

# Verkehrsabgaben und Einnahmen- verwendung im europäischen Umfeld

Kurzexpertise

**Schlussbericht**

**6. Juni 2014**

zuhanden der Eidgenössischen Finanzverwaltung

# Impressum

## Empfohlene Zitierweise

Autor: Ecoplan  
Titel: Verkehrsabgaben und Einnahmenverwendung im europäischen Umfeld  
Untertitel: Kurzexpertise  
Auftraggeber: Eidgenössische Finanzverwaltung  
Ort: Bern  
Jahr: 2014  
Bezug: [www.ecoplan.ch](http://www.ecoplan.ch)

## Projektteam Ecoplan

Stefan Suter  
Michael Mattmann

Der Bericht gibt die Auffassung der Autoren wieder, die nicht notwendigerweise mit derjenigen des Auftraggebers oder der Begleitorgane übereinstimmen muss.

Ecoplan AG

Forschung und Beratung  
in Wirtschaft und Politik

[www.ecoplan.ch](http://www.ecoplan.ch)

Monbijoustrasse 14  
CH - 3011 Bern  
Tel +41 31 356 61 61  
[bern@ecoplan.ch](mailto:bern@ecoplan.ch)

Schützengasse 1  
Postfach  
CH - 6460 Altdorf  
Tel +41 41 870 90 60  
[altdorf@ecoplan.ch](mailto:altdorf@ecoplan.ch)

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b> .....	<b>2</b>
1.1	Zielsetzung .....	2
1.2	Vorgehen .....	2
1.3	Aufbau des Berichts .....	3
<b>2</b>	<b>Verkehrsabgaben und Zweckbindungen in europäischen Ländern</b> .....	<b>4</b>
2.1	Verkehrsabgaben im Überblick .....	4
2.2	Bedeutung der Verkehrsabgaben für den Staatshaushalt .....	6
2.3	Zweckbindung und Verwendung des Steueraufkommens .....	10
<b>3</b>	<b>Fazit</b> .....	<b>14</b>
<b>4</b>	<b>Anhang: Länderspezifische Factsheets</b> .....	<b>15</b>
	<b>Schweiz</b> .....	<b>16</b>
	<b>Deutschland</b> .....	<b>18</b>
	<b>Österreich</b> .....	<b>20</b>
	<b>Frankreich</b> .....	<b>23</b>
	<b>Italien</b> .....	<b>25</b>
	<b>Niederlande</b> .....	<b>27</b>
	<b>Spanien</b> .....	<b>29</b>
	<b>Grossbritannien</b> .....	<b>30</b>
	<b>Tschechien</b> .....	<b>32</b>
	<b>Literaturverzeichnis Haupttext</b> .....	<b>34</b>

# 1 Einleitung

## 1.1 Zielsetzung

Die am 10. März 2014 mit 114'326 Unterschriften eingereichte Milchkuh-Initiative fordert, dass der Reinertrag der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen ausser den Flugtreibstoffen sowie der Reinertrag der Nationalstrassenabgabe ausschliesslich für Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr verwendet werden. Die bereits vorhandene Zweckbindung von Verkehrsabgaben und -steuern soll in der Schweiz noch ausgebaut werden.

Vor diesem Hintergrund interessiert, wie die Situation im europäischen Ausland aussieht. Die vorliegende Kurzexpertise geht auf diese Fragestellung wie folgt ein:

- Sie enthält Angaben über Umfang und Höhe von Verkehrsabgaben und -steuern des motorisierten Strassenverkehrs (Fahrzeugsteuern, Mineralölsteuern, Mauten, Benutzungsgebühren, etc.) auf der obersten staatlichen Ebene in ausgewählten europäischen Ländern.
- Sie zeigt die Mittelverwendung auf, wobei zwischen zweckgebundenen und zweckfreien Mitteln unterschieden wird. Beim zweckgebundenen Anteil wird dargelegt, ob die Mittel nur für den Strassenverkehr oder allenfalls auch für andere Zwecke eingesetzt werden.
- Soweit möglich werden zudem Aussagen über erkennbare/deklarierte Trends für die Abgabenbelastung bis 2030 gemacht.

## 1.2 Vorgehen

Die folgenden acht europäischen Länder sind in die Analyse einbezogen worden:

- Deutschland
- Österreich
- Frankreich
- Italien
- Niederlande
- Spanien
- Grossbritannien
- Tschechien

Die Analyse stützt sich primär auf öffentlich zugängliche **Dokumente**, auf Datenbanken der Europäischen Union, nationale Gesetze, Haushaltspläne und Informationsseiten der entsprechenden Institutionen sowie auf die wissenschaftliche Literatur.

Die gewonnenen Erkenntnisse wurden von **Netzwerkpartnern** von Ecoplan aus den betreffenden Ländern verifiziert, ergänzt und wo nötig angepasst.

### 1.3 Aufbau des Berichts

Die Angaben zu den ausgewählten Ländern sind im **Anhang in länderspezifischen Factsheets** zusammengefasst. Die Factsheets enthalten alle relevanten Informationen zu den einzelnen Verkehrsabgaben und -steuern.

Im **Haupttext** finden sich die **synthetisierten Erkenntnisse** aus den Factsheets, die mit der aktuellen wissenschaftlichen Literatur kurz gespiegelt werden.

Das **Fazit in Kapitel 3** enthält die wichtigsten gewonnenen Erkenntnisse. Für eilige Leserinnen und Leser dient es als **Kurzfassung** der Studie.

Wo nicht anders erwähnt werden nominale und nicht kaufkraftbereinigte Werte ausgewiesen.

## 2 Verkehrsabgaben und Zweckbindungen in europäischen Ländern

### 2.1 Verkehrsabgaben im Überblick

In den europäischen Ländern wird der motorisierte Individualverkehr auf verschiedene Weise besteuert oder mittels spezifischer Abgaben belastet. In der Regel bestehen Steuern für Treibstoffe, Fahrzeuge und für die Benutzung gewisser Strassenabschnitte oder –arten. Die folgende Abbildung enthält einen Überblick.

Abbildung 2-1: Verkehrsabgaben und -steuern in europäischen Ländern

	CH	DE	AT	FR	IT	NL	ES	UK	CZ
<b>Energiesteuer (inkl. Treibstoffsteuer)</b>	X	X	X	X	X <sup>r</sup>	X	X	X	X
<b>Steuer bei der Einfuhr und/oder Zulassung</b>	X		X	X <sup>r</sup>	X <sup>r</sup>	X	X		
<b>Jährliche Motorfahrzeugsteuer</b>	X	X	X	(X)	X <sup>r</sup>	X	X	X	X
<b>Pauschale Autobahngebühr &lt; 3.5 t</b>	X		X						X
<b>Distanzabhängige Autobahngebühr &lt; 3.5 t</b>			X	X	X		(X)	(X)	
<b>Lkw-Maut, nur Autobahnen/Schnellstrassen</b>		X	X	X	X	X	(X)	(X)	X
<b>LKW-Maut, übriges/gesamtes Strassennetz</b>	X			X				X <sup>i.D.</sup>	
<b>Steuer für Konzessionäre von Strassen</b>				X					
<b>Regionale und kommunale Abgaben</b>				X	X			X	X

Legende: ( ) Nur teilweise besteuert, nicht flächendeckend  
 r Wird auch oder nur auf regionaler Ebene erhoben  
 i.D. In Diskussion, nicht eingeführt

#### Energiesteuer (inkl. Treibstoffsteuer)

Wenig überraschend ist, dass in allen untersuchten Ländern die Treibstoffe besteuert werden. Die Europäische Union schreibt ihren Mitgliedsstaaten eine Energiesteuer vor, die auch die Treibstoffe umfasst.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Vgl. Richtlinie 2003/96/EG (Energiesteuerrichtlinie)

Der Mindeststeuerbetrag für unverbleites Benzin beträgt seit dem 1. Januar 2010 0.36 €/Liter, für Diesel 0.30 €/Liter. Dennoch schwanken die Steuersätze in den untersuchten Ländern relativ stark: Mit 0.46 €/Liter hat Spanien den tiefsten Steuersatz, während die Niederlande beinahe eine doppelt so hohe Steuer von 0.82 €/Liter erheben.

### **Steuer bei der Einfuhr und/oder Zulassung**

Die Schweiz, Österreich, die Niederlande und Spanien erheben eine Steuer bei der Zulassung oder bei der Einfuhr eines Motorfahrzeuges. Diese Abgabe ist in der Regel von Leistung und/oder den Schadstoffemissionen des Fahrzeuges abhängig. Normalerweise wird diese Steuer nur bei der ersten Zulassung/bei der Einfuhr in einem bestimmten Land fällig.

Die Höhe der Zulassungs- bzw. Einfuhrsteuer ist teilweise beträchtlich: In den Niederlanden können schadstoffreiche Fahrzeuge mit mehreren zehntausend € besteuert werden. In Spanien werden schadstoffreiche Fahrzeuge mit bis zu 15% ihres Werts besteuert.

### **Jährliche Motorfahrzeugsteuer**

Alle betrachteten Staaten erheben eine jährliche Motorfahrzeugsteuer. Diese ist in der Regel abhängig von der Leistung, der Treibstoffart und/oder des Schadstoffausstosses bei Pkw, respektive von Gewicht, Achszahl und/oder der Schadstoffklasse bei Lkw. Einzig in Frankreich wird nur ein kleiner Teil der Pkw besteuert, nämlich nur die Fahrzeuge von Firmenflotten (Fahrzeuge über 12 Tonnen werden auf jeden Fall besteuert).

In allen Ländern weisen die Motorfahrzeugsteuern in Abhängigkeit der oben genannten Faktoren eine grosse Bandbreite auf. Insbesondere die Tarife die aus dem Gewicht/der Leistung und dem Schadstoffausstoss abgeleitet sind, sind oftmals progressiv ausgestaltet: Bei tiefer Leistung/Gewicht und bei tiefem Ausstoss kommen dabei zum Teil Nulltarife zur Anwendung, während bei hoher Leistung/hohem Ausstoss eine hohe Steuerrate pro Kilowatt, PS oder g CO<sub>2</sub>/km angewendet wird.

### **Autobahngebühren für Fahrzeuge < 3.5 t**

Eine pauschale Autobahngebühr wird in drei Ländern erhoben: Schweiz, Österreich und Tschechien. Für Fahrten auf Autobahnen und gewissen Schnellstrassen müssen die Pkw mit einer Vignette ausgestattet sein. Während in der Schweiz nur eine Vignette für ein Jahr bezogen werden kann, können in Österreich und Tschechien auch 10-Tages- oder Monats-Vignetten erworben werden. Die Kosten für eine Jahresvignette sind relativ gering und betragen umgerechnet zwischen 40 CHF (Schweiz) und rund 100 CHF (Österreich)

In Frankreich und Italien werden auf konzessionierten Autobahnabschnitten flächendeckend Autobahngebühren erhoben, in Spanien nur auf ausgewählten Autobahnen. Die Gebühren sind von der Fahrzeugart und der gefahrenen Strecke abhängig. Auf dem staatlich betriebenen Autobahnnetz werden in diesen Ländern hingegen keine Gebühren erhoben. In Österreich sind zusätzlich zur Vignettenpflicht gewisse Strassenabschnitte oder Tunnels gebührenpflichtig

(z.B. Arlberg, Brenner), in England sind es die konzessionierte Autobahn M6 und ebenfalls einzelne Tunnels und Brücken.

