

Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Daubertshäuser, Kretkowski, Haar, Antretter, Amling, Bamberg, Berschkeit, Buckpesch, Curdt, Hettling, Ibrügger, Pauli, Stiegler, Dr. Vogel und der Fraktion der SPD
— Drucksache 10/6133 —

EG-Marktordnung im Straßengüterverkehr

Der Bundesminister für Verkehr – A 10/00.02/5 Va 86 – hat mit Schreiben vom 20. November 1986 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

Vorbemerkungen

Die in Artikel 74 ff. des EWG-Vertrages vorgesehene gemeinsame Verkehrspolitik innerhalb der EG ist nach langem Stillstand in Bewegung geraten. Richtungsweisend hierfür waren insbesondere:

- das auf eine Untätigkeitsklage des Europäischen Parlaments aus dem Jahre 1982 ergangene Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 22. Mai 1985, das den Rat zur Herstellung der Dienstleistungsfreiheit im grenzüberschreitenden Verkehr und zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung der Kabotage verpflichtet hat und
- die Mailänder Beschlüsse der Staats- und Regierungschefs vom 28./29. Juni 1985, die bis spätestens 1992 die Schaffung eines gemeinsamen Binnenmarktes und in diesem Rahmen vorrangig die Schaffung eines freien Marktes auf dem Gebiet des Güterverkehrs vorsehen.

Der gemeinsame Binnenmarkt liegt im Interesse von Wachstum, Wohlstand und Beschäftigung in allen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft, auch der Bundesrepublik Deutschland. Hierzu gehört auch ein gemeinsamer Verkehrsmarkt.

Bei der Gestaltung der gemeinsamen Verkehrspolitik sind notwendigerweise die Interessen von zwölf Mitgliedstaaten mitein-

ander in Einklang zu bringen. Dies setzt auf allen Seiten die Bereitschaft zum Kompromiß voraus. Auf diesen einfachen Tatbestand hinzuweisen besteht Anlaß, da die vorliegende Anfrage an mehreren Stellen den Eindruck zu erwecken versucht, als könne die europäische Verkehrspolitik allein von der Bundesregierung bestimmt werden.

Die deutsche Seite hat nach 1982 zu erheblichen Fortschritten in der EG-Verkehrspolitik beigetragen und dabei erreicht, daß die wichtigsten deutschen Interessen in den vom Rat verabschiedeten Beschlüssen und Leitlinien – insbesondere Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen und Bestand einer Marktordnung auch nach 1992 – berücksichtigt wurden.

Der Bundesminister für Verkehr hat während der Sitzung des EG-Verkehrsministerrates am 10./11. November 1986 erklärt, daß die deutsche Seite einer Aufstockung des Gemeinschaftskontingents für den Straßengüterverkehr ohne entsprechende Fortschritte bei der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen nicht zustimmen könne.

1. Welche konkreten Maßnahmen sind auf Gemeinschaftsebene bisher getroffen worden, damit die Beseitigung der mengenmäßigen Beschränkungen im Straßengüterverkehr während der Übergangszeit bis 1992 einhergeht mit der Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen bedingt durch Unterschiede der
 - Kfz-Steuer,
 - Mineralölsteuer,
 - Straßenbenutzungsgebühren,
 - Überwachung der Lenk- und Ruhezeiten des Fahrpersonals,
 - technischen Auflagen,
 - Investitionshilfen?

Der Rat (Verkehr) der EG hat in seinen Schlußfolgerungen vom 14. November 1985 und vom 30. Juni 1986 als Leitlinie neben der Beseitigung mengenmäßiger Beschränkungen im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr gleichwertig auch die Beseitigung noch bestehender Wettbewerbsverzerrungen bis 1992 verabschiedet. Die bereits verwirklichten und noch ausstehenden Maßnahmen zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen hat der Bundesminister für Verkehr in seinem Bericht vom 27. August 1986 an den Bundestags-Verkehrsausschuß – Ausschuß-Drucksache 412 – ausführlich dargestellt. Sie werden hiermit nochmals kurz zusammengefaßt:

- Kfz-Steuer, Mineralölsteuer, Straßenbenutzungsgebühren: Der Rat (Verkehr) der EG hat am 30. Juni 1986 die EG-Kommission aufgefordert, bis Ende dieses Jahres eine Studie über die Kfz-Steuer, die Mineralölsteuer und die Straßenbenutzungsgebühren und den zwischen ihnen bestehenden Zusammenhang vorzulegen. Der Rat der Wirtschafts- und Finanzminister der EG hat am 16. Juni 1986 die Kommission aufgefordert, bis 1. April 1987 Vorschläge sowohl zu den Bemessungsgrundlagen als auch zu den Steuersätzen der

wichtigsten Verbrauchsteuern, d. h. auch zur Mineralölsteuer vorzulegen. Die Bundesregierung wird sich mit Nachdruck dafür einsetzen, daß die Harmonisierung der fiskalischen Belastungen des Verkehrsgewerbes zügig vorangebracht wird.

- Überwachung der Lenk- und Ruhezeiten des Fahrpersonals: Der Rat (Verkehr) der EG hat am 14. November 1985 zusammen mit den neuen Sozialvorschriften für den Straßenverkehr auch eine Entschließung verabschiedet, durch die insbesondere eine gleichmäßige Kontroll- und Ahndungspraxis in allen Mitgliedstaaten erreicht werden soll. Die Mitgliedstaaten sind gehalten, über den Vollzug der Entschließung bis Ende dieses Jahres zu berichten. Die Bundesregierung wird in den nächsten Monaten die tatsächliche Entwicklung sorgfältig beobachten und auf Beseitigung von Mißständen drängen.
- Technische Auflagen: Die technischen Vorschriften für Nutzfahrzeuge – einschließlich Maße und Gewichte für die schweren Lkw-Fahrzeugkombinationen – sind weitgehend vereinheitlicht. Durch die Richtlinie 77/143/EWG vom 28. Oktober 1976 ist ein einheitlicher Mindeststandard für die technische Überwachung festgelegt worden. Der Bundesminister für Verkehr wird sich für eine gleichmäßige Anwendung dieser Richtlinie einsetzen.
- Investitionshilfen: Die Voraussetzungen für die Zulässigkeit von Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr sind in der Verordnung 1107/70/EWG vom 4. Juni 1970 einheitlich geregelt. Die Bundesregierung ist stets für eine EG-weite Anwendungspraxis dieser Verordnung eingetreten, die Wettbewerbsverzerrungen nicht aufkommen läßt, und wird dies auch weiterhin tun.

2. Warum hat die Bundesregierung der Regelung zugestimmt,

- daß die bilateralen Kontingente für den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr bis 1992 vollständig beseitigt werden sollen,
- daß auch die Gemeinschaftsgenehmigungen, die zu internationalen Beförderungen im gesamten Gebiet der Gemeinschaft berechtigten, der Zahl nach nicht mehr beschränkt werden dürfen,

obwohl die vom Europäischen Gerichtshof verlangte Herstellung der Dienstleistungsfreiheit vereinbar wäre mit einer mengenmäßigen Beschränkung der Kontingente auf der Basis, daß Angehörige der EG-Staaten nicht diskriminiert werden?

Die in den Leitlinien vom 14. November 1985 und vom 30. Juni 1986 vorgesehene Schaffung eines freien Verkehrsmarktes ohne mengenmäßige Beschränkungen bis 1992 entspricht den Zielvorgaben der Staats- und Regierungschefs der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften. Der Europäische Rat hat in seinen Mailänder Beschlüssen vom 28./29. Juni 1985 den Auftrag zur vorrangigen Schaffung eines freien Verkehrsmarktes im Güterverkehr bis Ende 1992 erteilt. Dieser ist Bestandteil des gemeinsamen Binnemarktes in der EG.

