

## ePub<sup>WU</sup> Institutional Repository

Sebastian Kummer and Philipp Nagl and Marcus Einbock

Untersuchung der Auswirkungen einer Kfz-Steuersenkung in Österreich.  
Kurzstudie

Other

*Original Citation:*

Kummer, Sebastian and Nagl, Philipp and Einbock, Marcus (2007) *Untersuchung der Auswirkungen einer Kfz-Steuersenkung in Österreich. Kurzstudie*. Institut für Transportwirtschaft und Logistik, WU Wien.

This version is available at: <http://epub.wu.ac.at/3215/>

Available in ePub<sup>WU</sup>: September 2011

ePub<sup>WU</sup>, the institutional repository of the WU Vienna University of Economics and Business, is provided by the University Library and the IT-Services. The aim is to enable open access to the scholarly output of the WU.

Kurzstudie:

**„Untersuchung der Auswirkungen einer Kfz-  
Steuersenkung in Österreich“**

im Auftrag von



Auftragnehmer: Institut für Transportwirtschaft und Logistik  
Wirtschaftsuniversität Wien  
Nordbergstraße 15  
1090 Wien  
Tel: +43 1 31336 4610  
e-mail: skummer@wu-wien.ac.at

Projektleitung: Univ. Prof. Dr. Sebastian Kummer  
Projektmitarbeit: Mag. Philipp Nagl  
Univ.-Ass. Dipl.-Verk.-wirtsch. Marcus Einbock

Wien, 13. März 2007

# Inhaltsverzeichnis

<b>INHALTSVERZEICHNIS.....</b>	<b>2</b>
<b>1 AUSGANGSLAGE.....</b>	<b>3</b>
<b>2 DARSTELLUNG DER IST-SITUATION DES ÖSTERREICHISCHEN STRAßENGÜTERVERKEHRS.....</b>	<b>4</b>
2.1 Entwicklung und Prognose des Ausflaggens im österreichischen Straßengüterverkehrsgewerbe	4
2.2 Überblick über die derzeitige Form der österreichischen Kraftfahrzeugsteuer	5
2.3 Indirekte Förderung der Rollenden Landstraße und des kombinierten Verkehrs durch die Kfz-Steuer	7
<b>3 KRITERIEN FÜR DIE STANDORTVERLAGERUNG VON TRANSPORTUNTERNEHMEN.....</b>	<b>8</b>
<b>4 AUSWIRKUNGEN DER KFZ-STEUER AUF DIE AUSFLAGGUNGEN UND GGF. MÖGLICHE RÜCKVERLAGERUNGEN.....</b>	<b>10</b>
4.1 Ausflaggingsreduktion durch die Kfz-Steuersenkung	10
4.2 Zur Rückverlagerung und schleichender Abwanderung von Transportkapazität aus Österreich	11
<b>5 ANALYSE UNTERSCHIEDLICHER SZENARIEN FÜR DIE KFZ-STEUERSENKUNG.....</b>	<b>14</b>
5.1 Variante A : Kfz-Steuersenkung um 50 % ohne Differenzierung nach Schadstoffklassen	14
5.2 Variante B: Kfz-Steuersenkung zusammen mit einer Ökologisierung	15
5.3 Variante C: Kfz-Steuersenkung zusammen mit einer Ökologisierung und einer Förderung von besonders sicheren Lastkraftwagen	20
5.4 Vergleich der Varianten	22
<b>6 ZUSAMMENFASSUNG UND EMPFEHLUNGEN.....</b>	<b>22</b>
<b>LITERATURVERZEICHNIS.....</b>	<b>24</b>

## 1 Ausgangslage

Straßengüterverkehrsunternehmen in Österreich befinden sich durch das verstärkte Eindringen von zentral- und osteuropäischen Transporteuren in einer schwierigen Lage. Durch die zunehmende Wettbewerbsintensität ist der Preisdruck bei Transportdienstleistungen enorm gewachsen. Viele mittlere und große Transportunternehmen haben darauf mit Ausflaggingen reagiert und Fahrzeuge in anderen Ländern zugelassen. Kleinere Unternehmen sind in vielen Fällen unter so starkem Druck geraten, dass sie ihr Unternehmen aufgeben mussten.<sup>1</sup>

Die österreichische Bundesregierung hat in ihrem Arbeitsprogramm für die XXII. Gesetzgebungsperiode u.a. festgehalten, dass zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Transportwirtschaft die Kfz-Steuer für LKW halbiert werden soll. Eine Umsetzung dieser Maßnahme hat nicht nur für die öffentliche Hand (als Infrastrukturbetreiber bzw. Steuerempfänger) eine Reihe von Auswirkungen, sondern vor allem auch auf die Wirtschaft und insbesondere auf die Transportwirtschaft.

Aufgrund der problematischen Lage des österreichischen Straßengüterverkehrsgewerbes sind Insolvenzen an der Tagesordnung, mit der nachteiligen Folgen für die Volkswirtschaft einerseits und für die persönliche Situation der Mitarbeiter des Unternehmens andererseits.

Das BMVIT hat in diesem Zusammenhang das Institut für Transportwirtschaft und Logistik beauftragt, in einer Kurzstudie ausgehend von der Untersuchung der Lage im österreichischen Straßengüterverkehr die Auswirkungen einer Kfz-Steuersenkung zu analysieren. Um die Studie in der kurzen Zeitdauer auf Basis eines soliden Datenfundaments durchführen zu können, wurde auf die Ergebnisse der

- Auswirkungen der Ausflagging von Fahrzeugen im Straßengüterverkehr (Kummer/Einbock/Nagl 2003) und
- Untersuchung der Bedeutung der Ausflagging von Fahrzeugen und Darstellung der Auswirkungen auf die österreichische Volkswirtschaft (Kummer/Nagl/Einbock 2006)

zurückgegriffen.

Im Einzelnen sollen folgende Fragen beantwortet werden:

- Welche Kriterien sind für eine „echte“ Standortverlagerung von Unternehmen des Transportsektors maßgebend? (Verlagerungsziel möglichst getrennt nach EU-alt / EU-neu)
- Welchen Anteil hat dabei die Höhe der jeweils zu entrichtenden Kfz-Steuer?
- Ab ca. welcher Höhe der Kfz-Steuer muss/musste vermehrt mit „echten“ Ausflaggingen gerechnet werden?
- Ist die geplante Halbierung der Kfz-Steuer-Sätze eine geeignete Maßnahme zur Beeinflussung der Standortwahl von Unternehmen im Transportsektor?
- In welcher Dimension könnte allenfalls auch eine Rückverlagerung von „ausgeflaggingten“ Standorten nach Österreich erwartet werden?

Zur Beantwortung dieser Fragen wurde eine Kurzbefragung österreichischer Transport-

---

<sup>1</sup> Vgl. Kummer/Einbock/Nagl (2006)

unternehmen durchgeführt. Zusätzlich wurden vertiefende Interviews mit Unternehmen, Ministerien und Verbänden geführt.

Das Projekt wurde in vier Teilprojekten unterteilt:

1. Darstellung der Ist-Situation des österreichischen Straßengüterverkehrs
2. Kriterien für die Standortverlagerung von Transportunternehmen
3. Auswirkungen der Kfz-Steuer auf die Ausflaggen und ggf. mögliche Rückverlagerungen
4. Analyse unterschiedlicher Szenarien für die Kfz-Steuer Senkung

## 2 Darstellung der Ist-Situation des österreichischen Straßengüterverkehrs

### 2.1 Entwicklung und Prognose des Ausflaggens im österreichischen Straßengüterverkehrsgewerbe

Die Kraftfahrzeugsteuer in Österreich weist im Vergleich zu anderen Ländern Europas den höchsten Wert auf. Das hat eine Verschlechterung der Wettbewerbssituation der österreichischen Transportunternehmen zur Folge und führte in der Vergangenheit zu erheblichen Tendenzen zur Ausflagung von Kraftfahrzeugen. Abbildung 1 zeigt die in Kummer/Nagl/Einbock (2006) ermittelte Entwicklung und Prognose der ausgeflaggten Fahrzeuge (Lkw und Anhänger) bei den Unternehmen des Fuhrgewerbes im Fernverkehr mit mehr als 20 Fahrzeugen.

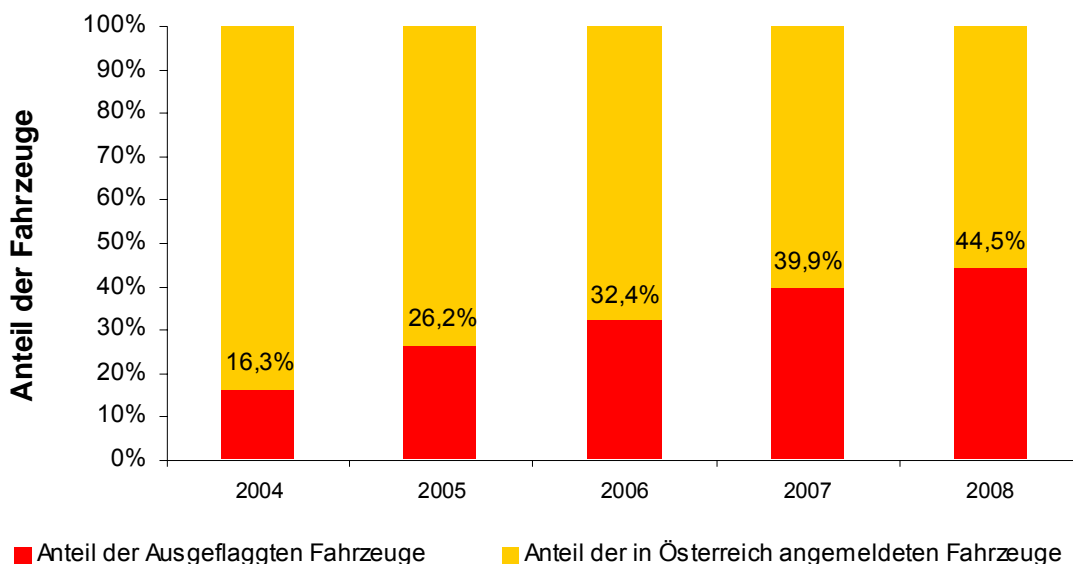


Abbildung 1: Anteile der in Österreich zugelassenen bzw. ausgeflaggten Fahrzeuge am Gesamtbestand der Fahrzeuge (Fernverkehr, Unternehmen des Fuhrgewerbes mit über 20 Fahrzeugen)

Von 16,3 % im Jahre 2004 stieg der Anteil der ausgeflaggten Fahrzeuge am Gesamtbestand auf 32,4 % im Jahre 2006 und wird in Zukunft weiter ansteigen. Am Gesamtbestand aller Fahrzeuge über 3,5 t sind 2006 ungefähr 12,5 % bereits ausgeflaggt, was der öffentlichen Hand verlorene Einnahmen (z.B. Steuereinnahmen und Sozialversicherungen) von

rund € 350 Mio. bedeutete.<sup>2</sup>

In der Vergangenheit haben in den folgenden Segmenten kaum Ausflaggen von Fahrzeugen stattgefunden:

- Fahrzeuge des gewerblichen Güterfernverkehrs von Unternehmen mit weniger als 20 Fahrzeugen
- Fahrzeuge des gewerblichen Güternahverkehrs (wegen des Kabotageverbots)
- Fahrzeuge des Werkverkehrs

Bei Unternehmen des Fuhrgewerbes mit weniger als 20 Fahrzeugen ist das Ausflaggen von geringerer Bedeutung, da die Gründung und das Betreiben von Tochtergesellschaften in den Ausflaggländern mit Kosten verbunden ist, die für diese kleinen Unternehmen die Vorteile des Ausflaggens häufig zu Nichte machen. Unternehmen im Fuhrgewerbe im Fernverkehr und mit mehr als 20 Fahrern sind besonders von der Kfz-Steuer betroffen, da diese am internationalen Transportmarkt bestehen müssen.