Keine Autobahngebühren kennen Deutschland und die Niederlande.

### **Lkw-Maut**

In allen untersuchten Ländern wird eine Lkw-Maut erhoben. Hierzu bestehen seitens der EU auch definierte Regeln (Eurovignetten-Richtlinie). In der Schweiz ist die LSVA für die Benutzung des gesamten Strassennetzes zu entrichten. In Deutschland gilt die Lkw-Maut für Fahrten auf Bundesautobahnen und gewissen Bundesstrassen, in Österreich auf Autobahnen und Schnellstrassen. In Frankreich fallen auf dem konzessionierten Autobahnnetz Autobahngebühren an. Auf dem nichtkonzessionierten Autobahnnetz und auf gewissen nationalen und regionalen Strassen kommt seit Anfang 2014 eine Schwerverkehrsabgabe zur Anwendung. In Italien fallen bei den Lkw nur die ordentlichen Autobahngebühren auf dem konzessionierten Strassennetz an, dasselbe gilt in Grossbritannien. In Tschechien kommt ebenfalls eine Lkw-Maut auf den Autobahnen und Schnellstrassen zur Anwendung.

Die Tarife sind in der Regel vom Gewicht, der Achszahl und/oder der Schadstoffklasse abhängig. Zur Erhebung der distanzabhängigen Gebühren kommen elektronische Erfassungssysteme zum Einsatz.

### **Steuern für Konzessionäre von Strassen**

In Frankreich besteht für die Konzessionäre von Autobahnen eine spezielle Abgabe. Diese ist abhängig von der Anzahl Kilometer, die auf den Abschnitten der konzessionierten Strassen zurückgelegt wurden.

### **Regionale und kommunale Abgaben**

In verschiedenen Staaten werden zusätzlich regionale Verkehrsabgaben erhoben. Dies sind unter anderem Gebühren für die Registrierung (Frankreich, Italien), Beiträge an den öffentlichen Verkehr von Unternehmen (Frankreich), Treibstoffsteuerezuschläge (Italien), Motorfahrzeugsteuerzuschläge (Italien) und City-Maut-Systeme (Italien, Grossbritannien, Tschechien).

## **2.2 Bedeutung der Verkehrsabgaben für den Staatshaushalt**

Die Abgaben und Steuern für den motorisierten Individualverkehr spielen im Steuerhaushalt der untersuchten europäischen Länder eine zentrale Rolle: Die Energiesteuer (inkl. Treibstoffbesteuerung) ist für 3-6% der gesamten Steuerreinnahmen verantwortlich. Hier ist allerdings zu betonen, dass die Energiesteuer neben den Treibstoffen auch alle anderen Brennstoffe sowie Elektrizität umfasst. Der Anteil der Treibstoffe am Gesamtvolumen ist entsprechend tiefer.

Die Steuern bei der Einfuhr/Zulassung generieren hingegen einen sehr kleinen Anteil des Steueraufkommens. Dies vor allem darum, weil für die Steuer nur einmalig bei der Einfuhr oder Zulassung in einem Land anfällt. Jährliche Motorfahrzeugsteuern spielen aus fiskalischer Sicht hingegen eine wichtigere Rolle: In Österreich, Italien, den Niederlanden und Grossbritannien sind diese für mind. 1% des gesamten Steueraufkommens verantwortlich. Beim Spitzenreiter Niederlande mit teilweise sehr hohen Steuersätzen sind es 2.2% der gesamten Steuereinnahmen!

Autobahngebühren für Fahrzeuge unter 3.5 Tonnen und die Maut/Gebühren für Fahrzeuge über 3.5 Tonnen sind in keinem der untersuchten europäischen Staaten für mehr als 1% der gesamten Steuereinnahmen verantwortlich. In Systemen mit konzessionierten Strassenabschnitten (Frankreich, Italien und Grossbritannien) gehen diese Einnahmen zudem nicht an den Staat, sondern an den jeweiligen privaten Betreiber der Infrastruktur.

**Abbildung 2-2: Verkehrsabgaben und -steuern in europäischen Ländern: Fiskalische Bedeutung**

	CH	DE	AT	FR	IT	NL	ES	UK	CZ
<b>Energiesteuer (inkl. Treibstoffsteuer)</b>	●	●	●	●	●	●	●	●	●
<b>Steuer bei der Einfuhr und/oder Zulassung</b>	●		●			●	●		
<b>Jährliche Motorfahrzeugsteuer</b>	●	●	●	●	●	●	●	●	●
<b>Pauschale Autobahngebühr &lt; 3.5T</b>	●		●						●
<b>Distanzabhängige Autobahngebühr &lt; 3.5T</b>			●	●	●		●	●	
<b>Lkw-Maut, nur Autobahnen/Schnellstrassen</b>		●	●	●	●	●	●	●	●
<b>LKW-Maut, übriges/gesamtes Strassennetz</b>	●			●				●i.D.	
<b>Steuer für Konzessionäre von Strassen</b>				●					
<b>Regionale und kommunale Abgaben</b>				●	●			●	●

Legende: ● Einnahmen < 1% der gesamten Steuerreinnahmen  
 ● Einnahmen > 1% der gesamten Steuerreinnahmen

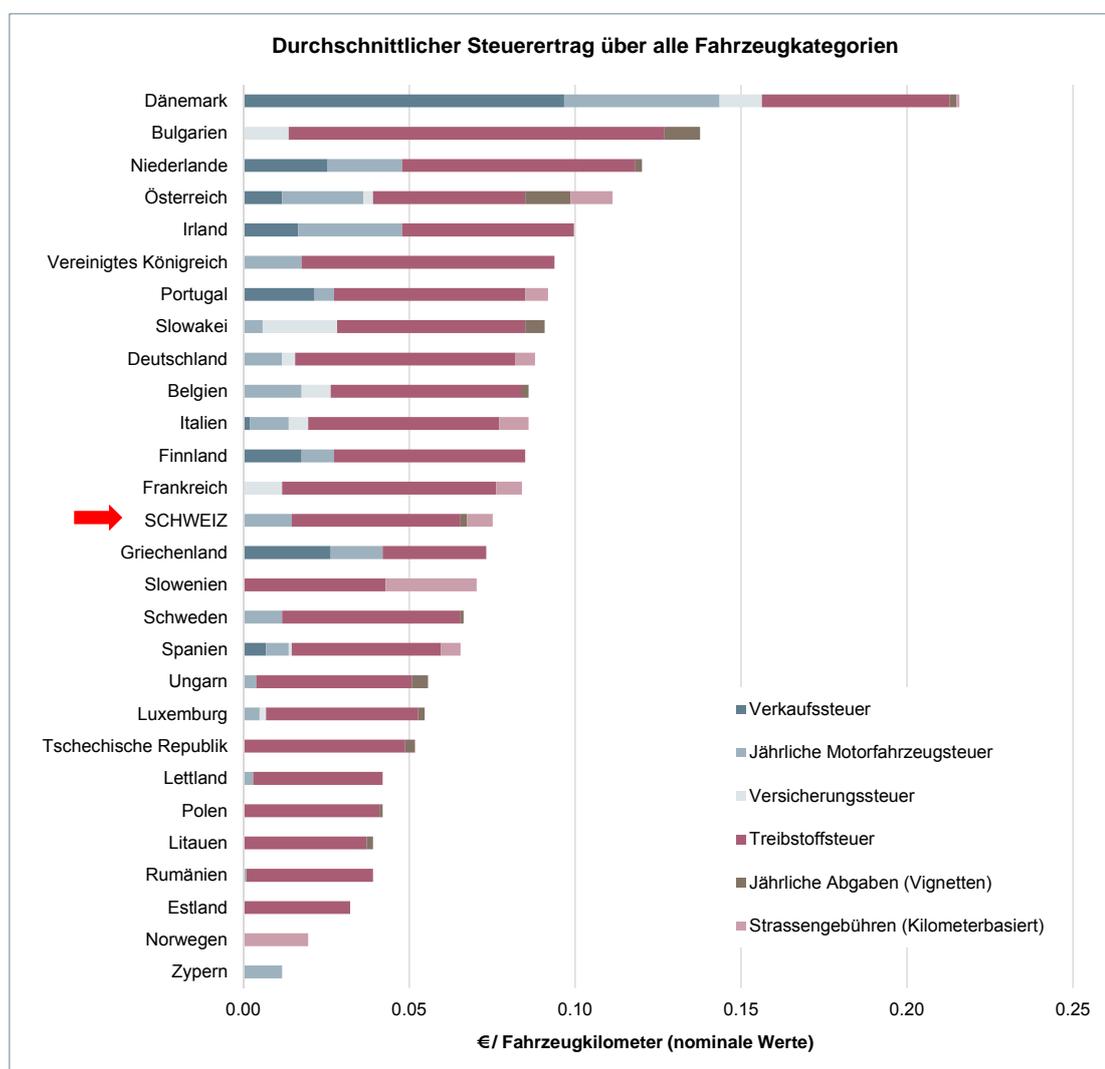
Neben der Höhe der Einnahmen, die durch Verkehrsabgaben generiert werden, interessiert auch das Verhältnis zu den Ausgaben im Verkehrsbereich. Eine aktuelle Studie hat dieses Verhältnis für sechs Länder (USA, Spanien, Deutschland, Frankreich, Grossbritannien und die Schweiz) untersucht.<sup>2</sup> Die Autoren kommen zum Schluss, dass mit Ausnahme der USA in allen

<sup>2</sup> Vgl. Gomez and Vasallo (2014)

untersuchten Ländern die Einnahmen aus strassengebundenen Verkehrsabgaben grösser sind als die Ausgaben für Strasseninfrastruktur (also ohne externe Kosten). In der Schweiz stehen demnach rund 70% dieser Einnahmen entsprechende Ausgaben im Strassenbereich gegenüber. In den restlichen Europäischen Ländern beträgt dieser Anteil zwischen 20 (Deutschland und Grossbritannien) und 50% (Frankreich).

Die Unterschiede in den Steuer- und Abgabesätzen führen dazu, dass auch die Belastung pro durchschnittlichen Fahrzeugkilometer sehr unterschiedlich ausfällt, wie die folgende Übersicht zeigt.

