf den Betrieb des Mautsystems. Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern in Höhe von 11.257 TEuro liegt über der Prognose des Vorjahres (9.800 TEuro). Die Abweichung ist einerseits negativ geprägt durch Verzögerungen in der Projektumsetzung im Mobilfunkbereich, wofür Aufholeffekte im Folgejahr im wesentlichen Umfang zu erwarten sind.

Andererseits wirkte positiv, dass in der Prognose angenommen wurde, dass Zinserträge an den Bund erstattet werden müssen, so dass daraus ein geringerer Umsatz in der Planung resultierte. Zu Beginn des Geschäftsjahres wurde klargestellt, dass die erwirtschafteten Zinserträge bei Toll Collect verbleiben. Der resultierende Effekt auf das EBIT beläuft sich auf rund 1.400 TEuro, da in der Planung Zinserträge in dieser Höhe umsatzmindernd berücksichtigt waren. Dieser Einmaleffekt ist in der Planung für 2024 nicht mehr enthalten.

Dem Konzern stehen zum Bilanzstichtag liquide Mittel von 119.925 TEuro (Vorjahr: 92.743 TEuro) zur Verfügung. Der Konzern ist nach dem derzeitigen Stand der Unternehmensplanung auch im Prognosezeitraum (1. Januar 2024 bis 31. Dezember 2024) unter Berücksichtigung der vereinbarten Vorauszahlungen für den Betreibervertrag für die Erfüllung ihrer Leistungspflichten ausreichend finanziert. Die Annahmen bezüglich der Vorauszahlungen werden auch in der mittelfristigen Planung fortgeschrieben.

Die Geschäftsentwicklung wird auf dieser Basis und unter Berücksichtigung des bestehenden Betreibervertrags insgesamt als stabil beurteilt.

## 3 Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung

Die Elemente der internen Unternehmenssteuerung von Toll Collect sind Risikomanagement, Compliance-Management, Qualitätsmanagement, Internes Kontrollsysteem und Prozessmanagement.

Mithilfe des Risikomanagementsystems verfolgt das Unternehmen externe und interne Entwicklungen und legt entsprechende Maßnahmen zur Maximierung der Chancen und Eindämmung der Risiken fest.

Die systematische Auseinandersetzung mit Chancen und Risiken ist für Toll Collect integraler Teil der Wertschöpfung und Wertsicherung, sowohl im Regelbetrieb als auch bei Änderungsvorhaben. Risikomanagement wird von der Geschäftsführung als ein grundlegender Bestandteil der unternehmerischen Verantwortung gesehen. Die Geschäftsführung fördert und unterstützt das Risikomanagement und stellt die notwendigen personellen Ressourcen und Sachmittel zur Verfügung. Bei der

Durchführung des Risikomanagements werden die Fachbereiche durch Risiko-Manager\*innen aus dem Fachbereich Corporate Office unterstützt. Risikobewusstes Handeln ist Teil der Unternehmenskultur.

Dabei orientiert sich das Risikomanagement neben gesetzlichen und vertraglichen Anforderungen an der Unternehmensstrategie und den Unternehmenszielen sowie dem Risikomanagementmodell der Bundesverwaltung. Der Konzern verfolgt unter Berücksichtigung des festgelegten Risikoappetits eine moderate Risikostrategie zur Sicherstellung des Geschäftsbetriebs.

Zur Früherkennung möglicher Risiken hat Toll Collect ein Risikomanagementsystem implementiert, das nach der Norm ISO 31000 testiert ist. Mit diesem System werden regelmäßig alle Aktivitätsfelder von Toll Collect, insbesondere die Aktivitätsfelder im Zusammenhang mit der laufenden Mauterhebung, hinsichtlich risikobehafteter Veränderungen analysiert.

Auch das Risikomanagement der MIG wird kontinuierlich weiterentwickelt. Es wurde in der Implementierungsphase durch die Muttergesellschaft unterstützt. Seit Juli 2023 wurden bei der MIG die Aufgaben im Risikomanagement durch einen Volljuristen übernommen.

### 3.1 Chancen

Als Chance aus wirtschaftlicher Sicht werden Ereignisse, Situationen oder Entwicklungen definiert, welche die Erreichung der Unternehmensziele positiv beeinflussen und zu Abweichungen gegenüber der Planung führen.

Nach dieser Definition sind Chancen mit konkreten Auswirkungen auf die Prognose des EBIT und der operativen Kosten für das Jahr 2024 nicht absehbar.

Jedoch ergeben sich für Toll Collect aus dem fachpolitischen Bundesinteresse an einer Ausweitung der Nutzerfinanzierung sowie aus klimapolitischen Zielen der Bundesregierung zur Reduzierung von Treibhausgasen Möglichkeiten für mittelfristige potenzielle Geschäftsfelderweiterungen und höhere Umsatzpotenziale bzw. Potenziale für eine weitere EBIT-Steigerung über das Jahr 2024 hinaus. Auch das Interesse an einer breiteren Nutzung des speziell bei Toll Collect vorhandenen IT-Know-hows sowie an der Nutzung von Daten aus dem Mautsystem für das Verkehrsmanagement bietet in diesem Sinne gute mittelfristige Chancen für EBIT-Steigerungen des Unternehmens.

Am 27. Juni 2023 wurde der Unternehmensgegenstand von Toll Collect deutlich erweitert. Damit wurde die Basis für die langfristige Weiterentwick-

lung des Unternehmens und den Ausbau neuer Geschäftsfelder gelegt.

Folgende Themen, die leicht höhere erstattungsfähige Kosten und einen damit verbundenen EBIT-Effekt mittelfristig bewirken können, befinden sich derzeit in der Planungs-, Umsetzungs- bzw. Weiterentwicklungsphase.

#### 3.1.1 Kerngeschäft Maut

Mit dem Dritten Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften wurden die Einführung der CO<sub>2</sub>-basierten Maut zum 1. Dezember 2023 und die Mautpflicht für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen tzGm zum 1. Juli 2024 beschlossen. Zusätzlich wurde eine zeitlich differenzierte Mauterhebung von verkehrlich besonders stark belasteten Abschnitten des Bundesfernstraßennetzes möglich. Darüber hinaus wird derzeit im Bundesland Baden-Württemberg die Einführung einer Maut für Landes- und kommunale Straßen verfolgt.

Hieraus könnten sich künftig neue Anforderungen an das Lkw-Mautsystem ergeben.

#### 3.1.2 Verkehrskontrolldienste

Durch die Erbringung von technischen und beratenden Leistungen im Zusammenhang mit dem Verkehrskontrolldienst des Bundesamtes für Logistik und Mobilität (BALM) können in den technischen Systemen und betrieblichen Abläufen Synergien zwischen dem Maut- und dem Straßenkontrolldienst geschaffen werden. Toll Collect unterstützt darüber hinaus das BALM bei der Umsetzung seiner Digitalisierungsstrategie. Toll Collect kann hierdurch seine Position als zentraler Dienstleister des BALM ausbauen.

