

Abgabenbilanzen im internationalen Straßengüterverkehr der E.C.M.T.-Mitgliedsländer

VON PETER CERWENKA

0. Vorbemerkung

Im Jahre 1986 war von der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (European Conference of Ministers of Transport, nachfolgend mit „E.C.M.T.“ abgekürzt) eine Technische Gruppe „Liberalisierung/Harmonisierung“ eingerichtet worden, welcher unter anderem die Aufgabe übertragen worden war, Abgabenbilanzen für den internationalen (d. h. grenzüberschreitenden) Straßengüterverkehr zwischen den E.C.M.T.-Mitgliedsländern zu ermitteln. Es war also zu eruieren, welche Abgaben Güterkraftfahrzeuge eines bestimmten Landes bei Befahren eines anderen Landes in diesem anderen Land zu entrichten haben.

Hierzu war eine Fülle von Vorarbeiten erforderlich (unter anderem einige Fragebogenaktionen unter den E.C.M.T.-Mitgliedsländern). Außerdem mußten Zwischenergebnisse laufend erarbeitet und in mehreren Sitzungen bei der E.C.M.T. in Paris präsentiert und dabei von den Ländervertretern der E.C.M.T. geprüft und gegebenenfalls korrigiert werden. Seitens des E.C.M.T.-Sekretariats, Paris, war *Dr. Gerhard Aurbach* mit allen Organisationsaufgaben betraut. Als Präsident der Technischen Gruppe „Liberalisierung/Harmonisierung“ war *Dr.-Ing. Hans-Jürgen Huber* vom deutschen Bundesverkehrsministerium, Bonn, Motor und Moderator dieser herausfordernden, erstmals zu leistenden Arbeit. Die verantwortliche Durchführung innerhalb der mit der inhaltlichen Bearbeitung betrauten PROGNOSE AG lag beim Autor. Die Ergebnisse, die nunmehr vorliegen und am 23./24. Mai 1989 in Edinburgh offiziell von der E.C.M.T. vorgestellt wurden, werden hiermit raschestmöglich dem deutschsprachigen Fachpublikum präsentiert und zur kritischen Diskussion gestellt.

1. Einleitung und Zielsetzung

Um im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr der E.C.M.T.-Mitgliedsländer eine empirisch gesicherte Ausgangsposition für die Beurteilung von Varianten einer zukünftigen Marktordnungspolitik zu schaffen, ist es erforderlich, zusätzlich zu den bereits im Rahmen früherer Arbeiten ermittelten Verkehrsleistungsbilanzen im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr dieser Länder¹⁾ auch eine *Datenbasis für die territorialen Abgaben* aufzubauen. Auf diese Aufgabenstellung bezieht sich die vorliegende Untersuchung.

Anschrift des Verfassers:

Dr. Peter Cerwenka
Prognos AG
Steinengraben 42
CH-4011 Basel

1) *Cerwenka, P.*, Leistungsbilanzen im internationalen Straßengüterverkehr der E.C.M.T.-Mitgliedsländer 1984. Untersuchung im Auftrage des Bundesministers für Verkehr, Bonn. Basel, 1987.

Zum Zwecke einer korrekten und fairen Argumentation in internationalen Gremien und Organisationen im Hinblick auf die tatsächliche Inanspruchnahme fremder Infrastruktur und ihre Abgeltung durch ausländische Fahrzeuge ist eine klare Beschränkung auf (einigermaßen) leistungsbezogene, nach dem Territorialitätsprinzip erhobene Abgaben (territoriale Abgaben) unbedingt erforderlich. Das heißt, alle Abgaben, die nur im Beheimatungsland durch *Fahrzeughaltung* (also nach dem Nationalitätsprinzip) anfallen (vor allem die Kfz-Steuer), werden *nicht* einbezogen. Hierzu zählen auch Abgaben, die im befahrenen Ausland nur deswegen erhoben werden, weil es kein bilaterales Abkommen zur gegenseitigen Anrechnung der Kfz-Steuer zwischen dem Beheimatungsland und dem befahrenen Land gibt, Abgaben also, die ihrer Charakteristik nach eigentlich ein Äquivalent zu einer nationalen Kfz-Steuer des Beheimatungslandes darstellen. Derartige Kfz-Steuer-ähnliche Abgaben werden ebenfalls nicht betrachtet.²⁾

Der vorliegende Bericht wurde nach bestem Wissen und Gewissen unter Auswertung der zu diesem Zwecke durchgeführten Fragebogenaktionen unter den E.C.M.T.-Mitgliedsländern zusammengestellt. Da einige Länder aber keinen ausgefüllten Fragebogen retourniert haben bzw. da einige Antworten offenkundig nicht zutreffen können, mußten hin und wieder nach eigener Erfahrung und eigenem Ermessen gewisse Annahmen getroffen werden (die jeweils auch dokumentiert sind). Dabei galt der Grundsatz, kein Land zu benachteiligen oder zu bevorzugen.

2. Definitionen und Abgrenzungen

Nach Sichtung der Vielfalt von Abgaben, die im Zusammenhang mit der Benutzung von Straßen der E.C.M.T.-Mitgliedsländer durch den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr territorial (d. h. im befahrenen Ausland) zu entrichten sind, lassen sich grob zwei Gruppen bilden, nämlich:

- *Semi-territoriale Abgaben*: Das sind Mineralölsteuern, wobei man sich im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr auf die Mineralölsteuer auf Dieselkraftstoff beschränken kann. Als „semi-territorial“ wird diese Abgabe deswegen bezeichnet, weil hier zwar ursprünglich eine direkte territoriale Koppelung von Abgabentrichtung und Infrastrukturbenutzung vorgesehen war, es aber wegen nationaler Kraftstoffpreisunterschiede und wegen der zollfreien Einfuhr von bestimmten Kraftstoffmengen de facto zu einer mehr oder weniger starken Entkoppelung von Abgeltung und Inanspruchnahme gekommen ist. (Am Rande sei angemerkt, daß gerade die Modellierung dieser Entkoppelung und die Ermittlung von deren finanziellen Auswirkungen auf die einzelnen Länder die größten methodischen Schwierigkeiten bereiteten und die Hauptarbeit an der vorliegenden Untersuchung ausmachten.)
- *Voll-territoriale Abgaben*: Diese zerfallen wiederum in zwei Gruppen, nämlich
 - * in generell staatterritoriale Abgaben (in A, CH, N, S und YU sowie teilweise auch in D, F, I und SF; siehe Abschnitt 4) und

2) Die Schweizer Schwerverkehrsabgabe zählen wir in ihrer Wirkung für Ausländer nicht zur nationalen Kfz-Steuer. Sie wird hier also einbezogen.

* in Abgaben bei Benützung bestimmter Routen (Mauten in F, I, GR, E, P, A und YU; siehe Abschnitt 4).

Für diese „voll-territorialen“ Abgaben besteht eine eindeutige Zuordnung zwischen dem Land der Infrastrukturbenutzung und dem Land der Gebührenerichtung.

In dieser Untersuchung werden zuerst die semi-territorialen Abgaben für alle E.C.M.T.-Mitgliedsländer³⁾ in einem strategischen Modell behandelt, danach werden die beiden voll-territorialen Abgaben in der bereits bisher gewählten Reihenfolge der Länder ermittelt. Schließlich werden alle drei Abgabengruppen addiert, und zwar sowohl als Absolutwerte in ECU als auch als leistungsspezifische Werte in ECU/1000 tkm. Letztere Dimension ist für einen internationalen Vergleich wesentlich wichtiger als die Absolutwerte, da sie die zentrale Argumentationsbasis bildet.

Die Reihenfolge der betrachteten Länder ist identisch mit der bereits bei der Verkehrsleistungsermittlung gewählten, nämlich:

- (1) Bundesrepublik Deutschland (D)
- (2) Frankreich (F)
- (3) Italien (I)
- (4) Niederlande (NL)
- (5) Belgisch-Luxemburgische Wirtschaftsunion (BLU)
- (6) Vereinigtes Königreich (UK)
- (7) Irland (IRL)
- (8) Dänemark (DK)
- (9) Griechenland (GR)
- (10) Spanien (E)
- (11) Portugal (P)
- (12) Österreich (A)
- (13) Schweiz (CH)
- (14) Norwegen (N)
- (15) Schweden (S)
- (16) Finnland (SF)
- (17) Jugoslawien (YU)

Eine *wesentliche Vereinbarung* ist hier noch festzuhalten: Alle Angaben zum *Mengengerüst* der Verkehrsleistungen beziehen sich auf das Jahr 1984; alle Angaben zum monetären und rechtlichen *Wertgerüst* (z. B. Abgabensätze, Wechselkurse, Kraftstoffpreise) beziehen sich auf die Mitte des Jahres 1986. Diese Diskrepanz ist aufgrund der gewählten Vorgehensweise unter Einbeziehung von drei Befragungsrunden im internationalen Bereich und der aufwendigen Vorarbeiten der Leistungsermittlung unvermeidlich. Das heißt, alle Aussagen beziehen sich auf einen fiktiven Zustand, den man sich so vorstellen kann, als hätten im Jahre 1984 die monetären Werte und abgabenrechtlichen Zustände⁴⁾ der Jahresmitte 1986 gegolten

3) Ohne die Türkei, die mangels jeglicher Datengrundlage schon bei der notwendigen vorangegangenen Verkehrsleistungsermittlung nicht berücksichtigt werden konnte. Belgien und Luxemburg werden wie in der Verkehrsleistungsermittlung als *ein* Land behandelt.

