

Argumentarium zu Fragen
der Einführung
einer flächendeckenden
LKW-Maut in Österreich

Version 20.2.2015

1. Derzeit ist ein günstiges Zeitfenster zur Einführung einer flächendeckenden LKW-Maut

- niedriger Dieselpreis
 - niedrige Inflation + deflationäre Tendenzen
 - günstige Zinskosten → Investitionen
- einmaligen Kosten bei der Einführung werden dadurch deutlich weniger spürbar
- Bei wieder höheren Treibstoffpreisen **nach induzierten logistischen Optimierungen:**
Invest. oder laufende Zusatz- Kosten durch neues Mautsystem schon abgeschwächt
- **Einführung bald, um das günstige Zeitfenster nicht zu verpassen**

2. Ist die Einführung einer flächendeckenden LKW-Maut konjunkturpolitisch schädlich?

- * Belebung oder auch Abschwächung der Konjunktur geht nicht von der Transportwirtschaft aus
- * Innovationen in der Wirtschaft grundsätzlich eher in Zeiten von Krise und Stagnation
- * „First Mover“-Vorteile teilweise realisierbar

3. Transportkostenanteile bei Nahrungsmittelausgaben privater Haushalte

Nach einer neueren Untersuchung* beträgt bei einer sektoralen Umlegung der Nettoausgaben für Nahrungsmittel im österreichischen Lebensmitteleinzelhandel bei Berücksichtigung von direkten und indirekten Effekten der **Transportsektoranteil 3 %**.

*Sinabell Franz, Morawetz Ulrich B., Holst Carsten (2014)

Beispiele für Veränderungen von Lebensmittelpreisen infolge einer flächendeckenden LKW-Maut

Konsumstatistik Lebensmittel		kg/ EW 2010/ 11	Verkaufspreis [EUR /kg]	Durchschnittl. Preissteigerung Lebensm. fld. Maut (%)	Importanteil *	Importkorrektur	Gewichtskorrektor	Standortkorrektur	Auf/Abschlag	Berechnete Preissteigerung fld. Maut (%)	EUR nach fld. Maut (EUR/kg)	Verkaufspreis [EUR /kg]	Preissteigerung durch flächendeckende
Konsummilch	Milch	80,7	1,00	0,12	0,20	0,94	1,00	1,10	0,874	0,10	1,00	1,00	0,00
Käse	Hartkäse	18,9	13,00	0,12	0,20	0,94	1,67	1,00	1,328	0,16	13,02	13,00	0,02
Schweinefleisch	Schweinsfleisch	39,2	8,00	0,12	0,10	0,97	1,52	1,00	1,248	0,15	8,01	8,00	0,01
Geflügelfleisch	Hühnerfleisch	12,4	4,00	0,12	0,20	0,94	1,32	1,00	1,049	0,13	4,01	4,00	0,01
Äpfel	Äpfel	18,6	2,00	0,12	0,10	0,97	1,15	1,10	1,041	0,12	2,00	2,00	0,00
Paradeiser	Paradeiser	18,8	1,50	0,12	0,50	0,81	1,08	1,10	0,824	0,10	1,50	1,50	0,00
Kartoffel	Kartoffel	55,9	0,80	0,12	0,20	0,94	0,96	1,10	0,836	0,10	0,80	0,80	0,00
Zucker	Zucker	38,7	1,60	0,12	0,20	0,94	1,10	1,00	0,873	0,10	1,60	1,60	0,00
Getreide	Brot	83,2	3,00	0,12	0,00	1,00	1,25	1,00	1,059	0,13	3,00	3,00	0,00
	Bier	60,0	0,90	0,12	0,05	0,98	0,98	1,10	0,902	0,11	0,90	0,90	0,00

4. Höhere Fixkostenanteile im LKW-Güternahverkehr verringern tendenziell die Relevanz bei der Erhöhung variabler Kosten

Im LKW-Güterfernverkehr: durch hohen Anteil bisher bemaunter Strecken wenig Änderungen.

