

## Kurzzusammenfassung der Studie

# **Auswirkungen der LKW-Maut auf Transportdienstleistungen für Industrie und Handel unter Berücksichtigung branchenbezogener und regionaler Aspekte in Österreich**

Auftraggeber:                      Wirtschaftskammer Österreich

Auftragnehmer:                    ZTL Schulungs- und Beratungs-GmbH  
  Hasenauer Str. 7  
  A-1190 Wien

Projektleitung:                    Univ. Prof. Dr. Sebastian Kummer

Projektkoordination:              Ass.-Prof. Dr. Brigitta Riebesmeier

Projektbearbeitung:               Dipl.-Verk.-wirtsch. Marcus Einbock  
  Mag. Elmar Fürst  
  Samo Kotnik

Wien, April 2002

## 1 Problemstellung

Die Einführung einer fahrleistungsabhängigen Maut für die Benützung des hochrangigen Straßennetzes ist aus verkehrswissenschaftlicher Sicht grundsätzlich positiv zu beurteilen. Sie trägt zum einen zur Finanzierung des notwendigen verstärkten Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur bei. Zum anderen ist sie verkehrspolitisches Steuerungselement, denn durch eine verursachungsgerechte Anlastung der Kosten der Infrastrukturnutzung und ggf. einer zusätzlichen Anlastung der externen Kosten erfolgt eine Verbesserung der Ressourcenallokation innerhalb des Straßengüterverkehrs.

Allerdings sollte die Politik bei der Ausgestaltung der Maut darauf achten, dass die positiven Finanzierungs- und verkehrspolitischen Steuerungseffekte nicht durch Anpassungskosten und internationale Wettbewerbsnachteile beseitigt werden. Die Studie analysiert deswegen die Auswirkungen der fahrleistungsabhängigen Maut auf die österreichische Wirtschaft.

## 2 Vergleich der Verkehrssteuern und -abgaben

Ein europäischer Vergleich zeigt, dass österreichische LKW bereits heute bei den zeitabhängigen Abgaben und Steuern mit Abstand die höchste Belastung innerhalb der EU tragen. Der vorliegende Entwurf des Bundesgesetzes über die Mauteinhebung auf Bundesstraßen (Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 – BStMG) sieht für das Jahr 2003 die Einführung einer fahrleistungsabhängigen LKW-Maut auf den Autobahnen und Schnellstraßen sowie ausgewählten Bundesstraßen für alle Kraftfahrzeuge über 3,5 Tonnen vor. Der Entwurf sieht eine Differenzierung der Maut nach der Achszahl vor:

2 Achsen	3 Achsen	4 Achsen
100%	140%	210%

Es wird in Österreich zur Zeit ein durchschnittlicher Mautsatz pro Fahrzeugkilometer von €0,22 diskutiert. Vergleicht man diese mit den bestehenden Mautsätzen anderer Länder der Europäischen Union, so zeigt sich, dass die österreichischen Vorschläge deutlich über diesen Sätzen liegen.

<b>Vergleich der Autobahngebühren in europäischen Ländern (in EUR / Fahrzeugkilometer), Stand: Mai 1999, Quelle: Kommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung (2001)</b>			
Land	2 Achsen	3 Achsen	> 3 Achsen
Frankreich	€0,113	€0,152	€0,152
Griechenland	€0,022	€0,026	€0,030
Italien (Durchschn.)	€0,048	€0,059	€0,101
Portugal	€0,098	€0,126	€0,140
Spanien (Durchschn.)	€0,136	€0,136	€0,157

Die für die LKW-Maut in Deutschland vorgeschlagenen Mautsätze differenzieren neben der Anzahl der Achsen auch nach Emissionsklassen. Wie die folgende Tabelle zeigt, liegen sie deutlich unter den für Österreich diskutierten Mautsätzen pro Fahrzeugkilometer:

<b>Vorschlag zur Höhe der Mautsätze in Deutschland ( in €/ km)</b>			
2003	Kategorie A EURO-4, -5 und EEV(Enhanced Environment Friendly Vehicle)	Kategorie B EURO-2 und -3	Kategorie V EURO-0 und -1
bis 3 Achsen	€0,10	€0,13	€0,15
4 und mehr	€0,12	€0,15	€0,17

### 3 Szenarien zur Transportkostensteigerung

Es wurden verschiedene Szenarien für die Berechnung der Transportkostensteigerung entwickelt. Ein typisches sei der Einsatz eines Standardfahrzeugs, welches in erster Linie für den Fernverkehr auf der Relation Villach – Wien und zurück sowie teilweise für den Nahverkehr.

Streckenlänge:	380 km pro Richtung / davon 345 km österr. Mautstrecke
Fahrzeug:	LKW-Zug, 40 t Gesamtgewicht, 5 Achsen
Einsatzmodell:	2 Dreher / Woche; 50 Wochen = 100 Dreher p.a.
	Zusätzl. 1 Tag Nahverkehr / Woche
	Fernverkehr: 76 000 km p.a. / 69 000 km Autobahn
	Nahverkehr: 5 000 km p.a. / 2 500 km Autobahn
	Gesamt: 81 000 km p.a. / 71 500 km Autobahn

	Mautsatz = 0,20 EUR / Fahrzeugkilometer	Mautsatz = 0,25 EUR / Fahrzeugkilometer
Jahreserlös:	Bei Kilometererlös i.H.v. 0,73 EUR: Fernverkehr: 55 480 EUR Nahverkehr: 3 650 EUR Gesamt: 59 130 EUR	Bei Kilometererlös i.H.v. 0,73 EUR: Fernverkehr: 55 480 EUR Nahverkehr: 3 650 EUR Gesamt: 59 130 EUR
Mautbetrag p.a.:	14 300 EUR	17 875 EUR
Daraus resultierende Zusatzkosten auf Erlös:	<b>24, 2 %</b>	<b>30, 2 %</b>
Entlastung um Straßen- benützungsabgabe i.H.v. 1250 EUR (EUR II)	13 050 EUR <b>22, 1 %</b>	16 625 EUR <b>28, 1 %</b>
Zusätzl.Entlastung Kfz- Steuer-Erh.2001 i.H. v. 1115 EUR p.a.	11 935 EUR <b>20, 2 %</b>	15 510 EUR <b>26, 2 %</b>
Weitere Entlastung i.H.v. 1000 EUR	10 935 EUR <b>18, 5 %</b>	14 410 EUR <b>24, 4 %</b>

Bei einem Mautsatz von € 0,25 pro Fahrzeugkilometer ergibt sich ohne gleichzeitige Entlastungsmaßnahmen eine Transportkostensteigerung von 30,2 %. Wenn es zu einer Rücknahme der Straßenbenützungsabgabe sowie zu einer Entlastung der Kfz-Steuer von € 2115 kommt, so steigen die Transportkosten in diesem Beispiel immer noch um 24,4 % bezogen auf den Erlös!

## 4 Ergebnisse der empirischen Analyse

Die Einführung der LKW-Maut wird unterschiedliche Reaktionen der Unternehmen in ihrer zukünftigen Standortpolitik, ihren Logistikstrategien sowie in der Transportlogistik im Güterverkehr hervorrufen. Diese möglichen Reaktionen und eventuelle Adaptionsstrategien wurden in der vorliegenden Studie analysiert. Außerdem wurden die Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Unternehmen untersucht.

Es antworteten 234 Unternehmen aus verschiedenen Branchen und aus folgenden Regionen:

Ost (Wien, NÖ, Bgl)	Nord (Salzburg, OÖ)	West (Vb., Tirol)	Süd (Krnt, Stmk)
67	95	56	37

### 4.1 Die Inflationswirkungen werden in den volkswirtschaftlichen Studien deutlich unterschätzt!

Bei der Befragung der Unternehmen wurde von einer durchschnittlichen Mauthöhe von 20 Cent ausgegangen.

