

Haucap, Justus

**Working Paper**

## Steuern, Wettbewerb und Wettbewerbsneutralität

DICE Ordnungspolitische Perspektiven, No. 19

**Provided in Cooperation with:**

Düsseldorf Institute for Competition Economics (DICE), Heinrich Heine University Düsseldorf

*Suggested Citation:* Haucap, Justus (2011) : Steuern, Wettbewerb und Wettbewerbsneutralität, DICE Ordnungspolitische Perspektiven, No. 19, ISBN 978-3-86304-619-4, Heinrich Heine University Düsseldorf, Düsseldorf Institute for Competition Economics (DICE), Düsseldorf

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/50545>

**Standard-Nutzungsbedingungen:**

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

**Terms of use:**

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.*

# ORDNUNGSPOLITISCHE PERSPEKTIVEN

Nr 19

Steuern, Wettbewerb und  
Wettbewerbsneutralität

Justus Haucap

Oktober 2011

## IMPRESSUM

### DICE ORDNUNGSPOLITISCHE PERSPEKTIVEN

Veröffentlicht durch:

Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf, Wirtschaftswissenschaftliche Fakultät,  
Düsseldorf Institute for Competition Economics (DICE), Universitätsstraße 1,  
40225 Düsseldorf, Deutschland

### Herausgeber:

Prof. Dr. Justus Haucap

Düsseldorfer Institut für Wettbewerbsökonomie (DICE)

Tel: +49(0) 211-81-15125, E-Mail: [justus.haucap@dice.uni-duesseldorf.de](mailto:justus.haucap@dice.uni-duesseldorf.de)

### DICE ORDNUNGSPOLITISCHE PERSPEKTIVEN

Alle Rechte vorbehalten. Düsseldorf 2011

ISSN 2190-992X (online) - ISBN 978-3-86304-619-4

# Steuern, Wettbewerb und Wettbewerbsneutralität\*

von

**Justus Haucap<sup>1</sup>**

Düsseldorf Institute for Competition Economics (DICE)

Oktober 2011

## **Abstract**

Bei der Besteuerung nicht oder nur begrenzt handelbarer Dienstleistungen (wie z.B. lokale Postdienstleistungen) entfällt der Anpassungsdruck des internationalen Steuerwettbewerbs weitgehend, sodass etwaige Wettbewerbsverzerrungen insbesondere zwischen verschiedenen inländischen Marktteilnehmern leicht fortbestehen können. Der vorliegende Beitrag illustriert dieses Problem anhand von zwei aktuellen Beispielen und zeigt auf, wie Verbrauchsteuern den Wettbewerb auf Produktmärkten beeinflussen können. Zum einen wird das Mehrwertsteuerprivileg der Deutschen Post AG erörtert, zum anderen die jüngst in Deutschland eingeführt Luftverkehrssteuer.

JEL Klassifikation: H10, H21, H25, K34, L50, L90

Stichwörter: Mehrwertsteuer, Verbrauchsteuern, Luftverkehrssteuer, Universaldienst, Wettbewerbswirkungen

---

\* Dieser Beitrag basiert auf einem Vortrag des Autors auf dem Karlsruher Steuertag im Oktober 2010 am KIT. Für wertvolle Zuarbeit danke ich Marc Bataille und Alexander Steinmetz. Für hilfreiche Kommentare danke ich den Teilnehmern der Veranstaltung, Berthold Wigger sowie den anonymen Gutachtern dieser Zeitschrift.

<sup>1</sup> Düsseldorf Institute for Competition Economics (DICE), Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf, Universitätsstraße 1, 40225 Düsseldorf. E-Mail: justus.haucap@dice.uni-duesseldorf.de.

## 1. Einleitung

Die fortschreitende Globalisierung, die angespannte Situation der öffentlichen Finanzen in vielen Staaten und – speziell in Europa – die mit der Erweiterung der Europäischen Union fortschreitende Integration des Binnenmarktes scheinen den internationalen Wettbewerb der Steuersysteme tendenziell zu verschärfen. Als Reaktion darauf gewinnt zugleich die Harmonisierung von Steuersystemen und die internationale Kooperation im Steuerbereich an Bedeutung, wie z.B. die Anstrengungen zur Schaffung einer gemeinsamen konsolidierten Körperschaftsteuer-Bemessungsgrundlage (GKKB) in der Europäischen Union illustrieren. Spätestens seit Mitte der 1980er Jahre gibt es daher in der finanzwissenschaftlichen Literatur eine intensive Debatte um (a) das Ausmaß und die Intensität des internationalen Wettbewerbs der Steuersysteme und (b) die normative Einschätzung, inwieweit ein solcher Wettbewerb wünschenswert ist (vgl. Zodrow und Mieszkowski (1986), Wilson (1986, 1991, 1999), Wildasin (1988), Bond und Samuelson (1989), Kanbur und Keen (1993), Feld (2000), Fuest, Huber und Mintz (2005) und Becker und Fuest (2011)).

Während es zur Theorie und Praxis des Steuerwettbewerbs bzw. der Steuerharmonisierung und ihrer Auswirkungen eine umfassende ökonomische Literatur gibt, gilt dies für die Frage, wie Steuern selbst den Wettbewerb auf Produkt- und Inputmärkten beeinflussen, nur in eingeschränkterem Ausmaß. Dabei hängen beide Fragen, zumindest teilweise, durchaus eng miteinander zusammen. Eine wesentliche Voraussetzung für einen effektiven Wettbewerb der Steuersysteme jenseits eines einfachen „Ideenwettbewerbs“ ist nämlich, dass Unternehmen oder andere Steuersubjekte entweder selbst mobil sind oder dass sie auf den relevanten Produkt- und/oder Faktormärkten im Wettbewerb miteinander stehen. In der Europäischen Union ist daher die Steuerharmonisierung zunächst vor allem unter Wettbewerbsgesichtspunkten behandelt worden. So besteht die Intention der „Sechsten Richtlinie zur Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Umsatzsteuern“ in der EU von 1977 darin, einheitliche Wettbewerbsbedingungen im Binnenmarkt zu schaffen, indem die Wettbewerbsneutralität der Umsatzbesteuerung gewährleistet wird.<sup>2</sup> Die Wettbewerbsneutralität der Umsatzbesteuerung ist dann

---

<sup>2</sup> Sechste Richtlinie 77/388/EWG des Rates vom 17. Mai 1977 zur Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Umsatzsteuern - Gemeinsames Mehrwertsteuersystem: einheitliche steuerpflichtige Bemessungsgrundlage (Amtsblatt Nr. L 145 vom 13/06/1977 S. 0001 - 0040)

gegeben, wenn miteinander konkurrierende Produkte der gleichen steuerlichen Belastung unterliegen (vgl. Maiterth, 2001, S. 83 ff.).<sup>3</sup>

In Artikel 113 AEUV heißt es des Weiteren wörtlich: „Der Rat erlässt gemäß einem besonderen Gesetzgebungsverfahren und nach Anhörung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses einstimmig die Bestimmungen zur Harmonisierung der Rechtsvorschriften über die Umsatzsteuern, die Verbrauchsabgaben und sonstige indirekte Steuern, *soweit diese Harmonisierung für die Errichtung und das Funktionieren des Binnenmarkts und die Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen notwendig ist*“ (Betonung hinzugefügt).

Auch durch die Europäische Beihilfekontrolle kann die EU-Kommission gezielt eingreifen, wenn durch eine bestimmte Besteuerung spürbare Wettbewerbsverzerrungen im grenzüberschreitenden Handel oder Kapitalverkehr im Binnenmarkt ausgelöst werden (vgl. Gröteke und Heine, 2004; Gröteke, 2007, Haucap und Schwalbe, 2011). Nichtsdestotrotz hat z.B. der Bundesrechnungshof (2004) Wettbewerbsverzerrungen zwischen privaten Anbietern und der öffentlichen Hand vehement ausgemacht. Zu einem ganz ähnlichen Befund sind jüngst Bardt, Fuest und Lichtblau (2010) gekommen: Kommunen würden oft in direkter Konkurrenz zu privaten Unternehmen stehen und dabei von erheblichen steuerlichen Vorteilen profitieren. Auch die Monopolkommission hat in der Vergangenheit wiederholt steuerinduzierte Wettbewerbsverzerrungen angeprangert (vgl. z.B. Monopolkommission, 2009).