4) So wird etwa für die Schweiz die mit 1985 erstmals voll wirksam gewordene Schwerverkehrsabgabe einbezogen, und Spanien und Portugal werden als EG-Mitgliedsländer betrachtet.

oder als wären 1986 die Straßengüterverkehrsleistungen des Jahres 1984 erbracht worden. De facto bewirkt diese Diskrepanz aber bei der vorliegenden Aufgabenstellung keine nennenswerten Verzerrungen, da festgestellt werden konnte, daß sich (abgesehen von Nuancen) die nationalen *Strukturen* (nicht jedoch die Absolutbeträge) der Straßengüterverkehrsleistungen nicht so rasch ändern.

3. Ermittlung von Bilanzen der Einnahmen aus semi-territorialen Abgaben (Mineralölsteuer auf Dieselkraftstoff)

Grundlage zur Ermittlung dieser Einnahmenbilanzen sind die *Verkehrsleistungsbilanzen*, die bereits vorgelegt wurden.⁵⁾ Da seit deren Erstellung (Juli 1987) bis August 1988 noch einige neue Informationen zur Distanzmatrix verfügbar wurden, die kleine Korrekturen erforderten, wurden diese Leistungsbilanzen noch einmal (nach der von Finnland beantragten Revision vom 4. Dezember 1987) neu berechnet. Sie sind nachfolgend in Tabelle 1 wiedergegeben.⁶⁾ Tabelle 1 ist wie folgt zu interpretieren: Das Ordnungskriterium der Zeilen ist das Land, in dem ein Güterkraftfahrzeug zugelassen ist („REG.CTRY“ = registration country), während das Ordnungskriterium der Spalten das befahrene Land („TRANSPORT COUNTRY“) ist. So bedeutet zum Beispiel die Zahl 2473 in der dritten Zeile der ersten Spalte, daß im Jahre 1984 auf dem Territorium der Bundesrepublik Deutschland 2473 Mio Tonnenkilometer mit italienischen Güterkraftfahrzeugen erbracht wurden. Umgekehrt bedeutet die Zahl 2665 in der ersten Zeile der dritten Spalte, daß 1984 auf italienischem Territorium 2665 Mio Tonnenkilometer mit bundesdeutschen Güterkraftfahrzeugen erbracht wurden.

Bei der Zurechnung einer Ladung zur Beheimatung des zugehörigen Fahrzeuges gilt folgende Regelung: Bei unterschiedlichem Nationalitätenkennzeichen von Zugfahrzeug und Anhänger ist das Kennzeichen des Zugfahrzeuges maßgebend. Gelangen Anhänger oder Sattelanhänger ohne Zugfahrzeug mittels Fähre grenzüberschreitend in einen Hafen, so muß die Ladung der Nationalität des Anhängers bzw. Sattelanhängers zugeordnet werden, da in der Regel nicht bekannt ist, welche Nationalität das danach angekoppelte Zugfahrzeug für den Weitertransport hat.⁷⁾

An *weiteren Angaben* zur Ermittlung der Einnahmen aus Mineralölsteuer sind erforderlich:

- (a) Menge des zollfrei einführbaren Dieselkraftstoffes („Freimenge“) [l]
- (b) Netto-Dieselmotorenkraftstoffpreis [ECU/l]
- (c) Mineralölsteuerbetrag für Dieselkraftstoff [ECU/l]
- (d) Durchschnittlicher spezifischer Dieselkraftstoffverbrauch [l/100 FZkm]
- (e) Durchschnittliche entfernungsgewichtete Beladung [tkm/FZkm]

5) Cerwenka, a.a.O.

6) Die Methodik der Verkehrsleistungsbilanzermittlung ist dargelegt in: Cerwenka, P., Greuter, B.: Internationale Straßengüterverkehrsleistungsbilanzen, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 57. Jg. (1986), Nr. 1, S. 39–56.

7) Die spezielle Regelung für unbegleitete Anhänger, die nach langwierigen Recherchen aufgrund von Einwendungen des finnischen Delegierten eruiert werden konnte, gilt nicht nur für finnische Transporte, sondern generell.

Tabelle 1: International Road Transport Volume Balances 1984 (Mio tkm)
(Exchange and Third Country Traffic)

REG. CTRY	I	D	F	I	NL	BLU	UK	IRL	DK	GR	E	P	A	CH	N	S	SF	YU	I	SUM
D	I	10614	5119	2665	1402	1325	188	2	418	33	472	15	1133	183	38	388	18	287	I	24300
F	I	1276	10417	2782	822	899	715	1	44	34	558	62	35	146	0	66	5	130	I	17392
I	I	2473	3801	8716	115	239	436	3	17	192	308	15	863	417	0	25	7	716	I	18342
NL	I	6690	2086	983	5764	2254	564	4	293	9	119	7	244	59	38	492	35	127	I	19768
BLU	I	2435	4668	682	745	3219	108	2	23	2	195	11	87	27	0	3	2	28	I	12231
UK	I	305	1039	425	142	192	1636	10	6	8	61	1	29	15	0	9	0	31	I	3906
IRL	I	20	87	22	12	8	343	75	0	0	6	0	1	0	0	0	0	1	I	575
DK	I	2495	266	829	144	47	225	2	1229	13	29	1	78	13	144	1320	70	51	I	6356
GR	I	492	31	115	25	18	10	0	2	573	1	0	278	1	0	1	0	1192	I	2738
E	I	187	2508	194	51	81	165	2	12	1	1861	30	5	15	1	24	1	7	I	5145
P	I	32	366	50	3	7	13	0	1	0	411	145	2	2	0	2	0	0	I	1033
A	I	4007	116	1826	64	100	59	1	24	48	2	0	1950	129	3	41	13	535	I	8917
CH	I	954	1079	542	14	47	46	0	24	2	64	4	111	654	5	42	2	54	I	3648
N	I	301	43	29	22	5	2	0	143	1	10	0	9	2	435	560	20	4	I	1589
S	I	503	66	56	27	8	6	0	283	0	14	2	12	4	396	1534	198	1	I	3111
SF	I	223	24	34	10	4	3	0	103	1	8	0	10	2	69	580	621	6	I	1698
YU	I	265	22	311	14	15	6	0	0	37	0	0	217	2	0	0	0	1168	I	2058
SUM	I	33272	31738	19661	8776	8467	4526	102	2621	955	4120	294	5064	1669	1129	5085	991	4340	I	132811
ALIEN	I	22658	21321	10945	3013	5248	2890	27	1392	382	2259	149	3114	1016	694	3551	370	3172	I	82201
OWN	I																		I	
PARTX	I	31.9	32.8	44.3	65.7	38.0	36.1	73.8	46.9	60.0	45.2	49.4	38.5	39.2	38.5	30.2	62.6	26.9	I	38.1

Die Angaben zu (a) bis (c) wurden im wesentlichen dem E.C.M.T.-Papier CM(87)12 vom 12. Mai 1987 mit Anhang vom 23. April 1987⁸⁾ entnommen, mußten jedoch zum Teil modifiziert und ergänzt werden.⁹⁾ (Alle Wertangaben beziehen sich - wie bereits erwähnt - auf die Mitte des Jahres 1986.)

Die Angaben zu (d) und (e) wurden der zu diesem Zwecke gesondert durchgeführten E.C.M.T.-Fragebogenaktion entnommen (versandt am 27. 1. 1988). Von L, DK, A und YU lagen bis Redaktionsschluß (7. 11. 1988) überhaupt keine Angaben vor; von anderen Ländern fehlten einzelne Angaben, einige waren offenkundig falsch. Das ganze Erhebungsmaterial mußte kritisch geprüft, ergänzt und korrigiert werden. Außerdem mußte bei den Angaben zu (d) und (e) zunächst entschieden werden, ob sie als territoriale oder nationale Angaben interpretiert werden sollen, das heißt, ob das berichterstattende Land für sein *Territorium* oder für seine *Fahrzeugflotte* Aussagen trifft. Wir haben uns für die territoriale Interpretation entschieden, und zwar aus folgenden Gründen:

- Es wird davon ausgegangen, daß ein berichterstattendes Land eher Angaben darüber liefern kann, was auf seinem Territorium passiert, als darüber, wie seine Fahrzeuge im Ausland beladen sind oder wieviel Kraftstoff sie im Ausland brauchen.
- Gesetzliche Bestimmungen (etwa über zulässige Gesamtgewichte) wirken unabhängig von der Beheimatung der Fahrzeuge immer territorial und beeinflussen damit die durchschnittliche territoriale Beladung.
- Der durchschnittliche spezifische Kraftstoffverbrauch ist stark von Topografie, Straßennetz und Klima abhängig, und diese Einflüsse sind eindeutig territorialitätsgebunden.