Die geplante LKW-Maut in Österreich führt unmittelbar zu einer Steigerung der Transportkosten. Diese divergieren zwischen den unterschiedlichen Branchen. Sie beträgt für die Industrie- und Handelsunternehmen im Durchschnitt **12,6 %**, allerdings ist hierbei zu berücksichtigen, dass viele Unternehmen die genauen Kostensätze noch nicht kalkuliert haben. Die Transportdienstleister geben die Transportkostensteigerung mit durchschnittlich **18 %** an. Entgegen der intuitiven Vorstellung, dass von der Maut nur Fernverkehre betroffen sind, zeigen die Szenarien, dass sehr wohl auch Auslieferungsverkehre von der LKW-Maut betroffen sind.

Die LKW-Maut wird sich auch indirekt, insbesondere über steigende Einkaufspreise, auf österreichische Industrie- und Handelsbetriebe auswirken. Die im Zusammenhang mit der Einführung der Maut erstellten Studien und die von der Regierung veröffentlichten zu erwartenden Preissteigerungen unterschätzen die Preiswirkungen, weil sie einerseits die kumulativen Effekte innerhalb der Supply Chains nicht berücksichtigen und andererseits lediglich von einer Verteuerung des Verkehrsträgers Straße ausgehen.

Die Studie zeigte, dass – nach Einführung der LKW-Maut - auch im Bahnbereich eine Erhöhung der Transportkosten erwartet wird.

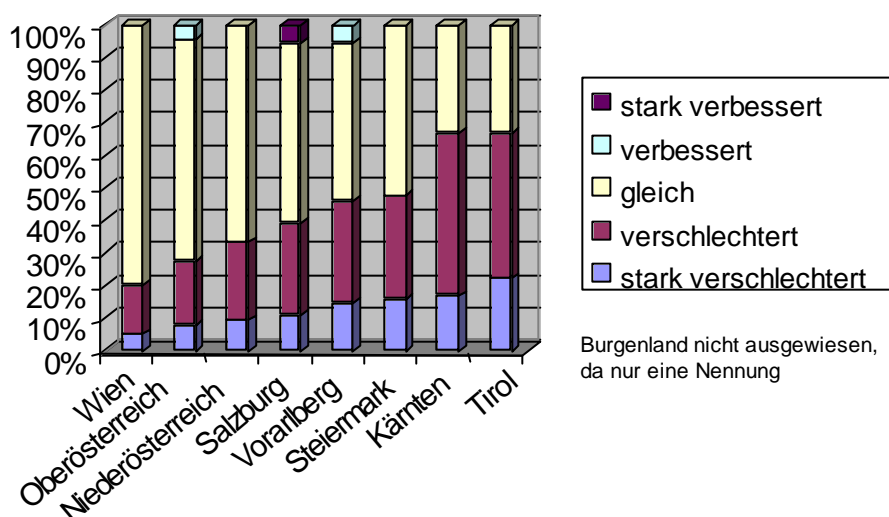
Die Unternehmen schätzen, dass die Beschaffungskosten um **4,8 %**, die Verkaufspreise um **1,4 %** steigen. Bei den Auswirkungen auf die Verkaufspreise sind

erhebliche Unterschiede zu erwarten. Besonders von Kostensteigerungen betroffen sind die Chemische Industrie, die Holzindustrie, Eisenindustrie sowie die Leder-, Schuh- und Textilindustrie. Weniger betroffen sind der Maschinen- und Fahrzeugbau, Steine, Erden, Keramik sowie Bau und Baustoffe.