Der vorliegende Beitrag will daher exemplarisch auf einige Wettbewerbsverzerrungen hinweisen und illustrieren, wie das Prinzip der Wettbewerbsneutralität dort verletzt wird. Der Fokus liegt dabei auf indirekten Steuern. Zwar können auch durch direkte Steuern Wettbewerbseffekte ausgelöst werden, Wettbewerbsverzerrungen erscheinen bei indirekten Steuern jedoch unmittelbarer. Gerade bei der Besteuerung nicht oder nur begrenzt handelbarer Dienstleistungen (wie z.B. lokale Postdienstleistungen) entfällt der Anpassungsdruck des internationalen Steuerwettbewerbs, sodass insbesondere etwaige Wettbewerbsverzerrungen zwischen inländischen Marktteilnehmern leicht fortbestehen können.

---

<sup>3</sup> Allerdings gibt es keine einheitliche Definition der Begriffe „Wettbewerbsneutralität“ und „Wettbewerbsverzerrung“ (vgl. Maiterth, 2001, S. 84; Neumark, 1970, S. 265). Auch Homburg (2010, S. 321) spricht vom „unklaren Begriff der Wettbewerbsneutralität“. Ich nutze den Begriff dennoch, da er schnell vermittelt, welches Problem der Besteuerung in meinem Beitrag adressiert wird.

Im Folgenden soll nun zunächst kurz auf die Literatur zur Theorie des Steuerwettbewerbs eingegangen werden, um die Interdependenz zwischen dem Wettbewerb der Steuersysteme und dem Wettbewerb auf Produkt- und Faktormärkten herauszuarbeiten. Daran anschließend wird in Abschnitt 3 anhand von zwei aktuellen, konkreten Beispielen erörtert, wie steuerliche Maßnahmen zu Wettbewerbsverzerrungen führen können. Der Beitrag schließt mit einem Fazit in Abschnitt 4.

## **2. Zur Theorie des Steuerwettbewerbs**

Etwas holzschnittartig zusammengefasst prognostiziert die Theorie des Steuerwettbewerbs, dass Standorte im Wettbewerb insbesondere um Unternehmensansiedlungen (und somit Jobs und eine breitere Steuerbasis) dazu neigen, steuerliche Vergünstigungen zu gewähren. Dasselbe gilt bei potenziellen Standortverlagerungen existierender Unternehmen und in eingeschränkterem Maße auch im Wettbewerb um (mobile) Arbeitskräfte und um Konsumausgaben, sofern diese mobil sind. Um attraktiv zu bleiben, werden daher vor allem für mobile Produktionsfaktoren (wie vor allem Kapital, aber auch hochqualifizierte Arbeitskräfte) die Steuern gesenkt, während sie – um die öffentlichen Einnahmen zu stabilisieren – für weniger mobile Produktionsfaktoren (in der Regel weniger qualifizierte Arbeitskräfte) sowie für (schwer verlagerbare) Konsumausgaben tendenziell erhöht werden. Somit verschiebt sich die Steuerstruktur, indem mobile Faktoren weniger belastet werden, während die Steuern auf immobile Produktionsfaktoren und Konsum steigen. Die zunehmende Mobilität des Kapitals, welche durch den Abbau von Kapitalverkehrsbeschränkungen einerseits und den technischen Fortschritt andererseits (wie z.B. vereinfachte elektronische Transfers) induziert worden ist, hat hingegen den Wettbewerbsdruck erhöht, Unternehmenssteuern zu senken.

In der Tat lässt sich feststellen, dass insbesondere die Unternehmenssteuersätze in den vergangenen 25 Jahren stark gesunken sind. Während der durchschnittliche Unternehmenssteuersatz in den OECD-Staaten 1982 noch fast 50% betragen hat, lag er im Jahr 2000 schon bei nur noch gut 33% und 2007 bei 27,6% (vgl. OECD, 2008, S. 2-3). Auch wenn es parallel zu einer Ausweitung der Steuerbasis gekommen ist, weil Abschreibungsmöglichkeiten reduziert und andere Steuerbegünstigungen abgeschafft wurden, so zeigt auch eine Betrachtung des effektiven Steuersatzes, dass dieser im OECD-Durchschnitt von gut 37% im Jahr 1982 bis

2005 auf unter 24% gefallen ist (vgl. OECD, 2008, S. 3). Trotz des starken Rückgangs der Steuersätze ist allerdings ein Rückgang des Aufkommens aus Unternehmenssteuern (relativ zum Bruttoinlandsprodukt) zwischen 1982 und 2004 nur in Deutschland, Japan, Italien und Großbritannien festzustellen. Im OECD-Durchschnitt ist das Aufkommen aus Unternehmenssteuern sogar von knapp über 2% des BIP im Jahr 1982 auf deutlich über 3% des BIP im Jahr 2005 gestiegen (OECD, 2008, S. 4). Der Grund für diesen Anstieg lag neben der verbreiterten Steuerbasis vor allem in stark gestiegenen Unternehmensgewinnen. Ob dieser Trend bei weiteren Steuersenkungen allerdings ungebrochen anhält, ist bestenfalls unklar und mag bezweifelt werden.

Festzuhalten ist also zunächst, dass zwar die Steuersätze für Unternehmen tendenziell gefallen sind, gleichwohl aber das Steueraufkommen und somit die Steuerlast sich aber nicht oder nur wenig reduziert hat. Ob der internationale Steuerwettbewerb kausal für die beobachtbaren Steuersatzsenkungen ist, ist zudem nicht klar. Denkbar ist auch, dass sich ähnliche Erkenntnisse und Vorstellungen über eine gute Steuerpolitik parallel verbreitet haben, ohne dass der Wettbewerb zwischen den Gebietskörperschaften die Veränderungen ursächlich ausgelöst hätte.

Wie wirken Globalisierung und Standortwettbewerb auf andere Steuern? Auch wenn Arbeitnehmer weniger mobil sind als Kapital, so werden doch auch der Besteuerung des Produktionsfaktors Arbeit durch die Globalisierung Grenzen gesetzt. Höhere Lohnsteuern oder auch Sozialabgaben verteuern – abgesehen von dem unrealistischen Fall eines Lohnverzichts, der diese Unterschiede voll kompensiert – tendenziell die Arbeitskosten an einem Standort im Vergleich zum Ausland. Damit reduzieren auch diese Abgaben die Wettbewerbsfähigkeit inländischer Unternehmen (vgl. Fuest, 2009).

Anders hingegen ist dies bei Konsumsteuern, bei denen nach wie vor weitgehend das Bestimmungslandprinzip gilt. Die allgemeine Regelung im Umsatzsteuergesetz sieht zwar vor, dass sich der Ort der Lieferung dort befindet, wo die Beförderung oder Versendung beginnt (§3 Abs. 6 UStG), aber es gibt zahlreiche Ausnahmen, um die Besteuerung am Ort des Verbrauchs zu erreichen. Daher belasten höhere Konsumsteuern wie die Mehrwertsteuer oder spezielle Konsumsteuern die Wettbewerbsfähigkeit inländischer Unternehmen gegenüber ausländischen Konkurrenten kaum, da ausländische Unternehmen wie inländische Firmen in der Regel (insbesondere eben bei Verkäufen im Inland) den inländischen



Mehrwertsteuersatz und andere inländische Konsumsteuern zu zahlen haben. Exporte inländischer Unternehmen sind dagegen (mit der Ausnahme von Kleinunternehmen) von der inländischen Mehrwertsteuer befreit. Negative Wirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit inländischer Produktion ergeben sich nur in Fällen, in denen Konsumenten international mobil sind.