In Tabelle 2 sind die Angaben zu (a) bis (e) für alle 17 Länder zusammengestellt.

Für Jugoslawien mußten dabei sämtliche Angaben rekonstruiert werden, und zwar wie folgt: Die Angabe über die „Freimenge“ stammt vom Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs (BDF), Frankfurt.¹⁰⁾ Der Dieselpreis in Dinar für Mitte 1986 wurde der Deutschen Verkehrs-Zeitung (DVZ) vom 23. 9. 1986, S. 10, entnommen und mit dem damaligen Wechselkurs in ECU¹¹⁾ umgerechnet. Da es in Jugoslawien keine Mehrwertsteuer gibt, ist der Nettopreis identisch mit dem Tankstellenabgabepreis. Auch Mineralölsteuer gibt es in Jugoslawien nicht. Um für YU eine äquivalente infrastrukturbezogene Staatseinnahme ermitteln zu können, wurde daher ein fiktiver Mineralölsteuerbetrag ermittelt, indem aus den Differenzen von Nettopreis und Mineralölsteuerbetrag der übrigen 16 Länder ein Mittelwert gebildet wurde, der die Herstellungskosten (inklusive Gewinn) widerspiegeln möge. Diese „Durchschnittskosten“ wurden vom jugoslawischen Tankstellenabgabepreis abgezogen, und diese Differenz wurde als Mineralölsteuerbetrag interpretiert. Der durchschnittliche spezifische Kraftstoffverbrauch wurde zwischen jenem von Öster-

8) E.C.M.T., Council of Ministers: Report on fiscal charges on transports of goods by road. Paris, 1987.

9) Vor allem mit Hilfe der Zusammenstellung von Tankstellenabgabepreisen für Juli 1986 in der Deutschen Verkehrs-Zeitung (DVZ) vom 23. 9. 1986, S. 10, nach Angaben der International Road Transport Union (IRU), Genf.

10) Danach ist in YU (so wie in I, NL, BLU, UK, DK, E und SF) eine volle Tankfüllung zollfrei einführbar. Rückfragen haben ergeben, daß die im internationalen Verkehr eingesetzten Güterkraftfahrzeuge ein durchschnittliches Tank-Fassungsvermögen von etwa 600 l haben.

11) Siehe E.C.M.T., a.a.O., Annex 2.

Tabelle 2: Angaben zur Ermittlung der Mineralölsteuer-Abgabenbilanzen

Land	„Freimenge“ (l Dieselöl)	Netto- Dieselkraft- stoffpreis 1986 (ECU/l)	Mineralöl- steuerbetrag 1986 (ECU/l)	Durchschnittl. spezifischer Verbrauch (auf l gerundet) (l/100 FZkm)	Durchschnittl. entfernungs- gewichtete Beladung (tkm/FZkm)
	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)
D	200	0,40	0,207	37	13,5 ¹⁾
F	300	0,46	0,234	39	13,0
I	600	0,37	0,144 ²⁾	46	16,3
NL	600	0,27	0,089	36	11,3
BLU	600	0,36 ³⁾	0,118 ³⁾	37 ⁴⁾	10,8 ⁴⁾
UK	600	0,47	0,250	51	11,5 ⁵⁾
IRL	200	0,59	0,296	45	11,5
DK	600	0,26 ⁶⁾	— ⁶⁾	37 ⁷⁾	14,5 ⁸⁾
GR	200	0,23	0,118	46 ⁹⁾	16,0
E	600	0,39	0,191	40	16,6
P	200	0,39	0,206	40 ¹⁰⁾	16,0 ¹¹⁾
A	200	0,47	0,233	40 ¹²⁾	15,0 ¹³⁾
CH	400	0,57	0,366	32	8,0
N	200	0,26	0,011	48	15,0
S	400	0,28	0,075	40	15,0 ¹⁴⁾
SF	600	0,28 ¹⁵⁾	0,093 ¹⁶⁾	38	14,3
YU ¹⁷⁾	600	0,32	0,103	42	15,0

Quellen:

- 1) 12,24 t/FZ zuzüglich einer 10%igen Entfernungsgewichtung.
- 2) Abweichend gegenüber E.C.M.T., a.a.O., S. 43 (dort: 0,181 ECU/l), da sich mit E.C.M.T., a.a.O., S. 46 (dort: 0,307 DM/l) und dem Umrechnungskurs (E.C.M.T., a.a.O., Annex 2: 1 DM = 0,4690 ECU) der oben genannte Wert ergibt und dieser Wert auch anderweitig kursiert.
- 3) Mittelwerte aus B (90%) und L (10%).
- 4) Wert von B aus Fragebogenaktion.

- 5) Wert aus Fragebogenaktion (14 tkm/FZkm) reduziert, da er nicht die Leerfahrzeuge enthielt.
- 6) Mineralölsteuer wird vollständig rückerstattet.
- 7) Keine Angabe vorhanden, daher Wert von D genommen.
- 8) Keine Angabe vorhanden, daher Mittelwert zwischen D und N genommen.
- 9) Wert aus Fragebogenaktion unbrauchbar (4,4 bis 6,4 l/100 FZkm), daher Wert von I genommen.
- 10) Keine Angabe vorhanden, daher Wert von E genommen.
- 11) Für 1985 sind im portugiesischen Fragebogen 15,96 tkm/FZkm angegeben, für 1986 23,09 tkm/FZkm. Letzterer Wert erscheint unplausibel hoch, so daß der Wert von 1985 gewählt wurde.
- 12) Keine Angabe vorhanden, daher gegenüber D etwas höherer Wert genommen (mehr Berge); der aus topografischen Gründen geeigneter erscheinende Wert von CH wegen Gewichtslimits in CH (28 t) nicht übernehmbar.
- 13) Keine Angabe vorhanden, daher Wert aus dem Verkehr zwischen D und I rekonstruiert aus den Statistischen Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes und der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr, 33 (1987), Nr. 5, Tabelle Gj 9A mit 14,75 t/FZ zuzüglich eines kleinen Zuschlages für Entfernungsgewichtung.
- 14) Keine Angabe vorhanden, daher Wert von N übernommen.
- 15) Ausländer dürfen in SF neben dem Dieselmotorkraftstoff (0,38 ECU/l) auch das billigere Heizöl (0,17 ECU/l) tanken. Es wird angenommen, daß 50 % der Verkehrsleistung der Ausländer davon betroffen sind.
- 16) Nach Auskunft der National Oil Company, Helsinki, vom 17. 11. 1988 betrug der Mineralölsteuerbetrag im Juli 1986 92,87 mKF je 100l Dieselmotorkraftstoff, was 0,185 ECU/l entspricht. Davon werden 50 % in Ansatz gebracht, da für den Rest ein Tanken von Heizöl unterstellt wird (siehe oben).
- 17) Alle Angaben rekonstruiert (siehe Text).

reich und jenem von Italien angenommen. Als durchschnittliche Beladung wurde der Schätzwert für Österreich in Rechnung gestellt.

Zur Ermittlung einer „Betankungsmatrix“¹²⁾, d. h. der Dieselmotorkraftstoffmengen, die für jede Quelland-Zielland-Relation unter Einhaltung der gesetzlichen „Freimengen“ je dabei befahrenem Land getankt werden, wurde das Ziel möglichst geringer Kraftstoffkosten postuliert. Dabei ist zunächst noch eine Vereinbarung zu den über das Untersuchungsgebiet hinausgehenden Fahrten in den Ostblock zu treffen: Für diese Fahrten wird unterstellt, daß bei Ausfahrt/Einfahrt nach/von dem Ostblock die Fahrzeuge „streng territorial“ tanken, also jene Mengen, die sie auch auf dem Territorium verbrauchen, auf dem sie fahren. (Für diese Fahrten wird also die Koppelung zwischen Infrastrukturbenutzung und ihrer Abgeltung als vollständig unterstellt, da jegliche Informationen darüber fehlen.) Dieselbe Vereinbarung gilt auch für den Fall, daß in benachbarten Ländern der Nettodieselmotorkraftstoffpreis gleich hoch ist: Auch in diesem Fall wird „streng territoriale“ Betankung unterstellt.

Wegen fehlender relationspezifischer Fahrtweitenverteilungen mußte für jede Quelland-Zielland-Relation eine feste Fahrtweite mit routenweise konstanten Länderanteilen unterstellt werden, wie sie bei der Ermittlung der Verkehrsleistungsbilanzen verwendet worden. Das Ziel möglichst geringer Kraftstoffkosten unter Einhaltung der Freimengenregelung wird in folgender Strategie konkretisiert:

(a) Für Fahrten zwischen nicht benachbarten Ländern wird auf jeden Fall beim Start im Quellland getankt. Ist der Kraftstoff im benachbarten Transitland billiger, dann wird im Quellland nur so viel Kraftstoff getankt, als bis zur Grenze benötigt wird. Dabei werden grundsätzlich Hin- und Rückfahrt getrennt betrachtet. Anschließend wird aus Hin- und Rückfahrt das arithmetische Mittel gebildet.

