

Eickhof, Norbert; Franke, Martin

**Article — Digitized Version**

## Die Autobahngebühr für Lastkraftwagen: Ein zweckmäßiges Instrument der Verkehrspolitik?

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Eickhof, Norbert; Franke, Martin (1994) : Die Autobahngebühr für Lastkraftwagen: Ein zweckmäßiges Instrument der Verkehrspolitik?, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Nomos, Baden-Baden, Vol. 74, Iss. 5, pp. 244-247

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/137124>

**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.*

Norbert Eickhof, Martin Franke

# Die Autobahngebühr für Lastkraftwagen

## Ein zweckmäßiges Instrument der Verkehrspolitik?

*Nachdem zum 1.4.1994 in der Bundesrepublik die Kraftfahrzeugsteuer für Lastkraftwagen gesenkt wurde, soll am 1.1.1995 für diese Fahrzeuge erstmalig eine Autobahngebühr eingeführt werden. Welche verkehrspolitischen Ziele sollen damit im einzelnen verwirklicht werden? Inwieweit ist eine Autobahngebühr geeignet, diese Ziele zu realisieren?*

Im Juni 1993 haben sich die EU-Verkehrsminister nach jahrelangen Verhandlungen auf die Einführung einer Autobahngebühr für schwere Lastkraftwagen geeinigt. Die Gebühr soll ab 1.1.1995 auf alle Lkw, die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind und ein zulässiges Gesamtgewicht von mindestens 12 Tonnen haben, erhoben werden. Neben einer Jahresgebühr von 2500 DM sind Monats-, Wochen- und Tagesgebühren vorgesehen. Diese Gebühren sollen zur Nutzung der Autobahnen in der Bundesrepublik, Belgien, den Niederlanden, Dänemark und Luxemburg berechnen.

Gleichzeitig haben die Verkehrsminister beschlossen, daß die Mitgliedstaaten bis spätestens 1.1.1995 einen EU-einheitlichen Mindestsatz der Kraftfahrzeugsteuer für Lastkraftwagen anzuwenden haben. Dieser soll beispielsweise für ein 40-t-Fahrzeug circa 1400 DM pro Jahr betragen. Allerdings sind für Frankreich, Griechenland, Italien, Portugal und Spanien Ausnahmeregelungen getroffen worden, die es diesen Staaten ermöglichen, bis zum 31.12.1997 eine bis zu 50% unter dem Mindestsatz liegende Kfz-Steuer zu erheben<sup>1</sup>.

Diese europäische Vereinbarung wurde in der Bundesrepublik in zwei Schritten wie folgt umgesetzt:

Bezüglich der Kraftfahrzeugsteuer hat der Bundestag im November 1993 beschlossen, Lastkraftwagen der Schadstoffklasse S 1 (Euro I) nur noch mit höchstens 2000 DM und solche der Schadstoffklasse S 2 (Euro II) mit maximal 1300 DM pro Jahr zu belasten. Für Anhänger beträgt die Höchstbelastung 1750 DM im Jahr. Insgesamt beläuft sich die jährliche Steuerlast für einen 40-t-Euro I-Lastzug (Zugmaschine und Anhänger) auf 3500 DM und für einen abgasarmen 40-t-Euro II-Lastzug nur noch auf

2800 DM. Aus verwaltungstechnischen Gründen konnten die neuen Steuerbestimmungen erst zum 1.4.1994 in Kraft treten<sup>2</sup>.

Im Februar 1994 hat dann das Bundeskabinett die Einführung einer Autobahngebühr für Lastkraftwagen ab 1.1.1995 beschlossen. Die Gebühr wird für Lkw mit bis zu drei Achsen pro Jahr etwa 1500 DM, für einen Monat rund 150 DM und für eine Woche etwa 40 DM betragen. Für Fahrzeuge mit vier oder mehr Achsen beträgt die Gebühr pro Jahr rund 2500 DM, für einen Monat circa 250 DM und für eine Woche etwa 66 DM. Die Gebühr pro Tag soll für beide Fahrzeugklassen einheitlich 12 DM ausmachen. Für die Entrichtung der Gebühr werden Bescheinigungen ausgegeben, die an wichtigen Tankstellen und Raststätten erworben werden können. Lkw-Fahrer, die die Autobahnen benutzen, ohne die Gebühr entrichtet zu haben, sollen bis zu 10000 DM Strafe zahlen<sup>3</sup>.