**Abbildung 2-3: Belastung durch Verkehrsabgaben und –steuern in europäischen Ländern, in €/ Fahrzeugkilometer, nominale Werte, Daten für das Jahr 2005**

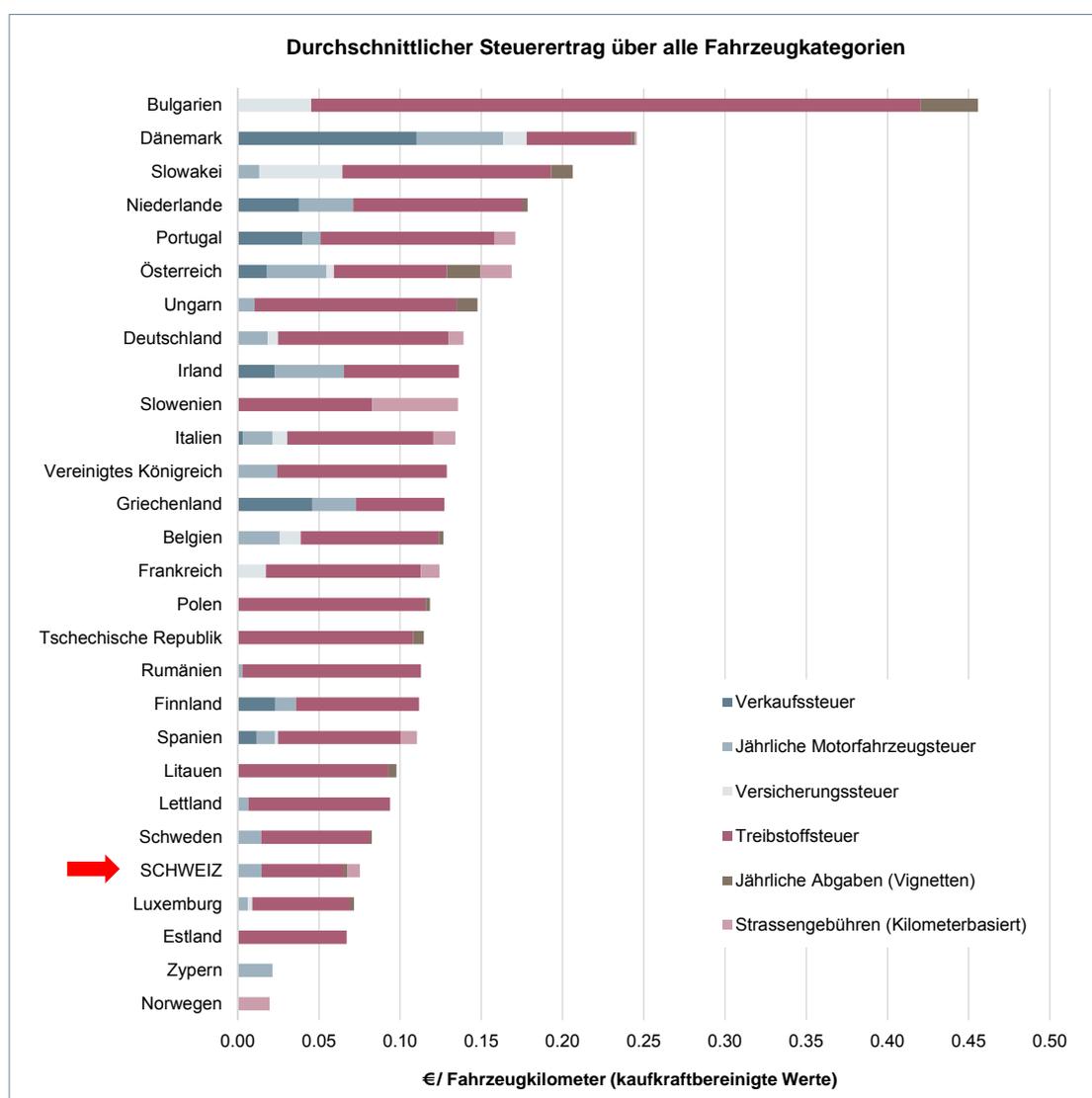


Datenquelle: Doll and van Essen (2008), S. 59

Gemäss dieser Studie entsprach der durchschnittliche Steuerertrag aus Verkehrsabgaben und –steuern in der Schweiz 2005 mehr oder weniger dem Mittelwert der übrigen europäischen Länder.

Anders sieht es aus, wenn die unterschiedliche Kaufkraft in den aufgeführten Ländern berücksichtigt wird: Der Ertrag bzw. die fiskalische Belastung fällt in der Schweiz nunmehr deutlich geringer aus als im Durchschnitt der europäischen Länder. Nur in 4 von 27 Ländern war die Belastung pro Fahrzeugkilometer kaufkraftbereinigt tiefer als in der Schweiz.

**Abbildung 2-4: Belastung durch Verkehrsabgaben und –steuern in europäischen Ländern, in €/ Fahrzeugkilometer, kaufkraftbereinigte Werte, Daten für das Jahr 2005**



Datenquellen: Doll and van Essen (2008), S. 59 und BFS

Wenig Information ist verfügbar über allfällige **Trends bei den Verkehrsabgaben und –steuern** in den einzelnen Ländern. Hauptgrund wird sein, dass es sich hierbei um ein politisch sehr sensibles Thema handelt. Politikerinnen und Politiker, die periodisch wiedergewählt werden müssen, geben sich bei dieser Frage in der Regel sehr zurückhaltend. Dies obwohl in den Ländern erkannt ist, dass die Einnahmen aus der Energiesteuer (inkl. Treibstoffsteuer) mittel- bis längerfristig sinken werden (wegen des geringeren spezifischen Treibstoffverbrauchs künftiger Motorfahrzeuge und der Zunahme alternativer Antriebssysteme).

Die **Diskussion um Mobility Pricing**, also die (flächendeckende) Einführung von fahrleistungsabhängigen Verkehrsabgaben, wird auch die Diskussion um die Zweckbindung neu lancieren. Die Treibstoffbesteuerung ist in praktisch allen europäischen Ländern Element einer generellen Besteuerung fossiler Brenn- und Treibstoffe. Der Bezug zur Infrastrukturbenutzung ist deutlich geringer als bei einem Mobility Pricing. Der über die Fahrleistung direkte Bezug zur Infrastrukturnutzung dürfte in der Zweckbindungsdebatte als Argument für eine Zweckbindung geltend gemacht werden.

## 2.3 Zweckbindung und Verwendung des Steueraufkommens

Das Aufkommen aus Steuern und Abgaben für den motorisierten Individualverkehr wird in den untersuchten Ländern unterschiedlich verwendet, wie die folgende Abbildung zeigt.

Abbildung 2-5: Verkehrsabgaben und –steuern in europäischen Ländern: Fiskalische Bedeutung und Zweckbindung

	CH	DE	AT	FR	IT	NL	ES	UK	CZ
Energiesteuer (inkl. Treibstoffsteuer)	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Steuer bei der Einfuhr und/oder Zulassung	●		●			●	●		
Jährliche Motorfahrzeugsteuer	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Pauschale Autobahngebühr < 3.5T	●		●						●
Distanzabhängige Autobahngebühr < 3.5T			●	●	●		●	●	
Lkw-Maut, nur Autobahnen/Schnellstrassen		●	●	●	●	●	●	●	●
LKW-Maut, übriges/gesamtes Strassennetz	●			●				● i.D.	
Steuer für Konzessionäre von Strassen				●					
Regionale und kommunale Abgaben				●	●			●	●

Legende:

- Einnahmen < 1% der gesamten Steuerreinnahmen
- Einnahmen > 1% der gesamten Steuerreinnahmen
- Teilweise für den motorisierten Strassenverkehr zweckgebunden
- Vollständig für den motorisierten Strassenverkehr zweckgebunden

Grundsätzlich ist es in den europäischen Ländern üblich, dass Verkehrssteuern nicht zweckgebunden sind, sondern dem allgemeinen Staatshaushalt zufließen. In Staaten mit föderalen Strukturen wird das Steueraufkommen oftmals mit einem bestimmten Schlüssel den verschiedenen Körperschaften zur freien Verwendung zugewiesen. Gründe für diese fehlende Zweckbindung sind:

- Die Zweckbindung schränkt den finanzpolitischen Spielraum ein. Mittel können nicht dort eingesetzt werden, wo sie aus übergeordneter Sicht am meisten volkswirtschaftlichen Nutzen stiften oder wo sie auf Basis eines politischen Entscheides prioritär eingesetzt werden sollen.
- Auch für die von der Zweckbindung profitierenden staatlichen Institutionen können sich ineffiziente Ergebnisse ergeben: Bei zu geringen Einnahmen wird zu wenig, bei zu hohen zu viel investiert.

### **Keine Zweckbindung bei den Verkehrssteuern**

Die **Energiesteuer** (inkl. Treibstoffsteuer) wird in fast allen untersuchten Staaten in erster Linie als klassische Steuer verstanden. Sie wird nicht primär erhoben, um eine bestimmte Ausgabe zu decken, sondern zur Finanzierung des Staatshaushaltes. Tschechien mit seiner Fondslösung bildet neben der Schweiz die Ausnahme.

Auch in Deutschland wurden die jeweiligen Steuererhöhungen an bestimmte Ausgaben geknüpft. Aktuell sind von der deutschen Energiesteuer auf Mineralölprodukte rund 13% für die Strassenfinanzierung bestimmt, weitere 17% für den öffentlichen Verkehr und zu einem sehr kleinen Teil für lokale Strassen. Da aber gemäss Deutschem Grundgesetz (§106) die Einnahmen aus der Energiesteuer in den allgemeinen Staatshaushalt fließen, ist diese zweckgebundene Verwendung rechtlich nicht bindend.

Dasselbe gilt für die **Steuern bei der Einfuhr/Zulassung** und für die **Motorfahrzeugsteuern**. Auch diese sind in der Regel nicht zweckgebunden. Einzig in Tschechien fallen die Einnahmen dem staatlichen Fonds für Verkehrsinfrastruktur zu. Dieser finanziert die Verkehrsinfrastruktur in Tschechien (Strasse und Schiene –Details siehe unten).

### **Zweckbindung bei spezifischen Verkehrsabgaben und -gebühren**

Zweckbindungen finden sich – schon fast eine Tautologie – bei Verkehrsabgaben und –gebühren, die zur Benutzung der Strassenverkehrsinfrastruktur entrichtet werden müssen: Bei den nutzungsabhängigen Abgaben, also den pauschalen und streckenabhängigen Autobahngebühren für Fahrzeuge unter 3.5 Tonnen und den Gebühren für Fahrzeuge über 3.5 Tonnen ist eine zweckgebundene Verwendung üblich.

Die Einnahmen aus den Vignetten für Pkw und Motorräder sind sowohl in Österreich, als auch in Tschechien zweckgebunden. Während sie in Österreich der ASFINAG (Details siehe im Factsheet) zufließen und nur für Strassenprojekte verwendet werden, fließen sie in Tschechien in den staatlichen Infrastrukturfonds und werden für die Strassen- und Schieneninfrastruktur eingesetzt.

Distanzabhängige Autobahngebühren für Pkw und Motorräder sind in allen Ländern die solche erheben zweckgebunden und dienen zur Finanzierung der Infrastruktur. In Österreich fließen die Mittel der ASFINAG zu, in Frankreich, Italien und Grossbritannien dem jeweiligen privaten Konzessionär. Ein gewisser Teil dieser Einnahmen wird durch die ordentlichen Steuern bei den Betreibern wieder abgeschöpft und fallen dem allgemeinen Staatshaushalt zu. In Frankreich wird zusätzlich eine Steuer für die Betreiber der konzessionierten Strassen erhoben, die wiederum für die AFTIF (Agence de financement des infrastructures de transport de France) zweckgebunden ist und so zur Finanzierung der restlichen Verkehrsinfrastruktur (Strasse, Schiene und Wasser) beiträgt.