12) Vgl. hierzu: Rommerskirchen, S. et al.: Ursachen, Ausmaß und Auswirkungen unterschiedlicher Wettbewerbsbedingungen im europäischen Binnengüterverkehr. Untersuchung der PROGNOSE AG im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Bonn, Basel, 1987, S. 21–35.

(b) Für Fahrten zwischen benachbarten Ländern wird vereinbart, daß sowohl bei Hin- als auch bei Rückfahrt (allerdings wieder unter Einhaltung der Freimengenregelung) im Land mit dem billigeren Kraftstoff getankt wird. Hier wird also eine längerfristige Planung der Betankung unter vorausschauender Einbeziehung von Hin- und Rückfahrt angenommen, und es wird dabei unterstellt, daß Grenzübertritte zwischen Nachbarländern so häufig stattfinden, daß immer noch genug Kraftstoff für den Start im (teureren) Quellland von der letzten Rückfahrt aus dem (billigeren) Zielland im Tank ist.

Die quantitativen Ergebnisse sind in Tabelle 3 dargestellt. Sie sind wie folgt zu interpretieren (gezeigt am Beispiel CH - D): Der Wert in Spalte 1 (D) und Zeile 13 (CH) von 5390 bedeutet, daß Schweizer Güterkraftfahrzeuge auf bundesdeutschem Territorium 1986 (mit Verkehrsleistungen des Jahres 1984) 5,390 Mio ECU an Mineralölsteuer entrichtet haben. Der Wert in Spalte 13 (CH) und Zeile 1 (D) von 62 bedeutet, daß bundesdeutsche Güterkraftfahrzeuge auf Schweizer Territorium analog 0,062 Mio ECU an Mineralölsteuer entrichtet haben. Der Wert in der Hauptdiagonale (z. B. bei D: 62181) bedeutet, daß bundesdeutsche Güterkraftfahrzeuge auf heimischem Territorium bei Durchführung grenzüberschreitender Transporte (also ohne Binnenverkehr) 62,181 Mio ECU an Mineralölsteuer gezahlt haben. Die Summe in der Randspalte (z. B. für D: 108180) bedeutet, daß bundesdeutsche Güterkraftfahrzeuge bei Durchführung grenzüberschreitender Transporte im gesamten Untersuchungsgebiet 108,180 Mio ECU ausgegeben haben. Die Summe in der Randzeile (z. B. für D: 154213) bedeutet, daß die Bundesrepublik Deutschland infolge grenzüberschreitender Transporte der im Untersuchungsgebiet zugelassenen Güterkraftfahrzeuge auf ihrem Territorium 154,213 Mio ECU eingenommen hat. Will man nur die Einnahmen aus fremden Fahrzeugen einbeziehen, so ist jeweils das Hauptdiagonalelement noch von der Summenzeile abzuziehen; dieser Wert ist unterhalb der Summenzeile unter „ALIEN“ ausgewiesen (bei D: 92,032 Mio ECU).

Die eigentlich interessante Ergebnisgröße ist jedoch der auf die zugehörige Fremdleistung bezogene spezifische Wert mit der Dimension [ECU/1000 tkm]. Diese Werte sind als letzte Zeile in Tabelle 3 wiedergegeben.

Eine Interpretation der Ergebnisse soll sich hier sinnvollerweise nur auf die leistungsspezifischen Werte der Schlußzeile beziehen (wobei natürlich jeder Benutzer der Tabelle je nach Aufgabenstellung auch andere Interpretationen durchführen kann):

- Der über das gesamte Untersuchungsgebiet gemittelte Durchschnittswert von 3,69 ECU/1000 tkm wird nur von UK, IRL und D gut erreicht. Alle anderen Länder zeigen mehr oder weniger starke Abweichungen.
- Ganz offenkundig stark benachteiligt sind (in der Reihenfolge der Benachteiligung) DK, S, A, N, CH, SF und F (wobei DK allerdings infolge der Rückerstattung der Mineralölsteuer diese eigene Benachteiligung selbst verursacht). Auch YU kann zu den Benachteiligten gezählt werden, wenngleich hier natürlich die behelfsmäßige Rekonstruktion des Mineralölsteuersatzes (siehe Tabelle 4) zu beachten ist.
- Ganz offenkundig stark begünstigt sind (in der Reihenfolge der Begünstigung) GR, BLU, E, NL, I und P.

Es dürfte kein Zufall sein, daß gerade stark benachteiligte Länder wie A, N, CH, SF und F (und auch YU) auf diese Benachteiligung mit der Einführung von zusätzlichen, voll-

Tabelle 3:
 International Road Transport Mineral-Oil-Tax Revenue Balances 1984 (1000 ECU)
 Monetary Values 1986 (Exchange and Third Country Traffic)

REC. CTRY	I	T	R	A	N	S	P	O	R	T	C	O	U	N	T	R	Y	I	SUM
	D	F	I	NL	BLU	UK	IRL	DK	GR	E	P	A	CH	N	S	SF	YU	I	
D	62181	1520	15684	9389	12695	938	13	0	279	3657	75	350	62	20	343	22	950	I	108180
F	28098	20750	18716	2125	11573	68	3	0	303	4443	317	55	0	0	66	6	360	I	86885
I	7775	6290	49262	1344	2508	2424	14	0	1313	1678	77	50	0	0	24	8	3238	I	76006
NL	5855	5808	5650	39189	5075	1687	20	0	79	924	37	139	183	20	381	43	451	I	65542
BLU	2636	773	3860	3970	36372	415	12	0	21	1507	57	120	110	0	2	2	99	I	49957
UK	1114	10750	2812	1703	2834	4323	6	0	71	468	5	25	107	0	8	0	81	I	24309
IRL	64	952	166	133	109	3473	134	0	4	47	0	0	0	0	0	0	2	I	5084
DK	5564	803	1296	926	320	503	12	0	118	226	7	53	71	64	273	97	119	I	10451
GR	2642	107	95	197	191	57	0	0	4575	6	0	33	7	0	0	0	1962	I	9873
E	2745	4417	1204	543	767	923	13	0	7	14547	157	17	109	0	23	1	36	I	25509
P	499	795	318	37	86	70	0	0	0	2525	800	6	12	0	2	0	0	I	5151
A	25041	431	10321	525	1162	327	4	0	407	12	0	3095	33	1	54	16	1681	I	43111
CH	5390	8296	2818	156	498	259	2	0	21	430	55	1036	597	3	36	3	198	I	19799
N	901	112	166	111	37	7	0	0	7	81	2	4	15	283	27	20	12	I	1784
S	1569	177	316	208	51	31	2	0	4	88	35	2	23	314	830	486	2	I	4136
SF	674	53	191	55	27	11	1	0	11	64	2	4	7	54	789	1200	18	I	3163
YU	1465	78	23	116	168	35	0	0	308	0	0	25	13	0	0	0	4676	I	6908
SUM	1154213	621111	112900	60730	74473	15552	237	0	7529	30704	1626	5014	1348	760	2861	1905	13886	I	545848
ALIEN	92032	41361	63637	21541	38101	11228	103	0	2953	16157	827	1919	750	477	2031	705	9210	I	303033
ECU/ TTKM	4.06	1.94	5.81	7.15	7.26	3.89	3.85	.00	7.73	7.15	5.55	.62	.74	.69	.57	1.90	2.90	I	3.69

Tabelle 4: Zusammenstellung der territorialen Abgaben des ausländischen Straßengüterverkehrs auf dem Territorium von 17 E.C.M.T.-Mitgliedsländern für 1986 (mit den Verkehrsleistungen von 1984)

Befahrenes Land	Territoriale Fremdverkehrsleistung 1984 (Mio tkm)	Einnahmen aus Mineralölsteuern (1984/1986)		Einnahmen aus staatsterritorialen Sonderabgaben (1984/1986)		Mauten (1984/1986)		Summe aller territorialen Einnahmen (1984/1986)	
		absolut (Mio ECU)	spezifisch (ECU/1000tkm)	absolut (Mio ECU)	spezifisch (ECU/1000tkm)	absolut (Mio ECU)	spezifisch (ECU/1000tkm)	absolut (Mio ECU)	spezifisch (ECU/1000tkm)
D	22 658	92,032	4,06	2,345	0,10	—	—	94,377	4,16
F	21 321	41,361	1,94	1,195	0,06	90,259	4,23	132,815	6,23
I	10 945	63,637	5,81	3,576	0,33	40,370	3,69	107,583	9,83
NL	3 013	21,541	7,15	—	—	—	—	21,541	7,15
BLU	5 248	38,101	7,26	—	—	—	—	38,101	7,26
UK	2 890	11,228	3,89	—	—	—	—	11,228	3,89
IRL	27	0,103	3,85	—	—	—	—	0,103	3,85
DK	1 392	—	—	—	—	—	—	—	—
GR	382	2,953	7,73	—	—	0,915	2,40	3,868	10,13
E	2 259	16,157	7,15	—	—	4,990	2,21	21,147	9,36
P	149	0,827	5,55	—	—	0,170	1,14	0,997	6,69
A	3 114	1,919	0,62	70,626	22,68	16,494	5,30	89,039	28,59
CH	1 016	0,750	0,74	8,242	8,11	—	—	8,992	8,85
N	694	0,477	0,69	11,419	16,45	—	—	11,896	17,14
S	3 551	2,031	0,57	16,856	4,75	—	—	18,887	5,32
SF	370	0,705	1,90	1,753	4,74	—	—	2,458	6,64
YU	3 172	9,210	2,90	25,408	8,01	3,933	1,24	38,551	12,15
Σ	82 201	303,033	3,69	141,420	1,72	157,131	1,91	601,584	7,32

territorialen Abgaben reagiert haben (siehe Abschnitt 4). Schweden (das auch zu den benachteiligten Ländern zählt) hat allerdings in voller Absicht eine vormals gültige Mineralölsteuer (die wesentlich höher war als 1986) im Jahre 1974 in eine einnahmenneutrale Kilometersteuer umgewandelt (siehe Abschnitt 4, Absatz (15)).

