

Kurzfassung zum Positionspapier

## **Wettbewerbsbedingungen im Straßengüterverkehr der EU: Bestandsaufnahme und Harmonisierungsbedarf**

November 2001

### **Handlungsbedarf**

---

#### *Wachstumsfaktor Straßengüterverkehr:*

Die Schaffung eines gemeinsamen Marktes für Logistik- und Transportdienstleistungen in Europa und die dadurch bedingte Zunahme der Wettbewerbsintensität auf diesen Teilmärkten bilden eine wichtige Grundlage für die Verstärkung des wirtschaftlichen Wachstums. Der *Straßengüterverkehr* ist dabei mit seiner hohen Flexibilität und Verfügbarkeit ein *Garant für den Fortbestand der arbeitsteiligen Volkswirtschaften Europas*.

Hierzu ist eine überlebensfähige, moderne und leistungsfähige Transportwirtschaft, die die Herausforderungen des Wettbewerbs unter *fairen und gleichen Ausgangsbedingungen* annimmt und somit durch die Bereitstellung von Mobilität einen wesentlichen Beitrag zum Wachstum unserer Volkswirtschaften leistet, unverzichtbar.

#### *Ungleiche Wettbewerbsbedingungen*

Sobald jedoch Kostenunterschiede nicht aufgrund von unterschiedlicher Leistungsfähigkeit, sondern aufgrund politisch gesetzter Rahmenbedingungen sowie gezielter staatlicher Entlastungsmaßnahmen auftreten, kommt es zu *Wettbewerbsverzerrungen*, die einem gemeinsamen Markt entgegenstehen. Die hierdurch verursachte *Verschwendung volkswirtschaftlicher Ressourcen* ist für die Europäische Union im internationalen Wettbewerb auf Dauer nicht tragbar.

### **Betriebskostenvergleich im Straßengüterverkehr**

---

#### *Existierende Wettbewerbsverzerrungen:*

Die Untersuchung konnte *eindeutige Wettbewerbsverzerrungen zulasten deutscher Unternehmen* im Straßengüterverkehr aufzeigen.

- > Die Betrachtung der gesamten Betriebskosten je Lkw und Jahr weist unter den acht Hauptakteuren im europäischen Straßengüterverkehr (B, D, F, GB, I, NL, A, E) für Deutschland mit Betriebskosten je Lkw/Jahr in Höhe von **DM 195.129** den *dritthöchsten Wert* aus, nur Großbritannien und Österreich liegen darüber. Der Wettbewerbsnachteil deutscher Lkw beträgt je Lkw bis zu **DM 13.492** p.a. bzw. bis zu **DM 15.394** p.a. unter Einbeziehung von Steuererstattungen. Unter Einbeziehung aller betrachteten Länder sind es bis zu **DM 54.800** p.a. (zur Abgrenzung der Betriebskosten und der betrachteten Länder siehe Anmerkungen S.5 bzw. im Positionspapier S.2-3).

> Auf die *politisch beeinflussbaren Betriebskosten* reduziert (Mineralöl-, Kfz- und Versicherungssteuer) weist der Vergleich für Deutschland die zweithöchste Belastung unter den Hauptakteuren aus: *die rein steuerlichen Wettbewerbsnachteile für deutsche Lkw liegen hier je nach Vergleichsland bei rund 2% bis 43%*, bei rund **17%** gegenüber dem Durchschnittswert über alle untersuchten Länder. Lediglich gegenüber Lkw aus Großbritannien ergeben sich Kostenvorteile in Höhe von rund **62%**, überwiegend bedingt durch Mineralölsteuer und Devisenkurs.

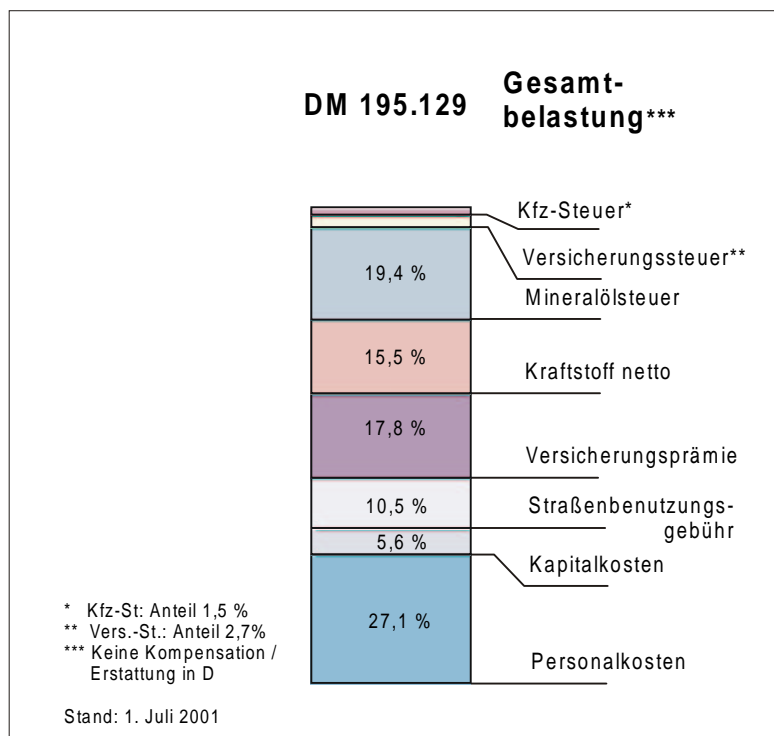
### *Einseitige Entlastungen verschärfen die Wettbewerbsverzerrungen:*