Für Länder mit konzessionierten Autobahnen (Frankreich, Italien und Grossbritannien) gilt dasselbe für deren Benutzung mit Fahrzeugen über 3.5 Tonnen. In Frankreich wird zusätzlich eine Maut auf gewissen Strecken des übrigen Strassennetzes erhoben, welche ebenfalls der AFTIF zufällt und so zur Finanzierung von Strasse, Schiene und Wasserwegen dient.

In Grossbritannien ist eine Schwerverkehrsabgabe auf allen Strassen in Diskussion. Gemäss aktuellem Stand würden die Einnahmen aus der Abgabe dem allgemeinen Staatshaushalt zufließen, eine Zweckbindung ist nicht vorgesehen.

In Deutschland fließt die Lkw-Maut heute vollständig in die Finanzierung der Strasseninfrastruktur. Diese Zweckbindung exklusiv für die Strasse existiert erst seit 2011, vorher wurden zu einem erheblichen Anteil auch Schiene und Wasserwege finanziert. Diese Änderung kann als Schritt zur Schaffung eines geschlossenen Finanzierungskreislaufs für die Strasse in Deutschland gesehen werden. In Österreich fließt die Lkw-Maut wie die Autobahngebühren für Pkw dem staatlichen Betreiber ASFINAG zu. Auch in Tschechien kommt bei der Lkw-Maut derselbe Mechanismus wie bei den Gebühren für Pkw zur Anwendung, die Einnahmen fließen dem staatlichen Verkehrsinfrastrukturfonds zu.

Das einzige Land, in dem die Abgaben für die Benutzung der Autobahnen für den Schwerverkehr nicht zweckgebunden sind, sind die Niederlande. Dabei muss angemerkt werden, dass es sich um eine pauschale jährliche Gebühr handelt. Diese fällt dem allgemeinen Staatshaushalt zu.

### **Staatliche Infrastrukturfonds und private Betreibergesellschaften**

Zweckbindungen sind i.d.R. mit Fondslösungen oder spezifischen Betreibermodellen verbunden. In Österreich Italien, Frankreich und Tschechien wird ein Teil der Verkehrsinfrastruktur über staatliche Infrastrukturfonds oder private Betreibergesellschaften finanziert.

Die Gebühreneinnahmen aus der Benutzung der Autobahnen und Schnellstrassen fließen in Österreich der staatlichen Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) zu. Dieser untersteht seit 1982 die Finanzierung der Autobahnen und Schnellstrassen. Seit 1997 errichtet und betreibt die ASFINAG dieses Netz auch.

In Frankreich fließen die Autobahngebühren den privaten Betreiberfirmen zu. Diese werden wie oben beschrieben besteuert, die Steuereinnahmen gehen an die AFTIF. Dasselbe gilt für

die Schwerverkehrsabgabe auf dem übrigen Strassennetz. Die AFTIF wurde nach der Privatisierung der konzessionierten Autobahnen 2004 geschaffen. Die AFTIF wurde damals mit dem Erlös aus dem Verkauf der Autobahnen kapitalisiert. Heute finanziert sie sich neben den Erträgen aus den Steuern für Autobahnbetreiber und der Schwerverkehrsabgabe aus der Raumplanungssteuer und den Bussgeldern aus Radarkontrollen. Die Mittel der AFTIF werden für die Finanzierung und den Betrieb der Verkehrsinfrastruktur (Strasse, Schiene und Wasser) verwendet. Im Budget 2014 werden je rund 40% für die Strassen- und die Schieneninfrastruktur eingesetzt. Rund 15% werden für den öffentlichen Verkehr verwendet.

In Tschechien gehen alle Verkehrsabgaben an den staatlichen Fonds für Verkehrsinfrastruktur. Dieser ist dem Verkehrsministerium unterstellt und finanziert sich nicht nur aus den Verkehrssteuern und -abgaben (Budget 2014: 897 Mio. €), sondern auch aus dem allgemeinen Staatshaushalt (Budget 2014: 539 Mio. €). Die Mittel werden verkehrsträgerübergreifend eingesetzt (2014 voraussichtlich rund 995 Mio. € zu Gunsten der Strasseninfrastruktur und rund 652 Mio. € für das Schienennetz).

### 3 Fazit

Aus der durchgeführten Analyse können folgende Schlussfolgerungen gezogen werden:

- Die aufkommensstarken **Verkehrssteuern** (Steuer auf Treibstoffen und auf Motorfahrzeugen) werden in den untersuchten europäischen Ländern grossmehrheitlich als „normale“ Steuern interpretiert. Sie tragen in allen Ländern substantiell zur Finanzierung des öffentlichen Haushaltes bei.
- Die **Schweiz** stellt mit ihrer ausgeprägten Zweckbindung der Einnahmen aus dem Strassenverkehr einen **Ausnahmefall** dar. Von den untersuchten acht europäischen Ländern findet sich einzig im Fall von Tschechien eine ähnliche Situation.
- In den beiden Nachbarländern **Deutschland und Österreich** wurden **Zweckbindungen im Zeitverlauf aufgehoben**. Die entgegengesetzte Entwicklung findet sich in keinem der untersuchten Länder.
- **Zweckbindungen** finden sich v.a. dort, wo Verkehrsabgaben mit dem expliziten Zweck der Finanzierung von Teilen der Strasseninfrastruktur erhoben werden, häufig gekoppelt mit spezifischen Betreibermodellen. Klassische Beispiele sind:
  - Benutzungsgebühren für Autobahnen, welche von einem (privaten oder staatlichen) Konzessionär unterhalten, betrieben und allenfalls auch gebaut werden.
  - Benutzungsgebühren für spezifische Infrastruktureile (Brücken, Tunnels, etc.)

Bei diesen Lösungen besteht naturgemäss eine enge Zweckbindung: Die Benutzungsgebühren werden unmittelbar zum Zwecke der Finanzierung der entsprechenden Strasseninfrastruktur überhaupt erhoben.

- Bei anderen zweckgebundenen Verkehrsabgaben ist die Zweckbindung wie in der Schweiz häufig weniger eng. Vielmehr wird eine **verkehrsträgerübergreifende Optik** eingenommen: Einnahmen aus dem Strassenverkehr werden auch zur Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs (Schiene, Metro, Tram) und des Langsamverkehrs eingesetzt.
- Die Diskussion um **Mobility Pricing** dürfte die Zweckbindungsfrage neu lancieren. Der fahrleistungsbezogene Ansatz von Mobility Pricing führt zu einem direkten Konnex zur Infrastrukturbenutzung und damit auch zu den Kosten dieser Benutzung.
- Wie in der Schweiz ist man sich auch in den untersuchten europäischen Ländern bewusst, dass die Ergiebigkeit der Treibstoffsteuern mittel- bis längerfristig nicht gegeben ist. Wegen der hohen politischen Brisanz von Erhöhungen bei den Verkehrssteuern finden wir aber in keinem Land klare politische Statements zur **Entwicklung der steuerlichen Belastung**.
- Schliesslich zeigt eine ausgewertete Studie, dass 2005 der kaufkraftbereinigte Ertrag aus bzw. die **fiskalische Belastung** mittels Verkehrssteuern und –abgaben **in der Schweiz im europäischen Vergleich tief** war. Nominal entsprach die Belastung mehr oder weniger dem Durchschnitt der europäischen Länder.

## 4 Anhang: Länderspezifische Factsheets

## Schweiz

<b>Mineralölsteuer und –steuer-zuschlag</b>	<b>Steuerbasis</b>	Unter die <b>Mineralölsteuer</b> fallen Erdöl, andere Mineralöle, Erdgas und die daraus gewonnenen Produkte sowie alle Treibstoffe. Auf Treibstoffe wird zudem der <b>Mineralölsteuerzuschlag</b> erhoben.
	<b>Tarif</b>	– Benzin: 0.35 €/Liter und 0.25 €/Liter – Diesel: 0.38 €/Liter und 0.25 €/Liter
	<b>Steuerertrag</b>	– 2'444 Mio. € und 1'635 Mio. € (2011) – 0.9% des BIP, 2.6% der gesamten Steuereinnahmen
	<b>Verwendung</b>	<b>Teilweise Zweckbindung:</b> Die Hälfte der Erträge aus der Mineralölsteuer (ohne Steuer auf Flugtreibstoffen) fließt in die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV), die andere Hälfte in die allgemeine Bundeskasse. <b>Vollständige Zweckbindung:</b> Mineralölsteuerzuschlag (ohne Steuer auf Flugtreibstoffen)
<b>Zoll auf Motorfahrzeugimport</b>	<b>Steuerbasis</b>	In die Schweiz importierte Motorfahrzeuge
	<b>Tarif</b>	Zolltarif 10 – 12 €/100kg, abhängig von Hubraum und Gesamtgewicht
	<b>Steuerertrag</b>	– 287 Mio. € (2011) – 0.06% des BIP, 0.2% der gesamten Steuereinnahmen
	<b>Verwendung</b>	<b>Keine Zweckbindung</b> , fließt in den Bundeshaushalt.
<b>Motorfahrzeugsteuer</b>	<b>Steuerbasis</b>	Alle Motorfahrzeuge und Anhänger, die für die Nutzung öffentlicher Strassen zugelassen sind.
	<b>Tarif</b>	Kantonal unterschiedlich, abhängig von Hubraum, Steuer-PS, Gewicht und Schadstoffnorm
	<b>Steuerertrag</b>	– 1'887 Mio. € (2011) – 0.4% des BIP, 1.2% der gesamten Steuereinnahmen
	<b>Verwendung</b>	<b>Teilweise Zweckbindung:</b> Kantonale Unterschiede. In einzelnen Kantonen fließt der Ertrag zweckgebunden in Fonds, in anderen in den allgemeinen Staatshaushalt.
<b>Autobahnvignette</b>	<b>Steuerbasis</b>	Motorräder und Kraftfahrzeuge bis 3.5 Tonnen für die Benutzung der Nationalstrassen
	<b>Tarif</b>	33 €/Jahr
	<b>Steuerertrag</b>	– 267 Mio. € (2011) – 0.06% des BIP, 0.2% der gesamten Steuereinnahmen
	<b>Verwendung</b>	<b>Vollständige Zweckbindung:</b> Fließt zu 100% in die SFSV.
<b>Schwerverkehrsabgabe</b>	<b>Steuerbasis</b>	Leistungsabhängige Abgabe (LSVA) für Motorfahrzeuge und deren Anhänger, die – ein zulässiges Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen aufweisen, – dem Gütertransport dienen und – im In- und Ausland immatrikuliert sind und das öffentliche Strassennetz der Schweiz befahren.  Pauschale Abgabe (PSVA) für alle anderen Motorfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3.5 Tonnen