4. Ermittlung der Einnahmen aus voll-territorialen Abgaben (generell staatsterritoriale Abgaben und Mauten)

Nachfolgend werden alle Länder in der bisherigen Reihenfolge behandelt, wobei für jedes Land die beiden Komponenten

- generell staatsterritoriale Abgaben und
- Mauten

abgehandelt werden. Grundlagen hierfür sind das bereits erwähnte E.C.M.T.-Papier sowie die erwähnte E.C.M.T.-Fragebogenaktion, sofern nicht andere Quellen angegeben werden. Ferner wurden alle Hinweise verwertet, welche die anwesenden Ländervertreter der Technischen Gruppe „Liberalisierung/Harmonisierung“ der E.C.M.T.-Mitgliedsstaaten anlässlich deren Sitzung am 29. 9. 1988 in Paris vorgetragen haben. Die Analyse für Jugoslawien mußte behelfsweise aus anderen Quellen erfolgen, da hierfür keinerlei Informationen vorlagen. Bei den Mauten in Österreich und Spanien wird davon ausgegangen, daß die Mehrwertsteuer rückerstattet wird. In Jugoslawien ist dies definitiv nicht der Fall, weil es keine Mehrwertsteuer gibt. In den anderen Ländern mit Maut (F, I, GR, P) wird hier davon ausgegangen, daß die Maut entweder nicht mit Mehrwertsteuer belastet ist oder daß diese nicht rückerstattet wird, d. h., die angegebenen Mautsätze werden dort voll in Rechnung gestellt.

Maßgebend sind hier - falls Unterschiede in der Behandlung in- und ausländischer Güterkraftfahrzeuge bestehen - die für Ausländer gültigen Regelungen. Der die Inländer betreffende Leistungsanteil wird hier (ebenso wie bei den Mineralölsteuerbilanzen) nicht behandelt, weil er für international vergleichende Argumente irrelevant ist. In allen Fällen werden für 1986 (mit den Verkehrsleistungen von 1984) die Absolutbeträge in ECU *und* die (viel wichtigeren) leistungsspezifischen Bezugsgrößen in ECU/1000 tkm ausgewiesen.

(1) Bundesrepublik Deutschland (D)

(a) Staatsterritoriale Abgaben

Zwar gibt D an, keinerlei staatsterritoriale Abgaben zu erheben, doch muß die für Schweizer Fahrzeuge geltende Sonderabgabe als Retorsion für deren Schwerverkehrsabgabe in Rechnung gestellt werden. Diese wird völlig spiegelbildlich wie in der Schweiz erhoben. Laut Auskunft des Bundesministers für Verkehr, Bonn, betragen diese Einnahmen in D für 1986 etwa 5 Mio DM.¹³⁾ Mit dem Umrechnungskurs zum ECU (1 DM = 0,4690 ECU)¹⁴⁾ ergibt sich ein Betrag von 2,345 Mio ECU. Als über alle fremden Verkehrsleistungen gemittelten spezifischen Wert erhält man somit 0,10 ECU/1000 tkm.

(b) Mauten

Keine Mauten.

13) Telefonische Auskunft vom 24. 8. 1988.

14) E.C.M.T., a.a.O., Annex 2.

(2) Frankreich (F)

(a) Staatsterritoriale Abgaben

Frankreich erhebt von österreichischen und Schweizer Güterkraftfahrzeugen nach dem Gegenseitigkeitsprinzip eine sogenannte Achslaststeuer (taxe à l'essieu), nachdem diese beiden Länder ihrerseits von französischen Güterkraftfahrzeugen spezielle staatsterritoriale Abgaben erheben. Es ist wegen der komplizierten Staffelung dieser Abgabe in Abhängigkeit von Achsenanzahl und zulässigem Gesamtgewicht und wegen einiger Rabattierungen (Nahverkehr im französischen Grenzbereich, Werkverkehr, Vielfahrer-Mengenrabatt) außerordentlich schwierig, hierfür einen verkehrsleistungsspezifischen Wert zu ermitteln, da die Abgabe pro Tag oder Vierteljahr zu entrichten ist. Da aber die Gesamteinnahmen 1986 von F aus der Achslaststeuer auf österreichische und Schweizer Güterkraftfahrzeuge nicht eruierbar sind, muß dennoch eine „mikroskopische“ Schätzung versucht werden:

Geht man von einer durchschnittlichen Tagesgebühr von 70 FF (sie betrug 1986 je nach Achslast und -konstellation zwischen 4 und 144 FF)¹⁵⁾ und von einer durchschnittlichen täglichen Fahrtstrecke in Frankreich von 500 km aus, so ergibt sich mit dem Umrechnungskurs zum ECU (1 FF = 0,1457 ECU)¹⁶⁾ und einer durchschnittlichen Beladung von 13 tkm/FZkm (siehe Tabelle 2) ein verkehrsleistungsspezifischer Wert von $70 \times 0,1457 / (13 \times 500) = 1,57 \text{ ECU}/1000 \text{ tkm}$. Berücksichtigt man jedoch die genannten Rabattierungen, so dürfte ein Wert von 1 ECU/1000 tkm eine einigermaßen realistische Schätzung darstellen. Multipliziert man diesen Wert mit der Verkehrsleistung österreichischer und Schweizer Güterkraftfahrzeuge auf französischem Territorium in Höhe von 1,195 Mrd. tkm (siehe Tabelle 1), so ergeben sich ein Gesamtbetrag von 1,195 Mio ECU und ein über alle fremden Verkehrsleistungen gemittelter spezifischer Wert von 0,06 ECU/1000 tkm.

(b) Mauten

Laut Angabe aus dem französischen Fragebogen ist bei Benützung der mautpflichtigen Autobahnen (Gesamtlänge: 4702 km) im Mittel eine Maut von 0,63 FF/FZkm zu entrichten, was unter Berücksichtigung einer durchschnittlichen Beladung von 13 tkm/FZkm (siehe Tabelle 2), des Umrechnungskurses zum ECU und einer durchschnittlichen Mengenrabattierung von 10 % zu einem verkehrsleistungsspezifischen Wert von 6,35 ECU/1000 tkm führt. Es gibt keinerlei gesicherte Anhaltspunkte darüber, welcher Leistungsanteil des internationalen Straßengüterverkehrs mautpflichtige Autobahnen benutzt. In Übereinstimmung mit *Rommerskirchen et al.*¹⁷⁾ wird von einem Leistungsanteil von zwei Dritteln ausgegangen, so daß sich mit einer Verkehrsleistung fremder Güterkraftfahrzeuge in F in Höhe von 21,321 Mrd. tkm (siehe Tabelle 1) ein Betrag von 90,259 Mio ECU und ein spezifischer Gesamtdurchschnittswert von 4,23 ECU/1000 tkm ergeben.

(3) Italien (I)

(a) Staatsterritoriale Abgaben

In Italien existiert die „Diritto fisso“, eine Beförderungssteuer, die neben der Kraftfahrzeugsteuer erhoben wird. Jedoch sind sämtliche EG-Mitgliedsländer und die Schweiz von ihr

15) International Road Transport Union: Handbook of International Road Transport 1985/86. Genf, o.J., S. 155.

16) E.C.M.T., a.a.O., Annex 2.

17) *Rommerskirchen et al.*, a.a.O., S. 40.

befreit. Die übrigen Länder haben für jede Fahrt bei einer Fahrtlänge bis zu 100 km 1500 Lire pro Tonne der beförderten Güter zu entrichten, bei einer Fahrtlänge von über 100 km 1000 Lire pro Tonne der beförderten Güter. Wenn man der Einfachheit halber nur Fahrten von über 100 km in Betracht zieht (die durchschnittliche Transportweite beträgt in I im grenzüberschreitenden Verkehr mit nicht in der EG und der Schweiz zugelassenen Güterkraftfahrzeugen der E.C.M.T.-Mitgliedsländer ca. 431 km), so ergibt sich bei einer Verkehrsleistung der in den betroffenen Ländern¹⁸⁾ zugelassenen Güterkraftfahrzeuge in I in Höhe von 2,256 Mrd. tkm (siehe Tabelle 1) und unter Berücksichtigung der Umrechnung zum ECU (1000 Lire = 0,6832 ECU)¹⁹⁾ ein Gesamtbetrag von $2256 \times 0,6832 / 431 = 3,576$ Mio ECU. Bezogen auf die gesamte Verkehrsleistung ausländischer Güterkraftfahrzeuge in I (10945 Mio tkm, siehe Tabelle 1) ergibt dies 0,33 ECU/1000 tkm.