Die Kfz-Steuer bietet die Möglichkeit eines sehr gezielten Eingriffes zur Förderung einer Branche, in der Kostensenkungen zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit kaum mehr möglich sind.

In zwei Studien des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik 2003 und 2006 wurde die Kfz-Steuer als eine der drei bedeutendsten Faktoren für die Ausflaggen von Fahrzeugen identifiziert.<sup>3</sup> Daneben sind die direkten sowie die indirekten Lohnkosten sowie die Verfügbarkeit von Fahrpersonal bei Ausflaggenentscheidungen von hoher Bedeutung.

## **2.2 Überblick über die derzeitige Form der österreichischen Kraftfahrzeugsteuer**

Die Kfz-Steuer ist in Österreich im Vergleich zu anderen Ländern Europas sehr hoch (Abbildung 2). Dies stellt aufgrund liberalisierter Güterkraftverkehrsmärkte innerhalb der EU einen Wettbewerbsnachteil für das heimische Transportgewerbe dar. Durch den Beitritt osteuropäischer Länder zur EU samt den damit einhergehenden Liberalisierungsbestrebungen, ist nochmals eine deutliche Erhöhung der Wettbewerbsintensität im Güterkraftverkehrsmarkt zu verzeichnen.

---

<sup>2</sup> Kummer/Nagl/Einbock (2006)

<sup>3</sup> Vgl. Kummer/Nagl/Einbock (2006)

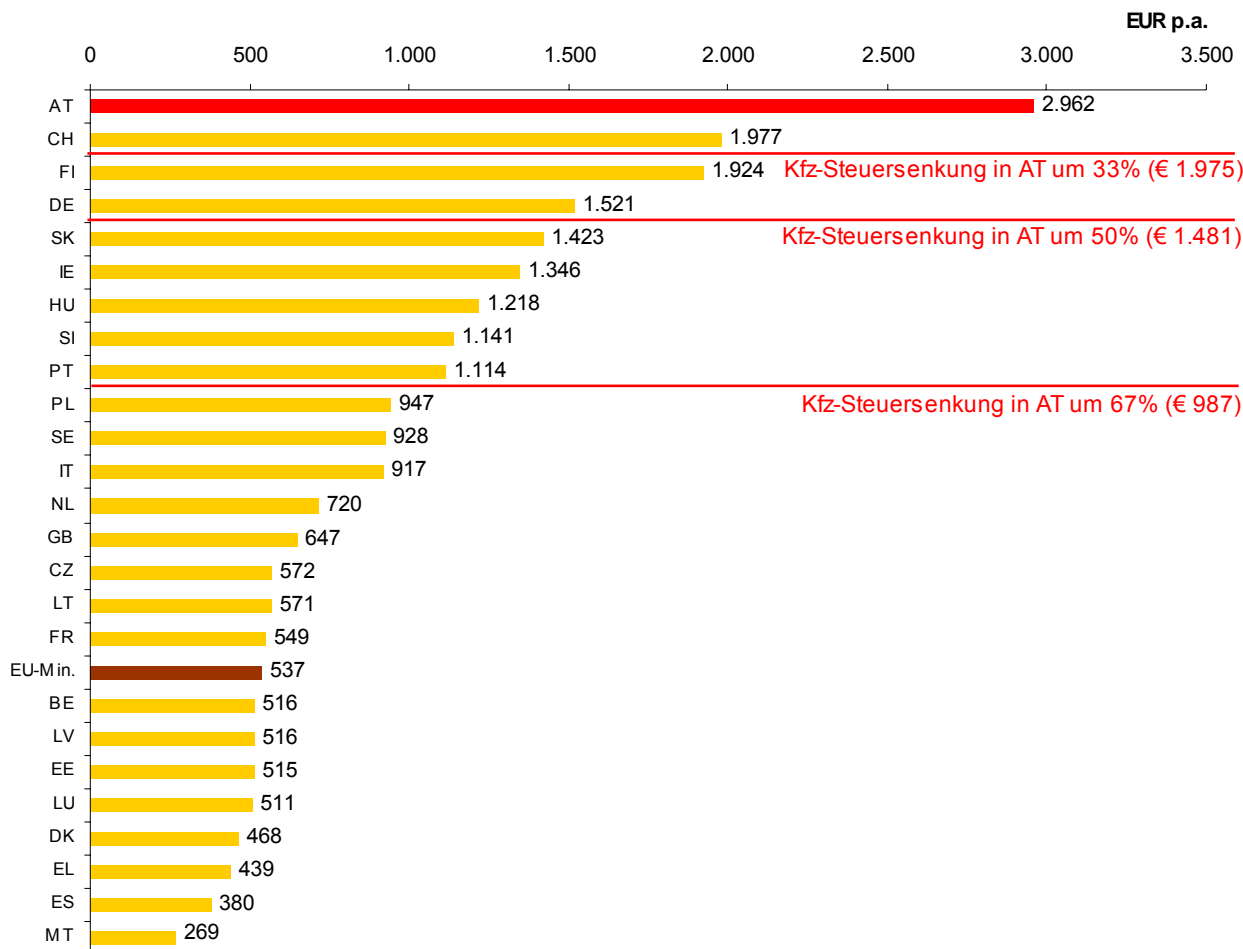


Abbildung 2: Kfz-Steuern in Europa, eingezeichnet wurden mögliche Senkungen der österreichischen Steuer<sup>4</sup>

Die Kraftfahrzeugsteuer ist eine gemeinschaftliche Bundesabgabe. Die Einnahmen daraus beliefen sich im Jahr 2005 auf € 142.821 Mio. Diese Einnahmen werden zwischen Bund und Ländern geteilt, wobei rund 80 % beim Bund verbleiben.<sup>5</sup> Rein formal sind 70 % des Bundesanteils an den Kraftfahrzeugsteuereinnahmen für den öffentlichen Verkehr zu verwenden.<sup>6</sup> In den jeweiligen Bundesfinanzgesetzen wird daher der Anteil des Bundes am U-Bahnbau in Wien (dzt. rund 109 Mio. EUR p. a.) zum Teil mit dem Bundesanteil Kraftfahrzeugsteuer bedeckt.<sup>7</sup> Die Vereinbarung über den Bundesbeitrag zum U-Bahnbau in Wien (Schienenverbund)<sup>8</sup> ist jedoch unabhängig von der Zweckbindung der Kfz-Steuer, womit die Zweckbindung faktisch bedeutungslos ist. Bedeutung hätte diese theoretisch nur dann, wenn 70 % der Einnahmen aus der Kfz-Steuer die Ausgaben des Bundes für den öffentlichen Verkehr übersteigen würden. Da derzeit keine andere Steuer für den öffentlichen Verkehr zweckgebunden ist und der Bund alleine für die Schieneninfrastruktur der ÖBB über eine Mrd. Euro aufwendet,<sup>9</sup> besteht diese Möglichkeit derzeit und auch in absehbarer Zu-

4 In Anlehnung an Erhebungen des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. Stand August 2004, Referenzfahrzeug mit 17t HzG Zugfahrzeug und 23 HzG Anhänger sowie Luftfederung.  
 5 Vgl. dazu Art. 1 § 8 Abs. 2 Z 4 und Art. 1 § 9 Abs. 1 FAG 2005 sowie § 1 Prozentsätze für die Verteilung der Ertragsanteile und für die Höhe von Finanzzuweisungen im FAG 2005  
 6 Vgl. Abschnitt VI des ersten Abgabenänderungsgesetzes 1987 idF. BGBl. Nr. 80/1987  
 7 Vgl. beispielsweise BFG 2005, VA-Ansatz 1/65204, S. 156 sowie die Seiten 161, 164 und 264f des Arbeitsbehelfs zum BFG 200.  
 8 Hierbei handelt es sich um einen Vertrag, wie er im Art. 15a des B-VG vorgesehen ist.  
 9 Vgl. beispielsweise VA-Ansatz 1/65148 im BFG 2006

kunft nicht.

Wie aus Abbildung 3<sup>10</sup> ersichtlich, war die Einnahmenentwicklung bis zum Jahr 2003 sehr dynamisch, danach gab es einen signifikanten Rückgang, da mit Einführung der fahrleistungsabhängigen Maut die Sätze für die Kfz-Steuer gesenkt wurden.<sup>11</sup>

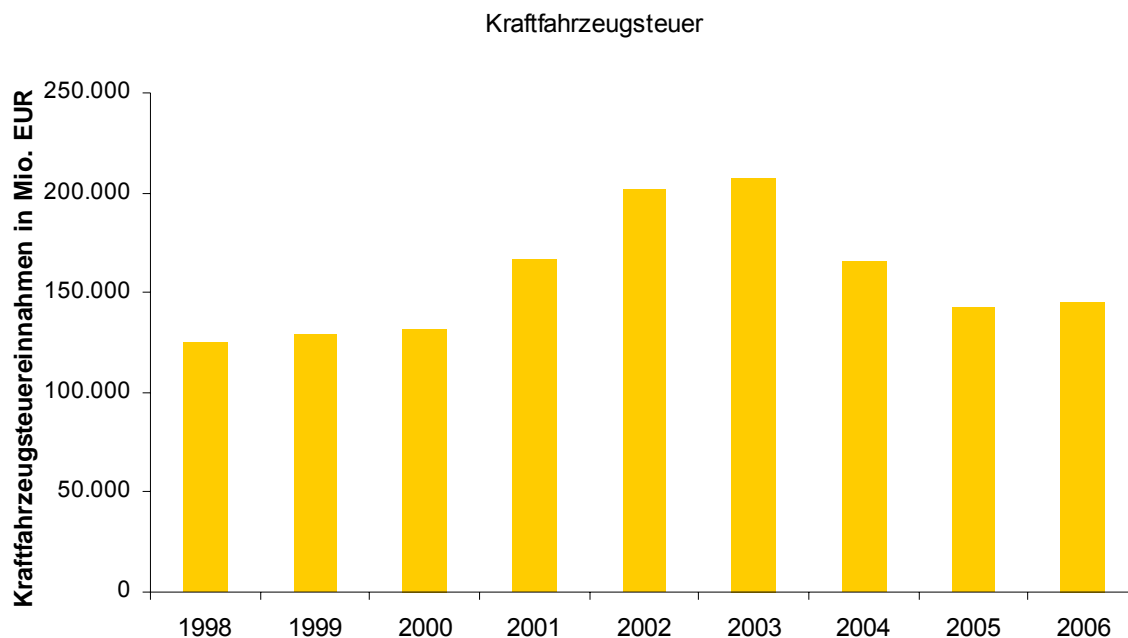


Abbildung 3: Kraftfahrzeugsteuereinnahmen 1998 - 2006<sup>12</sup>

### 2.3 Indirekte Förderung der Rollenden Landstraße und des kombinierten Verkehrs durch die Kfz-Steuer

Das aktuelle Kraftfahrzeugsteuergesetz beinhaltet mit den § 2 Abs. 2 Z 14 und im § 2 Abs. 3 zwei Elemente, die den kombinierten Verkehr bzw. die rollende Landstraße (RoLa) fördern.