Mit der Einführung der Autobahngebühr für Lastkraftwagen hofft die deutsche Seite, mindestens drei wichtige verkehrspolitische Ziele verwirklichen zu können, die in der politischen Diskussion vielfach miteinander vermischt werden. Im einzelnen handelt es sich:

- erstens um eine stärkere Beteiligung des grenzüberschreitenden Verkehrs sowie des Transitverkehrs an den deutschen Wegekosten,
- zweitens um eine Verbesserung der Wettbewerbsposition der deutschen Transportunternehmen und
- drittens um die Vermeidung von Verkehrsinfarkten auf den deutschen Autobahnen.

Im folgenden soll untersucht werden, ob und gegebenenfalls wie weit die Autobahngebühr geeignet ist, diese verkehrspolitischen Ziele zu verwirklichen.

*Prof. Dr. Norbert Eickhof, 51, lehrt Volkswirtschaftslehre, insbesondere Wirtschaftspolitik, an den Universitäten Bochum und Potsdam; Martin Franke, 29, Dipl.-Ökonom, ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Lehrstuhl für Volkswirtschaftslehre, insbesondere Wirtschaftspolitik, an der Universität Potsdam.*

<sup>1</sup> Vgl. Bulletin der Europäischen Gemeinschaften, 26. Jg. (1993), H. 6, Ziffer 1.2.111., S. 63 f.

<sup>2</sup> Vgl. Bundesgesetzblatt, Jg. 1993, Teil I, S. 2342 ff.

<sup>3</sup> Vgl. Bundesminister für Verkehr: Pressemitteilung Nr. 34/94 vom 9. 2. 1994.

Im Zuge der europäischen Integration wird mit einem starken Anstieg des grenzüberschreitenden sowie des Transitverkehrs in bzw. durch das Bundesgebiet gerechnet<sup>4</sup>. Wegen der damit einhergehenden wachsenden Belastung und Abnutzung der deutschen Straßenverkehrsinfrastruktur durch ausländische Kraftfahrzeuge ist die Absicht, letztere stärker als bisher an den inländischen Wegekosten<sup>5</sup> zu beteiligen, durchaus vertretbar. Instrumente, die hierfür prinzipiell in Frage kommen, sind die Kraftfahrzeugsteuer, die Mineralölsteuer sowie Straßenbenutzungsgebühren, vor allem in Form einer Autobahngebühr für Lastkraftwagen.

Da die Kraftfahrzeugsteuer jedoch im jeweiligen Ursprungsland erhoben wird, ohne den Nachbar- bzw. Transitländern etwa im Rahmen eines europäischen Ausgleichsverfahrens anteilig zuzufließen, scheidet sie als Instrument zur Deckung fremder Wegekosten aus. Vielmehr tragen ausländische Kraftfahrzeuge bislang nur über die in der Bundesrepublik entrichtete Mineralölsteuer zur Finanzierung der deutschen Wegekosten bei. Da es allerdings für diese Fahrzeuge in vielen Fällen möglich und insbesondere für osteuropäische Lastkraftwagen angesichts der relativ hohen deutschen Kraftstoffpreise auch ausgesprochen zweckmäßig ist, das Bundesgebiet ohne Tankstopp zu befahren<sup>6</sup>, kann es nicht verwundern, daß ausländische Lkw derzeit lediglich in einem unzureichenden Ausmaß an den inländischen Wegekosten beteiligt sind. So deckten sie ihre Wegekosten in der Bundesrepublik im Jahre 1991 nur zu 14,3%<sup>7</sup>. Insofern erscheint die Einführung einer Autobahngebühr für Lkw als geeignetes Mittel, ausländische Transportunternehmen stärker an den von ihnen bei uns verursachten Wegekosten zu beteiligen.

Eine Autobahngebühr darf jedoch nach dem EG-Recht wegen des Verbots der Ausländerdiskriminierung (Art. 76

<sup>4</sup> Näheres siehe bei Kessel und Partner: Güterverkehrsprognose 2010 für Deutschland – Kurzbericht, Freiburg i. Breisgau 1991, S. 13.