#### 3.1.3 Nutzung der Daten aus dem Mautsystem

Im Zusammenhang mit der Mauterhebung entstehen täglich Daten, die das mautpflichtige Verkehrsaufkommen im gesamten deutschen Streckennetz abbilden. Mit Inkrafttreten des Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften ist es Toll Collect möglich, Daten gemäß § 9 Abs. 6 des Bundesfernstraßenmautgesetzes unmittelbar nach ihrer Erhebung in pseudonymisierter Form für statistische Auswertungen zum Zwecke der Verkehrslenkung sowie der Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit zu verwenden. Hierdurch eröffnen sich neue Möglichkeiten zur Nutzung der Daten.

Erste Anwendungen sind beispielsweise ein Stellplatz-Informationsdienst für Lkw, die Unterstützung bei der Standortauswahl für eine flächendeckende Ladeinfrastruktur für batteriebetriebene Lkw oder die Bereitstellung von Daten in der Mobilithek im Rahmen der Open-Data-Strategie der Bundesregierung.

### 3.1.4 Elektronische Frachtbeförderungs-informationen / electronic Freight Transport Information „eFTI“

Durch die Verordnung (EU) 2020/1056 wird das Ziel verfolgt, die Digitalisierung der Frachtbeförderung zu fördern und die Verwaltungskosten zu senken. Dafür ist der Aufbau einer digitalen Frachtdokumenten-Informationsplattform geplant, die in den EU-Mitgliedsstaaten ab 2026 verpflichtend in Behörden und Unternehmen Anwendung finden soll. Toll Collect steht dem BMDV bei der Einführung und Umsetzung beratend zur Seite. Dabei möchte Toll Collect insbesondere auf Erfahrungen an der Schnittstelle zu Behörden sowie Kompetenzen beim Aufbau und Betrieb von IT-Systemen zurückgreifen. Die erfolgreiche langjährige Zusammenarbeit mit dem BMDV und dem BALM ist eine wichtige Basis, um diese beim dreijährigen, länderübergreifenden Entwicklunguprojekt „eFTI4EU“ zu begleiten. Durch die Unterstützung des BALM bei der Pilotierung können sich positive Impulse für das Wachstumsfeld Kontrolle von Toll Collect ergeben.

## 3.2 Risiken

Als Risiken werden Ereignisse, Situationen oder Entwicklungen definiert, welche die Erreichung der Unternehmensziele gefährden und/oder zu negativen Abweichungen gegenüber der Planung führen. Auswirkungen können sich dabei unter anderem finanziell bemerkbar machen, sich auf die Systemzuverlässigkeit oder auf das Unternehmensimage beziehen.

Die Geschäftsführung wird regelmäßig über aktuelle Entwicklungen zum Risikostatus informiert. Ein Risikohauptbericht sowie ein Risiko-zwischenbericht werden jeweils einmal pro Jahr erstellt.

Durch die ISO-31000-Testierung, deren letzte Überprüfung im November 2023 durch einen externen Gutachter stattfand, ist bestätigt, dass das Risikomanagementsystem zur frühzeitigen Erkennung von bestandsgefährdenden Risiken geeignet ist. Die nächste externe Überprüfung des Risikomanagementsystems ist für November 2024 geplant.

Als Unternehmen des Bundes ist Toll Collect besonderen regulatorischen Anforderungen unterworfen. Eine im Rahmen des Internen Kontrollsysteins (IKS) etablierte Interne Revision, der auch das Compliance-Management zugeordnet ist, kontrolliert dabei die Einhaltung dieser Anforderungen und berichtet direkt an den Vorsitzenden der Geschäftsführung. Zur Minderung des Risikos eines möglichen Verstoßes gegen das Vergaberecht trägt die dem Fachbereich Einkauf zugeordnete Vergabestelle bei.

Im Rahmen des zentralen Risikomanagementprozesses werden alle erkennbaren risikobezogenen Themen des Unternehmens behandelt. Nach Identifikation der Risiken werden diese analysiert, nach potenzieller Schadenshöhe und Eintrittswahrscheinlichkeit bewertet und bei Bedarf mit entsprechenden Risikominimierungsmaßnahmen versehen. Die Einstufung der Risiken erfolgt dabei auf Basis der Bewertung zur potenziellen Schadenshöhe und der Annahmen zur Eintrittswahrscheinlichkeit in die Stufen „hoch“, „mittel“ und „niedrig“.

Die Risikoauswirkung wird zunächst anhand der möglichen Mehrkosten, mit Auswirkungen auf die Einhaltung der Höhe der operativen Kosten, bewertet. Anschließend erfolgt eine Bewertung der Erstattungsfähigkeit im Rahmen des Betreibervertrags. Risiken, die nicht erstattungsfähige Mehrkosten verursachen, werden als eigenkapitalrelevant, d. h. mit Auswirkungen auf das EBIT von Toll Collect, eingestuft. Bei Risiken, die nicht quantifizierbar sind, erfolgt die Schätzung der Schadenshöhe anhand qualitativer Kriterien.

Die Eintrittswahrscheinlichkeit wird aufgrund von festgelegten Kriterien und Erfahrungswerten eingeschätzt und bewertet. Basierend auf der Risikomatrix ergibt sich die Risikokategorie für das jeweilige Risiko.

Jedes Risiko wird einem oder einer Risikoverantwortlichen zugeordnet. Über die Entwicklung der zugeordneten Risiken und der jeweiligen Maßnahmen berichten die Risikoverantwortlichen direkt und regelmäßig an die Geschäftsführung.

Der aktuelle Risikostatus zum Dezember 2023 beinhaltet ein Unternehmensrisiko der Kategorie „hoch“, vier Risiken der Kategorie „mittel“ und vier mit „niedrig“ eingestufte Risiken.

Gegenüber dem Risikostatus zum Dezember des Vorjahres sind die folgenden drei als mittlere Risiken bewerteten Unternehmensrisiken entfallen sowie ein Risiko neu hinzugekommen:

- Das im Dezember 2022 noch als „mittel“ eingeschätzte Risiko „Konformität mit regulatorischen Anforderungen“ ist durch die im Unternehmen ergriffenen organisatorischen Maßnahmen und vorgenommenen Anpassungen, unter anderem bei der Vergabestelle und der Internen Revision, nunmehr aus dem Portfolio der Unternehmensrisiken entfallen.
- Ebenso ist das als „mittel“ eingeschätzte Risiko „Abweichungen bei der Betriebsprüfung 2015–2018“ durch Abschluss der Betriebsprüfung entfallen.

- Auch das Risiko „Transformation beeinträchtigt Leistungserbringung“, das aufgrund der Transformationsprozesse bei Toll Collect hin zu einer agilen Organisation gesehen wurde, ist nach Einführung der veränderten Organisationsstruktur entfallen.
- Neu hinzugekommen ist ein als „mittel“ eingestuftes Risiko, das durch den geplanten Wechsel des Rechenzentrumsbetreibers gesehen wird.

Alle Risiken werden von Toll Collect als beherrschbar eingeschätzt. Verschiedene Risikobewältigungsmaßnahmen sollen die Risiken in ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und/oder Auswirkung mindern.

Nachfolgend wird eine Übersicht über alle Unternehmensrisiken sowie deren Verteilung in der Risikomatrix dargestellt:

		Niedrig	Mittel	Hoch
Umsetzungszeit für Anpassungen Mautsystem	1			
Abschaltung 2G-Mobilfunkstandard	2			
OBU – Ausfall durch Update	3			
OBU – hohe Typenvielfalt	4			
Ersatz/Verlängerung für Lieferantenverträge*	5			
Eingeschränkte Beschaffbarkeit von Bauteilen	6			
Wechsel des Rechenzentrumsbetreibers	7			
Personal-Ressourcen	8			
Insolvenz eines Zahlungsverkehrs-dienstleisters*	9			

\* Eigenkapitalrelevant.