Durch diese Regelungen werden Fahrzeuge, die ausschließlich im Vor- und Nachlauf zum kombinierten Verkehr tätig sind, gänzlich von der Kfz-Steuer entlastet.

Zudem werden Fahrzeuge, die die Rollende Landstraße (RoLa) nutzen, pro Fahrt eine Kfz-Steuerreduktion von 15 % in dem Monat gewährt, in dem die RoLa-Fahrt durchgeführt wurde.

Bei einer Senkung der Kfz-Steuer ist zu beachten, dass diese Förderungswirkungen des kombinierten Verkehrs zumindest in einem gewissen Ausmaß verloren gehen. Insbesondere im Raum Tirol sowie in der Steiermark verlieren auch einige Unternehmen einen gewissen Wettbewerbsvorteil, wenn die Kfz-Steuer reduziert wird.

<sup>10</sup> Quelle: Gebahrungsübersichten der Statistik Austria (1998-2005), Bundesvoranschlag (2006)

<sup>11</sup> § 5 Abs. 1 Z 2 Kraftfahrzeugsteuergesetz idF. BGBl. I Nr. 71/2003

<sup>12</sup> Quelle: Gebahrungsübersichten der Statistik Austria (1998-2005), Bundesvoranschlag (2006)



### 3 Kriterien für die Standortverlagerung von Transportunternehmen

Für die Standortwahl von Unternehmen im Transportgewerbe zeigen sich vor allem die folgenden, in Abbildung 4 dargestellten Kriterien von besonderer Bedeutung.

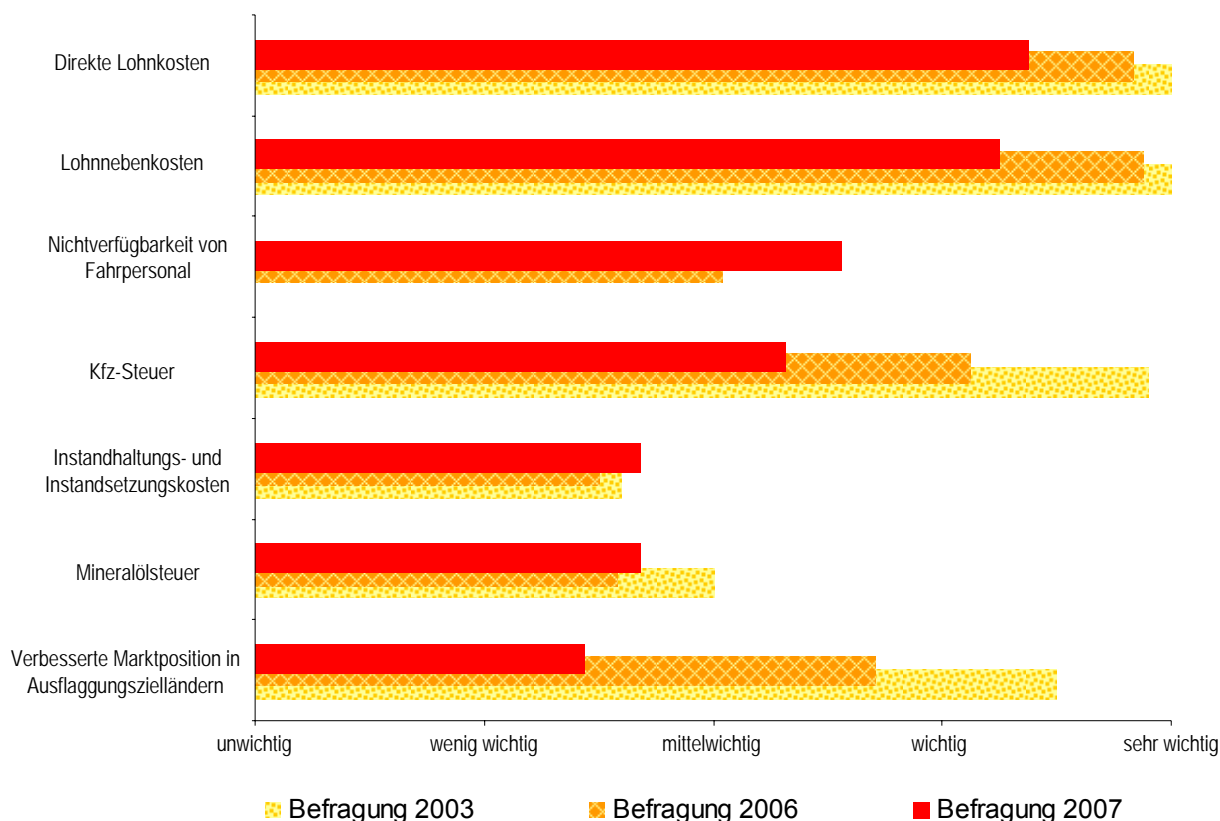


Abbildung 4: Wichtigkeit von Ursachen für die Ausflaggung (Umfrage unter Unternehmen mit gewerblichem Güterfernverkehr)

Erkennbar ist, dass die Bedeutung der wesentlichen Kriterien bei der Ausflaggungsentscheidung über die Zeit ähnlich geblieben ist. Weiterhin von besonderer Bedeutung bleiben (1 = unwichtig, 3 = mittelwichtig, 5 = sehr wichtig)

- die direkten Lohnkosten (wichtig bis sehr wichtig, 4,38),
- die Lohnnebenkosten (wichtig bis sehr wichtig, 4,25),
- die Verfügbarkeit von geeignetem Fahrpersonal (mittelwichtig bis wichtig, 3,56) sowie
- die Höhe der Kfz-Steuer (mittelwichtig bis wichtig, 3,31).

Die Abnahme des Bedeutungsverlustes der Kfz-Steuer hat den Hintergrund, dass die befragten Unternehmen zwischen 2003 und 2007 vermehrt Tochtergesellschaften im Ausland aufgebaut haben. Dementsprechend wurde die Bedeutung dieses Kriteriums reduziert, da neue Lkw im Ausland angemeldet werden können und dort eine geringere Kfz-Steuer erhoben wird.

Bei der Kurzumfrage 2007 gaben 50 % der Unternehmen an, dass die Kfz-Steuer ein wichtiges Kriterium bei ihren Standortentscheidungen ist. Die Bedeutung der Kfz-Steuer hängt vom Geschäftsmodell der einzelnen Unternehmen ab. So spielt die Kfz-Steuer bei Unter-

nehmen mit Spezialfahrzeugen, z.B. Tankfahrzeugen, eine geringere Rolle als bei Unternehmen, die europaweit Standardtransporte anbieten und hierbei unter einem starken Kostendruck stehen.

Insbesondere mittlere und große Unternehmen haben bereits in den neunziger Jahren Fahrzeuge ausgeflaggt. Dabei wurden Länder wie Luxemburg, Niederlande, Belgien, aber auch Deutschland (neue Bundesländer) als Ausflagungsziel gewählt. Damals lagen die Gründe im Engpass an Kraftfahrern in Österreich, nicht so sehr in den Kostenvorteilen. Bei der Umfrage im Jahr 2003 war dieser Fokus ebenfalls noch deutlich zu identifizieren.

Dies hat sich seit dem Beitritt der neuen EU-Länder 2004 sowie 2007 markant verändert. Ausflagungsziele in den EU-15 Ländern haben drastisch an Bedeutung verloren. Die Kostenvorteile in den neuen Mitgliedsstaaten sind von hoher Bedeutung und werden auch genutzt.

Auch die Kurzumfrage von 2007 bestätigte diesen Trend. Ausflagungsziele sind fast nur mehr Länder Mittel- und Osteuropas, dort vor allem Tschechien, Slowakei, Ungarn und Rumänien.

In diesem Zusammenhang entscheidend ist der Bedeutungsgewinn des Kriteriums „Verfügbarkeit von Fahrpersonal“. Hier zeigt sich, dass es für die Unternehmen zunehmend schwieriger wird in den mittel- und osteuropäischen Ländern Fahrer zu bekommen.

Die wichtigsten Entscheidungsgrößen bleiben weiterhin die Lohn- und Lohnnebenkosten.

## 4 Auswirkungen der Kfz-Steuer auf die Ausflaggungen und ggf. mögliche Rückverlagerungen

### 4.1 Ausflaggungsreduktion durch die Kfz-Steuersenkung

Ausgehend von der Bedeutung der unterschiedlichen Einflussgröße auf die Standortwahl von Unternehmen im Transportgewerbe wurde die Bedeutung der Senkung der Kfz-Steuer anhand von Szenarien dargestellt:

Unter Berücksichtigung der neuen Befragung wurden die in den vorhergehenden Studien gemachten Abschätzungen der Ausflaggungsverläufe unter unterschiedlichen Szenarien dargestellt. Dem Szenario der Nullhypothese, dass es keine Veränderung der Kfz-Steuer gibt, wurden drei Szenarien gegenübergestellt

- Senkung der Kfz-Steuer um 33 %
- Senkung der Kfz-Steuer um 50 %
- Senkung der Kfz-Steuer um 67 %

Die Ergebnisse sind in Abbildung 5 dargestellt. Demnach zeigt sich eine Senkung um ein Drittel nur wenig wirkungsvoll, während eine Senkung um 50 % in der Lage wäre, bei den Unternehmen des gewerblichen Güterverkehrs mit mehr als 20 Fahrzeugen bis zum Jahr 2012 4.662 Fahrzeuge in Österreich zu halten. Eine Senkung der Kfz-Steuer um 67 % hätte zur Folge, dass bis zum Jahr 2012 den Berechnungen zufolge 6.301 Fahrzeuge nicht ausgeflaggt werden.