Die bestehenden *Wettbewerbsverzerrungen werden durch Entlastungsmaßnahmen einzelner Staaten weiter verschärft*. So fallen für das untersuchte Referenzfahrzeug (40t, 135.000km, siehe Abgrenzung im Positionspapier) in Frankreich **DM 3.520**, in Italien **DM 6.379**, sowie in den Niederlanden **DM 2.216** als jährliche Erstattungen für Mineralöl- und Ökosteuer an.

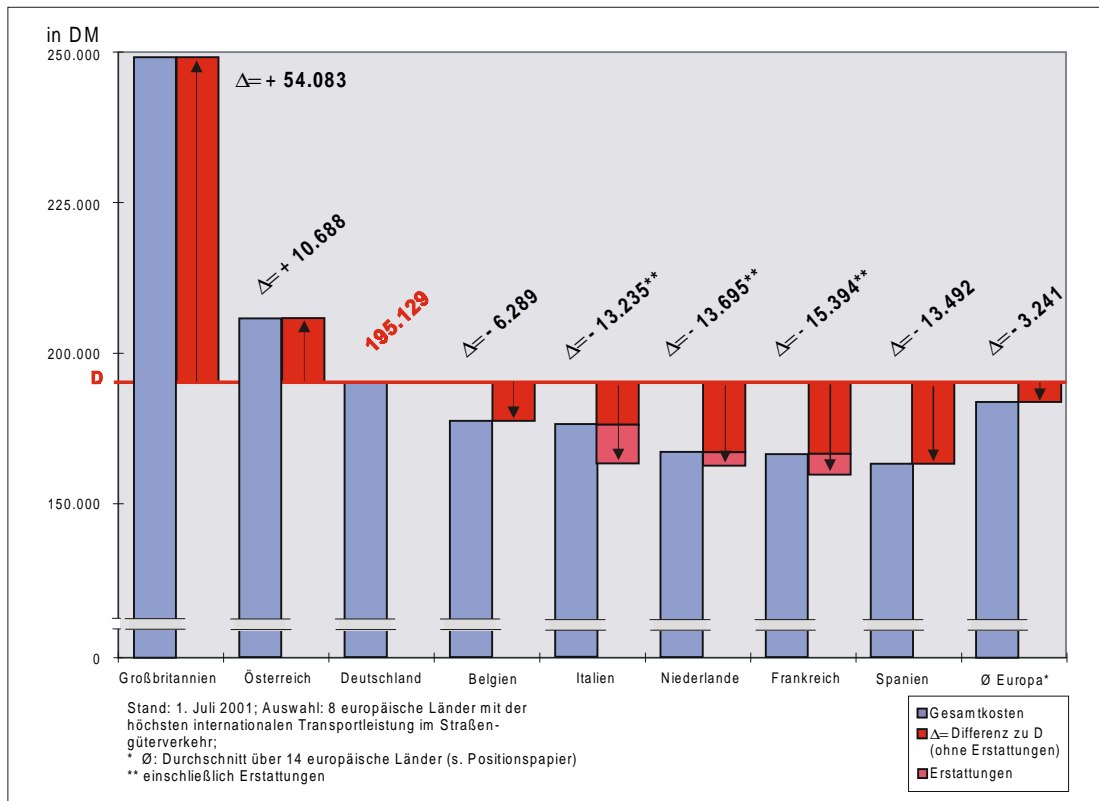
Der Wettbewerbsvorteil von Lkw aus diesen Ländern gegenüber deutschen Lkw *verstärkt* sich dabei je nach Szenario alleine bei den staatlich beeinflussbaren Betriebskosten auf bis zu **19%** für Frankreich, bis zu **24%** für Italien und bis zu **31%** für die Niederlande.

Darüber hinaus werden von einigen Staaten umfangreiche Personalkostenzuschüsse und Betriebsbeihilfen gewährt, die jedoch bei der Analyse ausgeklammert wurden, da eine Zurechnung im Wege der fahrzeugbasierten Betriebskostenvergleiche nicht möglich ist.