Abbildung 1: Übersicht der Unternehmensrisiken

Die aus den zwei als eigenkapitalrelevant gekennzeichneten Risiken resultierende kumulierte mittlere Risikobelastung liegt mit 16 Mio. Euro bei 10,2 Prozent des Eigenkapitals. Damit besteht im Rahmen des von der Geschäftsführung festgelegten Risikoappetits genügend Spielraum zur Bewältigung auch unvorhergesehener Ereignisse.

Die mittlere Risikobelastung ergibt sich aus der Summe der Risikoerwartungswerte der betreffenden Risiken. Die jeweiligen Risikoerwartungswerte ergeben sich als Produkt aus mittlerer Eintrittswahrscheinlichkeit und mittlerer Schadenshöhe.

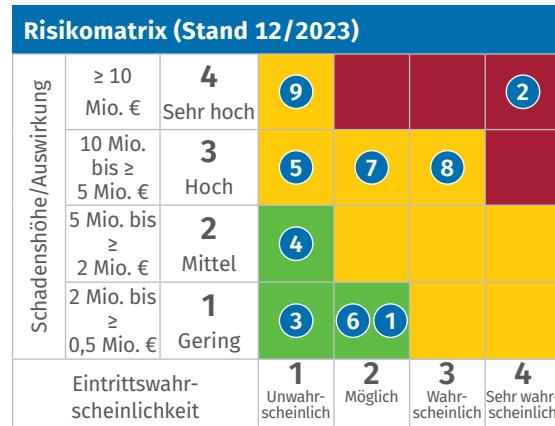


Abbildung 2: Verteilung der Unternehmensrisiken in der Risikomatrix

Das folgende, nicht eigenkapitalrelevante Unternehmensrisiko wird als hoch eingestuft:

### 3.2.1 Abschaltung des Mobilfunkstandards 2G 2

Das Risiko berücksichtigt die Auswirkungen einer möglichen Abschaltung und/oder Reduzierung der Verfügbarkeit des Mobilfunkstandards 2G in Deutschland und den Nachbarländern, auf die sich Toll Collect vorbereiten muss. Die heute im Einsatz befindlichen Fahrzeuggeräte (On-Board Units, OBUs) unterstützen zum großen Teil nur den Mobilfunkstandard 2G, so dass mittelfristig eine technische Umstellung der OBUs und ein sukzessiver Austausch der verbauten Geräte erfolgen müssen.

Da bisher keine zuverlässigen Planungsdaten der Mobilfunkbetreiber vorliegen, schätzt Toll Collect den Ablauf wie folgt ein: Die Deutsche Telekom AG hat den Betrieb von 2G bis 2025 zugesichert. Toll Collect erwartet, dass die Deutsche Telekom AG das 2G-Netz nicht vor Ende 2030 abschaltet. Für die Vodafone GmbH wird die Abschaltung des 2G-Netzes zu Ende 2025 erwartet, für die Telefónica Deutschland Holding AG zu Ende 2026. Tritt dieses Szenario ein, müssen bis Ende 2026 bis zu 190 Tsd. On-Board Units (OBUs) aktiv auf die Deutsche Telekom AG umgestellt werden – das entspricht einem Aufwand von geschätzten ca. 45 Mio. Euro.

Die Entwicklung einer neuen 4G-fähigen OBU-Hardware-Plattform für die Windshield-OBUs und die Entwicklung einer 4G-fähigen DIN-Schacht-OBUs, basierend auf der aktuellen Hardware-Plattform, konnten inzwischen abgeschlossen werden. Die Produktionsfreigabe der 4G-fähigen DIN-Schacht-OBUs ist erfolgt. Die Finanzierung der 4G-fähigen OBUs erfolgt nach dem Selbstkosten-erstattungsprinzip durch das Bundesamt für Logistik und Mobilität.

Die folgenden mittleren Unternehmensrisiken haben eine Eigenkapitalrelevanz, d. h., sie können bei Eintritt negative Auswirkungen auf das EBIT und damit das Eigenkapital von Toll Collect haben.

### 3.2.2 Ersatz oder Verlängerung für Lieferantenverträge 5

Toll Collect verfügt zur Aufgabenerfüllung über ein bestehendes Rahmenvertragssystem, über das in erheblichem Umfang Leistungen von Dritten bezo gen werden. Die meisten dieser Verträge beinhalten automatische Verlängerungsoptionen um je ein Jahr. Die mit dem Bund vereinbarte Vertrags verlängerung zum Stichtag 31. August hat zur Folge, dass viele Bestandsverträge von Toll Collect nur zu identischen Zeitpunkten beendet werden können. Es besteht daher das mittlere Risiko, dass Verlängerungen oder der Ersatz der betreffenden Verträge in Bezug auf den Wirkbetrieb und die Projekte und Vorhaben nicht rechtzeitig bzw. zu schlechteren Konditionen vereinbart werden. Dies kann zu Mehrkosten, inkl. höherer operativer Kosten, aber auch zu Verzögerungen im Betrieb sowie bei Projekten und Vorhaben führen und damit negative Auswirkungen auf das EBIT haben.

Das Thema wird bereits gezielt bearbeitet durch die Umsetzung von Vertragsverlängerungen sowie die Durchführung einer Beschaffungs- und Vergabepl annung, die vergaberechtlich abgesichert eine Rahmenterminplanung für Ausschreibungen aller we sentlichen Liefer- und Leistungsumfänge beinhaltet.

### 3.2.3 Insolvenz eines Zahlungsverkehrsdienstleisters 9

Im Zuge der Zahlungsabwicklung der Maut mittels Tank- und Kreditkarten entstehen rechtlich Surrogatsverhältnisse, die – obwohl sie bei störungsfreier Zahlungsvereinnahmung und Zahlungsauskehr an den Bund ausschließlich treuhänderisch durchgeführte Mautvorgänge abbilden – mit Wirkung einer Bilanzverlängerung in die Bilanz von Toll Collect aufgenommen werden. Sollten die bestehenden Sicherheiten bzw. Bürgschaften der Zahlungsdienstleister die Höhe der Zahlungsvereinnahmung nicht vollständig abdecken, würde Toll Collect diesen Ausfall tragen müssen.

Das Risiko einer Insolvenz eines beauftragten Zahlungsdienstleisters von Toll Collect wird als unwahrscheinlich angesehen. Durch die Umsetzung mehrerer Risikominderungsmaßnahmen, unter anderem die Überarbeitung des Prozesses zum „Forderungsrisikomanagement Zahlungsverkehrsdienstleister“, wird diesem Risiko entgegengewirkt.

Über das Risiko der Insolvenz eines Zahlungsverkehrsdienstleisters hinausgehende größere Ausfallrisiken, die für die Beurteilung der Lage oder die voraussichtliche Entwicklung der Gesellschaft von Belang sind, bestehen derzeit nicht. Zudem bestehen derzeit weder wesentliche Preisände rungs- oder Liquiditätsrisiken noch Risiken aus Zahlungsstromschwankungen.