LKW-Güternahverkehr: durch geringere Kilometerleistungen haben Fixkosten deutlich höheres Gewicht (85-90%; Güterfernverkehr: 62-65 % -Herry)

➔ fahrleistungsabhängige Maut als variabler Kostenfaktor **wiegt** auch bei einem Anstieg vergleichsweise deutlich **weniger**

5. Tendenziell Wettbewerbsvorteile für regionale Lebensmittelproduzenten gegenüber Großanbietern durch flächendeckende LKW-Maut

Schmidtlein et al und Breisler et al: Transportintensität differiert zwischen regional tätigen Bäckereien und überregionalen Großbäckereien um das 7 bis 15-fache!

Wird durch jüngste Befragungen in Bäckereien tendenziell bestätigt
→ durch die Einführung der flächendeckenden LKW-Maut erleiden **lokale und regionale Bäckereien keineswegs Wettbewerbsnachteile gegenüber Großanbietern, sondern umgekehrt tendenziell Vorteile.**

Dies gilt **auch ansatzweise für Fleischereien**, aber nur in geringer Dimension, da bei Schlachthöfen deutlich höhere Skalenerträge erzielt werden.

Milchproduktebereich:

Deutschland: Kosten für den Transport der Milch von der Landwirtschaft zur Molkerei 2,15 % in Relation zu den Endverbraucherpreisen

Bei Erhöhung der Transportkosten zur Molkerei von ca. 10 %– im Extremfall bei völliger Kostenweitergabe an den Endkonsumenten und ohne Preisdruck auf die landwirtschaftlichen Erzeuger - **→ ca. +2 Promille für den Endverbraucherpreis; (Worst-Case + 3 Promille)**

Milchproduktebereich (2)

Aber derzeit durch **Auslaufen der Milchquoten auch Preisdruck nach unten:**

Resultate auf oligopolistischen Märkten (Milchmarkt und Handelsketten) von gewählten Strategien einzelner Oligopolisten abhängig (Druck auf Zulieferer im Inland, Verwendung von Importmilch, Erhöhung des Endpreises, andere Preispolitik)

→ Ausgang der bevorstehenden Änderungen am Milchmarkt auch hinsichtlich Betroffenheit der Endkonsumenten selbst von der Richtung der Preisentwicklung schwer absehbar

→ **Unterstützung für bäuerliche Direktvermarktung und regionale Spezialitätenproduktion**

Ev. mittelfristig Anreize zu weniger zentralisierten Standortstruktur der Milchverarbeitung

6. Beschränkter Nebeneffekt einer flächendeckenden LKW-Maut: Potentieller Anreiz zur (Rück)Verlagerung einzelner Massengütersegmente auf die Bahn

In Transportsegmenten mit relativ hohen Gütermengen, geringerer Wertdichte und ohne hohen Termindruck, **etwa bei Erdäpfel, Zuckerrüben oder Holz.**

Konkret könnte dies etwa für Lagerhäuser, die den öffentlichen Gütertransport beträchtlich zurückgefahren haben, ein mittelfristiger Anreiz für eine Umkehr sein

7. Was sagt die neuere regionalökonomische Theorie?

Krugmans „[Neue Ökonomischen Geografie](#)“ zum Zusammenhang zwischen regionalen Kreisläufen und Transportkosten :
Realitätsnaher dynamischer theoretischer Rahmen für Zentrum/Peripherie-Strukturen, in dem die **Transportkosten** neben oligopolisierten Marktstrukturen, Skalenerträgen und Produktdifferenzierung die **entscheidende Rolle** spielen.

***Ceteris paribus* bedeuten höhere Transportkosten jedenfalls keine negativen Effekte für die Performance regionaler Entwicklung insgesamt**

Der Punkt ist, dass bei niedrigeren Transportkosten nicht nur billig aus der Region transportiert werden kann, sondern von deutlich stärkeren Konkurrenten auch billig in die Region transportiert werden kann, und so die regionale Wirtschaft unter Druck kommt.