<sup>5</sup> Die Wegekosten setzen sich aus den Kapitalkosten (Abschreibungen und kalkulatorische Zinsen) für das Anlagevermögen der Verkehrswege sowie aus den laufenden Kosten für die Unterhaltung, den Betrieb und die Verwaltung (inkl. Verkehrspolizei) der Verkehrswege zusammen. Der Wegekostendeckungsgrad gibt an, wieviel Prozent der Wegekosten durch die Wegeeinnahmen, die sich in der Hauptsache aus der Kraftfahrzeug- und der Mineralölsteuer ergeben, gedeckt sind.

<sup>6</sup> Im Vergleich zur Bundesrepublik, wo ein Liter Dieselmotorkraftstoff zur Zeit 1,08-1,20 DM kostet, liegen die entsprechenden Preise in den osteuropäischen Staaten um 0,15-0,92 DM pro Liter niedriger. So kostet ein Liter Dieselmotorkraftstoff in der Tschechischen Republik umgerechnet 0,93 DM, in Polen 0,66 DM, in Bulgarien 0,39 DM und in Rumänien 0,28 DM.

<sup>7</sup> Vgl. H. Enderlein, H. Link: Berechnungen der Wegekosten- und der Wegeausgabendeckungsgrade für den Straßenverkehr in den alten Ländern der Bundesrepublik Deutschland für das Jahr 1991, Berlin 1992, Übersicht 27.

<sup>8</sup> Vgl. ebenda.

<sup>9</sup> Vgl. Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs: Verkehrswirtschaftliche Zahlen 1992, Frankfurt a. M. 1992, S. 66.

EG-Vertrag) nicht allein für ausländische Fahrzeuge eingeführt werden. Wird sie indes unterschiedslos für in- und ausländische Lastkraftwagen erhoben, ergibt sich auch eine zusätzliche Belastung des inländischen Straßengüterverkehrs. Dies ist unter Wegekostenaspekten allerdings durchaus zu vertreten, deckten doch auch die inländischen Nutzfahrzeuge des Straßengüterverkehrs ihre Wegekosten beispielsweise im Jahre 1991 nur zu 66,3%<sup>8</sup>. Gegen eine Autobahngebühr, die diesen Deckungsgrad ansteigen läßt, ist also unter Wegekostengesichtspunkten nichts einzuwenden. Dennoch bleibt zu bemängeln, daß die Einführung von Straßenbenutzungsgebühren in der Bundesrepublik und vier weiteren EU-Ländern allenfalls eine „zweitbeste“ Lösung darstellt. Zum einen beeinträchtigen diese Gebühren das Streben nach einem einheitlichen europäischen Verkehrsmarkt, solange sie nicht einheitlich in allen EU-Staaten erhoben werden. Und zum anderen bringen sie eine nicht zu unterschätzende Ausweitung der Bürokratie mit den bekannten negativen Folgeerscheinungen mit sich.

Zweckmäßiger wäre statt dessen eine europaweite Harmonisierung und Anhebung der Mineralölsteuer auf Dieselmotorkraftstoff, um in- und ausländische Lastkraftwagen in einem größeren Ausmaß an den Wegekosten zu beteiligen. Unter solchen Voraussetzungen wäre es schließlich für den einzelnen Lkw-Fahrer unerheblich, in welchem Staat er tankt, so daß aufgrund sich wandelnder Tankgewohnheiten gerade im Bundesgebiet der Wegekostendeckungsanteil der ausländischen Fahrzeuge über die Mineralölsteuer ansteigen würde.

#### Verbesserung der Wettbewerbsposition

Neben einer gerechteren Anlastung der Wegekosten soll die Einführung der Autobahngebühr für Lastkraftwagen auch eine Verbesserung der Wettbewerbsposition der deutschen Transportunternehmen auf dem europäischen Verkehrsmarkt ermöglichen. Konkret soll dieses Ziel durch die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen im EU-Straßengüterverkehr erreicht werden.