Die folgenden mittleren Unternehmensrisiken ha ben keine Eigenkapitalrelevanz, d. h., sie bewirken bei Eintreten keine negativen Auswirkungen auf das EBIT, können jedoch Auswirkungen auf die operativen Kosten haben.

### 3.2.4 Wechsel des Rechenzentrumsbetreibers 7

Ein Großteil der Leistungen und Services im Zusammenhang mit dem Betrieb des Rechenzentrums muss neu ausgeschrieben und vergeben werden. Nach dem Zuschlag am Ende der Vergabe muss der Betreiber des neuen Rechenzentrums im Rahmen der Transition die Betriebs- und Servicebereitschaft herstellen und die Verantwortung für den produktiven Betrieb übernehmen.

Das umfangreiche und komplexe Vorhaben betrifft die Kernfunktionalitäten des Mautbetriebs. Es be steht das Risiko, dass es durch die Migration des Rechenzentrumsbetriebs zu Komplikationen kommt, durch die der kontinuierliche Betrieb und damit die Leistungserbringung von Toll Collect eingeschränkt wird.

Mögliche Auswirkungen wären die Beeinträchtigung des Mautbetriebs und anderer Leistungs erbringungen, Datenverluste, der verlängerte Wei terbetrieb des alten Rechenzentrums oder ein Rückschwenk von bereits migrierten Leistungen und Services.

Ferner wäre eine hohe Belastung der Toll Collect Betriebseinheiten während der Transition denkbar. Dadurch kann die Realisierung von größeren Zusatzprojekten beeinträchtigt werden. Ein Reputations schaden beim Auftraggeber hätte zudem in der Folge negative Einflüsse auf die Geschäftsfelderweiterung von Toll Collect.

### 3.2.5 Personalressourcen 8

Es besteht das Risiko, dass Toll Collect benötigtes Personal nicht im erforderlichen Maß gewinnen bzw. binden kann. In der Folge blieben Vakanzen über längere Zeit unbesetzt und benötigte Resourcen und Kompetenzen würden fehlen bzw. müssten – wo möglich – kostenintensiv extern substituiert werden.

Zum Bilanzstichtag wurden keine bestandsgefähr denden Risiken für den Konzern identifiziert.

## 4 Prognosebericht

Vor dem Hintergrund der Geschäftsausweitung im Rahmen der Erweiterung des Geschäftszwecks, der Ausweitung der Maut (CO<sub>2</sub>-basierte Maut sowie Ausweitung der Mautpflicht für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen), der weiteren Digitalisierung und Modernisierung der Kontrolltechnik sowie durch Inflationseffekte bei den operativen Kosten geht die Gesellschaft für das nächste Jahr von einer deutlichen Steigerung der operativen Kosten aus. Dem darin enthaltenen Personalaufwand liegen die geplanten Geschäftsausweiterungen und Gehaltssteigerungen zugrunde.

In diesem Kontext wird auch mit einer deutlichen Steigerung der Umsatzerlöse im Wesentlichen aus Kostenerstattungen im Rahmen des Betreibervertrags kalkuliert.

Die Abschreibungen auf das Anlagevermögen werden in künftigen Geschäftsjahren aufgrund der Investitionen in die Kontrolltechnik und deren Software um ca. 10.000 TEuro ansteigen.

Für das Finanzergebnis wird ein stabiles Zinsniveau angenommen und mit einem Anstieg um 500 TEuro gerechnet.

Aufgrund der betreibervertraglichen Selbstkosten-erstattung und der kalkulierten Abschläge im Jahr 2024 sind keine Kreditverbindlichkeiten geplant.

Vor dem Hintergrund der zuvor genannten Annahmen geht Toll Collect für das nächste Jahr insgesamt von einer deutlichen positiven Entwicklung des finanziellen Leistungsindikators EBIT bei gleichzeitiger deutlicher Steigerung der operativen Kosten und somit der Umsätze aus. Die Unternehmensplanung von Toll Collect erwartet vor diesem Hintergrund für das Jahr 2024 ein Ergebnis vor Zinsen und Steuern von ca. 14.800 TEuro sowie operative Kosten in Höhe von 466.700 TEuro mit einem korrespondierenden Umsatz von 506.100 TEuro. Die Planung der MIG erwartet ein Ergebnis vor Zinsen

und Steuern von ca. 139 TEuro sowie operative Kosten in Höhe von ca. 19.995 TEuro mit einem entsprechend korrespondierenden Umsatz.

Bei den nichtfinanziellen Leistungsindikatoren wird folgende Zielerreichung geplant:

- Erfassungsquote mit 99,90 Prozent
- Identifizierungsquote mit 95,00 Prozent

Für den Mobilfunkbereich sieht die Planung für 2024 eine weiter ansteigende Geschäftstätigkeit vor. Durch die hohe Zahl der durchgeführten Markterkundungsverfahren sowie die laufenden Standortvorbereitungen sind die Weichen dafür gestellt, dass die Zahl der Förderaufrufe und -bescheide im Prognosezeitraum deutlich zunehmen wird. Damit wird der Mobilfunkbereich den Auftrag aus dem GBV im Sinne einer möglichst lückenlosen Mobilfunkabdeckung weiter umsetzen. Dabei wird man sich auf die verbleibenden Gebiete fokussieren, insbesondere dort, wo Haushalte nach wie vor nicht versorgt werden oder Lücken an Verkehrswegen, die nicht unter Versorgungsauflagen fallen (Kreis-/Gemeindestraßen), identifiziert wurden.

Für die Fortführung der Geschäftstätigkeit stehen dem Toll Collect-Konzern die erbrachte Stamm-einlage in Höhe von 5.000 TEuro, die Kapitalrücklage in Höhe von 31.268 TEuro, der Bilanzgewinn von 120.925 TEuro sowie die finanziellen Mittel durch die laufenden Einnahmen aus dem Betrieb des Mautsystems sowie aus der Kostenerstattung aus dem Bereich Mobilfunk zur Verfügung. Diese finanzielle Ausstattung wird nach der aktuellen Planung ausreichen, um die betreibervertraglich geschuldeten Verpflichtungen im Prognosezeitraum zu erfüllen.

Aufgrund des Prognosecharakters dieser Einschätzung kann die tatsächliche Entwicklung von unseren Erwartungen wesentlich abweichen.