<b>Tarif</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– LSVA: 0.017 €/tkm bis 0.03 €/tkm, je nach Emissionsstandard</li><li>– PSVA: Bis 4'100 €/Jahr</li></ul>
<b>Steuerertrag</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– LSVA und PSVA: Ca. 1'250 Mio. €/Jahr (2011)</li><li>– 0.3% des BIP, 0.8% der gesamten Steuereinnahmen</li></ul>
<b>Verwendung</b>	<p>Die Einnahmen sind <b>teilweise zweckgebunden</b>. Sie fliessen zu zwei Dritteln in den Fonds zur Finanzierung von Projekten des öffentlichen Verkehrs (FinöV-Fonds).</p> <p>33% der Einnahmen gehen an die Kantone. Die Kantone verwenden ihren Anteil überwiegend zum Ausgleich ihrer ungedeckten Kosten des Strassenverkehrs.</p>

**Quellen:**

- Faktenblatt „Nationalstrassen: Finanzierung und Planungsinstrumente“, ASTRA 2013
- BFS, Schweizerische Strassenrechnung 2011
- BFS, diverse Statistiken

## Deutschland

<b>Energie- steuer</b>	<b>Steuerbasis</b>	Alle fossilen Treib- und Brennstoffe sowie Elektrizität
	<b>Tarif</b>	– Bleifreies Benzin: 0.65 €/Liter – Diesel: 0.47 €/Liter)
	<b>Steuerertrag</b>	– 39'350 Mio. € (2012, ohne Elektrizitätssteuer) – 1.5% des BIP, 3.8% der gesamten Steuereinnahmen
	<b>Verwendung</b>	<p>Die Mineralölsteuer wurde 1955 zur Finanzierung des Strassenbaus i.H.v. 10 €-Ct./l (20 Pfennig/l) durch das Verkehrsfinanzierungsgesetz eingeführt. Bereits durch die Erhöhung der Steuerquote 1960 durch das Fernstrassenbau- und Finanzierungsgesetz auf 12 €-Ct./l wurde die Zweckbindung auf 45% der Einnahmen reduziert, und bis 1965 mit (32 €-Ct./l) wieder auf 50% angehoben. Letztmalig die Erhöhungen 1972 und 1973 auf 38 bzw. 41 €-Ct./l wurden mit Verkehrsausgaben begründet, indem sämtliche Erhöhungen dem Fernstrassenbau und der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden zugesprochen wurden. <b>Ab 1975</b> wurden die <b>Zweckbindungen</b> jedoch regelmässig durch den deutschen Bundestag per Haushaltsgesetz zugunsten allgemeiner verkehrlicher Verwendungen <b>aufgehoben</b> und weitere Steuererhöhungen mit anderen Zielen als der Finanzierung der Fernstrassen begründet. Insbesondere wurden die Erhöhungen 1991 von 33 auf 47 €-Ct./l mit der deutschen Wiedervereinigung, dem 1. Golfkrieg und dem Umweltschutz begründet. Die Erhöhung auf 55 €-Ct./l 1994 floss in den Schuldenabbau der privatisierten Deutschen Bahn AG, und die letzte grosse Erhöhung zwischen 1999 und 2003 im Zuge der Ökosteuereform wurde zur Gegenfinanzierung der Rentenversicherung herangezogen.</p> <p><b>Fazit:</b> Summiert man die Erhöhungsstufen der Mineralölsteuer bzw. Energiesteuer auf Mineralölprodukte seit deren Einführung 1955 auf, so erhält man lediglich einen direkt für die Strassenfinanzierung zweckgebundenen Anteil von 13%, sowie 17% für den ÖPNV (90% hiervon) und lokale Strassen. 70% fließen in den allgemeinen Haushalt, wobei die eigentlichen Begründungen (Wiedervereinigung, Golfkrieg, Schuldenabbau der DB AG) längst weniger oder keine Kosten mehr Verursachen. Selbst die genannte Zweckbindung von 30% der Einnahmen ist wegen der regelmässigen Aufhebung durch den deutschen Bundestag eher von akademischem Interesse. Ferner sagt §106 des deutschen Grundgesetzes, dass die Einnahmen aus dem Energie- bzw. bis 2006 Mineralölsteuergesetz dem allgemeinen Bundeshaushalt zufließen. Die Energiesteuer auf Kraftstoffe kann also <b>faktisch als nicht zweckgebunden</b> angesehen werden.</p>
<b>Kraftfahr- zeugsteuer</b>	<b>Steuerbasis</b>	Alle Motorfahrzeuge und Anhänger, die für die Nutzung öffentlicher Strassen zugelassen sind.
	<b>Tarif</b>	Abhängig vom Hubraum und Schadstoffklasse (bei Erstzulassung bis 30. Juni 2009) sowie nach Hubraum und CO <sub>2</sub> -Ausstoss (bei Erstzulassung ab 1. Juli 2009); bei Lkw Lärmklasse. Für Pkw mit (a) Otto-Motor 2 €/100cm <sup>3</sup> (b) Diesel 9,50 €/cm <sup>3</sup> Hubraum+ 2 €/gCO <sub>2</sub> über 95 g CO <sub>2</sub> /km Teilweise Steuerbefreiung für Elektroautos, für Fahrzeuge schwerbehinderter Menschen sowie für Fahrzeuge im land- und forstwirtschaftlichen Betrieb
	<b>Steuerertrag</b>	– 8'450 Mio. € (2012) – 0.3% des BIP, 0.8% der gesamten Steuereinnahmen
	<b>Verwendung</b>	<b>Keine Zweckbindung:</b> Allgemeiner Staatshaushalt des Bundes (ab 1. Juli 2009). Davor stand die Kfz-Steuer den Ländern zu und wurde auch durch diese erhoben.
	<b>Bemerkungen</b>	Der CO <sub>2</sub> -Freibetrag wurde seit Reform der Kfz-Steuer zum 1. Juli 2009 sukzessive von 120 g/km bis 95 g/km (Erstzulassung ab 1. Januar 2014) verschärft. Eine weitere Absenkung des Freibetrags ist derzeit nicht in Planung, kann aber vermutet werden.

<b>Lkw Maut</b>	<b>Steuerbasis</b>	Fahrzeuge über 12 Tonnen, die ausschliesslich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind oder eingesetzt werden. Die Maut ist für Fahrten auf den Bundesautobahnen und gewissen Bundesstrassen zu entrichten.
	<b>Tarif</b>	Abhängig von – Fahrzeuggrösse (Achszahl) und – Schadstoffklasse Tarif zwischen 0.14 und 0.29 €/Kilometer
	<b>Steuerertrag</b>	– 4'370 Mio. € (2012) – 0.2% des BIP, 0.4% der gesamten Steuereinnahmen
	<b>Verwendung</b>	<p>Die Einnahmen der Lkw-Maut sind seit 2011 <b>vollständig für den Strassenverkehr zweckgebunden</b>, womit der erste Schritt zu einem geschlossenen Finanzierungskreislauf Strasse geschaffen werden sollte. Die für 2014 mit 4560 Mio. € (5563 Mio. CHF) veranschlagten Einnahmen werden wie folgt verwendet: 3377 Mio. € (74%) für Ausbau und Erhalt der Bundesfernstrassen, 553,5 Mio. € (12%) für Harmonisierungsprojekte, d.h. die Kompensation des Fuhrgewerbes sowie als Ausgleich für die Absenkung der Kfz-Steuer für inländische Lkw, 516 Mio. € (11%) für Betrieb des Mautsystems und Erhebung der Einnahmen sowie 113,5 Mio. € (3%) für sonstige Ausgaben und den Ausgleich von Mindereinnahmen aus 2012 (38,5 Mrd. €) verwendet.</p> <p>Die Mittel für die Bundesfernstrassen fliessen zum überwiegenden Teil (47%) in den Erhalt der Bundesautobahnen. An zweiter Stelle rangiert der Erhalt der Bundesstrassen (18%) sowie nicht vorher bestimmte Bedarfsplanprojekte (16%). Der Rest ist für Ausstattungen (9%), öffentlich-private Partnerschaften (6%) und für die sog. Zweckausgabenpauschale vorgesehen. Letztere stellt einen Einbehalt nach Verteilung der Mittel auf die Bundesländer dar, welcher im Lauf des Haushaltsjahres bedarfsgerecht eingesetzt werden kann.</p> <p>Bis 2010 finanzierte die Lkw-Maut anteilig die Verkehrsträger Schiene (38% der Netto-Einnahmen) und Wasserstrasse (12% der Netto-Einnahmen). Mit der vollständigen Zweckbindung der Einnahmen nach den Betriebsausgaben des Mautsystems beschreitet die Bundesregierung den Weg eines vollständigen Finanzierungskreislaufs Strasse. Diskussionen um eine Pkw-Maut, ggf. in Form einer Autobahn-Vignette, würden einen vollständig vom öffentlichen Haushalt unabhängigen Finanzierungskreislauf Strasse möglich machen.</p>
	<b>Bemerkungen</b>	<p>Die Lkw-Maut wurde 2005 eingeführt und ist seither die einzige zweckgebundene Abgabe im Verkehrsbereich.</p> <p>Die Mautsätze wurden in den vergangenen Jahren vor allem für die schadstoffreichen Fahrzeuge deutlich erhöht.</p> <p>Die Zweckbindung der Lkw-Maut-Einnahmen wird durchaus kontrovers diskutiert. Seit Erhebung der Maut sank der Zuschuss des Allgemeinen Haushalts für das Verkehrs-Ressort, so dass die Mittel des Strassenbaus konstant blieben und somit die Lkw-Maut faktisch dem allgemeinen Haushalt zufliesst.</p>

**Quellen:**

- Website des Bundesfinanzministeriums
- BMVI Wegekostengutachten 2014
- Bundeshaushaltsplan 2014
- Taxes in Europe Database
- Website der deutschen Zollverwaltung
- Regierungskommission Infrastrukturfinanzierung (Pällmann-Kommission) 2000. Berlin
- Regierungskommission „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ (Daehre-Kommission) 2012
- Kontaktierter Netzwerkpartner: Claus Doll, Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung, Karlsruhe

## Österreich

<b>Mineralölsteuer</b>	<b>Steuerbasis</b>	Mineralöl, das in Österreich hergestellt oder nach Österreich gebracht wird, sowie Kraftstoffe und Heizstoffe unterliegen der Mineralölsteuer.
	<b>Tarif</b>	– Bleifreies Benzin: 0.48 €/Liter – Diesel: 0.40 €/Liter)
	<b>Steuerertrag</b>	– 4'165 Mio. € (2013) – 1.3% des BIP, 4.6% der gesamten Steuereinnahmen
	<b>Verwendung</b>	Allgemeiner Staatshaushalt, <b>keine Zweckbindung</b>
	<b>Bemerkungen</b>	Die Mineralölsteuer war bis 1987 für den Bundesstrassenbau und –erhaltung zweckgebunden.