Dieselbe Logik, welche eine Verschiebung der Steuerstruktur weg von mobilem Kapital hin zum weniger mobilen Produktionsfaktor Arbeit sowie insbesondere zum Konsum bedingt, sollte auch eine unterschiedliche Besteuerung zwischen international handelbaren und nicht handelbaren Produkten bzw. deren Herstellern bedingen. Da z.B. der deutsche Strommarkt noch immer weitgehend gegen Stromimporte abgeschirmt ist, lässt sich eine Brennelementesteuer problemlos implementieren. Zudem werden Konzessionsabgaben auf den Netzbetrieb erhoben sowie die Netzentgelte durch die EEG-Umlage verteuert, da Netzdienste zwingend lokal vor Ort erbracht werden müssen und nicht importiert werden können. Tendenziell besteht somit ein Anreiz, die Produktion solcher Dienstleistungen besonders mit Steuern und Abgaben oder Regulierungen zu belegen, welche standortgebunden sind und daher international nicht mobil.

Wie diese Veränderung der Steuerstruktur normativ zu bewerten ist, soll hier nicht Gegenstand sein. Stattdessen sei auf die unterschiedlichen Auffassungen in der Literatur verwiesen (vgl. z.B. McLure, 1986; Oates und Schwab, 1988; S. Sinn, 1992; Feld, 2000; H.W. Sinn, 1997, 2004). Vielmehr soll im Folgenden anhand von Beispielen exemplarisch beleuchtet werden, wie die Besteuerung des Konsums Wettbewerbsverzerrungen auslösen kann. Wettbewerbsverzerrungen durch Verbrauchsteuern sind deshalb besonders relevant, weil diese bisher am wenigsten dem internationalen Steuerwettbewerb ausgesetzt und somit auch dadurch nicht beseitigt werden.

### **3. Durch Verbrauchsteuern induzierte Wettbewerbsverzerrungen**

#### *3.1 Verzerrungen zwischen Märkten und auf Märkten*

Verbrauchsteuern können zum einen den Wettbewerb *auf* einem Markt verzerren, wenn bestimmte Unternehmen selektiv steuerlich anders behandelt werden als ihre Wettbewerber. Zum anderen können aber auch die Wettbewerbsbeziehungen *zwischen* Märkten berührt sein. Ein gutes Beispiel für letzteres sind die

unterschiedlichen Mehrwertsteuersätze für zum Teil sehr ähnliche Produkte. So werden z.B. Hummer und Langusten mit 19 % Mehrwertsteuer belegt, Krebse und Garnelen aber nur mit 7%. Campingplatzübernachtungen unterliegen dem Mehrwertsteuersatz von 19%, Übernachtungen im Hotel bekanntlich seit dem 1.1.2010 nur noch dem reduzierten Satz von 7%. Für Hörbücher gilt der reguläre Mehrwertsteuersatz, für gedruckte Bücher der reduzierte. Mineralwasser unterliegt einem Satz von 19%, Milch und Leitungswasser hingegen dem reduzierten Satz von 7%. Die Liste ließe sich beliebig verlängern (vgl. z.B. Peffekoven, 2010). Abgesehen von der Tatsache, dass die unterschiedliche Besteuerung oftmals sehr willkürlich anmutet und nicht immer einer erkennbaren Logik folgt, ist im Hinblick auf die wettbewerblichen Auswirkungen festzuhalten, dass die ausgelösten Wettbewerbsverzerrungen umso gravierender sind, je enger das Substitutionsverhältnis zwischen den betroffenen Produkten und Dienstleistungen ist. Sind die Substitutionsbeziehungen hinreichend eng, ist kartellrechtlich von einem gemeinsamem Markt auszugehen. Stehen die Produkte hingegen nur in einer schwachen Substitutionsbeziehung (wie vermutlich Mineralwasser und Leitungswasser), so dürften die Wettbewerbsverzerrungen tendenziell zu vernachlässigen sein, die Produkte stehen dann nicht auf demselben relevanten Markt in Wettbewerb zueinander. Je größer jedoch die Substitutionsbereitschaft der Nachfrager ist, desto eher wird der Wettbewerb zugunsten der geringer besteuerten Variante verzerrt.

Gravierender als die unterschiedliche Besteuerung unterschiedlicher Produkte und Dienstleistungen, die tendenziell unterschiedlichen relevanten Märkten zuzuordnen sind (so ist der Mineralwassermarkt sicherlich abzugrenzen vom Trinkwassermarkt), ist die unterschiedliche steuerliche Behandlung von Unternehmen, die auf demselben relevanten Produktmarkt aktiv sind. Ein Paradebeispiel dafür war und ist noch immer, wenn auch in eingeschränktem Maße, das Mehrwertsteuerprivileg der Deutschen Post AG (DPAG), das die Monopolkommission (2007, 2009) jahrelang kritisiert hat. Eine ähnliche Diskussion ist jüngst auch bei der Einführung der Luftverkehrsabgabe aufgeflammt, durch die sich *Air Berlin* gegenüber der *Lufthansa* steuerlich benachteiligt sah. Diese beiden Fälle, mit denen ich mich im Rahmen der Tätigkeit in der Monopolkommission in unterschiedlich intensiver Weise befassen musste, sollen nun im Folgenden genauer erörtert werden.

### *3.2 Die Umsatzsteuerbefreiung für die Deutsche Post AG*

Bis zum 1. Juli 2010 waren nach § 4 Nr. 11b Umsatzsteuergesetz (UStG) in der damaligen Fassung „die unmittelbar dem Postwesen dienenden Umsätze der Deutsche Post AG“ von der Umsatzsteuer befreit. Der Begriff „Postwesen“ knüpft dabei an die hoheitliche Verpflichtung der Daseinsvorsorge in Art. 87f des Grundgesetzes an, welcher wie folgt lautet: „Nach Maßgabe eines Bundesgesetzes [...] gewährleistet der Bund im Bereich des Postwesens und der Telekommunikation flächendeckend angemessene und ausreichende Dienstleistungen“. Die Bundesregierung hat die „unmittelbar dem Postwesen dienenden Umsätze der Deutsche Post AG“ im Sinne des Umsatzsteuergesetzes als Umsätze mit den Dienstleistungen der Deutschen Post AG (DPAG) interpretiert, die Teil des Universaldienstes sind. Dazu gehört nach § 1 der Post-Universaldienstleistungsverordnung (PUDLV) die Beförderung von Briefen bis zu einem Gewicht von 2 kg, von Paketen bis 20 kg sowie von Zeitungen und Zeitschriften. Die Umsatzsteuerbefreiung der DPAG hat sich damit auf sämtliche Universaldienstleistungen nach der PUDLV erstreckt. Im Gegensatz zur DPAG mussten alternative Anbieter jedoch 19% Umsatzsteuer auf ihre Postdienstleistungen berechnen.

Die Monopolkommission (2007, 2009) hat sich in ihrem Sondergutachten zum Postmarkt ausführlich mit der selektiven Mehrwertsteuerbefreiung für die DPAG beschäftigt und die Auffassung vertreten, dass die damalige Rechtslage ein signifikantes Wettbewerbshemmnis auf dem Postmarkt darstelle. Sinngemäß hat die Monopolkommission (2009, Tz. 7\* ff.) dazu die Feststellungen getroffen, dass die Mehrwertsteuerbefreiung der DPAG einen Kostenvorteil in Höhe von bis zu 19% gegenüber ihren mehrwertsteuerpflichtigen Wettbewerbern verschafft.