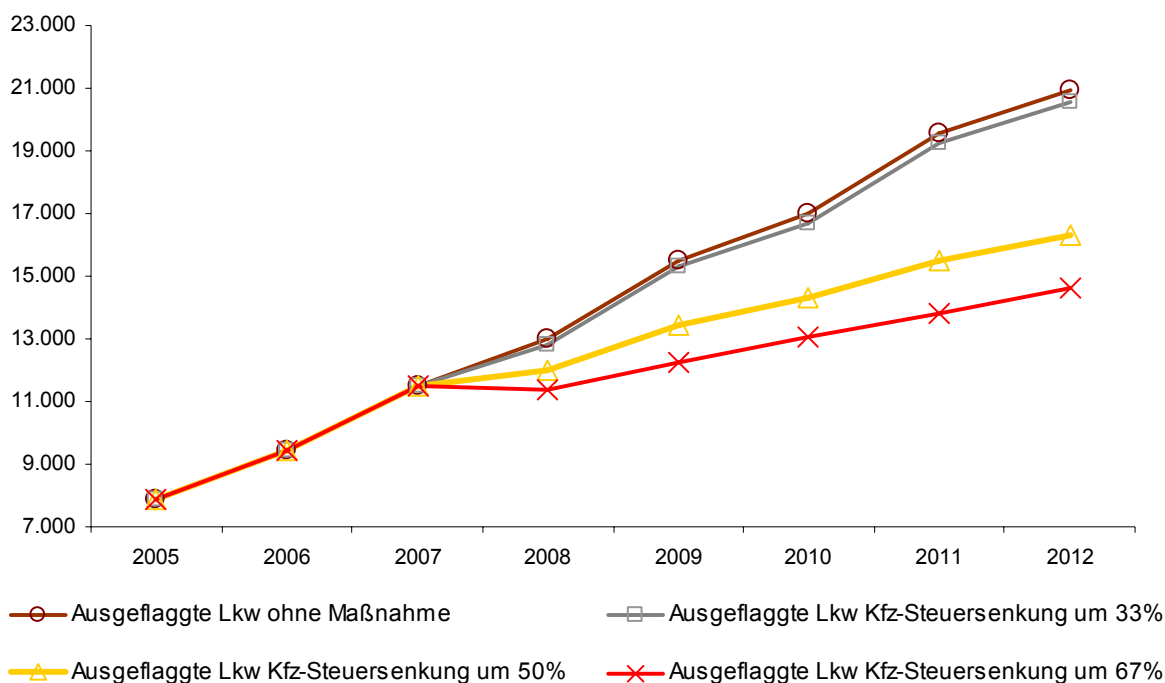


Abbildung 5: Im Ausland angemeldete Fahrzeuge österreichischer Unternehmen des gewerblichen Güterverkehrs mit mehr als 20 Fahrzeugen.

Selbst eine Senkung der Kfz-Steuer auf das EU-Mindestniveau würde Ausflagungen nicht gänzlich verhindern. Bei der Analyse konnten für den gewerblichen Güterverkehr folgende Schwellenwerte festgestellt werden:

- Übersteigt die Kfz-Steuer für ein 40 t Fahrzeug € 1.000,- (Senkung der Kfz-Steuer um ca. 67 %), so werden in messbarem Umfang Fahrzeuge aufgrund der Kfz-Steuer ausgeflagt.
- Übersteigt die Kfz-Steuer für ein 40 t Fahrzeug € 1.500,- (Senkung der Kfz-Steuer um ca. 50 %), steigt die Ausflagungsneigung der Unternehmen stark an.
- Ab einer Kfz-Steuer für ein 40 t Fahrzeug in Höhe von € 2.000,- (Senkung der Kfz-Steuer um ca. 33 %) kommt es zu den in den vergangenen Jahren in Österreich beobachteten massiven Ausflagungen. Der Flottenaufbau erfolgt bei einem solchen Kfz-Steuerniveau bei den meisten mittleren und großen Unternehmen vor allem im Ausland.

Diese Schwellenwerte sind vor allem für neue Fahrzeuge von besonderer Bedeutung.

#### 4.2 Zur Rückverlagerung und schleichender Abwanderung von Transportkapazität aus Österreich

Eine besondere Bedeutung hinsichtlich der Ausflagung hat die Tatsache, dass schon seit mehreren Jahren die Lkw-Bestände von Lkw über 3,5 t hzG abnehmen, obwohl die Verkehrsleistung im Straßengüterverkehr zunimmt.

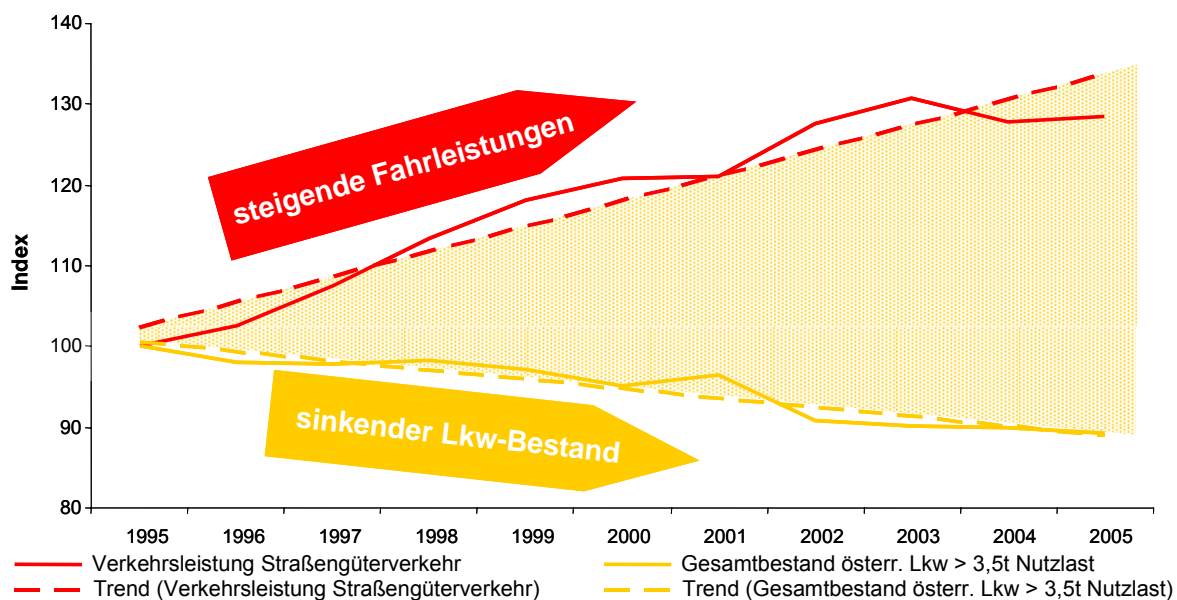


Abbildung 6: Transportleistung des Straßengüterverkehrs in Österreich im Vergleich zum Gesamtbestand an österreichischen Lkw über 3,5t Nutzlast<sup>13</sup>

Abbildung 6 verdeutlicht die Problematik: Während die Verkehrsleistung im Straßengüter-

<sup>13</sup> Quelle: Voithofer/Gavac (2005), S. 51, Statistik Austria (2006), S. 285, Statistik Austria (2005), S. 47 und Umweltbundesamt. Beim Lkw-Bestand gab es eine Änderung in der Erhebungsmethodik von 2001 auf 2002.

verkehr bisher jährlich um rund 2,5 % durchschnittlich angestiegen ist, nimmt der Lkw-Bestand kontinuierlich ab. Um die in Österreich zu erbringenden Verkehrsleistungen auf der Straße durch in Österreich angemeldete Lkw zu erbringen, ist jedoch ein Wachstum des Lkw-Bestandes notwendig.

Derzeit wird das Wachstum der Verkehrsleistungen in zunehmendem Maße von im Ausland angemeldeten Lkw erbracht. Diese gehören zu einem Teil zu österreichischen Unternehmen, in diesem Fall spricht man von Ausflagung. Zudem kann es auch sein, dass ausländische Unternehmen Verkehrsleistungen im Verkehr mit Österreich erbringen.

Um in Zukunft Ausflagungen gänzlich zu vermeiden, ist ein Wachstum des Lkw-Bestandes in Österreich notwendig, das sich ungefähr im Gleichschritt mit den Verkehrsleistungen entwickelt. In der Vergangenheit ist dieses notwendige Wachstum des Bestandes tendenziell unter jenem der Verkehrsleistungen gelegen, da die Unternehmen Effizienzsteigerungspotentiale heben konnten. Durch die neuen Fahrzeitregelungen, den digitalen Tachographen u. ä. ist jedoch zu erwarten, dass die Fahrzeugbestände stärker wachsen müssen.

In dieser Studie wird daher eine Elastizität von Lkw-Bestandswachstum pro Verkehrsleistungswachstum von mindestens 0,8 angenommen. Das bedeutet, dass beispielsweise bei einem angenommenen Wachstum der Verkehrsleistungen in der Zukunft von 2 % p.a. der Lkw Bestand um mindestens 1,6 % p.a. wachsen müsste.

Wächst der Lkw-Bestand in Österreich geringer oder schrumpft er sogar, wie es schon seit Jahren der Fall in Österreich der Fall ist, müssen immer mehr Verkehrsleistungen in Österreich von ausländischen Unternehmen erbracht werden.

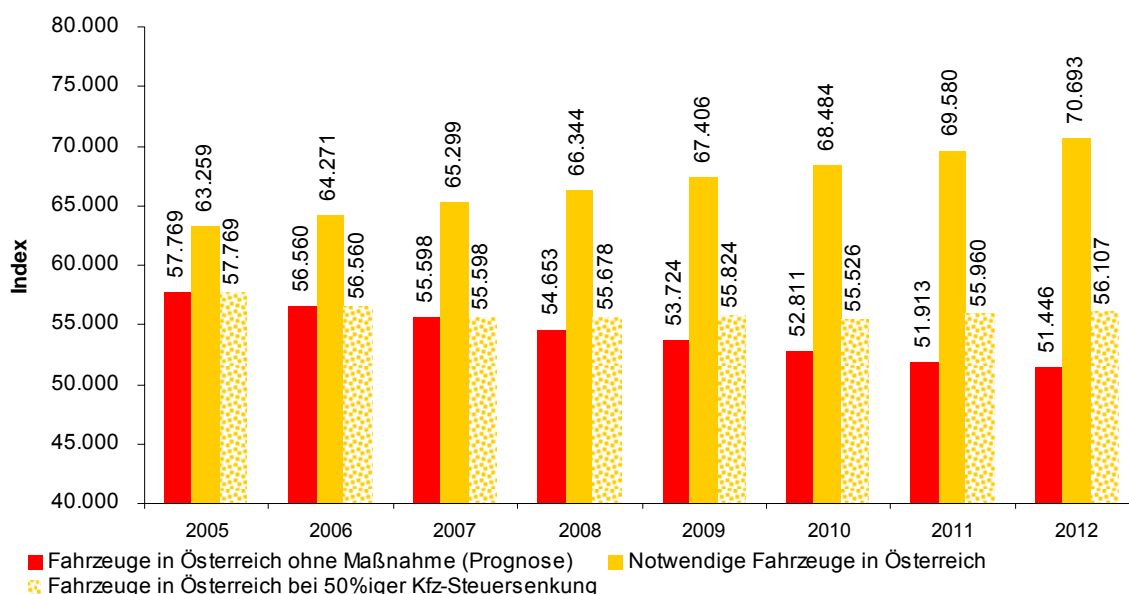


Abbildung 7: Entwicklung des Lkw-Bestandes in Österreich mit/ohne Kfz-Steuersenkung

Abbildung 7 zeigt die Problematik graphisch: Der notwendige Lkw-Bestand steigt kontinuierlich mit den Verkehrsleistungen, der tatsächliche Fahrzeugbestand nimmt jedoch der Prognose zufolge laufend leicht ab. Auch bei einer Kfz-Steuersenkung um 50 % würde die dadurch reduzierte Ausflagung nicht ausreichen, um die Abwanderung von Transportkapazität gänzlich zu stoppen.

Dies reflektiert den Wettbewerbsnachteil, den Österreich bei den direkten Lohn- und bei

den Lohnnebenkosten hat. Eine Kfz-Steuersenkung ist daher in der Lage, die Ausflagung zu bremsen, jedoch nicht vollständig zum Erliegen zu bringen.