Berlin, 21. Mai 2024



Dr. Gerhard Schulz



Mark Erichsen

# Geschäftsjahr 2023

# Jahresabschluss

---



## Konzernbilanz zum 31. Dezember 2023

AKTIVA		Euro	31.12.2023	31.12.2022
			Euro	TEuro
<b>A.</b>	<b>ANLAGEVERMÖGEN</b>			
I.	Immaterielle Vermögensgegenstände			
1.	Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	3.756.803,78		6.231
2.	Geleistete Anzahlungen	4.713.600,35		778
			8.470.404,13	7.008
II.	<b>Sachanlagen</b>			
1.	Technische Anlagen und Maschinen	15.484.728,73		12.355
2.	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.341.046,61		1.569
3.	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	5.760.931,07		3.818
			23.586.706,41	17.742
			32.057.110,54	24.749
<b>B.</b>	<b>UMLAUFVERMÖGEN</b>			
I.	<b>Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>			
1.	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	62.890.972,73		71.188
2.	Sonstige Vermögensgegenstände	679.837.335,47		484.811
			742.728.308,20	555.999
II.	<b>Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten</b>			
			119.924.817,15	92.743
			862.653.125,35	648.743
<b>C.</b>	<b>RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>			
			4.915.150,48	5.498
			899.625.386,37	678.991
	<b>TREUHANDVERMÖGEN</b>		<b>26.110.559,20</b>	<b>20.417</b>

<b>PASSIVA</b>		<b>Euro</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>
<b>A.</b>	<b>EIGENKAPITAL</b>		<b>Euro</b>	<b>TEuro</b>
I.	Gezeichnetes Kapital	5.000.000,00		5.000
II.	Kapitalrücklage	31.267.582,18		31.268
III.	Konzernbilanzgewinn	120.925.036,46		108.322
			157.192.618,64	144.590
<b>B.</b>	<b>RÜCKSTELLUNGEN</b>			
1.	Steuerrückstellungen	34.716,11		22
2.	Sonstige Rückstellungen	39.774.457,96		29.605
			39.809.174,07	29.627
<b>C.</b>	<b>VERBINDLICHKEITEN</b>			
1.	Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen	1.033.878,55		
2.	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	24.443.872,03		18.633
3.	Sonstige Verbindlichkeiten Davon aus Steuern 12.927.825,71 Euro (Vj. 24.272 TEuro) Davon im Rahmen der sozialen Sicherheit 7.364,23 Euro (Vj. 9 TEuro)	655.625.013,72		466.027
			681.102.764,30	484.660
<b>D.</b>	<b>RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>		21.520.829,36	20.114
			<b>899.625.386,37</b>	<b>678.991</b>
	<b>TREUHANDVERBINDLICHKEITEN</b>		<b>26.110.559,20</b>	<b>20.417</b>

## Gewinn- und Verlustrechnung

		1.1.-31.12.2023	1.1.-31.12.2022	
		Euro	Euro	TEuro
1.	<b>Umsatzerlöse</b>		355.754.569,17	318.933
2.	<b>Sonstige betriebliche Erträge</b>		7.078.649,76	7.959
			362.833.218,93	326.892
3.	<b>Materialaufwand</b>			
	a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	8.604.765,69		2.298
	b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	236.574.417,73		216.911
			245.179.183,42	219.209
4.	<b>Personalaufwand</b>			
	a) Löhne und Gehälter	56.203.434,10		49.741
	b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung, davon für Altersversorgung 5.351.355,43 Euro (Vj. 4.821 TEuro)	10.479.206,10		9.418
			66.682.640,20	59.159
5.	<b>Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen</b>		11.434.897,63	9.328
6.	<b>Sonstige betriebliche Aufwendungen</b> Davon Aufwendungen aus der Währungsumrechnung 7.540,84 Euro (Vj. 3 TEuro)		28.279.322,34	28.323
			351.576.043,59	316.019
7.	<b>Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge</b> Davon Erträge aus Abzinsung 56.222,11 Euro (Vj. 42 TEuro)	2.918.508,71		596
8.	<b>Zinsen und ähnliche Aufwendungen</b> Davon Aufwendungen aus Aufzinsung 12.808,52 Euro (Vj. 6 TEuro)	40.422,13		326
			2.878.086,58	270
9.	<b>Steuern vom Einkommen und vom Ertrag</b>		1.532.511,67	1.610
10.	<b>Ergebnis nach Steuern</b>		12.602.750,25	9.532
11.	<b>Konzernjahresüberschuss</b>		12.602.750,25	9.532
12.	<b>Gewinnvortrag</b>		108.322.286,21	98.790
13.	<b>Konzernbilanzgewinn</b>		120.925.036,46	108.322

## Konzernkapitalflussrechnung

	2023 TEuro	2022 TEuro
<b>1. Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit</b>		
Periodenergebnis	12.603	9.532
Abschreibungen auf Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	11.435	9.328
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Rückstellungen	10.170	-12.204
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Abgängen von Gegenständen des Anlagevermögens	27	4
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	-186.146	16.882
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	197.850	-31.128
Zinsaufwendungen und Zinserträge	-2.878	-270
Ertragssteueraufwand und Ertragssteuerertrag	1.533	1.610
Ertragssteuerzahlungen	-1.520	-1.593
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	<b>43.073</b>	<b>-7.838</b>
<b>2. Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>		
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	-5.349	-1.374
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens	0	20
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-13.420	-12.093
Erhaltene Zinsen (Vorjahr: Verwahrentgelt)	2.919	596
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	<b>-15.850</b>	<b>-12.851</b>
<b>3. Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>		
Gezahlte Zinsen	-40	-326
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	<b>-40</b>	<b>-326</b>
<b>4. Finanzmittelfonds am Ende der Periode</b>		
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	27.182	-21.016
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	92.743	113.759
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	<b>119.925</b>	<b>92.743</b>
<b>5. Zusammensetzung des Finanzmittelfonds</b>		
Liquide Mittel/Finanzmittelfonds am Ende der Periode	<b>119.925</b>	<b>92.743</b>

## Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2023

Entwicklung des Anlagevermögens		Anschaffungskosten				31.12.2023 TEuro
		1.1.2023 TEuro	Zugänge TEuro	Um- buchungen TEuro	Abgänge TEuro	
<b>I.</b>	<b>Immaterielle Vermögensgegenstände</b>					
1.	Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	241.170	635	0	0	<b>241.805</b>
2.	Geleistete Anzahlungen	778	4.714	-778	0	<b>4.714</b>
		<b>241.948</b>	<b>5.349</b>	<b>-778</b>	<b>0</b>	<b>246.519</b>
<b>II.</b>	<b>Sachanlagen</b>					
1.	Technische Anlagen und Maschinen	229.545	7.695	2.792	23.930	<b>216.102</b>
2.	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	13.894	820	922	1.096	<b>14.540</b>
3.	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	5.437	4.905	-2.936	43	<b>7.363</b>
		<b>248.876</b>	<b>13.420</b>	<b>778</b>	<b>25.069</b>	<b>238.005</b>
		<b>490.824</b>	<b>18.769</b>	<b>0</b>	<b>25.069</b>	<b>484.524</b>

1.1.2023	Kumulierte Abschreibungen			31.12.2023	Buchwerte	
	Zugänge	Abgänge	31.12.2023		31.12.2023	31.12.2022
	TEuro	TEuro	TEuro		TEuro	TEuro
234.940	3.109	0	238.049		3.756	6.230
0	0	0	0		4.714	778
234.940	3.109	0	238.049		8.470	7.008
217.191	7.357	23.930	200.618		15.484	12.354
12.325	969	1.096	12.198		2.342	1.569
1.618	0	17	1.601		5.762	3.819
231.134	8.326	25.043	214.417		23.587	17.742
<b>466.074</b>	<b>11.435</b>	<b>25.043</b>	<b>452.467</b>		<b>32.057</b>	<b>24.750</b>