(b) Mauten

*Rommerskirchen et al.*²⁰⁾ rechnen mit einem Durchschnittssatz von 132 Lire/FZkm für 1986 auf italienischen Autobahnen. Unter Berücksichtigung des oben genannten Umrechnungskurses und einer durchschnittlichen Beladung von 16,3 tkm/FZkm (siehe Tabelle 2) ergibt sich ein verkehrsleistungsspezifischer Wert von $132 \times 0,6832 / 16,3 = 5,53$ ECU/1000 tkm. Nimmt man auch hier wie bei F wieder mit *Rommerskirchen et al.*²¹⁾ an, daß von der Verkehrsleistung fremder Güterkraftfahrzeuge in I (10945 Mio tkm, siehe Tabelle 1) zwei Drittel auf Autobahnen erbracht werden, so ergibt sich damit eine Gesamteinnahme von 40,370 Mio ECU bzw. ein über die Gesamtverkehrsleistung ausländischer Fahrzeuge gemittelter spezifischer Wert von 3,69 ECU/1000 tkm.

(4) Niederlande (NL)

(a) Staatsterritoriale Abgaben

Keine staatsterritorialen Abgaben.

(b) Mauten

In den Niederlanden werden keine für den internationalen Straßengüterverkehr relevanten Mauten erhoben.

(5) Belgisch-Luxemburgische Wirtschaftsunion (BLU)

(a) Staatsterritoriale Abgaben

Keine staatsterritorialen Abgaben.

(b) Mauten

Keine Mauten.

(6) Vereinigtes Königreich (UK)

(a) Staatsterritoriale Abgaben

Keine staatsterritorialen Abgaben.

18) Innerhalb des Untersuchungsgebietes, also A, N, S, SF und YU. (E und P werden bereits zur EG gerechnet).

19) E.C.M.T., a.a.O., Annex 2.

20) *Rommerskirchen et al.*, a.a.O., S. 41.

21) Ebenda.

(b) Mauten

Mauten werden nur punktuell an einigen für den internationalen Straßengüterverkehr kaum relevanten Stellen erhoben. Sie werden daher nicht in Rechnung gestellt.

*(7) Irland (IRL)**(a) Staatsterritoriale Abgaben*

Keine staatsterritorialen Abgaben.

(b) Mauten

In Irland werden keine für den internationalen Straßengüterverkehr relevanten Mauten erhoben.

*(8) Dänemark (DK)**(a) Staatsterritoriale Abgaben*

Keine staatsterritorialen Abgaben.

(b) Mauten

Keine Mauten.

*(9) Griechenland (GR)**(a) Staatsterritoriale Abgaben*

Keine staatsterritorialen Abgaben.²²⁾

(b) Mauten

In Griechenland werden laut Fragebogen auf 791 km Straßenlänge durchschnittlich (mit Stichtag 10.3.1988) 1,27 Dr/FZkm erhoben. Nimmt man eine jährliche Gebührensteigerung von 10% an, so läßt sich damit für 1986 ein Wert von 1,05 Dr/FZkm rückermitteln. Mit einer durchschnittlichen Beladung von 16 tkm/FZkm (siehe Tabelle 2) und dem Umrechnungskurs zum ECU (100 Dr = 0,7296 ECU)²³⁾ läßt sich ein verkehrsleistungsspezifischer Wert von 4,79 ECU/1000 tkm ermitteln. Nimmt man hier an, daß von der Verkehrsleistung ausländischer Fahrzeuge (382 Mio tkm, siehe Tabelle 1) etwa die Hälfte auf den mautpflichtigen Strecken anfällt (nicht so geschlossene Netze wie in F und I), so ergibt dies einen Gesamtbetrag von 0,915 Mio ECU und einen über die gesamte ausländische Verkehrsleistung gemittelten spezifischen Wert von 2,40 ECU/1000 tkm.

*(10) Spanien (E)**(a) Staatsterritoriale Abgaben*

Keine staatsterritorialen Abgaben.

22) Im Fragebogen gibt GR allerdings an, daß es etwa 15 ECU je Einfahrt + Ausfahrt von solchen ausländischen Fahrzeugen erhebt, mit denen keine bilateralen Doppelbesteuerungsabkommen bestehen. Es wird angenommen, daß diese Abkommen nur die Kraftfahrzeugsteuer betreffen und daß diese Abgaben hier somit nicht zu berücksichtigen sind.

23) E.C.M.T., a.a.O., Annex 2.

(b) Mauten

Spanien erhob 1986 laut Fragebogen auf einem Netz von 1317 km Streckenlänge Mautgebühren mit einem Durchschnittssatz von 0,12 ECU/FZkm für Schwerfahrzeuge. Darin sind noch 12% Mehrwertsteuer enthalten, die rückerstattet werden. Somit beträgt die durchschnittliche Nettogebühr 0,11 ECU/FZkm. Geht man hier von der Annahme aus, daß von der Verkehrsleistung ausländischer Güterkraftfahrzeuge in E (2259 Mio tkm, siehe Tabelle 1) ein Drittel auf mautpflichtige Strecken entfällt, so ergeben sich mit einer durchschnittlichen Beladung von 16,6 tkm/FZkm (siehe Tabelle 2) ein Gesamtbetrag von 4,990 Mio ECU und ein leistungsspezifischer Durchschnittswert von 2,21 ECU/1000 tkm.

*(11) Portugal (P)**(a) Staatsterritoriale Abgaben*

Keine staatsterritorialen Abgaben.²⁴⁾

(b) Mauten

Portugal erhob 1986 laut Fragebogen auf einer Gesamtstreckenlänge von 141 km Mautgebühren mit einem Durchschnittssatz von 0,07285 ECU/FZkm. Da die Gesamtstreckenlänge vergleichsweise klein ist, wird hier davon ausgegangen, daß von der gesamten Verkehrsleistung ausländischer Güterkraftfahrzeuge in Portugal (149 Mio tkm, siehe Tabelle 1) nur ein Viertel auf diese mautpflichtigen Strecken entfällt. Mit einer durchschnittlichen Beladung von 16 tkm/FZkm (siehe Tabelle 2) ergeben sich ein Gesamtbetrag von 0,170 Mio ECU und ein leistungsspezifischer Durchschnittswert von 1,14 ECU/1000 tkm.

*(12) Österreich (A)**(a) Staatsterritoriale Abgaben*

In Österreich wurde 1978 der Straßenverkehrsbeitrag für Güterkraftfahrzeuge mit einer Nutzlastkapazität von mehr als 5 t eingeführt. Die Gebühr beträgt für Ausländer in der Regel 0,35 ÖS je „Nutzlast“-Tonnenkilometer. Dabei sind allerdings zwei wichtige Aspekte zu beachten:

- Unter „Nutzlast“-Tonnenkilometer ist nicht das Produkt aus tatsächlicher Nutzlast und Fahrtweite, sondern das Produkt aus Nutzlastkapazität (des Güterkraftfahrzeuges; im Zulassungsschein eingetragen) und Fahrtweite zu verstehen. Das heißt, daß ein teilbeladenes Fahrzeug je tatsächlich transportierter Menge mehr bezahlt, als dem angegebenen Betrag entspricht. Dieser Aspekt *erhöht* also die verkehrsleistungsspezifische Gebühr. (Gänzlich leere Fahrzeuge zahlen allerdings nichts.)
- Für vielfahrende Ausländer gibt es die Möglichkeit einer faktischen Mengenrabattierung, indem sie die Abgabe wie Inländer pauschaliert entrichten können; dieser Aspekt *senkt* also die verkehrsleistungsspezifische Gebühr.

Die Vermutung, daß sich beide Effekte gegenseitig etwa ausgleichen, wird durch eine „makroskopische“ Betrachtung bestätigt: Laut Angaben des österreichischen Bundesmini-

24) Zwar werden von Portugal derartige Abgaben berichtet, es handelt sich aber offensichtlich um einen Kraftfahrzeugsteuersatz für Fahrzeuge aus jenen Ländern, mit denen es keine bilateralen Abkommen zur gegenseitigen Anrechnung der Kraftfahrzeugsteuer hat.

steriums für Finanzen betragen 1986 die Gesamteinnahmen aus dem Straßenverkehrsbeitrag ausländischer Güterkraftfahrzeuge 1,123 Mrd. ÖS. Die zugehörige Verkehrsleistung ausländischer Güterkraftfahrzeuge auf österreichischem Territorium betrug 1986 etwa 3,3 Mrd. tkm.²⁵⁾ Daraus läßt sich ein verkehrsleistungsspezifischer Wert von 0,34 ÖS/tkm ermitteln, der also fast identisch ist mit dem im Gesetz festgelegten Grundwert. Mit dem Umrechnungskurs zum ECU (100 ÖS = 6,6693 ECU)²⁶⁾ ergeben sich ein leistungsspezifischer Wert von 22,68 ECU/1000 tkm und ein Gesamtbetrag aus der Verkehrsleistung der in den 16 übrigen Ländern des Untersuchungsgebietes zugelassenen Güterkraftfahrzeuge (3,114 Mrd. tkm, siehe Tabelle 1) von 70,626 Mio ECU.