8. Innovation, Lerneffekte, dynamische Effizienzgewinne, und die Kreativität von Unternehmen bei der Einführung der LKW-Maut

Möglichkeiten:

- *Strategien der Veränderung der Fahrzeugzusammensetzung im Fuhrpark
 - *Verlagerung auf andere Verkehrsträger
 - *Intensivere Nutzung von Transportbörsen
 - *Bildung und Intensivierung von horizontalen Kooperationen innerhalb der Branche mit anderen Verladern, etwa durch:
 - gemeinsame Disposition der Flotten
 - Gemeinsame Frachtvergabe an Transportdienstleister.
 - *verstärkte vertikale Kooperationen etwa zwischen Transportdienstleistern und Industrie und Gewerbe
 - *bei Industrie und Gewerbe verstärkte Auslagerung der Planung und
 - *Durchführung von Transporten zu Transportdienstleistungen
- Single Sourcing und Dual Sourcing

Warum sollten Land, in dem Schumpeter wirkte, Lerneffekte, Anpassung, dynamische Entwicklung und die Kreativität von Unternehmern unterschätzt werden?

9. Effekte der Einführung der LKW-Maut auf höherrangigen Straßen in Österreich

Im Gegensatz zur Schweiz fehlt **in Österreich** eine **systematische Gesamtevaluation der Einführung der LKW-Maut 2004**

Einzelne angestrebte Effizienzeffekte im Transportwesen jedenfalls realisiert

Leerfahrtenanteil auf den „neuen“ Mautstrecken von 21,1% auf 15,7% (6,5%-Punkte) um nahezu ein Viertel zurückgegangen

deutliche Zuwächse im Schienengüterverkehr den Transportrelationen mit Deutschland (+27%), Italien

10. Indizien zu preislichen Effekten nach der Einführung der LKW-Maut auf höherrangigen Straßen in Österreich

Die Warnung vor einer Teuerungswelle vor der LKW-Maut-Einführung wird hier durch einen Blick auf Preisindices hier überblicksmäßig beurteilt:

***Für 2004 und 2005 weder für Verbraucherpreisindex noch für Nahrungsmittel massive Preissteigerungsraten anzutreffen.**

***Die angetroffenen Preissteigerungsraten sind vor allem der Energiepreisentwicklung und der konjunkturellen Entwicklung zuordenbar.**

***Womit jedenfalls die Verbraucherpreis-Effekte der Einführung der Lkw-Maut auf Autobahnen und Schnellstraßen sehr gering waren und offenbar nahe der statistischen Unschärfe lagen.**

VPI, Preisindex PKW-Verkehr, Mikrowarenkorb 2000-2014

Jahr	VPI	Preisindex für privaten PKW Verkehr	Mikro-Warenkorb
	+/- %	+/- %	+/- %
2000	2,3	7,4	-
2001	2,7	2,4	4,9
2002	1,8	1,2	2,3
2003	1,3	2,0	2,7
2004	2,1	3,1	3,1
2005	2,3	3,7	1,5
2006	1,5	2,1	1,6
2007	2,2	1,4	5,0
2008	3,2	5,6	6,1
2009	0,5	-4,3	-0,2
2010	1,9	4,0	0,6
2011	3,3	5,8	3,8
2012	2,4	2,6	3,2
2013	2,0	-0,5	3,4
2014	1,7	0,4	2,8