Bei der Abschätzung der Rückflagungen ist Folgendes zu beachten:

- Große Unternehmen (mit mehr als 200 Fahrzeugen) werden auf absehbare Zeit ihre Standorte in den Ausflagungsländern nicht aufgeben, um Fahrerpotentiale zu nutzen, einen besseren Marktzugang zu haben und ggf. eine effizientere Betriebsorganisation durch ein europaweites Stationsnetz zu gewährleisten. Es ist nicht zu erwarten, dass die Großunternehmen einzelne Fahrzeuge zurückflaggen. Die Verteilung der Fahrzeugzulassungen auf die unterschiedlichen Standorte (Länder) erfolgt im Wesentlichen über Neuzulassungen. Eine signifikante Kfz-Steuersenkung ( $\geq 50\%$ ) würde zu einem größeren Anteil an Neuzulassungen in Österreich führen. Insofern wären dies indirekte Rückflagungen.
- Bei kleinen und mittleren Unternehmen, die bisher Fahrzeuge ausgeflaggt haben, führt eine signifikante Kfz-Steuersenkung ( $\geq 50\%$ ) dazu, dass diese ihre ausländischen Standorte hinterfragen werden. Bei den kleinen Unternehmen wird dies häufig zu einer Auflösung des ausländischen Standorts führen. Bei den mittleren Unternehmen wird es nur vereinzelt zu einer Auflösung von ausländischen Standorten kommen.
- Bei kleinen und mittleren Unternehmen, die bisher keine Fahrzeuge ausgeflaggt haben, führt eine signifikante Kfz-Steuersenkung ( $\geq 50\%$ ) zu einer deutlichen Verbesserung der Wettbewerbssituation. Das Ausflaggen verliert bei diesen Unternehmen an Attraktivität, so dass von diesen Unternehmen nur mehr in Ausnahmefällen Ausflagungen erwartet werden können.

Eine sehr vorsichtige Abschätzung auf der Basis der Daten der Befragungen ergibt folgende Rückflagungszahlen:

Eine Senkung der Kfz-Steuer um 50 % würde bis zum Jahr 2012 4.662 Fahrzeuge weniger ausgeflaggt werden. Hiervon sind 92 % indirekte Rückflagungen und 8 % direkte Rückflagungen. Eine Senkung der Kfz-Steuer um 67 % würde bis zum Jahr 2012 6.301 Fahrzeuge nicht ausgeflaggt werden. Hiervon sind 88 % indirekte Rückflagungen und 12 % direkte Rückflagungen (siehe Tabelle 1)

	<b>Rückflagung gesamt</b>	<b>indirekte Rück- flagung</b>	<b>direkte Rück- flagung</b>
50 % Kfz-Steuersenkung	4.662	4.289	373
67 % Kfz-Steuersenkung	6.301	5.545	756

*Tabelle 1: Abschätzung der Rückflagungszahlen im Jahr 2012*

## 5 Analyse unterschiedlicher Szenarien für die Kfz-Steuer-Senkung

Im folgenden Abschnitt werden drei Varianten einer Veränderung der Kfz-Steuer diskutiert. Alle drei Varianten sind dazu in der Lage, die Ausflaggungstendenzen zu bremsen.

- Variante A beschreibt die Kfz-Steuersenkung wie sie derzeit vorgeschlagen ist, wobei alle Sätze um 50 % reduziert werden. Eine Differenzierung nach Schadstoffklassen findet nicht statt.
- Variante B beschreibt die Kfz-Steuersenkung mit einer gleichzeitigen Ökologisierung der Kfz-Steuer.
- Variante C beschreibt die Kfz-Steuersenkung mit einer gleichzeitigen Ökologisierung und der Förderung besonders sicherer Fahrzeuge.

### 5.1 Variante A : Kfz-Steuersenkung um 50 % ohne Differenzierung nach Schadstoffklassen

Bei diesem Vorschlag werden die derzeitigen Sätze für die Kfz-Steuer um 50 % reduziert. Die neuen Kfz-Steuersätze in dieser Variante sind in Tabelle 2 dargestellt.

Fahrzeugklasse	Kfz-Steuersatz pro Tonne hzG p.a. €
bis 12 t hzG	30,54
12 bis 18 t hzG	32,70
über 18 t hzG	37,20

Tabelle 2: Kfz-Steuersätze bei Umsetzung von Variante A

Diese Reduktion senkt die Gesamtkosten (ohne Maut) eines Fernverkehrs-Lkw mit 40 t hzG um rund 1 %, jene eines Nahverkehrs-Lkw mit 12 t hzG um rund 0,6 %. Diese Kostensenkungen sind von sehr hoher Bedeutung, da im Güterverkehr ansonsten kaum Einsparungsmöglichkeiten bestehen.

Vorteile von dieser Variante haben im Besonderen der Werkfern-, sowie der Werknahverkehr und Fahrzeuge mit weniger Kilometerleistung, da die Fixkosten der Fahrzeuge geringer werden. Aufgrund dieser Tatsache ist auch ein Anstieg bei den in Österreich angemeldeten Fahrzeugen mit einem hzG über 3,5 t zu erwarten.

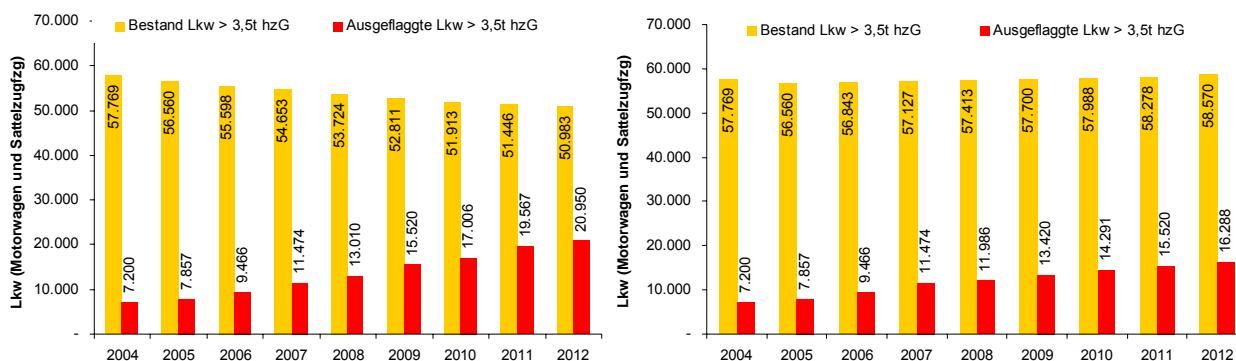


Abbildung 8: Entwicklung des Lkw-Bestandes sowie der Ausflaggung bei keiner Maßnahme (links) sowie bei einer Kfz-Steuersenkung nach Variante A (rechts)

Wie Abbildung 8 zeigt, führt die Kfz-Steuersenkung zu einem leichten Ansteigen des Lkw-Bestandes in Österreich, im Vergleich zu dem Rückgang der ohne Maßnahme erwartet werden muss. Parallel dazu kann der Trend zur Ausflagung von Lkw reduziert werden. Die Berechnungen zeigen, dass **durch diese Maßnahme bis 2012 4.662 Lkw nicht ausgeflaggt werden**, was zum **Erhalt von 5.128 Arbeitsplätzen von Lkw-Fahrern** in Österreich beiträgt.

Das Kfz-Steuererwerbungs reduziert sich durch die Maßnahme auf rund die Hälfte, steigt dann in der Folge über die Jahre leicht an. (Abbildung 9)

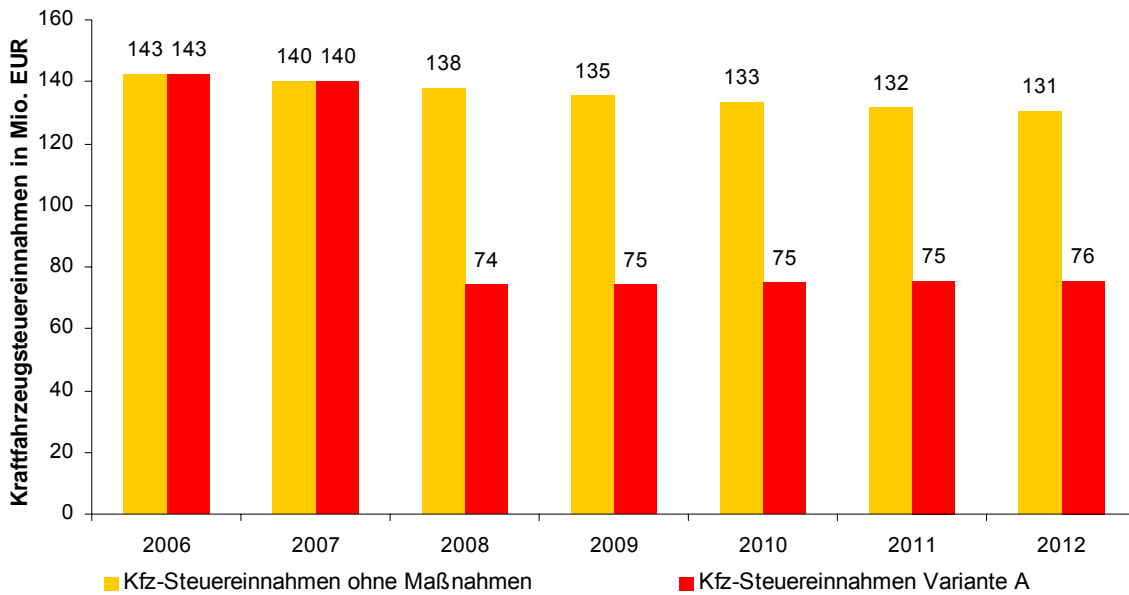


Abbildung 9: Kfz-Steuererwerbungen ohne Maßnahme und mit einer Kfz-Steuersenkung nach Variante A

Diese Maßnahme ist dazu geeignet, die Attraktivität von Österreich als Standort für Unternehmen des Güterbeförderungsgewerbes zu steigern. Ausflagungstendenzen österreichischer Unternehmen können gebremst werden.

Relativ am meisten profitieren jedoch Fahrzeuge des Werkverkehrs, was die Anreize für Industrie- und Handelsunternehmen erhöht, eigene Fuhrparks zu behalten. Ein großer Nachteil dieser Variante zur Kfz-Steuersenkung ist daher die **implizierte Förderung älterer Kraftfahrzeuge**, da im Werkverkehr tendenziell ältere Fahrzeuge als im gewerblichen Güterkraftverkehr eingesetzt werden.

### 5.2 Variante B: Kfz-Steuersenkung zusammen mit einer Ökologisierung

Bisher berücksichtigt in Österreich keine Abgabe im Verkehr ökologische Kriterien (wie beispielsweise Lkw-Abgasklassen nach EURO-Normen), obwohl die ökologische Anreizsetzung im Bereich der Abgaben international immer mehr an Bedeutung gewinnt. **Die Kraftfahrzeugsteuer bietet einen optimalen Ansatzpunkt zur Setzung von Anreizen zur Investition in umweltfreundliche und moderne Fahrzeuge.**

Die Notwendigkeit der Setzung von Anreizen für Investitionen in umweltfreundliche Fahrzeuge zeigt auch Abbildung 10. Dabei zeigt sich, dass in Deutschland durch die ökologisierte Lkw-Maut schon wesentlich mehr neue, abgasärmere Fahrzeuge im Fahrzeugbestand sind.