<b>Normverbrauchsabgabe</b>	<b>Steuerbasis</b>	Pkw, Motorräder und Wohnmobile bei ihrer ersten Registrierung in Österreich
	<b>Tarif</b>	– Motorräder: abhängig vom Hubraum – Pkw und Wohnmobile: Abhängig vom Schadstoffausstoss
	<b>Steuerertrag</b>	– 505 Mio. € (2012) – 0.2% des BIP, 0.4% der gesamten Steuereinnahmen
	<b>Verwendung</b>	Allgemeiner Staatshaushalt (Bund, Länder und Gemeinden), <b>keine Zweckbindung</b>
	<b>Bemerkungen</b>	Ab 1. März 2014 Änderungen der Abgaben aufgrund des Abgabenänderungsgesetzes 2014 (BGBl I Nr. 13/2014), aber keine Änderung bei der Verwendung

<b>Motorbezogene Versicherungssteuer</b>	<b>Steuerbasis</b>	Pkw bis 3.5 Tonnen und Motorräder, die in Österreich einer Versicherungspflicht unterliegen.
	<b>Tarif</b>	– Motorräder: Abhängig vom Hubraum – Pkw: Abhängig von der Motorenleistung
	<b>Steuerertrag</b>	– 1'728 Mio. € (2012) – 0.6% des BIP, 1.3% der gesamten Steuereinnahmen
	<b>Verwendung</b>	Allgemeiner Staatshaushalt (Bund, Länder und Gemeinden), <b>keine Zweckbindung</b>
	<b>Bemerkungen</b>	Mit 1.März 2014 wurde die motorbezogene Versicherungssteuer erhöht: Das Gesetz der motorbezogenen Versicherungssteuer wurde geändert und damit die Steuer für alle Kraftfahrzeuge mit einem höchst zulässigen Gesamtgewicht bis 3.5 Tonnen erhöht und gestaffelt. Diese Anhebung betrifft sowohl neu angemeldete Fahrzeuge als auch alle bereits bestehenden - diese Änderung gilt für Autos und auch Motorräder. Die Mittelverwendung wurde nicht geändert.

<b>Kraftfahrzeugsteuer</b>	<b>Steuerbasis</b>	Kraftfahrzeuge über 3.5 Tonnen und Motorfahrzeuge unter 3.5 Tonnen, die keiner Versicherungspflicht unterliegen.
	<b>Tarif</b>	Abhängig vom Gewicht (Fahrzeuge über 3.5 Tonnen) oder von der Motorenleistung (Fahrzeuge unter 3.5 Tonnen)
	<b>Steuerertrag</b>	– 59 Mio. € (2012) – 0.02% des BIP, 0.05% der gesamten Steuereinnahmen
	<b>Verwendung</b>	Allgemeiner Staatshaushalt (Bund, Länder und Gemeinden), <b>keine Zweckbindung mit Ausnahme beim Bundesanteil</b> : 70% des Bundesanteiles an dieser Abgabe nach Abzug eines Betrages von 14,5 Mio. € (jährlich) für den Wiener U-Bahnbau zweckgebunden. Dies entsprach 2012 rund 17.7 Mio. €.

<b>Vignette / Streckenmaut</b>	<b>Steuerbasis</b>	Für Motorräder und Kraftfahrzeuge bis 3.5 Tonnen: – Vignette: Auf allen Autobahnen und Schnellstrassen – Streckenmaut: Auf ausgewählten Abschnitten (z.B. Brenner)
	<b>Tarif</b>	Zeitbezogene Vignette: Pkw: 83 €/Jahr, Motorrad: 33 €/Jahr, auch für 10 Tage und 2 Monate erhältlich. Streckenmaut: Unterschiedlich
	<b>Steuerertrag</b>	– Vignette: 383 Mio. €; Streckenmaut: 137 Mio. € (2012) – Zusammen 0.2% des BIP, 0.4% der gesamten Steuereinnahmen
	<b>Verwendung</b>	<b>Vollständige Zweckbindung</b> : Die Einnahmen aus der Maut fließen ausschließlich in Straßenbau, -finanzierung und -erhaltung.
	<b>Bemerkungen</b>	Die Finanzierung der Autobahnen und Schnellstrassen untersteht seit 1982 der bundeseigenen ASFINAG. Seit 1997 errichtet und betreibt die ASFINAG dieses Netz auch.

<b>Lkw-Maut</b>	<b>Steuerbasis</b>	Kraftfahrzeuge über 3.5 Tonnen auf Autobahnen und Schnellstrassen
	<b>Tarif</b>	Abhängig vom Gesamtgewicht und von der Abgasnorm des Lkw, zwischen 0.15 und 0.41 €/km
	<b>Steuerertrag</b>	– 1'103 Mio. € (2012) – 0.4 des BIP, 0.9% der gesamten Steuereinnahmen
	<b>Verwendung</b>	<b>Vollständige Zweckbindung</b> : Die Einnahmen aus der Maut fließen ausschließlich in Straßenbau, -finanzierung und -erhaltung.
	<b>Bemerkungen</b>	Die Finanzierung der Autobahnen und Schnellstrassen untersteht seit 1982 der bundeseigenen ASFINAG. Seit 1997 errichtet und betreibt die ASFINAG dieses Netz auch. Ein Mautaufschlag für externe Kosten (2011/76/EU) in den nächsten Jahren; ist derzeit in Diskussion, Mittelverwendung noch nicht klar.

<b>Regionale und kommunale Ebene</b>	Länder haben keine eigenen Steuern und Abgaben, sondern finanzieren sich über den Finanzausgleich.
	Gemeinden haben nur verkehrsrelevante Einnahmen aus Parkgebühren. Die Verwendung der Einnahmen aus den Parkgebühren wird in den Gemeinden unterschiedlich gehandhabt.

**Hinweis:**

Die Verkehrsreferenten der Bundesländer haben im April 2014 erstmals politisch artikuliert, dass eine Einführung einer fahrleistungsabhängigen Maut für Fahrzeuge über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht auf dem untergeordneten Straßennetz (Nicht-ASFINAG-Netz) angedacht wird und eine Arbeitsgruppe

sich mit dem Thema beschäftigen soll. Untersuchungen dazu hat es zwar bereits gegeben, aber ein politisches Statement der Länder fehlte bislang diesbezüglich. Sollte es tatsächlich zu einer Umsetzung kommen, ist derzeit vorgesehen, die Einnahmen für den Ausbau und die Erhaltung der Landes- und Gemeindestraßen und für den Öffentlichen Verkehr zu verwenden.

**Quellen:**

- *ASFINAG Geschäftsbericht 2012*
- *Bundesministerium für Finanzen*
- *Mineralölsteuergesetz*
- *Statistik Austria*
- *Taxes in Europe Database*
- *Kontaktierter Netzwerkpartner: Norbert Sedlacek, HERRY Consult GmbH, Wien*

## Frankreich

<b>Mineralölsteuer<sup>3</sup></b>	<b>Steuerbasis</b>	Alle Mineralöle (Benzin, Diesel, Kerosin, Schweröl) und anderen Brennstoffe (Gas, Kohle, etc.)
	<b>Tarif</b>	– Benzin: 0.61 €/Liter – Diesel: 0.43 €/Liter
	<b>Steuerertrag</b>	– 23'577 Mio. € (2012) – 1.2% des BIP, 2.9% der gesamten Steuereinnahmen
	<b>Verwendung</b>	Allgemeiner Staatshaushalt, <b>keine Zweckbindung</b>
	<b>Bemerkungen</b>	In der Vergangenheit war ein Teil der Mineralölsteuer für Verkehrsinfrastrukturinvestitionen zweckgebunden. Dem Strassentransportgewerbe wird die Mineralölsteuer teilweise rückvergütet. <sup>4</sup>

<b>Motorfahrzeugsteuer für Firmenwagen<sup>5</sup></b>	<b>Steuerbasis</b>	Personenkraftwagen, die von Firmen besessen oder verwendet werden.
	<b>Tarif</b>	Zwischen 0 und 27 €/g CO <sub>2</sub> -Ausstoss
	<b>Steuerertrag</b>	– 928 Mio. € (2011) – 0.05% des BIP, 0.1% der gesamten Steuereinnahmen
	<b>Verwendung</b>	Allgemeiner Staatshaushalt, <b>keine Zweckbindung</b>

<b>Achsensteuer<sup>6</sup></b>	<b>Steuerbasis</b>	Motorfahrzeuge über 12 Tonnen Nutzlast und Anhänger über 16 Tonnen Nutzlast
	<b>Tarif</b>	Zwischen 12 und 700 € jährlich
	<b>Steuerertrag</b>	Keine Angaben
	<b>Verwendung</b>	Allgemeiner Staatshaushalt, <b>keine Zweckbindung</b>

<b>Autobahn-, Tunnel-, und Brückengebühren</b>	<b>Steuerbasis</b>	Motorfahrzeuge bei der Benutzung der gebührenpflichtigen Strassenabschnitte
	<b>Tarif</b>	Abhängig von Strecke und Fahrzeugart
	<b>Steuerertrag</b>	– 8'814 Mio. € (2013) – 0.43% des BIP, 1.1% der gesamten Steuereinnahmen
	<b>Verwendung</b>	<b>Mehrheitliche Zweckbindung:</b> 49% für Unterhalt und Bau von Autobahnen, 20% für den Betrieb, 31% für Steuern und Gebühren (teilweise zweckgebunden, vgl. Steuer für die Konzessionäre der Autobahnen)
	<b>Bemerkungen</b>	Der Anteil von Steuern und Abgaben ist seit 2007 nahezu unverändert.

<sup>3</sup> Taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers et assimilés

<sup>4</sup> Remboursement des taxes de carburant aux transports routiers

<sup>5</sup> Taxe annuelle sur les voitures de sociétés

<sup>6</sup> Taxe à l'essieu

<b>Steuer für die Konzessionäre der Autobahnen<sup>7</sup></b>	<b>Steuerbasis</b>	Anzahl Kilometer, welche die Verkehrsteilnehmenden auf dem Netz eines Autobahnbetreibers zurückgelegt haben.
	<b>Tarif</b>	7.32 €/1'000 Kilometer Reisedistanz
	<b>Steuerertrag</b>	– 576 Mio. € (2011) – 0.03% des BIP, 0.07% der gesamten Steuereinnahmen
	<b>Verwendung</b>	<b>Vollständige Zweckbindung:</b> Diese Steuer ist für die AFITF (Agence de financement des infrastructures de transport de France) zweckgebunden.

<b>Schwerverkehrsabgabe<sup>8</sup></b>	<b>Steuerbasis</b>	Motorfahrzeuge über 3.5 Tonnen auf dem nicht konzessionierten Strassenetz (Autobahnen, Nationalstrassen, gewisse regionale und kommunale Strassen mit hohem Verkehrsaufkommen)
	<b>Tarif</b>	– Achsen- und Gewichtsabhängig zwischen 0.08 und 0.154 €/km – Rabatt oder Zuschlag zwischen -40% bis +20% je nach Emissionsklasse
	<b>Steuerertrag</b>	Einführung per Ende 2013, erwartetes Aufkommen rund 1'000 Mio. €/Jahr
	<b>Verwendung</b>	<b>Vollständige Zweckbindung:</b> Fließt direkt der AFITF (Agence de financement des infrastructures de transport de France) zu (davon gehen rund 200 Mio. € an den Betreiber des Mautsystems).