#### 4.2 Die LKW-Maut führt innerhalb der österreichischen Mitbewerber zu einer Verschiebung der Wettbewerbsfähigkeit

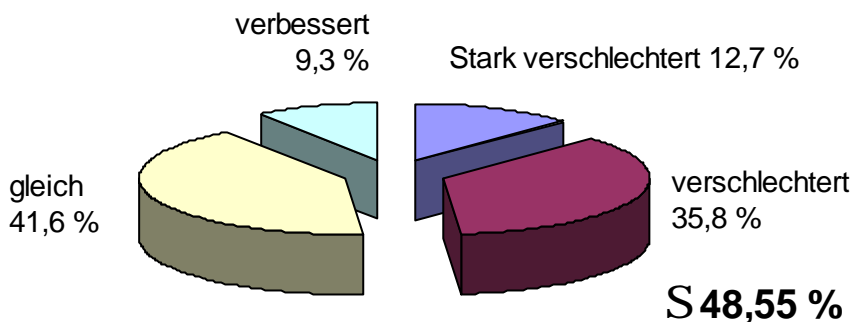
Die Maut wirkt sich insgesamt negativ auf die Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Industrie aus. Innerhalb Österreichs kommt es zu Verwerfungen. Wirtschaftspolitisch besonders negativ zu beurteilen ist, dass Ballungsräume besonders bevorzugt werden, wohingegen die österreichischen Randregionen verlieren.

**Frage: "Wie wird die Wettbewerbsposition Ihres Unternehmens durch die LKW-Maut gegenüber österreichischen Mitbewerbern in Österreich verändert?"**



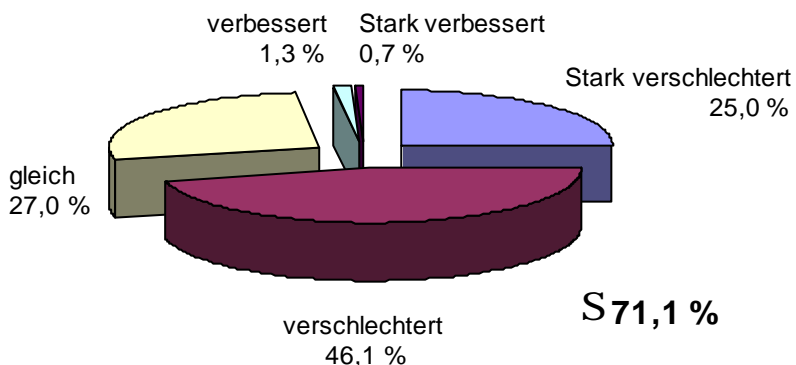
#### 4.3 Die LKW-Maut hat für die österreichischen Unternehmen auf dem österreichischen Markt keine Schutzzollfunktion gegenüber ausländischen Wettbewerbern

Da die LKW-Maut wie ein Distanzzoll wirkt, wurde in Diskussionen zum Teil die Meinung geäußert, diese würde eine Schutzfunktion gegenüber ausländischen Wettbewerbern haben. Aus diesem Grunde wurden die Unternehmen befragt, wie sich durch die LKW-Maut deren Wettbewerbsposition gegenüber ihren ausländischen Mitbewerbern auf dem österreichischen Markt verändert hat. Es zeigt sich, dass 48,55 % der österreichischen Unternehmen der Meinung sind, dass sich ihre Wettbewerbsposition gegenüber ausländischen Wettbewerbern auf dem österreichischen Markt verschlechtert oder stark verschlechtert!