## Konzerneigenkapitalspiegel

Konzerneigenkapitalspiegel für das Geschäftsjahr 2023						
	Gezeichnetes Kapital Euro	Kapital-rücklage Euro	Gewinn-vortrag Euro	Konzernjahres-überschuss Euro	Konzern-bilanzgewinn Euro	Konzern-eigenkapital Euro
<b>Stand am 31.12.2021</b>	<b>5.000.000,00</b>	<b>31.267.582,18</b>	<b>89.303.557,17</b>	<b>9.486.480,45</b>	<b>98.790.037,62</b>	<b>135.057.619,80</b>
Umgliederung Vor-jahresergebnis	0,00	0,00	9.486.480,45	-9.486.480,45	0,00	0,00
Konzernjahres-überschuss	0,00	0,00	0,00	9.532.248,59	9.532.248,59	9.532.248,59
<b>Stand am 31.12.2022</b>	<b>5.000.000,00</b>	<b>31.267.582,18</b>	<b>98.790.037,62</b>	<b>9.532.248,59</b>	<b>108.322.286,21</b>	<b>144.589.868,39</b>
Umgliederung Vor-jahresergebnis	0,00	0,00	9.532.248,59	-9.532.248,59	0,00	0,00
Konzernjahres-überschuss	0,00	0,00	0,00	12.602.750,25	12.602.750,25	12.602.750,25
<b>Stand am 31.12.2023</b>	<b>5.000.000,00</b>	<b>31.267.582,18</b>	<b>108.322.286,21</b>	<b>12.602.750,25</b>	<b>120.925.036,46</b>	<b>157.192.618,64</b>

# Konzernanhang für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2023

## A. Allgemeine Hinweise

Der vorliegende Konzernabschluss wurde gemäß §§ 290 ff. HGB sowie nach den einschlägigen Vorschriften des GmbH-Gesetzes aufgestellt.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

### Registerinformationen

Das Mutterunternehmen ist unter der Firma Toll Collect GmbH mit Sitz in Berlin im Handelsregister

des Amtsgerichts Charlottenburg unter der Nummer HRB 83923 eingetragen.

### Konsolidierungskreis

Der Konzernabschluss wird von der Toll Collect GmbH, Berlin, aufgestellt (Toll Collect-Konzern bzw. Konzern). Der Konzernabschluss umfasst die Toll Collect GmbH (Toll Collect) sowie das Tochterunternehmen Mobilfunkinfrastrukturgesellschaft mbH (MIG), Naumburg (Saale), mit einem Anteilsbesitz von 100 Prozent.

## B. Konsolidierungsmethoden und -grundsätze

Die Kapitalkonsolidierung erfolgte nach der Neubewertungsmethode. Dabei wird der Wertansatz der dem Mutterunternehmen gehörenden Anteile an dem in den Konzernabschluss einzubeziehenden Tochterunternehmen mit dem auf diese Anteile entfallenden Betrag des Eigenkapitals des Tochterunternehmens verrechnet. Das Eigenkapital wird mit dem Betrag berücksichtigt, der dem Zeitwert der in den Konzernabschluss aufzunehmenden Vermögensgegenstände, Schulden, Rechnungsabgrenzungsposten und Sonderposten entspricht, der diesen zum Zeitpunkt der Erstkonsolidierung beizulegen ist. Rückstellungen sind dabei nach § 253 Absatz 1 Satz 2 und 3 sowie Absatz 2 HGB und latente Steuern nach § 274 Absatz 2 HGB bewertet.

Erstkonsolidierungsstichtag ist der Zeitpunkt, an dem ein Mutter-Tochter-Verhältnis entstanden ist. Die Erstkonsolidierung erfolgte am Tag der Errichtung der MIG, die entsprechend des Gesellschaftsvertrags mit Wirkung zum 1. Januar 2021 erfolgte.

Forderungen und Verbindlichkeiten, Umsätze, Aufwendungen und Erträge sowie Zwischenergebnisse innerhalb des Konsolidierungskreises wurden eliminiert. Der Abschlussstichtag der MIG entspricht dem des Mutterunternehmens. Sämtliche einbezogene Jahresabschlüsse lauten auf Euro.

## C. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Für die Aufstellung des Konzernabschlusses waren die nachfolgenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aus den Einzelabschlüssen maßgebend. Es wird konzerneinheitlich nach den Bewertungsmethoden des Mutterunternehmens bewertet.

Der Konzernabschluss ist gemäß § 252 Absatz 1 Nr. 2 HGB nach dem Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufgestellt worden.

**Immaterielle Vermögensgegenstände** des Anlagevermögens sind zu Anschaffungskosten bilanziert und werden entsprechend ihrer Nutzungsdauer um planmäßige, lineare Abschreibungen vermindert.

Das **Sachanlagevermögen** ist zu Anschaffungskosten angesetzt und wird auf Basis der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer um planmäßige, lineare Abschreibungen vermindert.

Die Abschreibungen auf Zugänge zu den immateriellen Vermögensgegenständen und Sachanlagevermögen erfolgen grundsätzlich zeitanteilig. Die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer orientiert sich an den AfA-Tabellen des Bundesministeriums der Finanzen.

Soweit eine objektive Beurteilung Hinweise liefert, dass Vermögensgegenstände des Anlagevermögens ihre Funktionsfähigkeit teilweise oder vollständig eingebüßt haben, werden entsprechende außерplanmäßige Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert durchgeführt.

Nach den vertraglichen Vereinbarungen werden die Investitionen in betriebsnotwendige Anlagegüter vollständig durch Investitionszuschüsse des Bundesamtes für Mobilität und Logistik (BALM, „Auftraggeber“ oder „Bund“) finanziert. Die Toll Collect GmbH weist die erhaltenen Investitionszuschüsse innerhalb des **passiven Rechnungsabgrenzungspostens** aus. Die ertragswirksame Auflösung dieses Abgrenzungspostens erfolgt korrespondierend zur planmäßigen Abschreibung über die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer; sie wird, da Bestandteil der Vergütung durch den Auftraggeber, unter den Umsatzerlösen ausgewiesen.

**Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände** sind zum Nennwert bzw. zum niedrigeren beizulegenden Wert angesetzt. Bei Vorliegen objektiver Sachverhalte, welche die Werthaltigkeit der Forderungen und sonstigen Vermögensgegen-

stände beeinträchtigen, werden Wertberichtigungen vorgenommen.

**Kassenbestände, Guthaben bei Kreditinstituten** sowie das unter der Bilanz ausgewiesene **Treuhandvermögen** werden mit den Nominalwerten bewertet.

Als **Rechnungsabgrenzungsposten** sind auf der Aktivseite Ausgaben vor dem Abschlussstichtag ausgewiesen, soweit sie Aufwand für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen.

Das **gezeichnete Kapital** ist zum Nennwert angesetzt und voll eingezahlt.

Die **Steuerrückstellungen** und die **sonstigen Rückstellungen** berücksichtigen alle ungewissen Verbindlichkeiten und drohenden Verluste. Sie sind in Höhe des nach vünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags (d. h. einschließlich zukünftiger Kosten- und Preissteigerungen) angesetzt. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden mit dem ihrer Laufzeit entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre gemäß den veröffentlichten Abzinsungssätzen der Deutschen Bundesbank abgezinst. Die Effekte aus Abzinsungssatzänderungen werden im Finanzergebnis erfasst.