Tabelle 1 illustriert die Auswirkung der steuerlichen Ungleichbehandlung für umsatzsteuerpflichtige und nicht umsatzsteuerpflichtige Kunden (vgl. dazu auch Monopolkommission, 2009, Tz. 75). Wenn die DPAG und ihre Wettbewerber Vorleistungen im Wert von 1,00 EUR einkaufen, um eine Beförderungsleistung im Wert von insgesamt 3,00 EUR zu erstellen, fallen bei allen Unternehmen Vorsteuern in Höhe von 0,19 EUR (19 % auf 1,00 EUR) an. Sofern die Vorsteuer vollständig auf die Kunden überwälzt wurde, betrug der Preis bei der DPAG 3,19 EUR sowohl für umsatzsteuerpflichtige wie auch für nicht umsatzsteuerpflichtige Kunden. Bei den Wettbewerbern unterschied sich der Nettopreis für umsatzsteuerpflichtige und nicht umsatzsteuerpflichtige Kunden. Umsatzsteuerpflichtige Kunden hatten die Möglich-

keit des Vorsteuerabzugs und konnten die gesamte Umsatzsteuer, die auf den Preis von 3,00 EUR für die Beförderungsleistung anfiel, im Rahmen des Vorsteuerabzugs geltend machen. Ihr Nettopreis betrug 3,00 EUR bei den Wettbewerbern (anstatt 3,19 EUR bei der DPAG). Nicht umsatzsteuerpflichtige Kunden haben keine Möglichkeit des Vorsteuerabzugs. Ihr Nettopreis betrug damit 3,57 EUR (19 % auf 3,00 EUR) bei den Wettbewerbern (anstatt 3,19 EUR bei der DPAG).

**Tabelle1: Beispiel zur Umsatzsteuerpflicht nach § 4 Nr. 11b UStG a.F.**

|  | <i><b>DPAG</b></i> | <i><b>Wettbewerber</b></i> |
|--|--------------------|----------------------------|
| Nettopreis für die Vorleistung                     | 1,00               | 1,00                       |
| Umsatzsteuer auf die Vorleistung                   | 0,19               | 0,19                       |
| Wertschöpfung                                      | 2,00               | 2,00                       |
| Umsatzsteuer auf die Wertschöpfung                 | 0,00               | 0,38                       |
| Nettopreis für umsatzsteuerpflichtige Kunden       | 3,19               | 3,00                       |
| Nettopreis für nicht umsatzsteuerpflichtige Kunden | 3,19               | 3,57                       |

Quelle: Monopolkommission (2007, S. 21, Tabelle 2).

Diese steuerliche Ungleichbehandlung hat eine Wettbewerbsverzerrung hervorgerufen, die bei umsatzsteuerpflichtigen und damit vorsteuerabzugsberechtigten Kunden zugunsten der Wettbewerber und bei nicht umsatzsteuerpflichtigen und damit nicht vorsteuerabzugsberechtigten Kunden zugunsten der DPAG wirkte. Nicht umsatzsteuerpflichtig sind Privatkunden, Behörden und sonstige staatliche Einrichtungen, Kirchen und Unternehmen der Branchen, deren Lieferungen und Leistungen nach § 4 UStG steuerbefreit sind, unter anderem Banken und Versicherungen, Wohlfahrtsverbände, Krankenhäuser, Ärzte und Bildungseinrichtungen. Dies sind ausgerechnet die Kundengruppen, die in der Regel viel Post versenden. Aufgrund der hohen Bedeutung von Größenvorteilen bei der Einsammlung und Zustellung im Briefmarkt wirkt sich diese wettbewerbliche Verzerrung zudem auch massiv auf den Wettbewerb um umsatzsteuerpflichtige Geschäftskunden aus.

Für die steuerliche Ungleichbehandlung gab es jedoch spätestens seit 2008 keine ökonomische Rechtfertigung mehr, sofern sie denn überhaupt jemals bestanden hat. Erstens ist festzuhalten, dass die DPAG – entgegen der teilweise verbreiteten Meinung – seit dem 1. Januar 2008 nicht mehr verpflichtet ist, den Universaldienst zu erbringen (vgl. Monopolkommission, 2009). Vielmehr tut die DPAG dies freiwillig aus einer unternehmerischen Entscheidung heraus. Insofern wäre eine Kompensation durch eine selektive Steuerbefreiung oder andere Maßnahmen im Grunde ohnehin nicht geboten. Zweitens berücksichtigt die Bundesnetzagentur bei der Entgeltgenehmigung trotz der fehlenden gesetzlichen Universaldienstverpflichtung die sog. Universaldienstlasten, sofern die DPAG diese geltend macht. Die Befreiung von der Mehrwertsteuer stellt insofern eine doppelte Kompensation dar. Und drittens ist festzuhalten, dass der primär betroffene Briefbereich das profitabelste Segment der DPAG darstellt, sodass sich die Frage nach einer Überkompensation stellt (vgl. Monopolkommission, 2007).

Allerdings sind der Bundesregierung momentan auch (noch) die Hände gebunden, die vollständig Mehrwertsteuerbefreiung aufzuheben, da der oben zitierten sechsten Richtlinie des Rates vom 17. Mai 1977 (Richtlinie 77/388/EWG) zufolge „unbeschadet sonstiger Gemeinschaftsvorschriften [...] die von den öffentlichen Posteinrichtungen ausgeführten Dienstleistungen und die dazugehörenden Lieferungen von Gegenständen mit Ausnahme der Personenbeförderung und des Fernmeldewesens (Art. 13 Teil A Abs. 1 lit. a) von der Umsatzsteuer zu befreien“ sind.

In Schweden beispielsweise unterliegen alle Postdienste aller Anbieter momentan trotz der Richtlinie vollständig der Umsatzsteuer. Allein die Tatsache, dass es die „öffentlichen Posteinrichtungen“ heute nicht mehr in der Form gibt, wie es sie in den 1970er Jahren gab, erlaubt es aus Sicht der Europäischen Kommission aber nicht, einfach überhaupt keine Befreiung von Postdienstleistungen von der Mehrwertsteuer vorzunehmen. Die Kommission hat deswegen ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Schweden eingeleitet (vgl. Monopolkommission, 2009).

Es existieren jedoch auch andere Lösungen, welche die wettbewerbliche Verzerrung zumindest mildern, ohne sämtliche Postdienstleistungen zu besteuern und gleichzeitig mit dem europäischen Recht vereinbar sind. Die Monopolkommission hat dazu detaillierte Vorschläge gemacht und die Bundesregierung jahrelang dazu aufgefordert, die Ungleichbehandlung der DPAG und ihrer Wettbewerber aufzuheben

(vgl. Monopolkommission, 2007, 2009, sowie Haucap, 2009a, 2009b, 2010). Ein wichtiger Schritt in diese Richtung wurde im März 2010 mit der Änderung des UStG getan. Seit dem 1. Juli 2010 gilt eine neue Fassung des § 4 Nr. 11b UStG, der zufolge eine Steuerbefreiung voraussetzt, „dass der Unternehmer sich entsprechend einer Bescheinigung des Bundeszentralamtes für Steuern gegenüber dieser Behörde verpflichtet hat, flächendeckend im gesamten Gebiet der Bundesrepublik Deutschland die Gesamtheit der Universaldienstleistungen oder einen Teilbereich dieser Leistungen nach Satz 1 anzubieten. Die Steuerbefreiung gilt nicht für Leistungen, die der Unternehmer erbringt (a) auf Grund individuell ausgehandelter Vereinbarungen oder (b) auf Grund allgemeiner Geschäftsbedingungen zu abweichenden Qualitätsbedingungen oder zu günstigeren Preisen als den nach den allgemein für jedermann zugänglichen Tarifen (...)“. Das bedeutet, dass sich auch konkurrierende Paketunternehmen von der Umsatzsteuer befreien lassen können, sofern sie bundesweit aktiv sind.