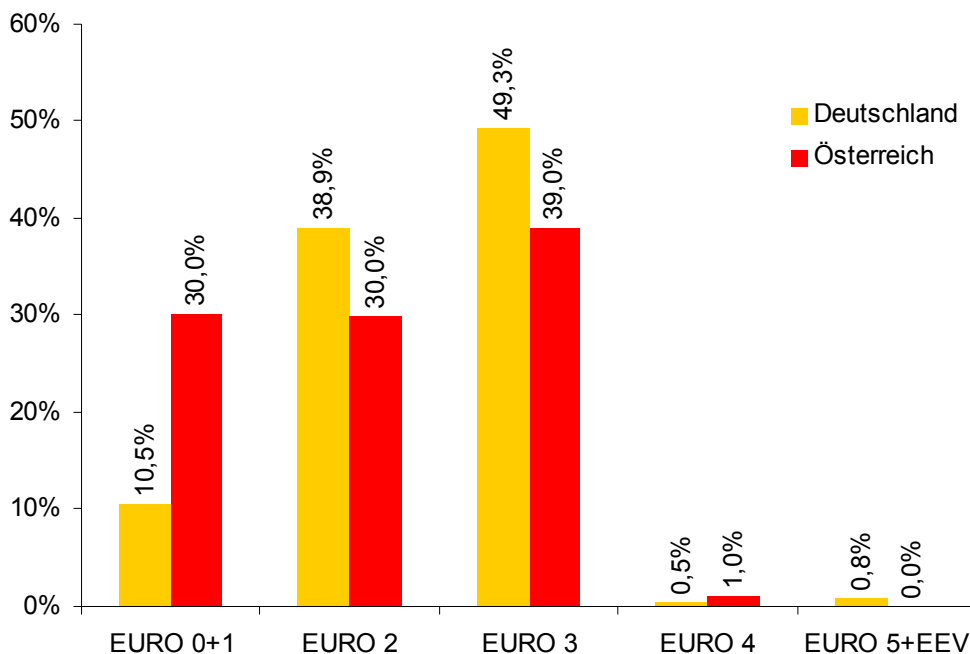


Abbildung 10: Fahrzeuge nach EURO-Klassen in Deutschland und Österreich im Jahr 2005<sup>14</sup>

Es wird daher vorgeschlagen, die Kraftfahrzeugsteuer zu senken und gleichzeitig abgasarme Fahrzeuge zu bevorzugen. Die Senkung ist damit nicht mehr 50 % für alle Lkw, sondern gestaffelt, wie die folgende Tabelle zeigt.

Schadstoff- klasse	Kfz-Steuersatz pro Tonne hzG p.a. €			% -Veränderung zur derzeitigen Kfz-Steuer	
	bis 12 t hzG	12 bis 18 t hzG	über 18 t hzG	bis 2009	ab 2010
EURO 0	61,08	65,40	74,04	33%	66,67%
EURO 1	61,08	65,40	74,04	0%	50,00%
EURO 2	61,08	65,40	74,04	-33%	33,33%
EURO 3	40,72	43,60	49,36	-50%	0,00%
EURO 4	30,54	32,70	37,02	-50%	-33,33%
EURO 5	20,36	21,80	24,68	-67%	-50,00%
EEV	20,36	21,80	24,68	-67%	-66,67%

Tabelle 3: Kfz-Steuersätze bei Variante B

Tabelle 3 zeigt die vorgeschlagene Gestaltung der Steuersätze in dieser Variante. Die Kfz-Steuersätze für alte und abgasreiche Fahrzeuge werden angehoben bzw. bleiben unverändert.

Der Satz für die derzeit am häufigsten verwendeten Fahrzeuge (EURO 3) wird um 50 % gesenkt.

Da derzeit nur mehr Fahrzeuge der Klasse EURO 4 und höher als Neufahrzeuge verkauft

14 Quelle: Kraftfahrbundesamt 2006, S. 86; HBEFA (2004)

werden dürfen, ist dies ein verstärkter Anreiz zur Investition in neue Fahrzeuge. Ab 2010 ist eine Anpassung der Sätze vorgesehen, da zu erwarten ist, dass bis zu diesem Zeitpunkt neue, noch umweltfreundlichere Fahrzeuge verfügbar sind.

Ein weiterer Vorteil dieser Variante ist eine im Vergleich zu Variante A noch reduzierte Ausflaggtendenz. Der Grund liegt in der Bevorzugung des gewerblichen Güterfernverkehrs durch dieses Modell der Steuersenkung.

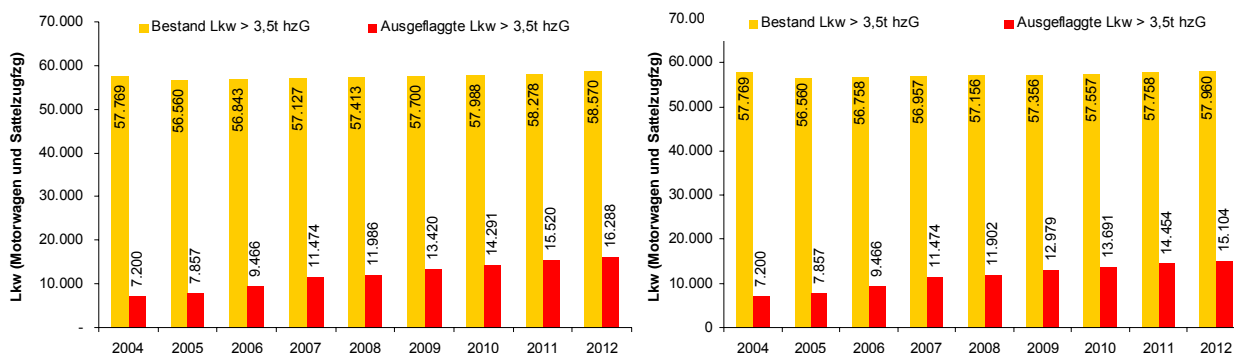


Abbildung 11: Entwicklung des Lkw-Bestandes sowie der Ausflaggtendenz bei einer Kfz-Steuersenkung nach Variante A (links) sowie nach Variante B (rechts)

Wie aus Abbildung 11 hervorgeht, steigt der Lkw-Bestand in Österreich etwas langsamer als bei Variante A, was vor allem auf die verstärkte Stilllegung von alten Fahrzeugen zurückzuführen ist. Hinsichtlich der Ausflaggtendenz zeigt sich, dass **durch diese Maßnahme (Variante B) bis 2012 5.846 Lkw nicht ausgeflaggt werden**, was zum **Erhalt von 6.430 Arbeitsplätzen von Lkw-Fahrern** in Österreich beiträgt.

Besonders berücksichtigen sind bei einer Ökologisierung die Anhänger. Da diese selbst keine Abgasklassen aufweisen, ist eine Anpassung des Steuersatzes auf das jeweilige Zugfahrzeug notwendig.<sup>15</sup>

Das Kfz-Steueraufkommen bleibt im Jahre 2008 etwas über jenem der Variante A, 2009 liegt es gleichauf mit jenem der Variante A, da immer mehr Fahrzeuge ab Klasse EURO 4 in den Bestand eintreten. Die Anpassung der Sätze ab 2010 führt wieder zu einem höheren Steueraufkommen der ökologisierten Kfz-Steuer. Danach geht das Aufkommen mit dem Eintreten der neuen Fahrzeuge nach EEV wieder langsam zurück.

In Summe liegt das Steueraufkommen den Berechnungen zufolge zwischen 2008 und 2012 insgesamt knapp über jenem der Variante A.

<sup>15</sup> Die die Umsetzung wäre beispielsweise die Formulierung: Für den jeweiligen Anhänger ist jene Schadstoffklasse anzusetzen, die dem den Anhänger zum überwiegenden Teil (gemessen in Fahrzeugkilometern) ziehenden Zugfahrzeug zu Grund gelegt ist.

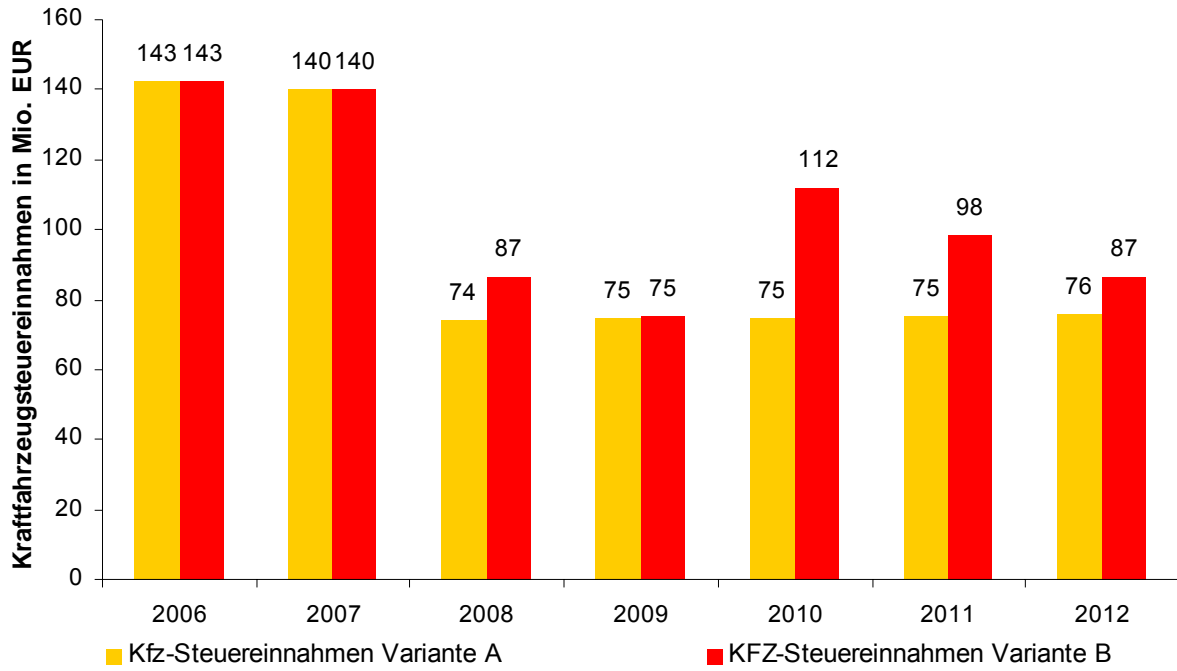


Abbildung 12: Kfz-Steuerereinnahmen mit einer Kfz-Steuersenkung nach Variante A und Variante B

Obwohl in diesem Szenario die Kfz-Steuerentlastung vom Volumen her anfangs etwas geringer ist als in Variante A, ist diese Entlastung stärker in der Lage die Ausfluggung zu bremsen. Die Ausfluggung ist gerade im gewerblichen Güterfernverkehr besonders von Bedeutung. Diese Unternehmen haben naturgemäß auch kurze Fahrzeugersatzzeiten und investieren häufiger in neue Fahrzeuge.