Der Europäische Gerichtshof hat in seinem Urteil vom 22. Mai 1985 die Herstellung der Dienstleistungsfreiheit auf dem Gebiet des Verkehrs zur rechtlich bindenden Verpflichtung erklärt, die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen hingegen in das Ermessen des Rates gestellt. Die Kommission hält bilaterale Kontingente mit der Dienstleistungsfreiheit für nicht vereinbar. Im Rat ist die Mehrzahl der Mitgliedstaaten vorrangig an der Schaffung einer liberalen Verkehrsmarktordeung interessiert. Nur im Rahmen der Beschlüsse zur Verwirklichung eines gemeinsamen Verkehrsmarktes ohne mengenmäßige Beschränkungen konnte die Zustimmung der übrigen Regierungen zur Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen bis 1992 durchgesetzt werden.

Der Bundeskanzler hat im Juli 1986 in einem Gespräch mit Spitzenvertretern des Bundesverbandes des deutschen Güterfernverkehrs erklärt, daß die Chancengleichheit zwischen deutschen und ausländischen Verkehrsunternehmen Voraussetzung für den Übergang zu einem gemeinsamen Verkehrsmarkt sei.

3. Welche Auffassungen vertritt die Bundesregierung hinsichtlich der Festlegung der Bedingungen für die Teilnahme von EG-Ausländern an der nationalen Kabotage?
4. Welche Konsequenzen ergeben sich für die nationale Marktordeung aus der Aufhebung des Kabotagevorbehalts?

Die Bundesregierung erkennt einen Regelungsbedarf im Hinblick auf Artikel 75 Abs. 1 b des EWG-Vertrages und mit Rücksicht auf das Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 22. Mai 1985 an.

Die Bundesregierung vertritt die Auffassung, daß bei der Ausgestaltung der Kabotagebedingungen eine gleichmäßige Anwendung der nationalen Rechtsordnung auf deutsche und ausländische Unternehmer gewährleistet sein muß, wobei insbesondere die Belange des deutschen Güternahverkehrsgewerbes angemessen berücksichtigt werden müssen. Das Problem der Kabotage betrifft nicht nur den Straßengüterverkehr, sondern auch den Straßenpersonenverkehr und die Binnenschifffahrt. In diesen Bereichen bestehen sehr unterschiedliche Interessenlagen. Dies muß bei der Gestaltung der Kabotagebedingungen angemessen berücksichtigt werden. Unter diesen Aspekten bestehen gegen den vorliegenden Vorschlag der EG-Kommission erhebliche Bedenken.

Da mit der Zulassung von Kabotage im Güterkraftverkehr Neuland betreten wird, kann die Kabotage nur schrittweise zugelassen werden. Eine Lösung, die die v. g. Nachteile vermeidet und den Anforderungen des Europäischen Gerichtshofes entspricht, muß noch gefunden werden.

5. Welche Informationen über Ausmaß und Auswirkungen der Wettbewerbsverzerrungen liegen der Bundesregierung vor, und wie ist

in diesem Zusammenhang die künftige Marktstellung der deutschen Straßenverkehrsunternehmen zu beurteilen?

Es bestehen unterschiedliche Wettbewerbsbedingungen vor allem hinsichtlich

- Steuern und Abgaben (vgl. dazu Tabellen in der Anlage)
- einheitlicher technischer Vorschriften und Überwachung der Kraftfahrzeuge (s. Antwort zu Frage 1)
- einheitlicher Kontrolle der Einhaltung der Sozialvorschriften (s. Antwort zu Frage 1).

Zur objektiven aktuellen Feststellung und Präzisierung im einzelnen von Ursachen, Ausmaß und Auswirkungen unterschiedlicher Wettbewerbsbedingungen im europäischen Binnengüterkraftverkehr hat der Bundesminister für Verkehr ein Gutachten in Auftrag gegeben. Zwischenergebnisse werden bis Anfang 1987 erwartet.

6. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung für den Fall, daß die Angleichung der Kfz- und Mineralölsteuer nicht in der Übergangszeit bis 1992 erreicht wird?