Aus wettbewerbsökonomischer Sicht ist diese Lösung jedoch noch immer mit Problemen verbunden, die vorgesehene Regelung stellt noch immer eine Markteintrittsbarriere dar. Ein neuer Wettbewerber profitiert nämlich erst dann von der Umsatzsteuerbefreiung, wenn er bestimmte Universaldienstleistungen flächendeckend anbietet. In der Zeit direkt nach dem Markteintritt hingegen gilt die Umsatzsteuerbefreiung (noch) nicht, weil der Markteintritt typischerweise nicht sofort flächendeckend erfolgt. Gerade dann muss ein neuer Anbieter jedoch besonders günstige Angebote machen, um Kunden einen Anreiz zum Wechsel des Anbieters zu geben. Zugleich hat ein neuer Anbieter durch niedrigere Beförderungsvolumina zunächst erhebliche Skalennachteile gegenüber dem weiterhin geschützten Marktbeherrscher.

Des Weiteren hat sich gezeigt, dass die Formulierung des Gesetzes zu unterschiedlichen Auslegungen darüber geführt hat, welche Leistungen genau umsatzsteuerpflichtig sind und welche nicht. So werden z.B. die Produkte „Infobrief International“, „Streifbandzeitung“, „Infopost International“ und „Brief International zum Kilotarif“ erst seit dem 1.7.2011 von der DPAG umsatzsteuerpflichtig abgerechnet. Zudem ist das Bundeszentralamt für Steuern der Auffassung, dass nur diejenigen Postdienste von der Umsatzsteuer befreit werden können, die nicht nur flächendeckend tätig sind, sondern auch mindestens 12.000 eigene Filialen haben. Da diese Auslegung ist auf die Deutsche Post zugeschnitten, hat ein Wettbewerber

nun Klage beim Finanzgericht Köln eingereicht.<sup>4</sup> In der Anhörung im Bundestag war bereits darauf hingewiesen worden, dass sinnvollerweise nicht das Bundeszentralamt für Steuern für die Erteilung der Bescheinigung darüber zuständig sein sollte, dass ein Unternehmen die Gesamtheit oder einen Teilbereich der Universaldienstleistungen im gesamten Gebiet der Bundesrepublik Deutschland flächendeckend anbietet. Da das Ausstellen dieser Bescheinigungen eine Funktion mit wettbewerbspolitischer Bedeutung ist, sollte eine Behörde im Geschäftsbereich des Bundeswirtschaftsministeriums dafür verantwortlich sein. Hier existiert mit der Bundesnetzagentur bereits eine umfänglich ausgestattete und in Postregulierungsfragen kompetente Behörde; der Auf- bzw. Ausbau bestehender Kapazitäten im Bundeszentralamt für Steuern ist nicht sinnvoll. Zugunsten einer klaren Kompetenzverteilung sollte die Bundesnetzagentur alleine die Verantwortung für diese Aufgabe übernehmen (vgl. Haucap, 2010).

Ökonomisch wünschenswert wäre zudem eine Lösung, die sicherstellt, dass alle Anbieter von Postdienstleistungen für die gleiche Leistung steuerlich gleich behandelt werden, auch wenn sie nur lokal oder regional tätig sind. Denn auch eine Steuerbefreiungsregelung, die voraussetzt, dass mindestens eine Kategorie des Universaldienstes (z.B. Brief- oder Paketdienste) flächendeckend angeboten wird, wirkt wie eine Markteintrittsbarriere, weil neue Anbieter erst dann von der Befreiung profitieren, wenn sie die betreffenden Leistungen flächendeckend anbieten. Kurz nach dem Markteintritt gilt die Befreiung (noch) nicht. Gerade dann muss der Wettbewerber jedoch besonders günstige Angebote machen, um Kunden einen Anreiz zum Wechsel zu geben. Zugleich hat er durch niedrigere Beförderungsvolumina erhebliche Skalennachteile gegenüber den bereits etablierten Unternehmen. Besser wäre es, einen Katalog von Dienstleistungen aufzustellen, die steuerbefreit sind, unabhängig davon, von welchem Unternehmen sie erbracht werden.

Bemerkenswert ist schließlich auch, dass die DPAG auf die Einführung der Mehrwertsteuerpflicht auf einige Leistungen am 1.7.2010 zur Kompensation der Preiserhöhung für nicht-vorsteuerabzugsberechtigte Kunden, die bis dahin sog. Teilleistungsrabatte erhalten haben, den Rabatt genau ab Juli 2010 um 12 Prozentpunkte erhöht hat. Die Erhöhung der betroffenen Tarife um 19% wurde also durch den zusätzlichen Rabatt von 12 Prozentpunkten zumindest teilweise gemildert.

---

<sup>4</sup> Vgl. <http://bdkep.de/?pressemeldungen=93-2011>

Um jegliche steuerinduzierte Wettbewerbsverzerrung zu vermeiden, sollte sich die Bundesregierung jedoch auf europäischer Ebene für eine baldige Verabschiedung des Richtlinienvorschlags der EU-Kommission vom 5. Mai 2003 zur Änderung der Richtlinie 77/388/EWG einsetzen, welcher eine Mehrwertsteuerpflicht für sämtliche Postdienstleistungen vorsieht. Eine solche Lösung verhindert Wettbewerbsverzerrungen und ist auch in anderen Versorgungsbereichen (Telekommunikation, Strom, Gas, Wasser) üblich. Warum ausgerechnet im Postbereich einige Leistungen von der Mehrwertsteuer befreit werden soll, obwohl dadurch signifikante Wettbewerbsverzerrungen drohen, ist nicht ersichtlich.

### 3.3. *Wettbewerbswirkungen der Luftverkehrsabgabe*

Als zweites Beispiel für die Wettbewerbseffekte der Konsumbesteuerung soll die jüngst eingeführte Luftverkehrsabgabe dienen, die seit dem 1.1.2011 auf Flüge, die in Deutschland starten, entrichtet werden muss. Die Steuer fällt bei einem Abflug einer Person von einem inländischen Flughafen zu einem Zielflughafen an. Die Höhe der Steuer ist abhängig vom Zielflughafen. Die Ziele sind in drei Gruppen geordnet. Liegt der Zielflughafen im Inland oder im europäischen Ausland, so beträgt die Steuer pauschal 8 Euro pro Ticket, Zielen in Nord- und Mittelfrika und im Nahen und Mittleren Osten 25 Euro pro Passagier und bei Flügen in weiter entfernte Ziele 45 Euro. Bemessungsgrundlage ist somit das Ticket für eine Person, differenziert nach dem gewählten Zielflughafen. Außer der Differenzierung der Steuer entsprechend dem Zielflughafen besteht keine Differenzierung nach Preis, Lärm oder Verbrauch.

Da der Rechtsvorgang besteuert wird, werden Abflüge nach Zwischenlandungen zum Transit nicht zusätzlich besteuert, wenn der gesamte Flug in einem Rechtsvorgang gebucht wurde.<sup>5</sup> Zudem gibt es einige weitere Steuerbefreiungen für Rundflüge, Militärflüge, Krankentransporte, Flugpersonal und Insulaner, die zum Festland fliegen, mit Ausnahme der Einwohner von Sylt.<sup>6</sup>

Massive Kritik an der Einführung der Luftverkehrsteuer hatte vor allem die Fluggesellschaft *Air Berlin* geübt. Die Abgabe würde zu Wettbewerbsverzerrungen führen, insbesondere gegenüber *Lufthansa*, weil deren Luftfrachtsegment (in

---

<sup>5</sup> Bei einem Stop-over über einer bestimmten Dauer (differenziert nach Zeitraum und Ziel bei mehr als 6, 12 oder 24 Stunden) wird bei einer Zwischenlandung von einem neuen Abflug ausgegangen.