Die

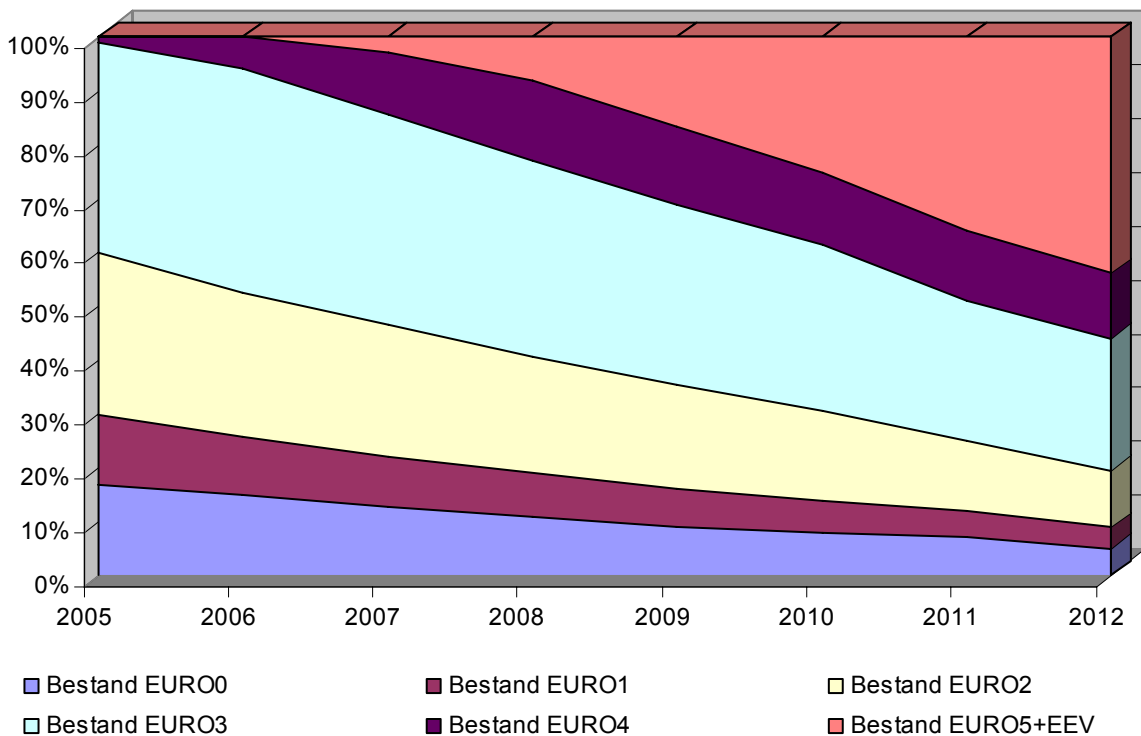


Abbildung 13 und Abbildung 14 zeigen die Veränderungen des Lkw-Bestandes nach Emissionsklassen. Dabei wird deutlich, dass die Ökologisierung der Kfz-Steuer zu einer wesentlich schnelleren Umrüstung auf umweltfreundliche Fahrzeuge führt. Insbesondere die EURO 3 Fahrzeuge würden wesentlich schneller durch die wesentlich moderneren EURO 5 Fahrzeuge ersetzt werden.

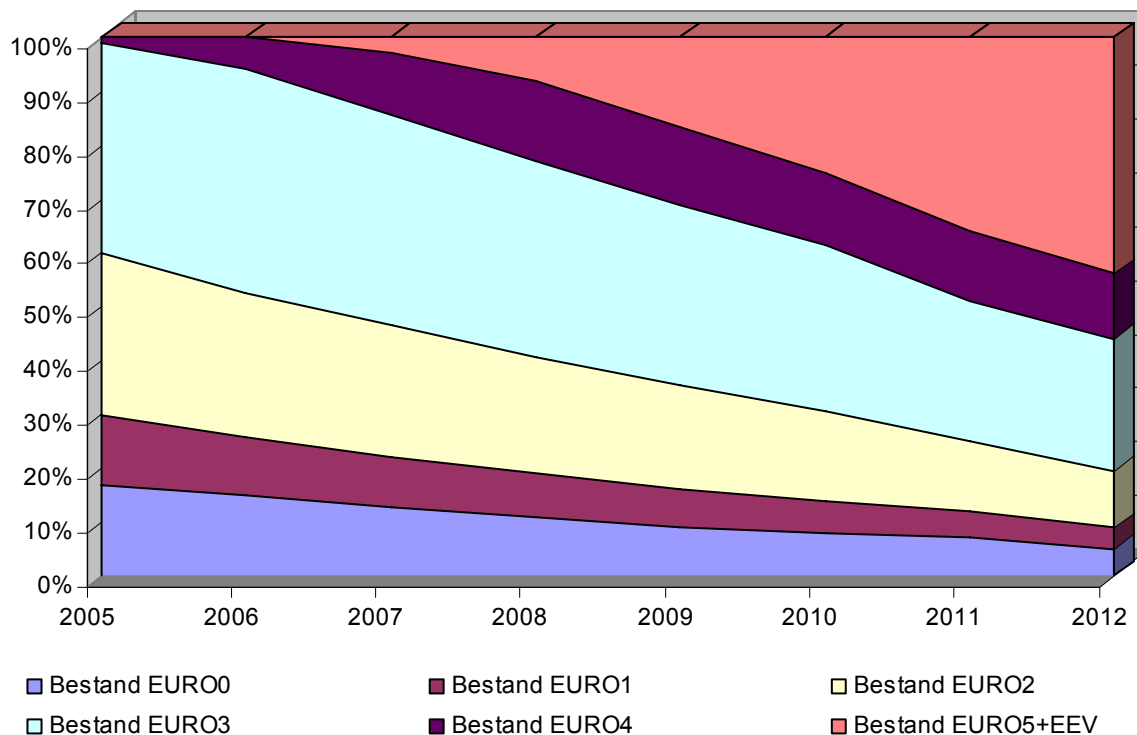


Abbildung 13: Veränderung des Fahrzeugbestandes nach Emissionsklassen ohne Ökologisierung der Kfz-Steuer<sup>16</sup>

<sup>16</sup> Quelle der Daten bis 2010 ist HBEFA (2004), danach wurde bis 2012 über durchschnittliche Fahrzeugersatzzeiträume die weitere Entwicklung prognostiziert.

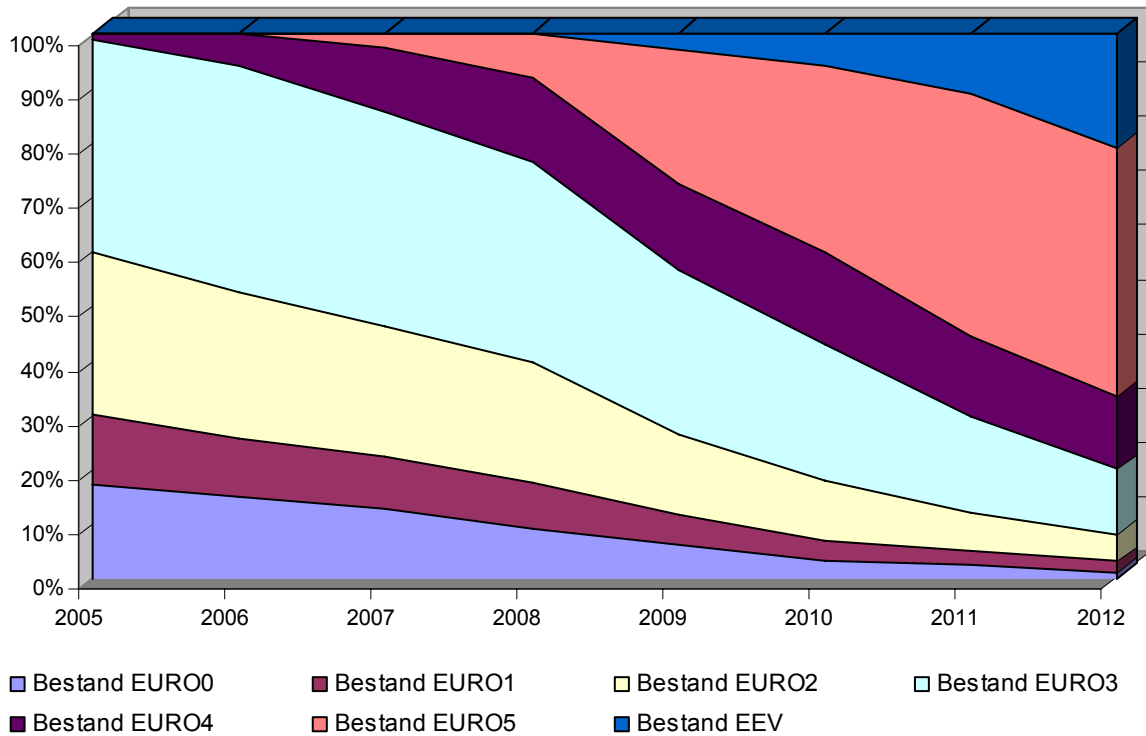


Abbildung 14: Veränderung des Fahrzeugbestandes nach Emissionsklassen bei Ökologisierung der Kfz-Steuer<sup>17</sup>

Eine Ökologisierung der Kfz-Steuer hat neben den besseren Anreizwirkungen für die Unternehmen den Vorteil, dass Sie auch als signifikanter Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz zu sehen ist und daher auch besser der Öffentlichkeit kommuniziert werden kann.

Weiters wird ein **Anreiz zur Neuinvestitionen gesetzt**, was gleichzeitig auch die österreichische Fahrzeugindustrie positiv beleben würde.

### 5.3 Variante C: Kfz-Steuersenkung zusammen mit einer Ökologisierung und einer Förderung von besonders sicheren Lastkraftwagen

Lkw-Unfälle haben häufig besonders schwere Folgen, da die wirkenden Massen wesentlich höher sind als bei Pkw. Es existieren schon heute serienreife technische Einrichtungen, die die Sicherheit von Lkw wesentlich erhöhen können und dadurch eine Reduktion der Lkw-Unfälle bzw. deren Schwere herbeiführen können. Folgende neuen Sicherheitseinrichtungen sind dabei von Bedeutung:

- ESP (Electronic Stability Program): Sichert ein Ausbrechen der Fahrzeuge
- Aktiver Bremsassistent: Erkennt Hindernisse und leitet eine Notbremsung ein
- Spurhalteassistent: Warnt den Lkw-Fahrer, wenn er die Spur verlässt (z.B. aufgrund von Ermüdungserscheinungen)

Will man diese Sicherheitseinrichtungen erwerben, so kosten diese derzeit rund € 6.000,00 netto pro Fahrzeug, was eine erhebliche Kostenbelastung für die Unternehmen darstellt. Diese Kostenbelastung kann durch die Kfz-Steuer ökonomisch sinnvoll gemildert werden

<sup>17</sup> Eigene Prognoserechnungen über die beschleunigten Fahrzeugersatzraten.

Die in Variante B vorgeschlagene, ökologisierte Komponente wird dabei beibehalten. Die einzige Änderung ergibt sich in den Steuersätzen für EURO 4, EURO 5 und EEV- Fahrzeuge, da zwischen Fahrzeugen, die alle diese drei Sicherheitseinrichtungen aufweisen und anderen Fahrzeugen unterschieden wird (grau unterlegt in Tabelle). Für die bestehenden Fahrzeuge ergibt sich keine Änderung. Zudem wird ab 2010 der Sicherheitsbonus nicht mehr wirksam, da davon ausgegangen werden kann, dass zu diesem Zeitpunkt die Kosten für diese Systeme wesentlich geringer sein werden.