(b) Mauten

Mauten werden an verschiedenen (Teil-)Strecken international bedeutsamer Routen in Österreich erhoben. Da es sich hierbei nicht um einigermaßen geschlossene Netze (wie etwa in F oder I) oder um lange durchgehende Strecken (wie etwa in GR und E) handelt, ist es nicht angebracht, die bei den Mauten dieser Länder eingesetzte „mikroskopische“ Betrachtungsweise heranzuziehen, sondern eine „makroskopische“: Laut einer Studie des österreichischen Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten²⁷⁾ betragen 1986 die Brutto-Einnahmen²⁸⁾ aus Mauten ausländischer Fahrzeuge der Kategorie B und C²⁹⁾ 370 Mio ÖS. Rechnet man die Mehrwertsteuer (20%) heraus und nimmt man an, daß in dem Fahrzeugkollektiv B + C etwa 15% Omnibusse enthalten sind,³⁰⁾ so ergibt sich für 1986 ein Betrag von 262 Mio ÖS oder 17,479 Mio ECU. Legt man diesen Betrag wiederum auf die etwa 3,3 Mrd. tkm Gesamtverkehrsleistung ausländischer Fahrzeuge in Österreich von 1986 um (siehe oben), so erhält man einen leistungsspezifischen Wert von 5,30 ECU/1000 tkm und, mit der Verkehrsleistung der in den 16 übrigen Ländern des Untersuchungsgebietes zugelassenen Güterkraftfahrzeuge (3,114 Mrd. tkm, siehe Tabelle 1) multipliziert, einen Gesamtbetrag von 16,494 Mio ECU.

(13) Schweiz (CH)

(a) Staatsterritoriale Abgaben

In der Schweiz wurde zu Beginn des Jahres 1985 die Schwerverkehrsabgabe eingeführt, deren Höhe auf der Basis von Fahrleistungsschätzungen und von Ermittlungen der Kosten der Infrastrukturbenutzung einheitlich für In- und Ausländer festgelegt wurde. Allerdings erfolgt die Erhebung dieser Abgabe für In- und Ausländer in unterschiedlicher Weise. Inländer haben diese Abgabe in der Regel jährlich pauschal zu entrichten, während für Ausländer Tagessätze, Monatssätze oder 10-Fahrten-Abonnements gültig sind.

25) Österreichisches Statistisches Zentralamt: Verkehrsstatistik (Güterverkehr) 1986, Tabelle 0. Wien, 1988. Dort ist ein Wert von 3,077 Mrd. tkm angegeben. Dieser Wert muß allerdings als etwas zu niedrig angesehen werden, da unsere Modellrechnungen für das Jahr 1984 allein für die im Untersuchungsgebiet zugelassenen ausländischen Güterkraftfahrzeuge eine Verkehrsleistung von 3,114 Mrd. tkm ergaben (siehe Tabelle 1). Wir haben daher für 1986 einen Gesamtwert von etwa 3,3 Mrd. tkm unterstellt.

26) E.C.M.T., a.a.O., Annex 2.

27) Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten: Mautstudie. Wien, 1987, S. 18.

28) Inklusive Mehrwertsteuer.

29) Kategorie B: Lkw bis maximal 3 Achsen, Omnibusse bis maximal 30 Sitzplätze; Kategorie C: Lkw über 3 Achsen, Omnibusse über 30 Sitzplätze.

30) Auskunft der Brenner Autobahn AG, Innsbruck. vom 25.7.1988.

Die Schwerverkehrsabgabe war von der Schweiz von Anfang an als eine Abgabe zur Abdeckung der vom Schwerverkehr zusätzlich verursachten Infrastrukturkosten deklariert. Gleichwohl wurde diese Interpretation nicht von allen E.C.M.T.-Mitgliedsländern akzeptiert: D, F, S und SF betrachteten die Einführung dieser Abgabe als einseitige Kündigung ihrer bilateralen Abkommen über die gegenseitige Anrechnung der Kraftfahrzeugsteuer und sahen sich daher aufgrund der in ihren Ländern bestehenden Rechtslage veranlaßt, ihrerseits entsprechende Abgaben für Schweizer Güterkraftfahrzeuge bei Einfahrt in ihr Territorium einzuführen.

Da - wie erwähnt - die Art der Erhebung der Schwerverkehrsabgabe für Ausländer mannigfaltig ist und nicht unmittelbar in Abhängigkeit von der tatsächlich erbrachten individuellen Verkehrsleistung dargestellt werden kann, ist die Ermittlung eines fahr- oder verkehrsleistungsspezifischen Wertes mikroskopisch über die Art der Abgabenerhebung nicht möglich.

Es muß daher ein anderer Weg beschritten werden, und zwar wiederum (wie bei Österreich) der „makroskopische“: Laut Mitteilung des Eidgenössischen Stabes für Gesamtverkehrsfragen, Bern, vom 19.7.1988 betragen die Einnahmen aus der Schwerverkehrsabgabe von ausländischen Güterkraftfahrzeugen 1985 15,708 Mio FS, 1986 14,548 Mio FS und 1987 14,849 Mio FS. Nimmt man näherungsweise für 1984 eine Gesamtverkehrsleistung ausländischer Fahrzeuge in der Schweiz von 1016 Mio tkm (siehe Tabelle 1) zuzüglich 5% für Transporte mit Güterkraftfahrzeugen an, die nicht im Untersuchungsgebiet zugelassen sind, und unterstellt man, daß diese Gesamtverkehrsleistung sich für 1985 noch um weitere 5% gesteigert hat, so erhält man für 1985 einen spezifischen Wert von 15,708 Mio FS/(1,016 x 1,05²) Mrd tkm = 14,02 FS/1000 tkm. Nimmt man diesen spezifischen Wert auch für 1986 an, so erhält man mit dem Umrechnungskurs zum ECU (1 FS = 0,5786 ECU)³¹ einen spezifischen Wert von 8,11 ECU/1000 tkm und, mit der zugehörigen Verkehrsleistung von 1016 Mio tkm multipliziert, einen Absolutbetrag von 8,242 Mio ECU.

(b) Mauten

Bis auf eine punktuelle Maut (im Großen St.-Bernhard-Tunnel) gibt es in der Schweiz keine Mautgebühren. Diese punktuelle Maut wird wegen ihrer geringen Bedeutung nicht in Rechnung gestellt.

(14) Norwegen (N)

(a) Staatsterritoriale Abgaben

In Norwegen wird eine Kilometersteuer auf alle Dieselfahrzeuge erhoben, wobei ausländische Güterkraftfahrzeuge bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 t ausgenommen sind. Fahrzeuge aus D, E, I und YU sind von der Kilometersteuer befreit, Fahrzeuge aus DK erhalten einen Nachlaß von 0,3 KrN/FZkm. Der Steuerbetrag ist sehr differenziert nach den Bruttogewichten von Zugfahrzeug wie auch von Anhänger gestaffelt, doch kann nach Auskunft des norwegischen E.C.M.T.-Delegierten³² für die in internationalen Transporten eingesetzte Fahrzeugflotte von einem Betrag von etwa 2 KrN/FZkm ausgegangen werden. Bei einer durchschnittlichen Beladung von 15 tkm/FZkm (siehe Tabelle 2) ergeben

31) E.C.M.T., a.a.O., Annex 2.

32) Paris, 29.9.1988.

sich mit der Umrechnung zum ECU (1 KrN = 0,1352 ECU)³³⁾ damit 18,03 ECU/1000 tkm. Nimmt man die genannten Länder aus und reduziert man den Wert auf 15,32 ECU/1000 tkm für dänische Güterkraftfahrzeuge, so ergeben sich ein Gesamtbetrag von 11,419 Mio ECU und ein über die Gesamtleistung ausländischer Güterkraftfahrzeuge gemittelter leistungsspezifischer Wert von 16,45 ECU/1000 tkm.

(b) Mauten

Auf international relevanten Routen existieren in Norwegen keine Mauten.

(15) Schweden (S)

(a) Staatsterritoriale Abgaben

Auch in Schweden wird eine Kilometersteuer erhoben. (Ausländische Anhänger mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 10t sind von ihr ausgenommen.) Sie beträgt im Mittel etwa 7,1 ECU/100 FZkm bzw. - mit einer durchschnittlichen Beladung von 15 tkm/FZkm (siehe Tabelle 2) - 4,73 ECU/1000 tkm. Mit der Verkehrsleistung ausländischer Fahrzeuge des Untersuchungsgebietes (3,551 Mrd. tkm, siehe Tabelle 1) multipliziert, ergibt sich ein Betrag von 16,796 Mio ECU. Außerdem erhebt Schweden von Schweizer Güterkraftfahrzeugen eine Kraftfahrzeugsteuer, die hier in Rechnung zu stellen ist, da sie aufgrund des geltenden schwedischen Rechtes infolge Einführung der Schweizer Schwerkverkehrsabgabe nach dem Gegenseitigkeitsprinzip zu erheben ist. Schweden beziffert die Einnahmen für das Jahr 1986 auf etwa 60 000 ECU.³⁴⁾ Damit ergeben sich ein Gesamtbetrag von 16,856 Mio ECU und ein über alle von ausländischen Güterkraftfahrzeugen erbrachten Verkehrsleistungen gemittelter leistungsspezifischer Wert von 4,75 ECU/1000 tkm.