<b>Regionale und kommunale Ebene</b>	<b>Registrierungszertifikate (Certificats d'immatriculation)</b>	Gebühr auf die Registrierung von Motorfahrzeugen, erhoben von den Regionen, <b>keine Zweckbindung.</b>
	<b>Versement transport</b>	Gemeinden haben die Möglichkeit, von den Unternehmen eine <b>zweckgebundene</b> Steuer zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs einzufordern.

**Hinweis:**

Die Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFTIF) wurde nach der Privatisierung der konzessionierten Autobahnen 2004 geschaffen. Die AFTIF wurde damals mit dem Erlös aus dem Verkauf der Autobahnen kapitalisiert. Heute finanziert sie sich über Erträge aus den Steuern für Autobahnbetreiber, der Raumplanungssteuer,<sup>9</sup> den Bussgeldern aus Radarkontrollen und seit 2014 aus der Schwerverkehrsabgabe. Die Mittel der AFTIF werden für die Finanzierung und den Betrieb der Verkehrsinfrastruktur (Strasse, Schiene und Wasser) verwendet. Im Budget 2014 werden je rund 40% für die Strassen- und die Schieneninfrastruktur eingesetzt. Rund 15% werden für den öffentlichen Verkehr verwendet.

**Quellen:**

- Taxes in Europe Database
- Website der AFTIF
- Budget AFTIF 2014
- Site officiel de l'administration française

<sup>7</sup> Taxe due par les concessionnaires d'autoroutes

<sup>8</sup> Taxe poids lourds

<sup>9</sup> Taxe d'aménagement du territoire

## Italien

<b>Energie- steuer<sup>10</sup></b>	<b>Steuerbasis</b>	Energieprodukte (Gas, Mineralöle, Elektrizität)
	<b>Tarif</b>	– Benzin: 0.73 €/Liter – Diesel: 0.62 €/Liter
	<b>Steuerertrag</b>	– 31'392 Mio. € (2011 – alle Energieträger) – 2% des BIP, 4.7% der gesamten Steuereinnahmen
	<b>Verwendung</b>	Allgemeiner Staatshaushalt, <b>keine Zweckbindung</b>
<b>Motorfahr- zeugsteuer<sup>11</sup></b>	<b>Steuerbasis</b>	Jährliche Steuer auf Motorfahrzeuge
	<b>Tarif</b>	Abhängig von Motorenleistung und Emissionsstandard, im Mittel jährlich 2.9 €/KW
	<b>Steuerertrag</b>	– 6'727 Mio. € (2011 – inkl. regionale Motorfahrzeugsteuer) – 0.4% des BIP, 1% der gesamten Steuereinnahmen
	<b>Verwendung</b>	Allgemeiner Staatshaushalt, <b>keine Zweckbindung</b>
<b>Autobahn-ge- bühren</b>	<b>Steuerbasis</b>	Alle Motorfahrzeuge bei der Benutzung von Autobahnen
	<b>Tarif</b>	Größenabhängig zwischen 0.07 und 0.19 €/km
	<b>Steuerertrag</b>	– 4'723 Mio. € (2011) – 0.3% des BIP, 0.7% der gesamten Staatseinnahmen
	<b>Verwendung</b>	<b>Vollständige Zweckbindung:</b> Grundsätzlich ist durch die von der staatlichen ANAS vergebenen Konzessionen eine zweckgebundene Verwendung der Autobahngebühren für die Amortisierung von Investitionen möglich. Die Konzessionäre finanzieren sich über die Gebühren.
	<b>Bemerkungen</b>	Mangelhafte Transparenz bei der Festlegung der Tarife, Gefahr der Vereinnahmung der ANAS durch die Konzessionäre („regulatory capture“)

<sup>10</sup> Accise sui prodotti energetici

<sup>11</sup> Tassa sulla circolazione degli autoveicoli

<b>Regionale und kommunale Ebene</b>	<b>Regionale Treibstoffsteuer<sup>12</sup></b>	– Treibstoffsteuer erhoben von den Regionen – Verwendung: Fällt den Regionen zu, <b>keine Zweckbindung</b> .
	<b>Registrierungssteuer<sup>13</sup></b>	– Erhoben von den Provinzen bei der Inverkehrsetzung von Motorfahrzeugen. – Verwendung: Fällt den Provinzen zu, <b>keine Zweckbindung</b> .
	<b>Regionale Motorfahrzeugsteuer<sup>14</sup></b>	– Motorfahrzeugsteuer erhoben von den Regionen. – Verwendung: Fällt den Regionen zu, <b>keine Zweckbindung</b> .
	<b>City-Maut Milano Area C</b>	– City-Maut im Zentrum Mailands seit Januar 2013 <sup>15</sup> – Verwendung: Die Erträge von rund 13 Mio. € werden <b>zweckgebunden</b> für die Angebotsverbesserung der Metro Mailand sowie der übrigen öffentlichen Verkehrsmittel und für die Ausdehnung des Fahrradverleihsystem BikeMi verwendet.

**Quellen:**

- CNT Conto Nazionale Trasporti, 2011-2012
- Taxes in Europe Database
- Kontaktierter Netzwerkpartner: Riccardo Enei, ISIS, Rom

<sup>12</sup> Imposta regionale sulla benzina per autotrazione

<sup>13</sup> Imposta provinciale di trascrizione

<sup>14</sup> Tasse automobilistiche

<sup>15</sup> "Bilancio Economico Area C". Comune di Milano.

## Niederlande

<b>Energieprodukte<sup>16</sup></b>	<b>Steuerbasis</b>	Verbrauch von Mineralöl, Erdgas, Elektrizität und Kohle
	<b>Tarif</b>	– Benzin: 0.85 €/Liter – Diesel: 0.48 €/Liter
	<b>Steuerertrag</b>	– 11'480 Mio. € (2012 – alle Energieträger) – 1.9% des BIP, 4.9% der gesamten Steuereinnahmen
	<b>Verwendung</b>	Allgemeiner Staatshaushalt, <b>keine Zweckbindung</b>

<b>Zulassungssteuer für Pkw und Motorräder<sup>17</sup></b>	<b>Steuerbasis</b>	Zulassung eines Personenkraftwagens oder Motorrades in den Niederlanden
	<b>Tarif</b>	Abhängig von Treibstoffart und Kohlendioxidemissionen, in der höchsten Ausstossklasse ab 229 g CO <sub>2</sub> /km ab 20'000 €
	<b>Steuerertrag</b>	– 1'978 Mio. € (2011) – 0.3% des BIP, 0.9% der gesamten Steuereinnahmen
	<b>Verwendung</b>	Allgemeiner Staatshaushalt, <b>keine Zweckbindung</b>

<b>Motorfahrzeugsteuer<sup>18</sup></b>	<b>Steuerbasis</b>	Besitz eines Motorfahrzeuges (Motorräder, Pkw, Lkw, etc.)
	<b>Tarif</b>	Abhängig von Fahrzeugart und -gewicht, Treibstoffart und Provinz
	<b>Steuerertrag</b>	– 5'180 Mio. € (2011) – 0.9% des BIP, 2.2% der gesamten Steuereinnahmen
	<b>Verwendung</b>	Allgemeiner Staatshaushalt (Reich und Provinzen), <b>keine Zweckbindung</b>

<b>Steuer für schwere Motorfahrzeuge<sup>19</sup></b>	<b>Steuerbasis</b>	Benutzung von Autobahnen in den Niederlanden mit einem Fahrzeug mit einem Gesamtgewicht über 12 Tonnen
	<b>Tarif</b>	Abhängig vom Schadstoffausstoss und der Achsenzahl zwischen 750 und 1'550 € jährlich
	<b>Steuerertrag</b>	– 128 Mio. € (2012) – 0.02% des BIP, 0.06% der gesamten Steuereinnahmen
	<b>Verwendung</b>	Allgemeiner Staatshaushalt, <b>keine Zweckbindung</b>
	<b>Bemerkungen</b>	Teil der Eurovignette. Diese ist auch in den Belgien, Luxemburg, Schweden und Dänemark gültig.

<sup>16</sup> Accijns van minerale oliën, Energiebelasting, Kolenbelasting

<sup>17</sup> Belasting van personenautos en motorrijwielen

<sup>18</sup> Motorrijtuigenbelasting

<sup>19</sup> Belasting zware motorrijtuigen

**Hinweis:**

In den Niederlanden wurde eine nationale Road-Pricing-Lösung für den Personenverkehr intensiv diskutiert. Um die politische Akzeptanz zu erhöhen, wurde eine Zweckbindung der Mittel vorgeschlagen. Die Pläne wurden allerdings wegen der zu tiefen politischen Akzeptanz wieder verworfen.

**Quellen:**

- *Taxes in Europe Database*
- *Gille Johan (2009). Road Pricing: The Case of the Netherlands.*
- *Ministrie van Verkeer en Waterstraat (2010), Road Pricing in the Netherlands, Overview.*
- *Kontaktierter Netzwerkpartner: Sean Newton, Panteia – Research to Progress, Zoetermeer*

## Spanien

<b>Steuer auf Kohlenwasserstoffe, Elektrizität und Kohle<sup>20</sup></b>	<b>Steuerbasis</b>	Mineralöle, Erdgas, Kohle, Elektrizität
	<b>Tarif</b>	– Benzin: 0.46 €/Liter – Diesel: 0.33 €/Liter
	<b>Steuerertrag</b>	– 11'087 Mio. € (2012) – 1.1% des BIP, 3.3% der gesamten Steuereinnahmen
	<b>Verwendung</b>	Zentralregierung: Allgemeiner Staatshaushalt, <b>keine Zweckbindung</b>

<b>Spezialsteuer für bestimmte Transportmittel<sup>21</sup></b>	<b>Steuerbasis</b>	Erste definitive Registrierung eines neuen oder gebrauchten Motorfahrzeugs, das für den Gebrauch auf öffentlichen Strassen oder Flächen geeignet ist.
	<b>Tarif</b>	Abhängig vom Schadstoffausstoss
	<b>Steuerertrag</b>	– 428 Mio. € (2012) – 0.04% des BIP, 0.1% der gesamten Steuereinnahmen
	<b>Verwendung</b>	Zentralregierung: Allgemeiner Staatshaushalt, <b>keine Zweckbindung</b>

<b>Motorfahrzeugsteuer<sup>22</sup></b>	<b>Steuerbasis</b>	Alle Arten von mechanisch angetriebenen Fahrzeugen, die für die Benutzung auf öffentlichen Strassen geeignet sind.
	<b>Tarif</b>	Abhängig von der Bewertung des Motors (jährlich)
	<b>Steuerertrag</b>	– 2'243 Mio. € (2012) – 0.2% des BIP, 0.7% der gesamten Steuereinnahmen
	<b>Verwendung</b>	Kommunale Verwaltung: Allgemeiner Haushalt, <b>keine Zweckbindung</b>

<b>Gebühr für Inspektion von Fahrzeugen</b>	<b>Steuerbasis</b>	Gebühr für die regemässige Inspektion von Fahrzeugen
	<b>Tarif</b>	Abhängig von Fahrzeug- und Treibstoffart
	<b>Steuerertrag</b>	Keine Angaben
	<b>Verwendung</b>	<b>Vollständige Zweckbindung:</b> Wird von privaten Anbietern durchgeführt und die Gebühr fällt diesen zu.