Quelle: STATISTIK AUSTRIA

I

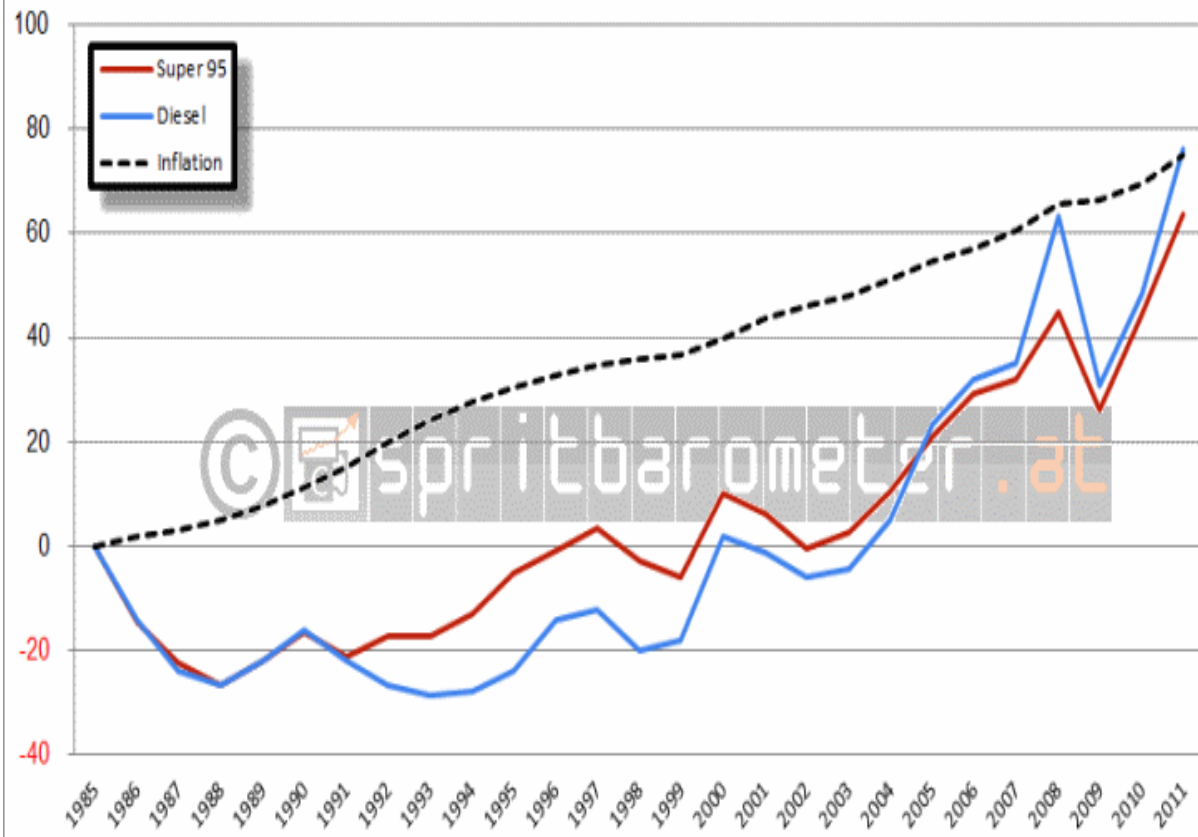
Im Übrigen kann die **Elastizität der Preise von Konsumgütern hinsichtlich Transportkosten auch umgekehrt analysiert** werden:

Seit September 2014 ist der **Dieselpreis um mehr als 20 Prozent gesunken. Gab es dadurch seither eine signifikante Verbilligung der Konsumgüter**, obgleich der Dieselpreis ein wichtiger Faktor bei der Transportpreisen ist?