Die Bundesregierung erwartet, daß der Rat die sich selbst auferlegte politische Verpflichtung, während der Übergangszeit die Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuer zu harmonisieren, erfüllt. Sie sieht daher zur Zeit keinen Anlaß, Maßnahmen für den gegenteiligen Fall anzukündigen.

7. In welchem quantitativen Rahmen werden sich die Auswirkungen der Deregulierung im Straßengüterverkehr auf
- Höhe und Struktur des gesamten Straßengüterverkehrs,
 - Beteiligung ausländischer Verkehrsunternehmen,
 - Verkehrsteilung zwischen den Binnenverkehrsträgern Straße, Schiene, Binnenschifffahrt,
 - Verkehrsbelastung des Fernstraßennetzes mit Folgewirkungen auf Verkehrssicherheit und Umweltbelastung
- bewegen?
8. Mit welchen Einnahmeausfällen bei der Deutschen Bundesbahn durch geringeres Güteraufkommen und sinkende Frachttarife als Folge der Deregulierung im Straßengüterverkehr rechnet die Bundesregierung in den einzelnen Jahren bis 1992 und mit welchen ab 1992?

Ausmaß und Struktur des Güterverkehrs hängen von einer Reihe von Faktoren, vorrangig jedoch von der Wirtschaftsentwicklung ab. Von entscheidender Bedeutung ist dabei neben der Entwicklung des Bruttosozialprodukts auch die Struktur der Nachfrage. In den letzten Jahrzehnten wurde das Wirtschaftswachstum in erster Linie von solchen Branchen getragen, die aufgrund ihrer Güterstruktur und der regionalen Verteilung der Standorte im besonderen Maße straßenorientiert sind. Dies dürfte auch einer der

bestimmenden Gründe dafür sein, daß die Schiene in den Jahren 1960 bis 1985 am Wachstum des grenzüberschreitenden Verkehrs kaum teilgenommen hat. Die Chancen der Bahn liegen in einer verbesserten Infrastruktur, wozu die Bundesregierung die entsprechenden Beschlüsse gefaßt hat. Die Inbetriebnahme der z. Z. in Bau befindlichen Neu- und Ausbaustrecken der Deutschen Bundesbahn wird mit der in Aussicht genommenen Verwirklichung des gemeinsamen europäischen Verkehrsmarktes im Jahre 1992 zeitlich zusammenfallen.

Was die Beteiligung ausländischer Verkehrsunternehmen anbelangt, so haben deutsche Transportunternehmer im Verkehr mit den meisten EG-Ländern trotz oft nachteiliger Wettbewerbsbedingungen gute Marktanteile. Im Jahre 1985 hatten deutsche Unternehmer am grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr mit Frankreich 52,8 %, mit Belgien 42,1 %, mit Italien 45,1 % und mit Spanien 47 %, allerdings im Verkehr mit den Niederlanden nur 28,6 % Marktanteile. Diese Zahlen geben wenig Raum für die Annahme, daß deutsche Verkehrsunternehmer erhebliches Aufkommen an ausländische Unternehmer verlieren werden.

Die Weiterentwicklung der Marktordnung bietet Chancen, einen Teil des Werkverkehrs durch gewerblichen Verkehr zu ersetzen. Im übrigen ist die Bundesregierung der Auffassung, daß der relativ hohe Anteil der Lkw-Leerfahrten durch Förderung logistischer Konzepte wesentlich gesenkt werden kann, was auch positive Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung der Fernstraßen und auf die Umweltbelastung hat.

Die Brüsseler Beschlüsse des EG-Verkehrsministerrates bedürfen der näheren Ausgestaltung und der Umsetzung in rechtlich bindende Verordnungen. Von dieser Ausgestaltung hängen die gefragten Wirkungen ebenfalls ab. Der Ministerrat muß noch über folgende Punkte entscheiden:

- die näheren Einzelheiten der Marktordnung nach 1992
- Zeitplan und Ausgestaltung der Kabotage
- das Tarifregime ab 1989
- die Einzelheiten der Steuerharmonisierung.