(b) Mauten

Keine Mauten.

(16) Finnland (SF)

(a) Staatsterritoriale Abgaben

Finnland erhebt eine Kilometersteuer für Güterkraftfahrzeuge aus Österreich, der Schweiz, Norwegen und Schweden nach dem Gegenseitigkeitsprinzip infolge der in diesen Ländern erhobenen staatsterritorialen Abgaben. Sie ist daher in Rechnung zu stellen. Sie beträgt (jeweils als Mittelwert aus Zugfahrzeug und Anhänger) für Österreich 0,39 ECU/FZkm, für die Schweiz 0,08 ECU/FZkm, für Norwegen 0,20 ECU/FZkm und für Schweden 0,08 ECU/FZkm. Unter Zugrundelegung einer durchschnittlichen Beladung von 14,3 tkm/FZkm (siehe Tabelle 2) und mit den zugehörigen Verkehrsleistungen dieser Länder in Finnland (siehe Tabelle 1) ergeben sich ein Gesamtbetrag von 1,753 Mio ECU und ein durchschnittlicher, auf die Verkehrsleistung ausländischer Fahrzeuge des Untersuchungsgebietes in Finnland (370 Mio tkm, siehe Tabelle 1) bezogener, spezifischer Wert von 4,74 ECU/1000 tkm.

(b) Mauten

Keine Mauten.

³³⁾ E.C.M.T., a.a.O., Annex 2.

³⁴⁾ Schreiben des schwedischen Finanzministeriums, Stockholm, vom 24. 10. 1988.

(17) Jugoslawien (YU)

Für Jugoslawien liegen weder aus der E.C.M.T.-Fragenbogenaktion noch aus dem erwähnten E.C.M.T.-Papier verwertbare Informationen vor. Sie mußten vollständig aus anderen Quellen rekonstruiert werden und sind mit den entsprechenden Vorbehalten zu versehen.

(a) Staatsterritoriale Abgaben

In Jugoslawien wird eine generelle Straßenbenutzungsgebühr für ausländische Güterkraftfahrzeuge erhoben. Sie wird Transitsteuer genannt. Diese Bezeichnung ist aber irreführend, weil offensichtlich alle ausländischen Verkehrsleistungen und nicht nur die des Transits davon betroffen sind. Für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 15 t beträgt die Abgabe seit 14. 5. 1983 0,0041 US-\$ je Bruttotonnenkilometer.³⁵⁾ Unter „Bruttotonne“ ist das Leergewicht des Fahrzeuges plus beförderte Last zu verstehen. Nimmt man eine durchschnittliche Beladung von 15 tkm/FZkm (siehe Tabelle 2) sowie ein durchschnittliches Leergewicht von 15 t/FZ an und legt man den Wechselkurs des US-\$ zum ECU vom 30. 6. 1986 mit 1 US-\$ = 0,977 ECU³⁶⁾ zugrunde, so ergibt sich damit ein verkehrsleistungsspezifischer Wert von 8,01 ECU/1000 tkm (wobei es sich hier um die mit der tatsächlichen Verkehrsleistung übereinstimmenden Nettotonnenkilometer handelt). Multipliziert man diesen Wert mit der gesamten Verkehrsleistung ausländischer Fahrzeuge des Untersuchungsgebietes in YU (3,172 Mrd. tkm, siehe Tabelle 1), so erhält man als Gesamtbetrag einen Wert von 25,408 Mio ECU.

(b) Mauten

Jugoslawien erhob im Jahre 1986 auf Autobahnen mit einer Gesamtlänge von etwa 570 km bei vier- und mehrachsigen Fahrzeugen eine Gebühr von etwa 23 Din/FZkm.³⁷⁾ Mit einer durchschnittlichen Beladung von 15 tkm/FZkm (siehe Tabelle 2) und dem Umrechnungskurs von 100 Din = 0,2428 ECU³⁸⁾ (Juli 1986) ergibt sich ein leistungsspezifischer Wert von 3,72 ECU/1000 tkm. Da auch in Jugoslawien (wie in Spanien) nicht von einem geschlossenen Netz die Rede sein kann, wird hier angenommen, daß von der Verkehrsleistung ausländischer Güterkraftfahrzeuge in YU (3,172 Mrd. tkm, siehe Tabelle 1) etwa ein Drittel auf Mautstrecken erbracht wurde. Damit ergeben sich ein Gesamtbetrag von 3,933 Mio ECU und ein über alle ausländischen Verkehrsleistungen gemittelter spezifischer Wert von 1,24 ECU/1000 tkm.

35) Schreiben des Bundesverbandes des Deutschen Güterfernverkehrs, Frankfurt, vom 18. 5. 1983 an seine Mitgliedsverbände.

36) Auskunft des Schweizerischen Bankvereins, Basel, vom 15. 7. 1988.

37) Rekonstruiert aus: Deutsche Verkehrs-Zeitung vom 4. 2. 1986 („Autobahngebühren: Teilweise drastisch erhöht“). Die Gebühren wurden allerdings 1987 noch einmal stark (nominal in Dinar etwa auf das Dreifache von 1986) erhöht (siehe: Astag Straßentransport, Nr. 14–15/1987).

38) E.C.M.T., a.a.O., Annex 2.

5. Zusammenfassung aller territorialen Abgaben und Interpretation der Ergebnisse im internationalen Vergleich

Die Ergebnisse aus den semi-territorialen Abgaben (Abschnitt 3, Tabelle 3) und aus den voll-territorialen Abgaben (Abschnitt 4) sind in Tabelle 4 zusammengefaßt. Entscheidend für die Argumentation ist die letzte Spalte der Tabelle 4. Sie gibt an, wie hoch 1984/1986 die durchschnittlichen spezifischen Einnahmen eines Landes an territorialen Abgaben des Straßengüterverkehrs ausländischer E.C.M.T.-Fahrzeuge (ohne die Türkei) waren, bezogen auf die Verkehrsleistung, die von diesen ausländischen Güterkraftfahrzeugen auf dem Territorium des jeweils betrachteten Landes verursacht wurden.

Aus den einzelnen Ergebnissen, die hier nicht bewertet werden sollen, lassen sich folgende generelle *Orientierungen und Auffälligkeiten* ablesen:

- Im Durchschnitt aller Länder haben die spezifischen semi-territorialen Abgaben mit 3,69 ECU/1000 tkm nahezu dasselbe Niveau wie die spezifischen voll-territorialen Abgaben ($1,72 + 1,91 = 3,63$ ECU/1000 tkm).
- Die Einnahmen aus der Mineralölsteuer machen in einigen Ländern (F, A, CH, N, S, SF, YU) weniger als die Hälfte der gesamten territorialen Einnahmen aus dem Straßengüterverkehr aus.
- Gerade bei diesen Ländern liegen die spezifischen Einnahmen aus der Mineralölsteuer deutlich unter deren Durchschnittswert aller Länder von 3,69 ECU/1000 tkm. Einige dieser Länder sahen sich veranlaßt, weitere Einnahmen durch zusätzliche, voll-territoriale Abgaben zu erzielen.
- Absoluter Spitzenreiter bei den spezifischen territorialen Gesamteinnahmen ist A (28,59 ECU/1000 tkm), mit deutlichem Abstand gefolgt von N (17,14 ECU/1000 tkm).
- Überhaupt keine Einnahmen erzielt DK.
- Im Mittelfeld bei den spezifischen territorialen Gesamteinnahmen (5 bis 10 ECU/1000 tkm) liegen F, I, NL, BLU, E, P, CH, S und SF, wobei die Länder CH, S und SF durch Einführung ihrer staatsterritorialen Abgaben gut ins Mittelfeld gerückt sind.
- Ganz besonders A, in abgeschwächtem Maße aber auch N und YU ragen durch ihre territorialen Zusatzabgaben deutlich über diesen Mittelwert hinaus.
- Die Länder D, UK, IRL erzielen (natürlich neben DK) besonders niedrige spezifische Einnahmen aus territorialen Abgaben auf den ausländischen Straßengüterverkehr (weniger als 5 ECU/1000 tkm).
- GR würde ohne Erhebung seiner Mauten ziemlich gut im Mittelfeld der spezifischen territorialen Gesamtabgaben liegen, ebenso A ohne Erhebung seiner staatsterritorialen Sonderabgaben.

Summary

Based on earlier established transport output balances for international road haulage, this paper presents the resulting revenue balances for international road haulage covering all E.C.M.T. member countries (except Turkey). Primary objective (and result) is to determine for each individual country the revenues from international (cross-border) transport by foreign haulage vehicles. Only territorial fees are considered. In order to allow international comparability, territorial revenues are expressed in a common currency (ECU) and related to the corresponding transport output. A noteworthy result is that the quantified values expressed in ECU per 1000 tkm vary, in part, widely from one country the other.