<sup>6</sup> In §5 Abs. 4 des Luftverkehrsteuergesetzes ist von Abflügen von Fluggästen die Rede „von und zu dieser Insel, vorausgesetzt, die Insel ist nicht über einen tidenunabhängigen Straßen- oder Gleisanschluss mit dem Festland verbunden (...)“



welchem *Air Berlin* kaum aktiv ist) nicht besteuert werde. Als Alternativen wurden eine Erhöhung des Mehrwertsteuersatzes vorgeschlagen oder eine Staffelung nach Buchungsklassen (vgl. z.B. Hulverscheidt, 2010, Tasche, Ebner und Görgen, 2010, oder Ehrentraut, 2011).

Die Kritik von *Air Berlin* ist jedoch weitgehend fehlgeleitet: Dass Luftfracht nicht besteuert werden soll, ist für *Air Berlin* irrelevant, da *Air Berlin* in dem Markt nicht aktiv ist. Spürbare Verzerrungen können sich im Grunde nur ergeben, wenn in *demselben* relevanten Markt zwei Fluggesellschaften unterschiedlich behandelt werden. Ob *Lufthansa* für die Luftfracht mehr oder weniger Steuern zahlt, sollte für den Wettbewerb im Personenluftverkehr irrelevant sein, es sei denn, zwischen Frachtflugverkehr und Personenflugverkehr bestehen signifikante Verbundvorteile in der Produktion. Die Tatsache, dass bisher eine große Zahl von Fluglinien national und international erfolgreich im Personenflugverkehr operiert hat ohne zugleich ein nennenswertes Luftfrachtangebot zu haben, deutet jedoch darauf hin, dass solch signifikante Verbundvorteile nicht existieren.

Anzumerken ist allerdings, dass bei Direktflugverbindungen *Air Berlin*-Tickets prozentual in der Tat stärker belastet werden als tendenziell teurere Tickets anderer Fluglinien. Es ist jedoch nicht klar, wie sehr das wettbewerbsverzerrend wirkt, da der absolute Preisabstand derselbe bleibt. Möglich ist zwar theoretisch, dass *Air Berlin*-Kunden preissensitiver sind als *Lufthansa*-Kunden und daher bei *Air Berlin* die Nachfrage stärker sinkt. Dies gilt jedoch prinzipiell auch, sobald die Luftfahrt am CO<sub>2</sub>-Handel teilnehmen wird (ab dem 1.1.2012) oder wenn die Kerosin-Preise steigen. Sofern durch die Luftverkehrsabgabe externe Kosten internalisiert werden, wird der Wettbewerb durch eine solche Abgabe nicht verzerrt, sondern eine Verzerrung beseitigt. Richtig ist allerdings, dass eine Erhöhung der Mehrwertsteuer für *Air Berlin* tendenziell vorteilhafter wäre, weil sich dadurch der absolute Preisabstand zu *Lufthansa* noch vergrößern würde.

Richtig ist auch, dass die steuerliche Belastung bei *Lufthansa* pro Flug geringer ist als bei *Air Berlin*, da *Lufthansa*-Flüge im Durchschnitt weniger eng bestuhlt sind, also weniger Passagiere pro Flug an Bord sind. Damit ist die steuerliche Belastung pro Flug geringer, wenn ein Flugzeug weniger eng bestuhlt ist, auch wenn die Umweltbelastung nahezu dieselbe ist.<sup>7</sup> Ob dadurch eine wirklich spürbare Wett-

---

<sup>7</sup> Unterschiedliche Passagierzahlen können einerseits durch den Sitzabstand, andererseits auch durch die Anzahl an First und Business Class Passagieren beeinflusst werden. So sind die zusätzlichen Abgaben auf Flüge mit wenigen, gut zahlenden Passagieren und so hohen Umsatzerlösen geringer

bewerbsverzerrung ausgelöst wird, dürfte jedoch kaum messbar sein. Aus Sicht der Passagiere sollten die Ticketpreise gleichermaßen steigen. Etwaige Substitutionseffekte sind aufgrund des geringeren *relativen* Preisabstandes zwar theoretisch denkbar, dürften aber in der Praxis vermutlich wenig relevant sein. Dennoch wäre alternativ eine Abgabe pro Flug denkbar gewesen, ggf. gestaffelt nach Flugzeuggröße. Dies würde auch etwaige negative externe Effekte besser internalisieren, da die Umweltbelastung kaum davon abhängt, wie eng ein Flugzeug bestuhlt ist oder wie gut die Auslastung des Fluges ist.

Eine echte Wettbewerbsverzerrung kann sich aber vor allem zu Lasten der deutschen Flughäfen-Drehkreuze Frankfurt und München (und auch anderen) ergeben, die nun im Vergleich zu London, Amsterdam, Paris etc. weniger attraktiv sind, da Fernflüge dort mit 25 bzw. 45 Euro pro Ticket belastet werden, Fernflüge via London, Paris, Amsterdam etc. jedoch nur mit 8 Euro. Somit ergibt sich indirekt auch ein Wettbewerbsnachteil deutscher Fluglinien gegenüber ausländischen Fluglinien wie z.B. *KLM*, *Air France* oder *British Airways*. Der Grund liegt darin, dass deutsche Fluglinien an deutschen Drehkreuzen spezifisch investiert haben (z.B. *Lufthansa* in den Terminal 2 in München) und dann nicht einfach auf ausländische Drehkreuze ausweichen können, zumal da die Start- und Landeslots auch dort oftmals knapp sind.

Ein Wettbewerbsnachteil kann sich darüber hinaus auch für grenznahe deutsche Flughäfen ergeben, insbesondere wenn diese als Drehkreuz für sogenannte Billigflieger fungieren. Ein Beispiel ist der Flughafen Düsseldorf-Weeze, der sich in unmittelbarer Nähe zur niederländischen Grenze befindet. Dort hat die Fluggesellschaft *Ryanair* ab Januar 2011 21 Prozent der Flüge gestrichen. Ähnliches ist am Flughafen Hahn zu beobachten, wo 30 Prozent der Flüge gestrichen wurden (vgl. Lörcks, 2010).

Am ehesten ursachenadäquat zur Internalisierung etwaiger externer Kosten der Umweltschädigung wäre wohl – solange der CO<sub>2</sub>-Handel noch nicht implementiert ist – eine Besteuerung von Kerosin. Dies allerdings ist (a) aufgrund europarechtlicher Vorgaben nicht unproblematisch und würde (b) Ausweichreaktionen hervorrufen, indem bei europäischen Flügen im Ausland betankt würde. Bemerkenswert ist schließlich noch, dass die Luftverkehrssteuer ursprünglich „bis zur Einbeziehung des

---

als auf Flüge mit vielen Economy Class Passagieren und niedrigeren Umsatzerlösen. Dasselbe gilt für den Fall von sehr enger Bestuhlung der einzelnen Klassen, die dann meist in günstigeren Ticketpreisen resultiert.

Luftverkehrs in den bereits vereinbarten CO<sub>2</sub>-Emissionshandel“ (Bundesregierung, 2010, S. 3) geplant war,<sup>8</sup> der ab 2012 auch den Luftverkehr erfasst, in der Gesetzesbegründung von 2011 aber bereits die Steuereinnahmen von einer Mrd. EUR pro Jahr bis zum Jahr 2014 geplant sind.