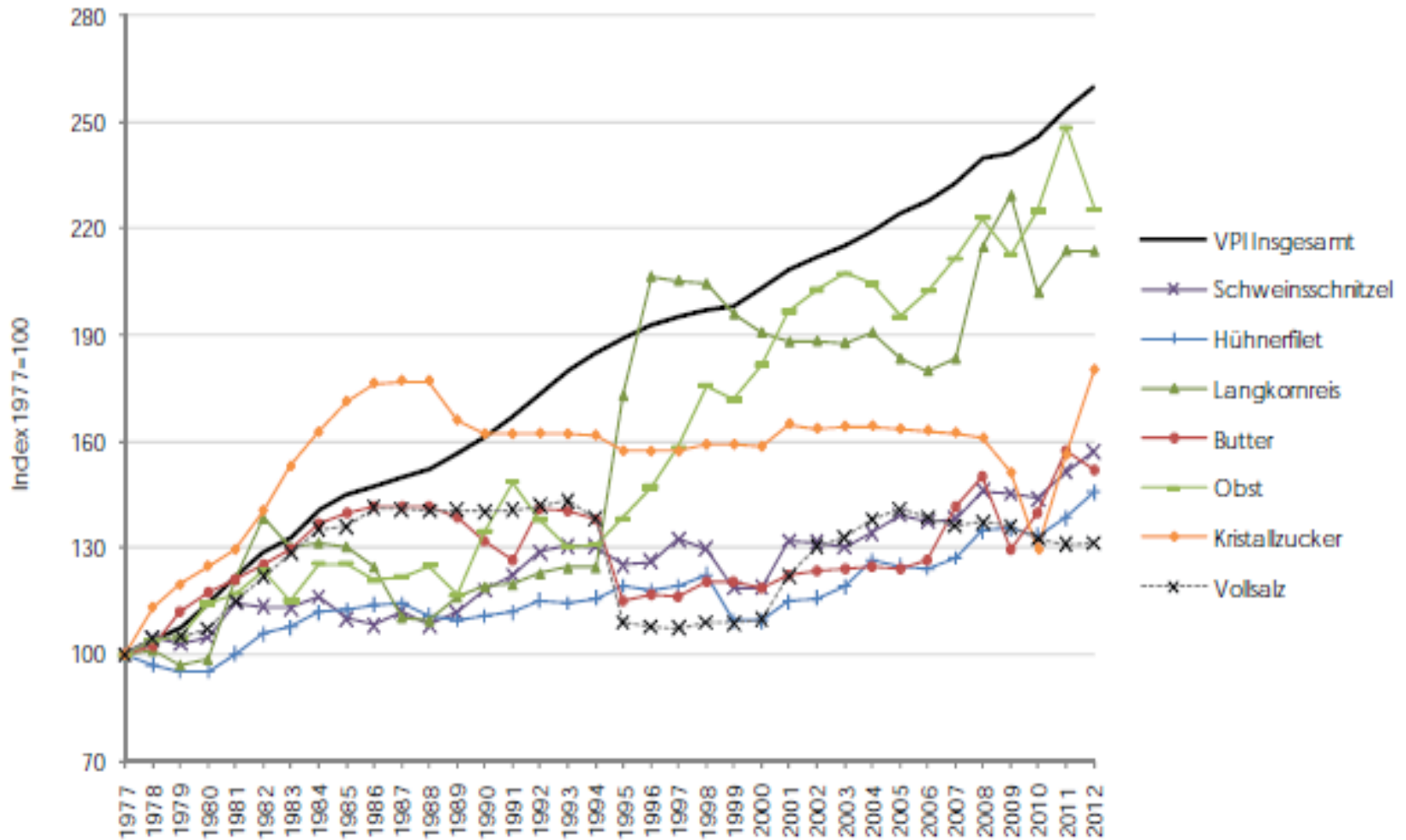
Im Unterschied zur derzeitigen Lage hat es bei Einführung der LKW-Maut auf höherrangigen Straßen 2004 in Österreich einen deutlichen Auftrieb der Treibstoffpreise gegeben, was die Transportkosten um ein Vielfaches stärker beeinflusste als die LKW-Maut.

Doch die Transportwirtschaft konnte selbst in dieser herausfordernden Gesamtsituation der deutlichen Treibstoffverteuerung die (geringen) Effekte der LKW-Maut offenbar bewältigen. In der derzeitigen Situation mit gefallen Treibstoffpreisen müsste dies noch wesentlich unkomplizierter sein.