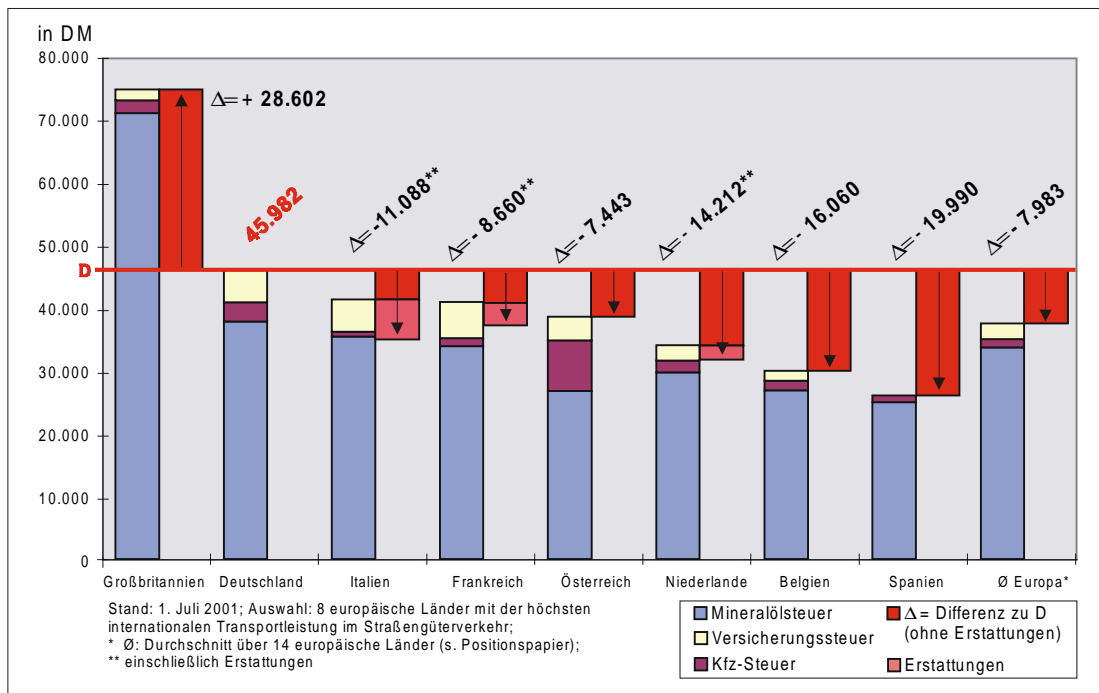
### **Aufschlüsselung der Betriebskosten im Straßengüterverkehr in Deutschland (je Lkw/Jahr):**



### Betriebskosten und Wettbewerbsverzerrungen im Straßengüterverkehr (je Lkw / Jahr):



### Staatlich beeinflussbare Betriebskosten und Wettbewerbsverzerrungen im Straßengüterverkehr (je Lkw/Jahr):



## Forderungen

---

### → *Harmonisierung:*

Grundsätzlich muss das Geflecht von für den Transportsektor wettbewerbsverzerrenden *Beihilfen und Ausnahmeregelungen* in der EU beseitigt werden. Im Zuge der politisch gewollten *Harmonisierung der Steuergesetzgebung* müssen die Unterschiede bei den Mineralölsteuersätzen durch Angleichung der Steuersätze nivelliert werden. Dies gilt auch für andere relevante Steuern und Gebühren wie z.B. die Kraftfahrzeugsteuer.

Zugleich ist europaweit auf eine Nutzerfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur abzustellen, dergestalt, dass *die Belastung in dem Land anfällt, in dem die Straße genutzt wird*. Hierbei muss jedoch darauf geachtet werden, dass zusätzliche Belastungen *aufkommensneutral* an anderer Stelle ausgeglichen werden, um für in- wie ausländische Lkw das gleiche Belastungsniveau herzustellen. Im gleichen Zuge muss bei den Belastungssystemen sowohl national als auch europaweit die lange geforderte *Transparenz und Vereinfachung* im Sinne einer Reduktion der Stellschrauben endlich hergestellt werden.

Die *Abschreibungsregelungen* stellen auch im Bereich des Straßengüterverkehrs eine versteckte Möglichkeit dar, Steuervorteile zu gewähren oder über unterschiedliche Investitionsanreize Wettbewerbsvorteile zu ermöglichen. Die Bandbreite der Abschreibungssätze und -fristen zeigt auch hier den dringenden Harmonisierungsbedarf.