#### **4. Fazit und Ausblick**

Die Wettbewerbsneutralität der Besteuerung hat zwar in den Bestrebungen zur Steuerharmonisierung in der Europäischen Union immer eine bedeutende Rolle gespielt (vgl. auch Gerken, Märkt und Schick, 2000, S. 196 ff.), ist jedoch längst nicht in allen Bereichen verwirklicht, wie die Beispiele der Luftverkehrsteuer und des Mehrwertsteuerprivilegs der Deutschen Post AG in unterschiedlich starkem Ausmaß illustrieren. Darüber hinaus bestehen weitere Wettbewerbserzerrungen auch in der unterschiedlichen steuerlichen Behandlung von privaten und öffentlichen Unternehmen, wie Bardt, Fuest und Lichtblau (2010) jüngst moniert haben. So sei das Spektrum der von öffentlich-rechtlichen Anstalten ausgeübten hoheitlichen Tätigkeiten, die von der Mehrwertsteuer befreit sind, (z.B. im Bereich der Abfallentsorgung und bei Abwasser) sehr weit definiert, sodass Wettbewerbsverzerrungen entstünden. Zugleich kann die fehlende Vorsteuerabzugsfähigkeit bei nicht mehrwertsteuerpflichtigen Organisationen zu Verzerrungen bei „Make-or-Buy“-Entscheidungen führen, da externe Dienstleister in diesen Fällen einen Kostenvorteil von mindestens 19% aufweisen müssen. Wie gravierend diese Verzerrungen in der Praxis sind, könnte ein lohnendes Feld für empirische Studien sein.

---

<sup>8</sup> Im Eckpunktepapier zum Sparpaket der Bundesregierung (2010, S. 3 f.) heißt es wörtlich: „Wir benötigen auch im internationalen Flugverkehr verstärkte Anreize für umweltgerechtes Verhalten. Die Einführung einer internationalen Besteuerung auf Flugbenzin scheint gleichwohl kurzfristig unrealistisch. Bis zur Einbeziehung des Luftverkehrs in den bereits vereinbarten CO<sub>2</sub>-Emissionshandel wird eine nationale ökologische Luftverkehrsabgabe für alle Passagiere erhoben, die von einem inländischen Flughafen abfliegen. Sie wird differenziert ausgestaltet (Preis, Lärm, Verbrauch).“ Auf die differenzierte Ausgestaltung wurde ebenfalls verzichtet.

## Literatur

- Bardt, H., Fuest, W. und K. Lichtblau, 2010, Kommunale Unternehmen auf Expansionskurs, *IW-Trends: Vierteljahresschrift zur empirischen Wirtschaftsforschung* 37 (3/2010), 57-69.
- Becker, J. und C. Fuest, 2011, Optimal Tax Policy when Firms are Internationally Mobile, erscheint in: *International Tax and Public Finance*
- Bond, E. und L. Samuelson, 1989, „Strategic Behavior and the Rules for International Taxation of Capital“, *Economic Journal* 99, 1099-1111.
- Bundesrechnungshof, 2004, Umsatzsteuerliche Behandlung der öffentlichen Hand – Vorschläge für eine EG-konforme Besteuerung juristischer Personen des öffentlichen Rechts – Bericht nach § 99 BHO.
- Bundesregierung, 2010, Die Grundpfeiler unserer Zukunft stärken: Acht Punkte für solide Finanzen, neues Wachstum und Beschäftigung und Vorfahrt für Bildung“, 7.6.2010, online unter: <http://www.bundesregierung.de/Content/DE/Anlagen/2010/2010-06-07-eckpunkte-kabinett.property=publicationFile.pdf>
- Delhaes, D., 2010, „Neue Luftverkehrsabgabe trifft Fluggäste hart“, *Handelsblatt* vom 13.08.2010, online unter: <http://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/neue-luftverkehrsabgabe-trifft-fluggaeste-hart/3514800.html?p3514800=all>
- Ehrentraut, D., 2011, „Luftverkehrsabgabe: Neue Flugsteuer macht nur wenige Strecken teurer“, *Die Welt* vom 23.01.2011, online unter: <http://www.welt.de/finanzen/verbraucher/article12308949/Neue-Flugsteuer-macht-nur-wenige-Strecken-teurer.html>
- Feld, L.P., 2000, *Steuerwettbewerb und seine Auswirkungen auf Allokation und Distribution: Ein Überblick und eine empirische Analyse für die Schweiz*, Tübingen.
- Fuest, C., Huber, B. und J. Mintz, 2005, „Capital Mobility and Tax Competition“, *Foundations and Trends in Microeconomics*, 1 (1), 1-62.
- Fuest, C., 2009, „Der Griff zur Mehrwertsteuer ist alternativlos“, *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, 31. Juli 2009.
- Gerken, L., Märkt, J. und G. Schick, 2000, *Internationaler Steuerwettbewerb*, Tübingen.
- Gordon, R., 1986, „Taxation of Investment and Savings in a World Economy“, *American Economic Review* 76, 1086-1102.
- Gordon, R., 1992, „Can Capital Income Taxes Survive in Open Economies?“, *Journal of Finance* 47, 1159-1180.
- Gröteke, F. und K. Heine, 2004, Regionale Steuerkompetenzen und europäische Beihilfenkontrolle am Beispiel des Baskenlandes, *List Forum für Wirtschafts- und Finanzpolitik* 30, 137-152.
- Gröteke, F., 2007, *Europäische Beihilfenkontrolle und Standortwettbewerb. Eine ökonomische Analyse*, Stuttgart.

- Haucap, J., 2009a, Stellungnahme zur Öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Wirtschaft und Technologie zum Gesetzentwurf der FDP-Fraktion für ein Gesetz zur Stärkung wettbewerblicher Strukturen im Markt für Postdienstleistungen (PostWettG) am 19. Januar 2009.
- Haucap, J., 2009b, Stellungnahme zur Öffentlichen Anhörung des Finanzausschusses zu den Gesetzentwürfen der Bundesregierung und der FDP-Fraktion zur Änderung des Umsatzsteuergesetzes am 18. März 2009.
- Haucap, J., 2010, Stellungnahme zur Öffentlichen Anhörung des Finanzausschusses zum Gesetzentwurf zur Umsetzung steuerlicher EU-Vorgaben sowie zur Änderung steuerlicher Vorschriften am 9. Februar 2010.
- Haucap, J. & U. Schwalbe, 2011, „Ökonomische Aspekte der Beihilfenkontrolle“, in F. Montag & F.J. Säcker (Hrsg.), *Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band III: Beihilfe- und Vergaberecht*, Beck Verlag: München, S. 10-52.
- Homburg, S., 2010, *Allgemeine Steuerlehre*, 6. Auflage, München.
- Hulverscheidt, C., 2010, „Diskussion über Luftverkehrsabgabe: Schröpfen ja, aber gestaffelt“, *Süddeutsche Zeitung* vom 16.07.2010, online unter: <http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/diskussion-ueber-luftverkehrsabgabe-schroepfen-ja-aber-gestaffelt-1.976229>
- Kanbur, R. und M.J. Keen, 1993, „Jeux Sans Frontieres: Tax Competition and Tax Coordination When Countries Differ in Size“, *American Economic Review* 83, 877-892.
- Lörcks, J., 2010, „Airport Weeze: Ryanair streicht Flüge und Flieger“, *Rheinische Post* vom 14.12.2010, online unter: [http://www.rp-online.de/reise/region/Ryanair-streicht-Fluege-und-Flieger\\_aid\\_942458.html](http://www.rp-online.de/reise/region/Ryanair-streicht-Fluege-und-Flieger_aid_942458.html)
- Maiterth, R., 2001, *Wettbewerbsneutralität der Besteuerung*, Bielefeld.
- McLure, C., 1986, „Tax Competition: Is the What’s Good for the Private Goose also Good for the Public Gander?“, *National Tax Journal* 39, 341-348.
- Monopolkommission, 2007, *Sondergutachten 51: Wettbewerbsentwicklung bei der Post 2007: Monopolkampf mit allen Mitteln*, Bonn.
- Monopolkommission, 2009, *Sondergutachten 57: Post 2009: Auf Wettbewerbskurs gehen*, Bonn.
- Neumark, F., 1970, *Grundsätze gerechter und ökonomisch rationaler Steuerpolitik*, Tübingen.
- Oates, W. E. und R. Schwab, 1988, „Economic Competition among Jurisdictions: Efficiency Enhancing or Distortion Inducing?“, *Journal of Public Economics* 35, 333-354.
- OECD, 2008, „Reforming Corporate Income Tax“, OECD Policy Brief, Juli 2008.
- Peffekoven, R., 2010, *Zur Reform der Mehrwertsteuer*, Studie im Auftrag der Initiative Neue Soziale Marktwirtschaft (INSM), Berlin.
- Sinn, H.-W., 1997, „The Selection Principle and Market Failure in Systems Competition“, *Journal of Public Economics* 88, 247-274.
- Sinn, H.-W., 2004, „The New Systems Competition“, *Perspektiven der Wirtschaftspolitik* 5, 23-38.