Von Bedeutung sind ferner Art und Ausmaß der Rückwirkungen auf die deutsche Marktordnung für den nationalen Verkehr.

Der Bundesminister für Verkehr hat ein Gutachten in Auftrag gegeben, das mögliche Szenarien einer künftigen europäischen Verkehrsmarktordnung und deren Auswirkungen aufzeigen soll.

9. Wie schätzt die Bundesregierung die Wirkung einer Deregulierung ein auf die Anzahl und Größe der deutschen Verkehrsunternehmen, insbesondere der mittelständischen Betriebe, sowie auf die Sicherheit der Arbeitsplätze?

Die Vollendung des Binnenmarktes wird ein Wachstum des innergemeinschaftlichen Handelns und damit ein steigendes Beförderungsvolumen zur Folge haben. Bei harmonisierten Wettbewerbs-

bedingungen eröffnen sich den deutschen Verkehrsunternehmen zusätzliche Betätigungsmöglichkeiten. Die Anzahl der Verkehrsunternehmen, auch der mittelständischen Betriebe, wie auch der Arbeitsplätze wird angesichts dieser wachsenden Transportaufgaben im europäischen Maßstab eher zunehmen.

10. Mit welchen konkreten Maßnahmen will die Bundesregierung nach der Deregulierung des Straßengüterverkehrs ein „Ausflaggen“ in Niedriglohnländer und damit eine ähnliche Entwicklung wie im Seeverkehr verhindern?

Die Bundesregierung sieht vor allem die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen als einen geeigneten Beitrag an, um einem „Ausflaggen“ durch deutsche Straßengüterverkehrsunternehmen entgegenzuwirken.

Im übrigen ist auf folgendes hinzuweisen:

- Die Gründung einer Niederlassung im EG-Ausland ist bereits seit geraumer Zeit möglich (Artikel 52 des EWG-Vertrags). Trotzdem sind bisher nur sehr wenige Fälle, in denen deutsche Transportunternehmer ihren Sitz ins Ausland verlegt und von dort grenzüberschreitenden Verkehr in die Bundesrepublik Deutschland betrieben haben, bekanntgeworden.
- Auf dem heimischen Transportmarkt werden inländische Transportunternehmer in der Regel den Vorteil der Marktnähe und der Kenntnis der örtlichen und regionalen Gegebenheiten haben.

11. Welche Auswirkungen ergeben sich mit der Deregulierung des Straßengüterverkehrs auf den Huckepackverkehr der Eisenbahn?

Die Bundesregierung fördert mit Investitionen und ordnungspolitischen Erleichterungen den kombinierten Verkehr.

Im übrigen wird auf die Antwort zu Fragen 7 und 8 verwiesen.

12. Was gedenkt die Bundesregierung zu tun, damit der im EWG-Vertrag vorgesehenen Einführung einer gemeinsamen Verkehrspolitik endlich Rechnung getragen wird, d. h. nicht nur geeignete Maßnahmen zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen innerhalb eines Verkehrsträgers der einzelnen Mitgliedstaaten, sondern auch zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern zu ergreifen?

Der Bundesminister für Verkehr hat sich im Rat wiederholt und insbesondere in der Sitzung am 14. November 1985 für ein zusammenhängendes Vorgehen ausgesprochen, das alle im Wettbewerb stehenden Verkehrsträger umfaßt und den gegenseitigen Abhängigkeiten gerecht wird. Auf diesen Gesamtzusammenhang

wird die Bundesregierung vor allem achten, wenn die Kommission die noch ausstehenden Vorschläge zur Regelung des grenzüberschreitenden Straßengüter- und Straßenpersonenverkehrs sowie zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen vorgelegt hat.