### → *Gegen illegale Beschäftigung und illegale Kabotage vorgehen:*

Die *Einhaltung von Sozialvorschriften* muss streng überwacht und Vergehen müssen *abschreckend sanktioniert* werden. Die europäischen Bemühungen den Wettbewerbsverzerrungen aufgrund von *illegaler Beschäftigung, Umgehung der Sozialvorschriften* sowie *'grauer' Kabotage* am Transportmarkt durch geeignete Rahmenbedingungen einen Riegel vorzuschieben, werden begrüßt und müssen forciert werden.

### → *Gleichen Maßstab für alle Verkehrsträger ansetzen:*

Die Wettbewerbsbedingungen im Straßengüterverkehr müssen dem *Vergleich mit anderen Verkehrsträgern* standhalten. Dies gilt insbesondere für Arbeits- und Sozialvorschriften, Besteuerung und Nutzergebühren.

### → *Harmonisierungsbedarf auch bei der EU-Osterweiterung berücksichtigen:*

Alle zu harmonisierenden Faktoren müssen auch bei der Osterweiterung der EU berücksichtigt werden. Angesichts von möglichen Preisunterbietungen der MOE-Unternehmen von derzeit bis zu 30% infolge niedrigerer Lohnkosten sowie günstigerer Sozialvorschriften und steuerlicher Regelungen, sind klare, angemessene Richtlinien zu formulieren, wie mit diesen Unterschieden bis zu einer Nivellierung der Wettbewerbsbedingungen umgegangen werden wird. In diesem Zusammenhang muss darauf geachtet werden, dass sich aus dem Zusammenwirken von Dienstleistungs- und Niederlassungsfreiheit sowie der Freizügigkeit der Arbeitnehmer keine Diskriminierungen ergeben. Für die Unternehmen des Straßengüterverkehrs muss auf schnellstem Wege *Sicherheit über diese Regelungen und die zu erwartenden wirtschaftlichen und verkehrlichen Folgen* hergestellt werden.

## *Anmerkungen zur Vorgehensweise beim Vergleich der Betriebskosten im Straßengüterverkehr*

### *Auswahl der Szenarien:*

Um die Bandbreite der Wettbewerbsverzerrungen einzugrenzen, wurde mit zwei Szenarien gearbeitet, in denen jeweils Betriebskosten von Lkw aus 14 europäischen Staaten verglichen wurden. In einem Szenario A wird – in Anlehnung an andere Untersuchungen – unterstellt, dass die Reichweite einer Tankfüllung des Fahrzeugs ausgenutzt wird, um den Kraftstoff jeweils nur im eigenen Land aufzunehmen. Das Szenario B stellt die andere Extremsituation dar und unterstellt die Kraftstoffaufnahme proportional zur Fahrleistung im jeweiligen EU-Land (siehe Nebenbedingungen im Positionspapier). Somit konnten beide möglichen Extrema der Kostensituation dargestellt und bewertet werden.

### *Nebenbedingungen:*

Die Berechnung der *durchschnittlichen Gesamtkosten* pro Jahr erfolgte für ein repräsentatives Fahrzeug mit Unterstellung einer prototypischen Fahrweise: 40 t - Lastzug (17 + 23), Euro II, ohne Luftfederung, mit einer Laufleistung von 135.000 km/Jahr und einem Verbrauch von 35 l Diesel/100km. Das Fahrzeug wird in den betrachteten EU-Staaten betrieben, wobei die Gesamtfahrleistung von 135.000 km auf diese EU-Staaten aufgeteilt wird. Basis hierzu ist der Anteil der Transportleistung des jeweiligen Staates an der Gesamttransportleistung der betrachteten Staaten.

Die *Versicherungsprämien* wurden aufgrund der Liberalisierung und Freizügigkeit des Versicherungssektors als wettbewerbsneutral gewertet. Die *Kapitalkosten* sind aufgrund der Offenheit der Kapitalmärkte als nahezu wettbewerbsneutral einzustufen. Die *Straßenbenutzungsgebühren* sind ebenfalls als wettbewerbsneutral einzuordnen, da allen Wettbewerbern das gleiche Fahrprofil unterstellt wird (s.o.).

Für die *Personalkosten* wurden die jeweiligen Fahrerlöhne ermittelt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass vereinfachend jeweils ein Fahrer Gehalt angesetzt wurde, d.h. je nach Annahmen (Einsatzintensität Fahrzeug, Urlaubstage, Vorhaltung von Fahrern, Transportweiten, Notwendigkeit zweiter Fahrer, etc.) sind hier Korrekturfaktoren anzusetzen.

Es wurden bei *Kompensationen* nur jene Beihilfen berücksichtigt, die sich auch jedem Lkw zurechnen lassen, so dass z.B. Personalkostenzuschüsse und Betriebsbeihilfen nicht einberechnet wurden.

*(siehe zu weiteren Einzelheiten auch das Positionspapier im Original)*