Schadstoff- klasse	Kfz-Steuersatz pro Tonne hzG p.a. €			% -Veränderung zur derzeitigen Kfz-Steuer		
	bis 12 t hzG	12 bis 18 t hzG	über 18 t hzG	bis 2009 ohne Sicherheitsbonus	Bis 2009 mit Sicherheitsbonus	ab 2010
EURO 0	61,08	65,40	74,04	33%	33%	66,67%
EURO 1	61,08	65,40	74,04	0%	0%	50,00%
EURO 2	61,08	65,40	74,04	-33%	-33%	33,33%
EURO 3	40,72	43,60	49,36	-50%	-50%	0,00%
EURO 4	30,54	32,70	37,02	-50%	-67%	-33,33%
EURO 5	20,36	21,80	24,68	-50%	-67%	-50,00%
EEV	20,36	21,80	24,68	-50%	-67%	-66,67%

Tabelle 4: Kfz-Steuersätze bei Umsetzung von Variante C

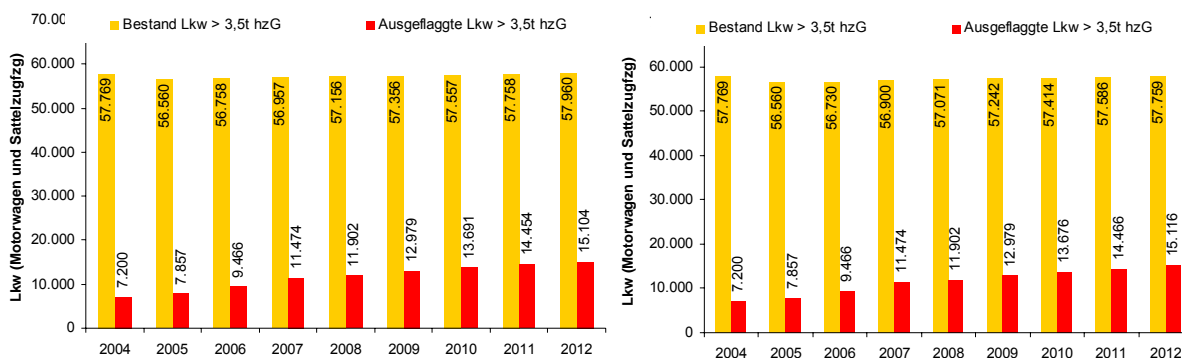


Abbildung 15: Entwicklung des Lkw-Bestandes sowie der Ausflaggung bei einer Kfz-Steuersenkung nach Variante B (links) sowie nach Variante B (rechts)

Die Wirkungen auf die Ausflaggung von Fahrzeugen sind im Wesentlichen unverändert zu Variante B zu beurteilen, es können **5.834 Fahrzeuge in Österreich gehalten werden**. Der Fahrzeugbestand in Österreich wächst geringfügig langsamer.

Das Krafffahrzeugsteueraufkommen verhält sich ähnlich zu Variante B, wobei in dieser Variante die Einnahmen sogar leicht höher ausfallen.

Insgesamt könnte Österreich mit dieser Maßnahme eine Vorreiterrolle in Europa hinsichtlich der Förderung von ökologischen, sicheren und ökonomischen Fahrzeugen einnehmen. Zusätzlich wird ein Investitionsanreiz gegeben und damit positive Impulse für die wirtschaftliche Entwicklung gesetzt zumal Österreich auch über eine sehr innovative Nutzfahrzeugindustrie verfügt.

### 5.4 Vergleich der Varianten

Abschließend sollen die drei Varianten einer vergleichenden Bewertung unterzogen werden, wobei zwischen drei Abstufungen differenziert wurde (-/0/+).

Kriterium	Variante A einfache Senkung	Variante B Ökologisierung	Variante C Ökologisierung + Sicherheit
Reduktion der Ausflagungstendenzen aus Österreich	0	+	+
Erhalt von Arbeitsplätzen	0	+	+
Investitionsanreize	-	+	+
Förderung umweltfreundlicher Fahrzeuge	-	+	+
Förderung sicherer Fahrzeuge	-	0	+
Einfachheit der Systemänderung	+	0	-
Kommunizierbarkeit gegenüber der Öffentlichkeit	-	+	0
Kommunizierbarkeit gegenüber Werkverkehrsbetreiber	+	0	0
Kommunizierbarkeit gegenüber gewerblichen Transportunternehmen	0	+	+

Tabelle 5: Vergleichende Bewertung der Varianten A, B und C

Zusammengefasst sind die folgenden Ergebnisse von besonderer Bedeutung:

- Eine Kfz-Steuersenkung kann zwischen 2008 und 2012 nach
  - Variante A die Ausflagung von 4.662 Fahrzeugen,
  - Variante B die Ausflagung von 6.460 Fahrzeugen,
  - Variante C die Ausflagung von 5.834 Fahrzeugen verhindern.
- Eine Senkung und gleichzeitige Staffelung der Kfz-Steuer für Lkw ist der einfachen Reduzierung ohne Differenzierung in wesentlichen Punkten klar überlegen.
- Eine Förderung ökologisch verträglicherer und sicherer Fahrzeuge hat nachhaltig positive Effekte auf die Schadstoffbelastung.
- Eine Ökologisierung und die Förderung sicherer Fahrzeuge haben positive Auswirkungen auf die Neuinvestitionen sowie die Fahrzeugindustrie.
- Eine Senkung und parallele Ökologisierung (+ Förderung sicherer Fahrzeuge) ist politisch wesentlich besser argumentierbar gegenüber der Öffentlichkeit als eine reine, pauschale Steuersenkung für Lkw.

## 6 Zusammenfassung und Empfehlungen

Die Studie hat ergeben, dass

- die Kfz-Steuer ist ein wichtiges Kriterium bei der Standortwahl von Unternehmen des Gütertransportgewerbes ist. Sie hat für diese Unternehmen, aber auch für den Standort Österreich eine deutliche Signalfunktion. Für rund 50 % der Unternehmen ist die Kfz-Steuer ein wichtiges Kriterium bei ihren Standortentscheidungen. Die Bedeutung der Kfz-Steuer hängt aber vom Geschäftsmodell der Unternehmen ab.
- Ausflagungsziele sind derzeit fast ausschließlich die Länder Mittel- und Osteuropas, dort vor allem Tschechien, Slowakei, Ungarn und Rumänien. Im Gegensatz zu den Jahren 2003 und 2006 spielen westeuropäische Länder keine wichtige Rolle mehr als Ausflagungsländer.

- Ab einer Kfz-Steuer für ein 40 t Fahrzeug von € 1.500 (Senkung Kfz-Steuer um 50 %) muss vermehrt mit „echten“ Ausflaggungen gerechnet werden. Ab einer Kfz-Steuer für ein 40 t Fahrzeug in Höhe von € 2.000,- (Senkung der Kfz-Steuer um 33 %) kommt es zu dem in den vergangenen Jahren in Österreich beobachteten massiven Ausflaggungen. Der Flottenaufbau erfolgt bei einem solchem Kfz-Steuerniveau bei den meisten mittleren und großen Unternehmen prioritär im Ausland.
- Eine Senkung um 33 % ist nur wenig wirkungsvoll hinsichtlich der Ausflaggung, während eine Senkung um 50 % in der Lage wäre, bei den Unternehmen des gewerblichen Güterverkehrs mit mehr als 20 Fahrzeugen bis zum Jahr 2012 4.662 Ausflaggungen zu vermeiden. 373 Fahrzeuge würden direkt rückgeflaggt werden, das heißt im Ausland abgemeldet und in Österreich angemeldet werden. 4.289 Fahrzeuge würden durch Veränderung des Zulassungsverhaltens indirekt rückgeflaggt.
- Die geplante Halbierung der Kfz-Steuer-Sätze ist eine geeignete Maßnahme zur Beeinflussung der Standortwahl von Unternehmen im Transportsektor. Sie ist dazu in der Lage, die Ausflaggungsentwicklung zu bremsen. Allerdings ergeben sich Probleme durch die reduzierte Förderungswirkung der Kfz-Steuerbefreiung für die RoLa und den Vor- und Nachlauf zum Kombinierten Verkehr. Zudem fördert eine einfache Halbierung der Kfz-Steuer durch die implizite Förderung des Werkverkehrs tendenziell ältere Fahrzeuge. Weiterhin ungelöst bleibt das Problem, dass Österreich im Vergleich zu anderen Ländern eine wesentlich ältere und damit umweltfreundlichere Fahrzeugflotte aufweist.

Idealerweise sollte diese Senkung der Kfz-Steuer nach ökologischen Kriterien ausdifferenziert sein.

**Das Zielmodell einer Kfz-Steuer sollte nach EURO-Abgasklassen differenzieren.** Wie aus der nebenstehenden Tabelle ersichtlich, sollten neue und umweltfreundliche Fahrzeuge stärker gefördert werden, während ältere Fahrzeuge eine höhere Kfz-Steuer bezahlen sollten.

Diese Steueränderung lässt ähnliche Steuereinnahmen wie die lineare Kürzung um 50 % erwarten, die Anreize zur Investition in umweltfreundliche Fahrzeuge wären jedoch bedeutend höher.

Die Ausflaggung könnte durch dieses Modell noch deutlich weiter reduziert werden, die Anreizsetzung für neue, ökologische und sichere Fahrzeuge wäre wesentlich stärker.

Österreich ist durch seine zentrale europäische Lage grundsätzlich attraktiv als Logistikstandort. Diese Maßnahme trägt – vor allem durch die Signalwirkung einer Steuersenkung in diesem Bereich – dazu bei, dass die Attraktivität für Österreich als Standort für Transport- und Logistikdienstleister angehoben wird.

EURO Abgasklasse	%Veränderung zur derzeitigen Kfz-Steuer	
	bis 2009	ab 2010
EURO 0	33%	66,67%
EURO 1	0%	50,00%
EURO 2	-33%	33,33%
EURO 3	-50%	0,00%
EURO 4	-50%	-33,33%
EURO 5	-67%	-50,00%
EEV	-67%	-66,67%



## Literaturverzeichnis

- HBEFA (2004): Handbuch der Emissionsfaktoren V. 2.1., Umweltbundesamt, Wien, 2004.
- Kraftfahrbundesamt (2006) Statistische Mitteilungen. Reihe 1: Fahrzeugzulassungen, Februar 2006.
- Kummer/Einbock/Nagl (2003) Kummer, S, M. Einbock und Ph. Nagl: Auswirkungen der Ausflagung von Fahrzeugen im Straßengüterverkehr, Wien, 2003
- Kummer/Nagl/Einbock (2006) Kummer, S., Ph. Nagl und M. Einbock: Untersuchung der Bedeutung der Ausflagung von Fahrzeugen und die Darstellung der Auswirkungen auf die österreichische Volkswirtschaft, Wien, 2006.
- Kummer/Einbock/Nagl (2006) Beschreibung und Evaluierung der Auswirkungen von Insolvenzen in der Transportwirtschaft, Wien, 2006.