Die Bundesregierung hat hierin Unterstützung durch das Europäische Parlament gefunden. Dieses hat am 12. September 1986 (Ratsdokument 9021/86 vom 17. September 1986) das Fehlen eines Gesamtkonzepts mit Fristen für alle zu treffenden Maßnahmen bemängelt und die Kommission aufgefordert, einen bis 1992 reichenden Gesamtplan so bald wie möglich vorzulegen.

13. Ist die Bundesregierung bereit, da man bei der Harmonisierung der Steuern mehr auf die Angleichung der Steuersätze als auf die korrekte Anlastung der Wegekosten Wert legt, für die Konkurrenzfähigkeit der Deutschen Bundesbahn Lösungen zu finden, und wenn ja, welche?

Die Wettbewerbskraft der Deutschen Bundesbahn soll – entsprechend den Leitlinien der Bundesregierung zur Konsolidierung der Deutschen Bundesbahn vom 23. November 1983 – vor allem durch Modernisierung, Kostensenkung, Markt- und Kundennähe sowie durch klare Verantwortlichkeiten gestärkt werden. Hierzu werden seitens des Unternehmens und des Eigentümers erhebliche Anstrengungen unternommen. So sollen die Investitionen der Deutschen Bundesbahn entsprechend der gegenwärtigen Planung bis 1990 jährlich rd. 6 Mrd. DM betragen; seitens des Bundes sind dazu jährliche Beiträge von rd. 4 Mrd. DM vorgesehen.

14. Wie müßte das in der Diskussion befindliche Marktbeobachtungssystem ausgestaltet sein, um gravierende Störungen des Marktes oder eines Teils des Marktes zu erkennen, und welche Indikatoren sind hierfür erforderlich?

Die Bundesregierung betrachtet das zur Zeit geltende EG-Marktbeobachtungssystem als unzureichend. Der Rat hat deshalb am 18. Juni 1986 eine Entschließung gefaßt mit dem Ziel, das Marktbeobachtungssystem der künftigen Verkehrsmarktorganisation anzupassen.

Nach Auffassung der Bundesregierung muß das Marktbeobachtungssystem aktuelle Angaben und Informationen über die Situation der Märkte sowie über die kurz- und mittelfristigen Entwicklungstendenzen von Angebot und Nachfrage liefern.

Die Kommission wird dem Rat bis Ende 1987 einen Bericht über die Funktionsweise des bestehenden Marktbeobachtungssystems sowie Verbesserungsvorschläge vorlegen.

15. An welche konkreten gemeinschaftlichen Maßnahmen oder nationalen Maßnahmen denkt die Bundesregierung, um Marktstörungen zu beseitigen?
16. Wie will die Bundesregierung das Entstehen schädlicher Überkapazitäten im Straßengüterfernverkehr verhindern?

Die EG-Kommission hat kürzlich einen Vorschlag für eine Verordnung des Rates über den Zugang zum Markt im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten verabschiedet. Der Vorschlag sieht u. a. Maßnahmen zur Verhinderung von Marktstörungen und von Überkapazitäten im Straßengüterverkehr vor. Er wird von der Bundesregierung eingehend zu prüfen sein, sobald er ihr offiziell zugegangen ist.

17. Was unternimmt die Bundesregierung, damit sich die gemeinsame Verkehrspolitik nicht ausschließlich auf die Gestaltung des Verkehrsmarktes durch Ordnungsvorschriften beschränkt, um die großen Verkehrsachsen, auf denen sich der Austausch von Personen und Gütern im großen Wirtschaftsraum der Zwölf vollzieht, den Erfordernissen des Binnenmarktes anzupassen, und wie vollzieht sie die sich hieraus ergebende Konsequenz, die im Gemeinschaftshaushalt eingestellten Investitionsmittel zu erhöhen und schwerpunktmäßig für die Weeinvestitionen der Eisenbahnen einzusetzen?