- Sinn, S., 1992, „The Taming of Leviathan: Competition among Governments”, *Constitutional Political Economy* 3, 177-198.
- Tasche, E., Ebner, C. und R. Görden, 2010, „Luftverkehr: Ticketabgabe empört Airlines und Reiseveranstalter“, *Die Welt* vom 8.9.2010, online unter: <http://www.welt.de/reise/article9461894/Ticketabgabe-empuert-Airlines-und-Reiseveranstalter.html>
- Tiebout, C. M., 1956, „A Pure Theory of Local Expenditures”, *Journal of Political Economy* 64, 416 - 424.
- Wildasin, D. E., 1988, „Nash Equilibria in Models of Fiscal Competition”, *Journal of Public Economics* 35, 229-240.
- Wilson, J. D., 1986, „A Theory of Interregional Tax Competition“, *Journal of Urban Economics* 19, 296-315.
- Wilson, J. D., 1991, „Tax Competition with Interregional Differences in Factor Endowments“, *Regional Science and Urban Economics* 21, 423-51.
- Wilson, J. D., 1999, „Theories of Tax Competition,” *National Tax Journal* 52, 269-304.
- Zodrow, G. R. und P. Mieszkowski, 1986, „Pigou, Tiebout, Property Taxation, and the Underprovision of Local Public Goods“, *Journal of Urban Economics* 19, 356-370.

## BISHER ERSCHIENEN

- 19 Haucap, Justus, Steuern, Wettbewerb und Wettbewerbsneutralität, Oktober 2011.
- 18 Bräuninger, Michael, Haucap, Justus und Muck, Johannes, Was lesen und schätzen Ökonomen im Jahr 2011?, August 2011.
- 17 Coenen, Michael, Haucap, Justus, Herr, Annika und Kuchinke, Björn A., Wettbewerbspotenziale im deutschen Apothekenmarkt, Juli 2011.  
Erscheint in: ORDO – Jahrbuch für die Ordnung von Wirtschaft und Gesellschaft, 2012.
- 16 Haucap, Justus und Wenzel, Tobias, Wettbewerb im Internet: Was ist online anders als offline?, Juli 2011.  
Erschienen in: Zeitschrift für Wirtschaftspolitik 60, 2011, S. 200-211.
- 15 Gersdorf, Hubertus, Netzneutralität: Regulierungsbedarf?, Juli 2011.  
Erschienen in: Zeitschrift für Wirtschaftspolitik 60, 2011, S. 187-199.
- 14 Kruse, Jörn, Ökonomische Grundlagen des Wettbewerbs im Internet, Juli 2011.  
Erschienen in: Zeitschrift für Wirtschaftspolitik 60, 2011, S. 175-186.
- 13 Coenen, Michael, Haucap, Justus und Herr, Annika, Regionalität: Wettbewerbliche Überlegungen zum Krankenhausmarkt, Juni 2011.  
Erscheint in: J. Klauber et al. (Hrsg.), Krankenhausreport 2012, Schattauer Stuttgart.
- 12 Stühmeier, Torben, Das Leistungsschutzrecht für Presseverleger: Eine ordnungspolitische Analyse, Juni 2011.
- 11 Haucap, Justus und Coenen, Michael, Mehr Plan- als Marktwirtschaft in der energiepolitischen Strategie 2020 der Europäischen Kommission, April 2011.
- 10 Göddeke, Anna, Haucap, Justus, Herr, Annika und Wey, Christian, Stabilität und Wandel von Arbeitsmarktinstitutionen aus wettbewerbsökonomischer Sicht, März 2011.  
Erschienen in: Zeitschrift für Arbeitsmarktforschung 44, 2011, S. 143-154.
- 09 Haucap, Justus, Steuerharmonisierung oder Steuerwettbewerb in Europa?, Dezember 2010.  
Erschienen in: Zeitschrift für das gesamte Kreditwesen 64, 2011, S. 25-28.
- 08 Haucap, Justus, Eingeschränkte Rationalität in der Wettbewerbsökonomie, Dezember 2010.  
Erschienen in: H. Michael Piper (Hrsg.), Neues aus Wissenschaft und Lehre. Jahrbuch der Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf 2010, Düsseldorf University Press, S. 495-507.
- 07 Bataille, Marc und Coenen, Michael, Zugangsentgelte zur Infrastruktur der Deutsche Bahn AG: Fluch oder Segen durch vertikale Separierung?, Dezember 2010.  
Erscheint in: Zeitschrift für Wirtschaftspolitik, 2011.
- 06 Normann, Hans-Theo, Experimentelle Ökonomik für die Wettbewerbspolitik, Dezember 2010.  
Erschienen in: H. Michael Piper (Hrsg.), Neues aus Wissenschaft und Lehre. Jahrbuch der Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf 2010, Düsseldorf University Press, S. 509-522.

- 05 Baake, Pio, Kuchinke, Björn A. und Wey, Christian, Wettbewerb und Wettbewerbsvorschriften im Gesundheitswesen, November 2010.  
Erschienen in: Björn A. Kuchinke, Thorsten Sundmacher, Jürgen Zerth (Hrsg.), Wettbewerb und Gesundheitskapital, DIBOGS-Beiträge zur Gesundheitsökonomie und Sozialpolitik, Universitätsverlag Ilmenau, S. 10-22.
- 04 Haucap, Justus, Heimeshoff, Ulrich und Stühmeier, Torben, Wettbewerb im deutschen Mobilfunkmarkt, September 2010.  
Erschienen in: Zeitschrift für Wirtschaftspolitik 60, 2011, S. 240-267.
- 03 Haucap, Justus und Coenen, Michael, Industriepolitische Konsequenzen der Wirtschaftskrise, September 2010.  
Erschienen in: Theresia Theuri (Hrsg.), Wirtschaftspolitische Konsequenzen der Finanz- und Wirtschaftskrise, Schriften des Vereins für Socialpolitik Band 329, Duncker & Humblot Berlin, S. 57-84.
- 02 Haucap, Justus, Heimeshoff, Ulrich und Uhde, Andre, Zur Neuregulierung des Bankensektors nach der Finanzkrise: Bewertung der Reformvorhaben der EU aus ordnungspolitischer Sicht, September 2010.  
Erschienen in: Albrecht Michler, Heinz-Dieter Smeets (Hrsg.), Die aktuelle Finanzkrise: Bestandsaufnahme und Lehren für die Zukunft, Lucius & Lucius Stuttgart, 2011, S. 185 -207.
- 01 Haucap, Justus und Coenen, Michael, Regulierung und Deregulierung in Telekommunikationsmärkten: Theorie und Praxis, September 2010.  
Erschienen in: Stefan Bechtold, Joachim Jickeli, Mathias Rohe (Hrsg.), Recht, Ordnung und Wettbewerb: Festschrift zum 70. Geburtstag von Wernhard Möschel, Nomos Verlag Baden-Baden, 2011, S. 1005-1026.



**Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf**

**Düsseldorfer Institut für  
Wettbewerbsökonomie (DICE)**

Universitätsstraße 1\_ 40225 Düsseldorf  
[www.dice.uni-duesseldorf.de](http://www.dice.uni-duesseldorf.de)