**Verbindlichkeiten** sind zum Erfüllungsbetrag angesetzt.

Für die Ermittlung **latenter Steuern** aufgrund von temporären oder quasi-permanenten Differenzen zwischen den handelsrechtlichen Wertansätzen von Vermögensgegenständen, Schulden und Rechnungsabgrenzungsposten und ihren steuerlichen Wertansätzen sowie aus steuerlichen Verlustvorträgen werden die Beträge der sich ergebenden Steuerbe- und -entlastung mit den unternehmensindividuellen Steuersätzen zum Zeitpunkt des Abbaus der Differenzen bewertet und nicht abgezinst. Der Konzern legt der Berechnung einen Steuersatz von 30,2 Prozent zugrunde. Aktive und passive Steuerlatenzen werden, soweit vorhanden, verrechnet ausgewiesen. Aus temporären Differenzen zwischen den handelsrechtlichen und steuerrechtlichen Wertansätzen innerhalb des immateriellen Anlagevermögens, der sonstigen Rückstellungen und dem Deckungsvermögen für die Altersteilzeitbeiträge sowie aus steuerlichen Verlustvorträgen ergeben sich aktive latente Steuern. Passive latente Steuern bestehen nicht. Die Aktivierung

des aktivischen Überhangs unterbleibt in Ausübung des dafür bestehenden Ansatzwahlrechts.

**Geschäftsvorfälle in fremder Währung** werden mit dem Kurs an dem Tag des Geschäftsvorfalls erstmals bewertet. Am Bilanzstichtag erfolgt für Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten eine Umrechnung mit dem Devisenkassamittelkurs. Soweit die Restlaufzeit mehr als ein Jahr

beträgt, werden dabei das Anschaffungskosten- und Realisationsprinzip beachtet.

Das **Treuhandvermögen** aus dem Betreibervertrag, das unter der Bilanz angegeben wird, ist zum Nennwert bzw. Nominalwert bewertet. In korrespondierender Höhe werden unter der Bilanz Treuhandverbindlichkeiten ausgewiesen.

## D. Erläuterungen zur Bilanz

### 1. Anlagevermögen

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens ist unter Angabe der Abschreibungen des Geschäftsjahrs im Anlagespiegel (Anlage zum Konzernanhang) dargestellt.

### 2. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Sämtliche Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände haben, wie im Vorjahr, eine Restlaufzeit von weniger als einem Jahr.

Bei den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen handelt es sich in Höhe von 62.891 TEuro (Vorjahr: 71.188 TEuro) um Forderungen gegen das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM); sie resultieren im Wesentlichen aus Leistungen auf Basis des Betreibervertrags.

Die sonstigen Vermögensgegenstände enthalten im Wesentlichen Mautsurrogatforderungen in Höhe von 668.500 TEuro (Vorjahr: 470.805 TEuro), die im Zuge der Zahlungsabwicklung bei der Mauterhebung aus rechtlichen Gründen entstehen.

### 3. Eigenkapital

Der im Konzernbilanzgewinn enthaltene Gewinnvertrag des Mutterunternehmens beträgt 108.322 TEuro (Vorjahr: 98.790 TEuro).

### 4. Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen beinhalten Rückstellungen für variable Vergütung, Urlaub und sonstige Personalrückstellungen in Höhe von 8.031 TEuro (Vorjahr: 6.654 TEuro) sowie Rückstellungen für ausstehende Rechnungen in Höhe von 31.743 TEuro (Vorjahr: 22.950 TEuro).

Die Rückstellung für die variable Vergütung betrifft den in den Arbeitsverträgen vereinbarten variablen Gehaltsbestandteil, der gemäß den Arbeitsverträgen in einer Höhe zwischen 50 und

150 Prozent einer arbeitsvertraglich fixierten Zielgröße zur Auszahlung kommt.

### 5. Verbindlichkeiten

Sämtliche Verbindlichkeiten haben, wie im Vorjahr, eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

Die **sonstigen Verbindlichkeiten** beinhalten Mautsurrogatverbindlichkeiten gegenüber dem Bund in Höhe von 668.500 TEuro (Vorjahr: 470.805 TEuro), die um Mautvorauszahlungen der Toll Collect GmbH an den Bund in Höhe von 29.821 TEuro (Vorjahr: 33.994 TEuro) aufgerechnet ausgewiesen wurden. Den Mautsurrogatverbindlichkeiten stehen Forderungen in gleicher Höhe und gleicher Fristigkeit gegenüber. Bei den Mautsurrogatverbindlichkeiten handelt es sich um Verbindlichkeiten gegenüber der Gesellschafterin, die sich insgesamt auf 638.679 TEuro (Vorjahr: 436.811 TEuro) belaufen.

### 6. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Der Gesamtbetrag der sonstigen finanziellen Verpflichtungen beträgt zum Bilanzstichtag 229.379 TEuro. Das Obligo aus offenen Bestellungen zum 31. Dezember 2023 beträgt 179.477 TEuro. Aus Miet- und Leasingverträgen bestehen zum 31. Dezember 2023 Dauerschuldverhältnisse in einer Gesamthöhe von 49.903 TEuro. Aufgrund der auf Toll Collect- sowie MIG-Ebene mit dem Bund vereinbarten Kostenerstattung auf Basis der Selbstkosten ist nicht von einer wesentlichen Belastung der finanziellen Lage auszugehen.

## E. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

### 1. Umsatzerlöse

#### a) Aufgliederung der Umsatzerlöse nach Tätigkeitsbereichen:

	1.1.2023 – 31.12.2023	1.1.2022 – 31.12.2022
	TEuro	TEuro
Vergütung für den Betrieb des Mautsystems	328.836	290.247
Vergütung für den Mobilfunkinfrastrukturbereich	10.800	15.229
Erlöse aus der Auflösung passiv abgegrenzter Selbstkostenerstattungspreise für Investitionen	11.403	9.225
Erlöse aus dem Digitalen Kontrolldienst	1.945	1.518
Vergütung für sonstige Leistungen	2.770	2.714
	<b>355.755</b>	<b>318.933</b>

Die Umsatzerlöse resultieren aus dem Betrieb des Mautsystems sowie aus dem Betrieb der MIG. Seit dem 1. September 2018 (für den Betrieb des Mautsystems) bzw. seit dem 29. Januar 2021 (für die Mobilfunkinfrastrukturleistungen) erfolgt die Vergütung auf Basis eines Selbstkostenerstattungspreises gemäß § 7 der Verordnung PR Nr. 30/53 über die Preise bei öffentlichen Aufträgen („VO PR Nr. 30/53“). Die Vergütung umfasst die Selbstkosten nebst Zinsen, die kalkulatorische Gewerbesteuer und einen Wagniszuschlag zuzüglich einer Rendite. Nach Abschluss des Geschäftsjahres haben die Gesellschaften gegenüber dem Auftraggeber eine Nachberechnung der Selbstkosten sowie die Schlussrechnung zur Prüfung vorzulegen.

Darüber hinaus werden Investitionen der Gesellschaften in das betriebsnotwendige Anlagevermögen gesondert zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme erstattet. Die erhaltenen Erstattungen für Investitionen führen dazu, dass Abschreibungen auf das Anlagevermögen nicht über den Betreibervertrag erstattet werden.

Die Umsatzerlöse aus den sonstigen Leistungen betreffen unter anderem auch einmalige Projekte der Muttergesellschaft im Auftrag des Bundes. Die Vergütung umfasst dabei die Erstattung der Aufwendungen zuzüglich einer Rendite.