Das international bedeutsame Verkehrswegenetz ist durch die ECE festgelegt worden. Darüber hinaus findet eine Koordinierung im Rahmen eines Verkehrsinfrastrukturausschusses der EG statt. Ausbau und Finanzierung der Verkehrswege sind in erster Linie Angelegenheit der Mitgliedstaaten. Finanzhilfen der Gemeinschaft können nur unterstützenden Charakter haben. Bei den Beratungen über die Vergabe von EG-Haushaltsmitteln zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur setzt sich die Bundesregierung dafür ein, daß insbesondere Schienenprojekte und der alpenquerende Verkehr gefördert werden.

Anlage

*Kraftfahrzeugsteuer für Lastzüge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 32 t und 38 t
in europäischen Ländern in DM pro Jahr*

Umrechnung nach Mittelkursen: 23. April 1986

Land	Fahrzeug	32 t Lastzug			38 t Lastzug		
		Kfz.-steuer	Zug-fahrzeug	Anhänger	Kfz.-steuer	Zug-fahrzeug	Anhänger
Belgien ¹⁾		1 947,-	1 185,-	762,-	2 117,-	1 185,-	932,-
Bundesrepublik Deutschland		6 814,-	3 407,-	3 407,-	9 364,-	3 407,-	5 957,-
Dänemark ²⁾		6 923,-	4 976,-	1 947,-	7 356,-	4 976,-	2 380,-
Frankreich ³⁾		125,-	125,-	–	125,-	125,-	–
Griechenland		1 360,-	k. A.	k. A.	1 568,-	k. A.	k. A.
Großbritannien ⁴⁾		3 930,-	2 831,-	1 099,-	10 326,-	–	–
Irland		1 128,-	1 022,-	106,-	1 161,-	1 022,-	139,-
Italien		745,-	289,-	456,-	745,-	289,-	456,-
Luxemburg		1 165,-	724,-	441,-	1 272,-	724,-	548,-
Niederlande		3 031,-	2 172,-	859,-	3 270,-	2 172,-	1 098,-
Österreich ⁵⁾		769,-	769,-	–	769,-	769,-	–
Schweiz ⁶⁾		2 747,-	2 747,-	–	2 747,-	2 747,-	–

Vergleichsfahrzeug: Zugfahrzeug 16 t Gesamtgewicht = 7,0 t Eigengewicht, 9,0 t Nutzlast
 Anhänger 16 t Gesamtgewicht = 4,5 t Eigengewicht, 11,5 t Nutzlast
 Anhänger 22 t Gesamtgewicht = 5,5 t Eigengewicht, 16,5 t Nutzlast

Stand: Juni 1986

¹⁾ Belgien

Die Steuer wird um 40 v. H. gesenkt, wenn ein Unternehmer mehr als zwei Lastkraftfahrzeuge über 7 t Leergewicht besitzt.

²⁾ Dänemark

Für ständig im internationalen Verkehr eingesetzte Lastkraftfahrzeuge erfolgt eine Steuerrückerstattung bis zu rd. 55 v. H. der gesamten Kraftfahrzeugsteuer. Die Mineralölsteuer wird an in- und ausländische Transportunternehmer zurückerstattet.

³⁾ Frankreich

Anhänger mit zwei Achsen werden erst ab einem Gesamtgewicht von 17,5 t mit 690,- DM jährlich besteuert. Bei einem Anhänger-gewicht von mehr als 18,5 bis 19 t beträgt die Steuer 1 003,- DM pro Jahr.

⁴⁾ Großbritannien

Lastzüge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 32 t sind nicht zugelassen. In diesen Gewichtskategorien verkehren nur Sattelzüge.

⁵⁾ Österreich

In Österreich wird zusätzlich zur Kraftfahrzeugsteuer ein Straßenverkehrsbeitrag erhoben. Da er jedoch von Inländern und Ausländern erhoben wird, kann er in der Vergleichstabelle nicht berücksichtigt werden.

⁶⁾ Schweiz

In der Schweiz beträgt das höchstzulässige Gesamtgewicht im Binnenverkehr 28 t. Die selben Lastzüge können jedoch im internationalen Verkehr für 32 t oder 38 t zugelassen werden. Besteuerungsgrundlage bleibt aber 28 t. Der angegebene Wert ist ein Durchschnittswert, da die Bemessungsgrundlagen nicht einheitlich sind.