### Quellen:

- Taxes in Europe Database
- Kontaktierter Netzwerkpartner: Ofelia Betancor Cruz, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

<sup>20</sup> Impuesto sobre Hidrocarburos, Impuesto sobre la Electricidad, Impuesto sobre el Carbón

<sup>21</sup> Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte

<sup>22</sup> Impuesto sobre los Vehículos de Tracción Mecánica

## Grossbritannien

<b>Steuer auf Kohlenwasserstoffe<sup>23</sup></b>	<b>Steuerbasis</b>	Mineralöl und Erdgas
	<b>Tarif</b>	– Benzin: 0.83 €/Liter – Diesel: 0.71 €/Liter
	<b>Steuerertrag</b>	– 32'976 Mio. € (2011) – 1.8% des BIP, 4.8% der gesamten Steuereinnahmen
	<b>Verwendung</b>	Allgemeiner Staatshaushalt, <b>keine Zweckbindung</b>
	<b>Bemerkungen</b>	Das britische Finanzministerium hat sich bisher gegen alle Pläne zur Zweckbindung von Steuern (inkl. Verkehrssteuern) ausgesprochen. <sup>24</sup>

<b>Motorfahrzeugsteuer<sup>25</sup></b>	<b>Steuerbasis</b>	Besitz eines registrierten Motorfahrzeugs
	<b>Tarif</b>	Abhängig von Fahrzeugart und Schadstoffemissionen (jährlich)
	<b>Steuerertrag</b>	– 7'128 € (2011) – 0.4% des BIP, 1% der gesamten Steuereinnahmen
	<b>Verwendung</b>	Allgemeiner Staatshaushalt, <b>keine Zweckbindung</b>

<b>Strassengebühren</b>	<b>Steuerbasis</b>	Benützung eines gebührenpflichtigen Strassenabschnitts. (aktuell eine kleine Anzahl Brücken und Tunnel sowie die Autobahn M6)
	<b>Tarif</b>	Abhängig von der Fahrzeugart
	<b>Steuerertrag</b>	Keine Angaben
	<b>Verwendung</b>	<b>Vollständige Zweckbindung:</b> Privater Konzessionär, der die Gebühren zur Finanzierung der betreffenden Strassenabschnitte verwendet
	<b>Bemerkungen</b>	In der Vergangenheit hat die Regierung mehrmals vorgeschlagen, neue Strassenabschnitte über Gebühren zu finanzieren. Studien haben jedoch gezeigt, dass die diskutierten Gebühren einen negativen Effekt auf das Gesamtsystem haben würden (ausgenommen bei einer neuen Brücke über die Themse nach East-London).

<sup>23</sup> Excise duty - Hydrocarbon oil

<sup>24</sup> The level of **motor fuel tax** is politically sensitive. In 1993 the government introduced a fuel duty escalator, aimed at reducing the then rapid growth in car use. The duty increased in real terms by 3% pa, raised by the subsequent government to 5%pa, resulting in fuel prices in the UK being the highest in Europe. Protests against the high level of fuel tax and blockades of fuel depots in 2000 disrupted supplies to shops and businesses and there was a real risk of the collapse of the distribution of food and drink and other transport related activities as businesses ran short of fuel. To end the blockades various concessions were made by the government, including the end of the fuel duty escalator. From this time onwards fuel tax has been a sensitive political issue and there has been a reluctance on the part of politicians to do more than make minor changes to the rate of duty which has risen more slowly than the rate of inflation. However, ministers are well aware of the prospect of a decline in the revenue from fuel duty over the next 20 years to around half of its present level because of a trend towards electric vehicles and more efficient petrol and diesel engines. The independent Office for Budget responsibility publishes annually estimates of future public spending and tax receipts (identifying vehicle and road fuel taxation separately) But because of the political sensitivities, there has been no attempt by ministers to debate in public what options for road user taxation they might be considering.

<sup>25</sup> Vehicle excise duty (VED)

<b>Schwer-verkehrs-abgabe<sup>26</sup></b>  (in Diskussion, noch nicht eingeführt)	<b>Steuerbasis</b>	Benützung von öffentlichen Strassen in Grossbritannien durch Lastfahrzeuge über 12 Tonnen
	<b>Tarif</b>	Abhängig von Achsenzahl und Nutzlast: – Abgabe pro Tag zwischen 2.1 und 12.2 € – Abgabe pro Jahr zwischen 104 und 1224 €
	<b>Verwendung</b>	Allgemeiner Staatshaushalt, <b>keine Zweckbindung</b> geplant.

<b>Registrierungs-gebühr<sup>27</sup></b>	<b>Steuerbasis</b>	Registrierung eines Motorfahrzeugs
	<b>Tarif</b>	67.4 €
	<b>Steuerertrag</b>	Keine Angaben
	<b>Verwendung</b>	<b>Vollständige Zweckbindung:</b> Administrative Gebühr, die zur Deckung der Kosten der Registrierungsbehörde dient.
	<b>Steuerbasis</b>	Registrierung eines Motorfahrzeugs

<b>Regionale und kommunale Ebene</b>	<b>City-Maut in London und Durham</b>	<b>Vollständige Zweckbindung:</b> Abgabe zur Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur (inkl. öffentlicher Verkehr)
--------------------------------------	---------------------------------------	--

**Hinweis:**

The UK Treasury has long held out against any form of hypothecation of taxes on the grounds that this leads to inefficiencies in the overall allocation of resources. There are no research studies available which investigate whether in some circumstances, such as in the case of funding road or other transport infrastructure, people regard earmarking as a fairer method of funding than the use of general taxation, or of the implications of any such finding for the welfare cost of raising public funds. If the welfare costs were lower, some reduction in the efficiency of the spending of public funds might be acceptable.

**Quellen:**

- *Taxes in Europe Database*
- *Kontaktierter Netzwerkpartner: Tom Worsley, Institute for Transport Studies, University of Leeds*

<sup>26</sup> HGV Road User Levy

<sup>27</sup> Registration Fee

## Tschechien

<b>Steuer auf Energieprodukte<sup>28</sup></b>	<b>Steuerbasis</b>	Mineralöle, Erdgas, Kohle und Elektrizität
	<b>Tarif</b>	– Benzin: 0.50 €/Liter – Diesel: 0.40 €/Liter
	<b>Steuerertrag</b>	– 2'954 Mio. € (2012) – 2.1% des BIP, 6% der gesamten Steuereinnahmen
	<b>Verwendung</b>	<b>Teilweise Zweckbindung:</b> Ein Teil der Steuer auf Energieprodukte (Anteil fossiler Treibstoffe; 273 Mio. € im Budget 2014) fliessen dem staatlichen Fond für Verkehrsinfrastruktur <sup>29</sup> zu.

<b>Strassensteuer<sup>30</sup></b>	<b>Steuerbasis</b>	Alle Fahrzeuge über 3.5 Tonnen die ausschliesslich dem Gütertransport dienen. Und alle in der Tschechischen Republik registrierten und verwendeten Motorfahrzeuge, wenn sie – durch eine steuerbare juristische Person, oder – eine steuerbare natürliche Person bei der Ausübung einer selbständigen Erwerbstätigkeit verwendet werden.
	<b>Tarif</b>	Abgabe pro Jahr: – Pkw: abhängig von Treibstoffart und Hubraum – Lkw: abhängig von Gewicht und Achsenzahl
	<b>Steuerertrag</b>	– 190 Mio. € (2012) – 0.1% des BIP, 0.5% der gesamten Steuereinnahmen
	<b>Verwendung</b>	<b>Vollständige Zweckbindung:</b> Staatlicher Fond für Verkehrsinfrastruktur

<b>Vignette</b>	<b>Steuerbasis</b>	Benutzung von Autobahnen und Schnellstrassen durch Personenwagen mit einem Gesamtgewicht von weniger als 3.5 Tonnen
	<b>Tarif</b>	Zeittarif: – 10 Tage: 11 € – 1 Monat: 16 € – 1 Jahr: 55 €
	<b>Steuerertrag</b>	– 142 Mio. € (Budget 2014) – 0.1% des BIP, 0.3% der gesamten Steuereinnahmen
	<b>Verwendung</b>	<b>Vollständige Zweckbindung:</b> Staatlicher Fond für Verkehrsinfrastruktur

<sup>28</sup> Spotřební daň z minerálních olejů, Daň z elektřiny, Daň ze zemního plynu a některých dalších plynů, Daň z pevných paliv

<sup>29</sup> Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI)

<sup>30</sup> Daň silniční

<b>Lkw-Maut</b>	<b>Steuerbasis</b>	Benützung von Autobahnen und Schnellstrassen durch Motorfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von über 3.5 Tonnen
	<b>Tarif</b>	Tarif pro Kilometer, abhängig von: – Fahrzeugtyp – Achsenzahl – Emissionsklasse
	<b>Steuerertrag</b>	– 292 Mio. € (Budget 2014) – 0.2% des BIP, 0.7% der gesamten Steuereinnahmen
	<b>Verwendung</b>	<b>Vollständige Zweckbindung:</b> Staatlicher Fond für Verkehrsinfrastruktur

<b>Regionale und kommunale Ebene</b>	<b>City-Maut</b> <sup>31</sup>	Erhoben auf die Zufahrt in bestimmte Zonen. Zuständigkeit der lokalen Verwaltung. <b>Wohl teilweise Zweckbindung.</b>
--------------------------------------	--------------------------------	---

**Hinweis:**

Der staatliche Fond für Verkehrsinfrastruktur ist dem Verkehrsministerium unterstellt und finanziert sich aus Verkehrsabgaben (Budget 2014: 897 Mio. €) und aus dem allgemeinen Staatshaushalt (Budget 2014: 539 Mio. €).

Davon werden 2014 voraussichtlich rund 995 Mio. € in die Strasseninfrastruktur fließen, rund 652 Mio. € in das Schienennetz.

**Quellen:**

- *Taxes in Europe Database*
- *Budget des Staatlichen Fonds für Verkehrsinfrastruktur*
- *Website des Staatlichen Fonds für Verkehrsinfrastruktur*
- *Website des Verkehrsministeriums*

<sup>31</sup> Poplatek za povolení k vjezdu s motorovým vozidlem do vybraných míst a částí měst

## Literaturverzeichnis Haupttext

Doll Claus and van Essen Huib (2008)

Road Infrastructure Cost and Revenue in Europe. Karlsruhe/Delft.

Gomez Juan and Vassallo José Manuel (2014)

Comparative Analysis of Road Financing Approaches in Europe and the United States.

In: Journal of Infrastructure System (zur Zeit nur Online).

Huckestein Bernhard (2007)

Die Suventionierung des Verkehrs in Europa. Umfang Struktur und Verteilung. Studie im Auftrag der Europäischen Umweltagentur. Kopenhagen.