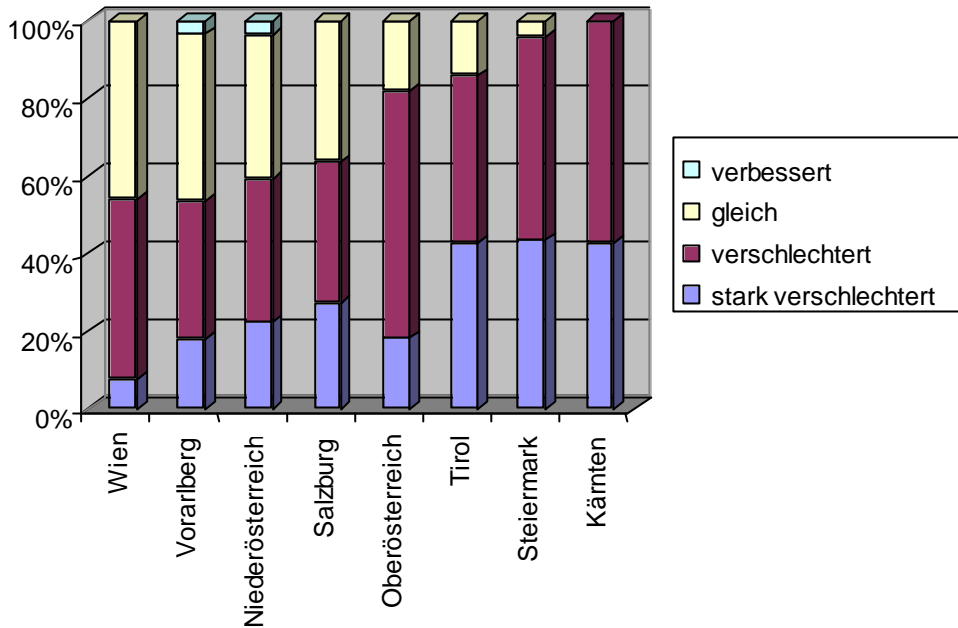
#### 4.4 Die LKW-Maut reduziert die internationale Wettbewerbsfähigkeit österreichischer Unternehmen im Export

Besonders negativ wird die Wettbewerbsposition im Export beeinflusst. Hier gehen 71,1 % der Unternehmen davon aus, dass die derzeit geplante Maut ihre Wettbewerbsposition verschlechtert oder stark verschlechtert.



Dies sollte ein deutliches Warnsignal sein. Die österreichische Wirtschaft ist von Exporten abhängig. Wenn diese weiter verschlechtert werden, so führt dies unmittelbar zu Wohlstandsverlusten.

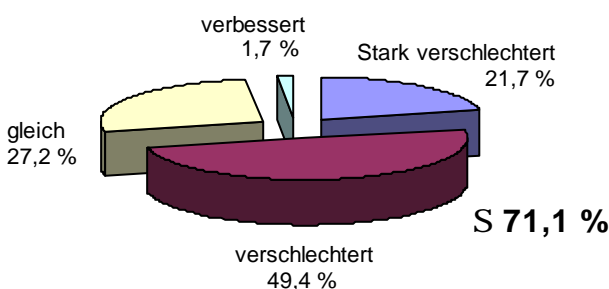
Die Beeinflussung der Wettbewerbsposition unterscheidet sich auch in Bezug auf den Export sehr stark vom Standort des jeweiligen Unternehmens. Insgesamt sind Unternehmen in Kärnten, der Steiermark und Tirol deutlich stärker betroffen als Unternehmen in Wien, Niederösterreich und Oberösterreich.



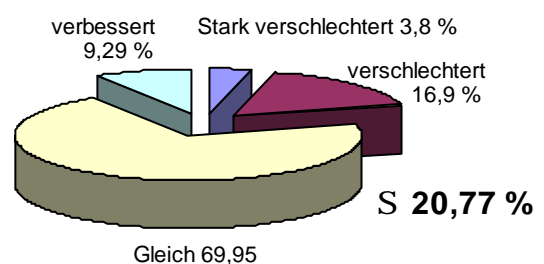
#### 4.5 Unterschiedliche Mautkonditionen in Deutschland und Österreich wirken sich sehr negativ auf die Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Unternehmen aus

Als besonders negativ schätzen die Unternehmen den Unterschied in der Mauthöhe zwischen Deutschland und Österreich ein. Bei einem Unterschied in der Maut von 0,07 €/km geben 71,1 % der Unternehmen an, dass ihre Wettbewerbsposition sich stark verschlechtert oder verschlechtert, bei einer gleichen Mauthöhe sind dies nur 20,77 %.