Bis vor kurzem führten vor allem die Unterschiede bei der steuerlichen Belastung der Lkw in den einzelnen europäischen Ländern zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen. Betrug im Jahre 1992 die Kraftfahrzeugsteuer für einen 40-t-Zug in der Bundesrepublik 10 505 DM, so waren dafür in Frankreich nur 118 DM und in den Niederlanden 2 028 DM zu zahlen<sup>9</sup>. Dieser Wettbewerbsnachteil der inländischen Fahrzeughalter konnte nun durch die im April 1994 durchgeführte Kfz-Steuersenkung vermindert werden, der freilich die Einführung der Autobahngebühr für Lkw gegenübersteht, welche jedoch unterschiedslos für in- und ausländische Fahrzeuge erhoben wird. Somit kann eine Verbesserung der Wettbewerbsposition der deutschen Transportunternehmen erreicht werden, ohne

daß dem Bund stärkere Einnahmenverluste entstehen, wie sie bei einer kompensationslosen Senkung der inländischen Kfz-Steuer aufgetreten wären. Damit dürfte deutlich geworden sein, warum zur Erreichung des Zieles der Angleichung der Wettbewerbsbedingungen bzw. der Verkehrsabgaben überhaupt eine zusätzliche Abgabe eingeführt wird.

Die aus deutscher Sicht zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen bessere Alternative wäre indes eine europaweite Harmonisierung und Anhebung der Kfz-Steuersätze auf das frühere deutsche Niveau. Diese Lösung würde nicht zuletzt auch alle Nachteile vermeiden, die sich mit der Einführung, Verwaltung und Kontrolle der Autobahngebühr ergeben. Da eine entsprechende Übereinkunft zwischen den europäischen Staaten allerdings nicht erzielbar war, blieb den Deutschen zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen nur der Weg der Steuerharmonisierung „nach unten“.

An dieser Stelle ist jedoch festzuhalten, daß die deutschen Transportunternehmen im Vergleich zu ihren europäischen Konkurrenten trotz der soeben genannten Maßnahmen immer noch kostenmäßig benachteiligt sind. Um eine völlige Harmonisierung der Abgaben zu erreichen, hätten der von den EU-Verkehrsministern festgelegte Kfz-Steuermindestsatz höher und für alle Mitgliedstaaten verbindlich oder aber die neuen deutschen Kfz-Steuertarife noch geringer ausfallen müssen. Aber selbst unter diesen Voraussetzungen wären noch nicht alle Wettbewerbsnachteile der inländischen Fuhrunternehmen beseitigt. Denn auch die Unterschiede bei den Arbeitslöhnen und Lohnnebenkosten sowie die bei den technischen und institutionellen Rahmenbedingungen (wie die Regelungen bezüglich der Fahrzeuge, der Lenkzeiten, der Geschwindigkeitskontrollen usw.) lassen den Kilometerpreis zwischen deutschen und ausländischen Güterkraftverkehrsunternehmen differieren.

Darüber hinaus ist anzumerken, daß die beiden Reformmaßnahmen die bereits oben angesprochene Wegekostenproblematik des Lkw-Verkehrs verschärfen werden, übersteigt die Senkung der Kraftfahrzeugsteuer doch bei weitem die neue Autobahngebühr, so daß der Wegekostendeckungsgrad der inländischen Lkw noch weiter sinken wird. In diesem Zusammenhang darf natürlich die am 1.1.1994 bei uns in Kraft getretene Mineralölsteuererhöhung um 0,07 DM je Liter Dieselmotorkraftstoff zusätzlich Mehrwertsteuer nicht übersehen werden, die einen Anstieg des soeben betrachteten Deckungsgrades bewirkt. Auf der anderen Seite ist zu bedenken, daß diese isolierte Mineralölsteuererhöhung die bereits für die Vergangenheit monierte gezielte Umgehung deutscher Tankstellen für Transportunternehmen weiterer Nachbar-

länder interessant werden läßt, was sich im Bundesgebiet natürlich negativ auf den Wegekostendeckungsgrad der ausländischen Fahrzeuge auswirken wird.

Die Einführung der Autobahngebühr für Lastkraftwagen wird also wegen der damit verbundenen Senkung der Kraftfahrzeugsteuer eine deutliche Verbesserung der Wettbewerbsposition der deutschen Transportunternehmen, aber noch keine vollständige Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen auf dem europäischen Verkehrsmarkt gewährleisten.