Historische Entwicklung der Spritpreise kumuliert im Vergleich zur Inflation



Zeitliche Entwicklung der Verbraucherpreise typischer Nahrungsmittel in Österreich



11. Effekte der (flächendeckenden) LKW-Maut in der Schweiz

Für die **Schweiz** liegt eine Gesamtevaluation der Einführung der flächendeckenden LKW-Maut (Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe – LSVA) ab 2001 durch das Bundesamt für Raumentwicklung vor. - Wenngleich die steuerliche Gleichbehandlung von Benzin und Diesel, **institutionelle Unterschiede** und ebenfalls wirksame relevante **Gewichtsbeschränkungsänderungen** 2005 die unmittelbare Vergleichbarkeit mit Österreich beschränken, so sind gewisse klare Ergebnisse der Evaluation jedenfalls beachtenswert:

Zusammenfassend wird festgestellt, „dass die mit neuen Verkehrsregime verbundenen Erwartungen in vielen Bereichen erfüllt wurden“

Schweiz (2)

„**Verstärkung des Trends zur Vermeidung von Leerfahrten und zur Optimierung der Logistikprozesse**“

„Der **Produktivitätseffekt** hat es dem Transportgewerbe ermöglicht, Einsparungen zu erzielen und damit der Mehrbelastung durch die Einführung der LSVA entgegenzuwirken“.

Eher problematisch: „Der **Wettbewerbsdruck** und der Konzentrationsprozess wurden durch die LSVA nicht ausgelöst, aber durch den Investitionsbedarf erhöht und durch den Druck zu Optimierungen und Kostensenkungen verschärft“. Und: **„Der Konzentrationsprozess in der Transportbranche wurde durch das neue Verkehrsregime zwar verstärkt, aber nicht dramatisch erhöht.“**

Schätzung, dass durch LSVA und die Erhöhung der Gewichtslimite ein **Anstieg des Produzentenpreisindex (PPI) und des Landesindex der Konsumentenpreise (LIK)** aufgrund eines Produktivitätsschubs auf lediglich **0,1%** bewirkt wurde

12. Gibt es räumliche Preisdifferenzierung im Lebensmitteleinzelhandel?

Es gibt räumliche **Preisdifferenzierung in Österreich: Der Treibstoffmarkt ist geradezu ein Lehrbeispiel dafür wie große Unternehmen jenseits von regional differenzierten Kosten durch ausgeklügelte räumliche Preisdifferenzierung Gewinnmaximierung betreiben:** „Studies on the gasoline market show that the same product is offered at different prices at different locations in order to exert market power at local markets“. (Pennerstorfer D. 2009): Dabei sind die lokalen entfernungsabhängigen Switch-Kosten zu anderen Outlets ein wichtiger Faktor.

Demgegenüber spielt in Österreich die strategische räumliche Preisdifferenzierung im Lebensmitteleinzelhandel innerhalb eines Konzerns derzeit insgesamt kaum eine Rolle (andere Preisdifferenzierungsstrategien wie Aktionspreise, Markenartikel versus Eigenmarken, Differenzierung zwischen unterschiedlichen Outletschienen innerhalb eines Konzerns (Merkur, Billa, Penny, ADEG) sowie der Wettbewerb mit Diskontern allerdings schon.

13. Zum „Management Summary zur Studie „Flächendeckende Schwerverkehrs-Maut in Österreich““

Das mit dem Logo der WU versehene Schriftstück „Management Summary zur Studie „Flächendeckende Schwerverkehrs-Maut in Österreich“ (Feber 2015) von Herrn Univ. Prof. Dr. Sebastian Kummer (Vier Seiten) ist den wissenschaftlichen Anforderungen einer österreichischen Universität nicht angemessen

Im besten Fall als anekdotisch,
„Langfassung“ nicht veröffentlicht

Bemerkenswert ist, dass offenbar eine Menge der Effekte, vor denen vor der Lkw-Mauteinführung auf höherrangigen Straßen in Österreich im Schriftstück von 2002 gewarnt wurde, nicht eingetreten sind, und es nicht der Mühe wert gefunden wird, zumindest zu versuchen, das Nichteintreffen der Prognosen bzw. eigentlich Befürchtungen zu erklären