#### b) Aufgliederung der Umsatzerlöse nach geographisch bestimmten Märkten:

	1.1.2023 – 31.12.2023	1.1.2022 – 31.12.2022
1. Umsätze im Inland	99,7 %	99,7 %
2. Umsätze im Ausland	0,3 %	0,3 %
<b>Gesamt</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>

### 2. Periodenfremde Posten

Im Zuge von Nachkalkulationen der Selbstkostenerstattungspreise für vorangegangene Geschäftsjahre sind die Umsatzerlöse um einen periodenfremden Anteil in Höhe von 293 TEuro gemindert.

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 4.839 TEuro enthalten. Diese betreffen im Wesentlichen Auflösungen von Rückstellungen, Erstattungen aus Schadensfällen und andere sonstige periodenfremde Erträge.

Die in den Materialaufwendungen enthaltenen periodenfremden Aufwendungen in Höhe von 2.400 TEuro betreffen überwiegend das Projektgeschäft wie Test- und Entwicklungsleistungen sowie Stromkosten.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 965 TEuro. Es handelt sich im Wesentlichen um Beratungs- und Wirtschaftsprüfungskosten, projektbezogene Aufwendungen, Versicherungs- und Kraftfahrzeugkosten sowie Inkassogebühren.

## F. Sonstige Angaben

### 1. Nachtragsbericht

Nach dem Abschlussstichtag und bis zu dem Zeitpunkt der Berichterstellung lagen keine Sachverhalte von besonderer Bedeutung vor.

### 2. Honorar des Konzernabschlussprüfers

Das für das Geschäftsjahr als Aufwand erfasste Gesamthonorar für den Konzernabschlussprüfer beläuft sich auf 265 TEuro und betrifft ausschließlich Abschlussprüfungsleistungen.

### 3. Konzernmitarbeitende

Die durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahrs beschäftigten Arbeitnehmer\*innen, getrennt nach Gruppen, stellt sich wie folgt dar:

Mitarbeitergruppe	1.1.2023 – 31.12.2023
1. Führungsebene (Fachbereichsleitungen)	14
2. Führungsebene (Gruppen- und Stabsstellenleitungen sowie People-Leads)	29
Sonstige Mitarbeitende	676
<b>Gesamt</b>	<b>719</b>

Aufgrund der Änderung in der Arbeitsorganisation hin zu agilen Arbeitsweisen ist eine Vergleichbarkeit mit den Vorjahreszahlen nur eingeschränkt möglich, da es im Vorjahr noch keine People-Leads gab.

### 4. Geschäftsführung des Mutterunternehmens

Die Geschäftsführung setzte sich aus

- Dr. Gerhard Schulz, Vorsitzender der Geschäftsführung, und
- Mark Erichsen, Geschäftsführer Technik und Betrieb,

zusammen.

Die Vergütung der Geschäftsführung nach einzelnen Bestandteilen setzt sich wie folgt zusammen (Beträge in TEuro):

Geschäftsführer	Grundvergütung	Variable Vergütung	Altersvorsorge	Sonstige Bezüge	Gesamtbezüge
Dr. Gerhard Schulz	350,0	74,1	112,6	1,8	538,5
Mark Erichsen	310,0	51,1	32,0	0,4	393,5
					<b>932,0</b>

## 5. Aufsichtsrat

Beim Mutterunternehmen ist gemäß § 1 Absatz 1 Nr. 3 Satz 2 Dittelbeteiligungsgesetz ein Aufsichtsrat gebildet.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats sowie deren individualisierte Vergütung werden in nachfolgender Tabelle dargestellt:

Mitglied	Vergütung (gerundet)
Dr. Rudolf Gridl (Vorsitzender) Ministerialdirektor im BMDV	8,0 TEuro
Elke Pedack (stellvertretende Vorsitzende) Ministerialrätin im Bundesministerium der Finanzen	6,0 TEuro
Christiane Gleichmann Toll Collect GmbH, Senior Projekt- und Releasemanagerin (Mandat zum 17.8.2023 niedergelegt)	2,5 TEuro
Manuel Hoppe Toll Collect GmbH, People Lead im Fachbereich Geo-Solutions, Vorsitzender des Betriebsrates, stellvertretende Schwerbehindertenvertretung (Mandat zum 18.3.2024 niedergelegt)	4,0 TEuro
Dr. Cristina Osterhoff Toll Collect GmbH, Qualitäts- und Prozessmanagerin	4,0 TEuro
Iris Reimold Ministerialrätin im BMDV (Mandat zum 31.12.2023 niedergelegt)	4,0 TEuro
Ulrich Stahlhut Ministerialrat im BMDV	4,0 TEuro
Hagen Siegemund Toll Collect GmbH, People Lead im Fachbereich Portfolio und Governance	4,0 TEuro
Swantje Michaelsen Mitglied des Deutschen Bundestages	4,0 TEuro
Bernd Reuther Mitglied des Deutschen Bundestages	4,0 TEuro
Udo Schiefner Mitglied des Deutschen Bundestages	4,0 TEuro
Dr. Claudia Elif Stutz Ministerialdirigentin im BMDV (Mandat zum 8.5.2023 niedergelegt)	1,4 TEuro
Christine Ehard Ministerialrätin im BMDV (ab dem 15.6.2023)	2,2 TEuro
Dr. Friederike Frucht Regierungsdirektorin im BMDV (ab dem 9.2.2024)	0,0 TEuro

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten eine jährliche Vergütung in Höhe von 4 TEuro, die stellvertretende Vorsitzende erhält 6 TEuro und der Vorsitzende des Aufsichtsrats erhält 8 TEuro.

Die Gesamtvergütung des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr betrug 52,1 TEuro.

**6. Ergebnisverwendungsvorschlag für das Mutterunternehmen**

Gemäß dem Vorschlag der Geschäftsführung soll der Jahresüberschuss für das Geschäftsjahr in Höhe von 12.477 TEuro auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Berlin, 21. Mai 2024



Dr. Gerhard Schulz



Mark Erichsen

# Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

## Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Toll Collect GmbH, Berlin, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2023, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, dem KonzernEigenkapitalspiegel und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 sowie dem Konzernanhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Toll Collect GmbH für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2023 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 und
- vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts geführt hat.

## Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Überein-

stimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht zu dienen.

## Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmensaktivität zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmensaktivität, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmensaktivität zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die

Aufstellung eines Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzernlagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.

### **Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts**

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist und ob der Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und Konzernlageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche

falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsysten und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmensaktivität sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmensaktivität aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmensaktivität nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Konzernabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.

- holen wir ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prü-

fungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwai-ger bedeutsamer Mängel im Internen Kontrollsyst-tem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Berlin, den 21. Mai 2024

KPMG AG  
*Wirtschaftsprüfungsgesellschaft*



Thomas Marquordt  
*Wirtschaftsprüfer*



Andrea Meier  
*Wirtschaftsprüferin*





**Toll Collect GmbH**  
Linkstraße 4, 10785 Berlin  
[www.toll-collect.de](http://www.toll-collect.de)



**Impressum:**  
Toll Collect-Kommunikation  
Tel. +49 (0)30 74077-2200  
[presse@toll-collect.de](mailto:presse@toll-collect.de)

Konzept, Gestaltung, Produktion:  
SpiessConsult GmbH & Co. KG

Fotos: Berthold Litjes, istockphoto

Stand: Juni 2024