### Vermeidung von Verkehrsinfarkten

Neben einer stärkeren Beteiligung der ausländischen Transportunternehmen an den deutschen Wegekosten und einer Verbesserung der Wettbewerbsposition der deutschen Fuhrunternehmen soll die Einführung der Autobahngebühr für Lkw schließlich zur Vermeidung von Verkehrsinfarkten auf den deutschen Autobahnen beitragen.

Verkehrsinfarkte ergeben sich typischerweise bei Engpässen. Spezielle engpaßreduzierende Wirkungen der neuen Autobahngebühr sind allerdings nicht zu erwarten, ist diese Gebühr doch völlig lastunabhängig konstruiert. Wer sie entrichtet hat, darf auch in Spitzenzeiten bereits überlastete Autobahnabschnitte befahren. Die Autobahngebühr ist somit nicht in der Lage, gezielt und differenziert zeitlichen oder örtlichen Engpässen entgegenzuwirken.

Auf der anderen Seite wird die Autobahngebühr ganz generell die Attraktivität des Güterverkehrs auf den Autobahnen durch eine Verteuerung dieser Verkehrsart verringern. Bei einer entsprechenden Gebührenhöhe kann das zu einer allgemeinen Abwanderungsbewegung weg von den Autobahnen und somit auch zu einer Verminderung des Infarkttrisikos führen. Im einzelnen sind nun zwei Substitutionsmöglichkeiten zu unterscheiden, und zwar die Verlagerung von Autobahnverkehr

- auf andere Straßen, insbesondere auf Bundes- und Landesstraßen, sowie
- auf andere Verkehrsträger, vor allem auf die Eisenbahn und die Binnenschifffahrt.

Die erstgenannte Alternative ist jedoch aus verkehrspolitischer Sicht abzulehnen. Auch wenn es auf den ersten Blick zweckmäßig erscheint, infarktgefährdete Autobahnabschnitte durch Verkehrsverlagerung auf benachbarte Bundes- und Landesstraßen zu entlasten, so greift diese Überlegung doch zu kurz. Zum einen werden bei der mit der Autobahngebühr verbundenen generellen Verkehrsverlagerung auch solche Autobahnabschnitte entlastet, die bislang nur suboptimal befahren wurden. Und zum anderen werden die Infarktprobleme nicht beseitigt, sondern nur auf die den Autobahnen benachbarten Bundes- und Landesstraßen verlagert bzw. dort

noch verstärkt. Sofern nämlich Nebenstrecken überhaupt vorhanden sind, werden diese eine nennenswerte Mehrbelastung wegen unzureichender Straßengröße, fehlender Standspuren, mangelnder Ortsumgehungen usw. erst recht nicht verkraften. Darüber hinaus dürfte es zu einer überproportionalen Zunahme der Umweltbelastung infolge von Umwegfahrten, mangelndem Lärmschutz und dergleichen sowie zu einem Anstieg der Unfallzahlen kommen, gelten die Bundes- und Landesstraßen bei uns doch als die gefährlichsten Verkehrswege<sup>10</sup>.

#### Verlagerung auf andere Verkehrsträger

Günstiger ist dagegen die zweitgenannte Alternative zu bewerten, d.h. die Verlagerung von Autobahnverkehr auf Eisenbahn und Binnenschifffahrt. Selbst unter der Voraussetzung, daß die letztgenannten Verkehrsträger über hinreichend freie Kapazitäten verfügen, dürfte diese Alternative jedoch am unwahrscheinlichsten sein. Dies gilt vor allem im Hinblick auf deutsche Transportunternehmen. Für sie geht die Einführung der Autobahngebühr mit einer erheblich größeren Senkung der Kraftfahrzeugsteuer einher, so daß sich eine deutliche Verbilligung des Straßengüterverkehrs ergibt. Eine Transportverlagerung auf Bahn oder Binnenschifffahrt ist daher nicht zu erwarten.

Etwas anderes gilt für ausländische Fuhrunternehmen. Für diese steigen mit der Autobahngebühr ohne gleichzeitige steuerliche Entlastung die Kosten des Autobahnverkehrs in Deutschland. Gerade der Transitverkehr wird daher zunächst die im jeweiligen Heimatland bestehenden Kostenvorteile nutzen, um auch weiterhin deutsche Autobahnen befahren zu können. Gelingt das nicht, werden die ausländischen Fuhrunternehmen eventuell auf deutsche Bundes- und Landesstraßen ausweichen. Wegen relativ hoher Umstellungskosten ist eine Verlagerung auf Bahn und Binnenschifffahrt dagegen sehr unwahrscheinlich.