Veränderung der Wettbewerbsposition gegenüber Deutschland durch unterschiedliche Mauthöhen



Veränderung der Wettbewerbsposition gegenüber Deutschland bei gleichen Mauthöhen



Ursache hierfür ist, dass Deutschland wichtigster Handelspartner Österreichs ist. Unterschiede in den Wettbewerbsbedingungen wirken sich entsprechend stark aus.

#### 4.6 Anpassungsstrategien der Unternehmen

Die Unternehmen werden versuchen, den Transportkostensteigerungen durch Anpassungsstrategien zu begegnen. Im Gegensatz zu den Hoffungen der Politik scheint jedoch die verstärkte Nutzung der Schiene an der mangelnden Leistungsfähigkeit des bestehenden Schienenverkehrs in Österreich zu scheitern. Eine verstärkte

Liberalisierung des Schienenmarktes und eine Förderung des Wettbewerbs wäre in diesem Zusammenhang eine wichtige flankierende Maßnahme.

Die am häufigsten genannte Reaktion auf die Einführung der LKW-Maut ist die Nutzung nicht bemaunter Straßen. Derartige Verhaltensweisen führen auf dem nachrangigen Straßennetz zu Problemen und haben starke negative Effekte. Parallelstrecken zum hochrangigen Straßennetz sollten deswegen nach Möglichkeit auch bemaunt werden, ggf. kann deren Nutzung anderweitig eingeschränkt werden.

## 5 Empfehlungen für die Ausgestaltung der LKW-Maut

Bei der Ausgestaltung der LKW-Maut sollte die Politik darauf achten, dass positive Impulse für die wirtschaftliche Entwicklung gegeben werden. Dies kann dadurch erreicht werden, dass die bestehende Steuer-, Abgaben- und Gebührenlast gesenkt wird. Im einzelnen werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Ø Abschaffung der Straßenbenutzungsgebühr,
- Ø Reduktion der KFZ-Steuer auf das EU-Mindestniveau,
- Ø Reduktion des durchschnittlichen LKW-Mautsatzes auf 0,17 €/km
- Ø Einfache und kostengünstige Ausgestaltung des Mautsystems,
- Ø Technikchancen nutzen durch
  - Ausbau einer Telematikindustrie,
  - Ausbau des Mauterfassungssystems zu einem Straßenverkehrstelematiksystem,
  - Verwertung der erfassten Informationen für andere Telematikanwendungen, z.B. Verkehrsinformationen für PKW.,
  - Vernetzung des Mauterfassungs-Telematiksystems mit Telematikinitiativen anderer Verkehrsträger,
  - Vernetzung der Telematiksysteme mit Logistikanwendungen.

Die Vorschläge zur deutschen Mauthöhe sehen eine starke Differenzierung der LKW-Maut nach Emissionsstandards vor. Wird nun in Österreich keine Differenzierung nach den Emissionsstandards vorgenommen, so führt dies zu einem dazu, dass Frächter bei internationalen Transporten in Deutschland emissionsärmere Fahrzeuge, in Österreich stärker emittierende Fahrzeuge einsetzen. Außerdem wirkt sich eine Nichtberücksichtigung von Emissionsbelastungen bei der österreichischen LKW-Maut auch indirekt über Verschiebungen auf den Gebrauchtwagenmärkten negativ aus. Die dadurch verursachte Veralterung der österreichischen LKW-Flotten, führt nicht nur zu höheren Emissionen, sondern hemmt auch den Technologiefortschritt.

Kommt es – wie in dieser Studie vorgeschlagen – zu einer spürbaren Fixkostenentlastung der LKW (Straßenbenutzungsabgabe oder Kfz-Steuer) und wird der Mautsatz mit Augenmaß festgelegt, so werden sich die Anpassungskosten und Verwerfungen in vertretbarem Maße halten. Auf keinen Fall sollte die Politik jedoch versuchen, der Finanzbegierde nachzugeben. Die Gefahr, dass bei einer zu hohen Maut – auf Grund der negativen volkswirtschaftlichen Effekte – am Ende auch der Finanzminister weniger Geld zur Verfügung hat, ist groß.