In der Schweiz wird eine Schwerverkehrsabgabe von in- und ausländischen Lastkraftwagen erhoben. In der Vergleichstabelle wird sie nicht berücksichtigt.

Anlage
Juli 1986

Mineralölsteuern 1986

Staaten	Steuerbeträge je hl ¹⁾			
	Normalbenzin ²⁾		Dieselkraftstoff	
	in Landeswährung	in DM ³⁾	in Landeswährung	in DM ³⁾
1	2	3	4	5
Bundesrepublik Deutschland	46 DM	46	44,20 DM	44,20
Belgien	1 120 bfr	54,99	525 bfr	25,77
Dänemark	345 dkr	93,46	61 dkr ⁴⁾	16,52 ⁴⁾
Frankreich ⁵⁾	248,58 FF	78,22	128,42 FF	40,41
Griechenland	2 400 Dr	37,92	780 Dr	12,32
Großbritannien	19,38 £	65,70	16,39 £	55,56
Irland	27,37 ir£	83,48	21,09 ir£	64,32
Italien	78 013 L	113,90	21 054 L ⁴⁾	31,40 ⁴⁾
Japan	4 560 Yen	61,10	2 430 Yen	32,56
Kanada ⁶⁾	9,4 can\$	15,32	10,3 can\$	16,78
Luxemburg	896 lfr	43,99	430 lfr	21,11
Niederlande ⁷⁾	69,85 hfl	62,10	18,46 hfl ⁴⁾	16,41 ⁴⁾
Norwegen	172 nkr	51,77	— ⁸⁾	—
Österreich ⁹⁾	327 S	46,56	290 S	41,29
Portugal	2 597 Esc	39,21	2 597 Esc	39,21
Schweden	235 skr	73,48	52,9 skr ⁸⁾	16,54 ⁸⁾
Schweiz	44,23 sfr	53,24	52,0 sfr	62,60
Spanien	2 750 Ptas	43,45	1 100 Ptas ¹⁰⁾	17,38 ¹⁰⁾
USA ¹¹⁾	4,49 \$	10,01	5,02 \$	11,19

¹⁾ Soweit Steuerbeträge auf kg bezogen sind, erfolgte Umrechnung auf Liter (Dichte: Benzin rd. 0,73; Dieselkraftstoff rd. 0,83).

²⁾ Steuerbeträge für Benzin mit geringem Bleigehalt (bleifreies Benzin), sofern hierfür andere Beträge gelten als für sonstiges Benzin (Bundesrepublik Deutschland, Dänemark, Norwegen, Schweden, Schweiz).

³⁾ Umrechnungen über Devisenkurse Mai 1986.

⁴⁾ Ferner Zuschlag bei der Kraftfahrzeugsteuer für dieselbetriebene Kraftfahrzeuge.

⁵⁾ Außerdem Sondersteuer zugunsten des „Fonds spécial de grands travaux“ in Höhe von 9,70 FF/hl sowie Abgabe zugunsten der „Caisse nationale de l'énergie“ (mit unterschiedlichen Beträgen).

⁶⁾ Bundessteuer und Steuer Provinz (Beispiel Manitoba).

⁷⁾ Zuzüglich Sondersteuern zur Bekämpfung der Luftverschmutzung.

⁸⁾ Dieselbetriebene Fahrzeuge unterliegen ferner einer nach Gewicht und Jahresleistung abgestuften Kilometersteuer.

⁹⁾ Seit 1981 Sonderabgabe auf Erdöl in Höhe von 8 v. H. des Eigengewichts, vervielfacht mit dem durchschnittlichen Grenzwert von Rohölen.

¹⁰⁾ Zuzüglich 25 v. H. des Herstellerpreises.

¹¹⁾ Bundessteuer und Steuer Staat New York (ohne Steuer auf bleihaltiges Benzin).