Die Einführung der Autobahngebühr für Lastkraftwagen dürfte also eher zu einer Verlagerung von Autobahnverkehr auf andere Straßen, und zwar insbesondere auf Bundes- und Landesstraßen, als auf andere Verkehrsträger wie Eisenbahn und Binnenschifffahrt führen. Das angestrebte Ziel der Vermeidung von Verkehrsunfällen auf den deutschen Autobahnen ist also allenfalls um den Preis einer überproportionalen Zunahme der Stau-, Unfall- und Umweltkosten auf den anderen, untergeordneten Straßen zu erreichen.

Im Hinblick auf die drei eingangs genannten verkehrspolitischen Ziele ist die geplante Autobahngebühr für Lastkraftwagen also ambivalent zu beurteilen: Zum einen wird

sie eine stärkere Beteiligung der ausländischen Transportunternehmen an den deutschen Wegekosten bewirken. Zum anderen ermöglicht sie in Verbindung mit der Senkung der Kraftfahrzeugsteuer eine Verbesserung der Wettbewerbsposition der deutschen Fuhrunternehmen auf dem europäischen Verkehrsmarkt, womit allerdings eine Verringerung des Wegekostendeckungsgrades dieser Unternehmen einhergeht. Die ebenfalls angestrebte Vermeidung von Verkehrsunfällen auf den deutschen Autobahnen ist dagegen nicht gesichert und allenfalls auf Kosten einer ungleich größeren Zunahme von Staus, Unfällen und Umweltbelastungen im übrigen Straßennetz zu erreichen. Schließlich dürfen die unmittelbar mit der Einführung, Verwaltung und Kontrolle der Autobahngebühr verbundenen Kosten nicht übersehen werden.

Günstiger als die Autobahngebühr wäre als Alternative hierzu eine europaweite Harmonisierung und Anhebung der Kfz-Steuersätze auf das frühere deutsche Niveau. Auch auf diese Weise könnte die frühere steuerliche Schlechterstellung der deutschen Transportunternehmen vermieden werden, ferner die Gefahr der Verkehrsverlagerung von den Autobahnen auf andere Straßen, die Abnahme des Wegekostendeckungsgrades der inländischen Lkw sowie alle unmittelbar mit der Autobahngebühr verbundenen Kosten. Eine stärkere Beteiligung der ausländischen Kraftfahrzeuge an den von ihnen bei uns verursachten Wegekosten wäre dagegen auf diese Weise nicht erreichbar.

Am günstigsten erscheint daher ein Verzicht auf die Autobahngebühr und statt dessen eine deutliche Erhöhung und europaweite Harmonisierung der Mineralölsteuer auf Dieselmotorkraftstoff. Die zusätzlichen Kosten einer neuen Gebühr würden entfallen, das Bestreben ausländischer Lkw-Fahrer, deutsche Tankstellen zu meiden, würde verschwinden, und nach einer Normalisierung der Tankgewohnheiten ergäbe sich eine stärkere Beteiligung der ausländischen Transportunternehmen an den inländischen Wegekosten. Käme es ferner zu einer europaweiten Harmonisierung der Kfz-Steuer, wäre auch die steuerliche Benachteiligung der deutschen Transportunternehmen völlig beseitigt. Und würden beide Steueränderungen insgesamt eine Verteuerung des Straßengüterverkehrs bewirken, könnte sich schließlich eine vollständige Wegekostendeckung seitens der deutschen Lkw sowie eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene und die Wasserwege ergeben, womit natürlich auch das Risiko von Verkehrsunfällen auf den deutschen Autobahnen und sonstigen Straßen abnehmen dürfte.

Sollen also die eingangs genannten verkehrspolitischen Ziele verwirklicht werden, sind die bestehenden Verkehrssteuern in der genannten Weise zu ändern und nicht eine neue Straßenbenutzungsgebühr einzuführen.

<sup>10</sup> Vgl. Bundesminister für Verkehr: Verkehr in Zahlen 1993, Bonn 1993, S. 153 ff.