

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

Institut für Konjunkturforschung

WOCHENBERICHT

32. Jahrgang

Berlin, den 14. Mai 1965

A 22127 C

Nummer 20

Zum Außenhandel der EWG mit Japan

Der Warenaustausch zwischen der EWG und Japan hat in den vergangenen Jahren einen kräftigen Aufschwung genommen. Diese Entwicklung vollzog sich auf der Grundlage unterschiedlicher bilateraler Handelsbeziehungen der einzelnen EWG-Staaten mit Japan, die insbesondere in abweichenden Liberalisierungsregelungen und Schutzmaßnahmen gegen die japanische Konkurrenz ihren Ausdruck finden.

Im Rahmen der Vorbereitungen für eine gemeinsame Handelspolitik der EWG bemüht sich die Kommission darum, an Stelle der bilateralen Verträge handelsvertragliche Beziehungen zwischen der Gemeinschaft und Japan herzustellen. Sie sieht sich dabei vor das Problem gestellt, die Ausweitung des Handels mit Japan zu fördern, gleichzeitig aber Störungen auf den EWG-Märkten zu verhüten, die sich aus einer zu raschen Steigerung der Einfuhr billiger japanischer Erzeugnisse ergeben können. Die Kommission sieht die Lösung in der Harmonisierung der Liberalisierungs- und Kontingentspolitik auf der Basis einer zahlenmäßig begrenzten Negativliste und in der Einführung einer gemeinschaftlichen Schutzklausel der EWG-Länder.

Im Zuge der Liberalisierungspolitik der EWG gegenüber Drittländern wurden auch gegenüber Japan in den letzten Jahren beträchtliche Fortschritte erzielt. Damit ist bereits eine Annäherung der Handelspolitik der Mitgliedstaaten erreicht worden. Ein Vergleich des Liberalisierungsstandes japanischer Erzeugnisse in den Jahren 1962 und 1964 ergibt folgendes Bild:

Nicht liberalisierte Zolltarifpositionen der EWG-Länder gegenüber Japan¹⁾

| Land | 1962 | 1964 |
|--------------------------|------|------|
| Bundesrepublik | 105 | 74 |
| Benelux-Länder | 96 | 71 |
| Frankreich | 500 | 178 |
| Italien | 410 | 152 |

¹⁾ Sitzungsdokument des Europäischen Parlaments, Dok. 3/1965-1966, 22. 3. 1965, S. 12.

Italien und Frankreich haben in den letzten Jahren ihre Einfuhrbeschränkungen gegenüber Japan am stärksten abgebaut. Dennoch werden japanische Erzeugnisse von diesen beiden Ländern stärker diskriminiert als von den übrigen EWG-Ländern. Zu diesem Ergebnis gelangt man, wenn man zum Vergleich die Liberalisierungsliste der EWG-Länder gegenüber dem Dollarraum heranzieht, dessen Erzeugnisse in der Einfuhr der EWG nächst den Gütern aus den Ländern der ehemaligen OEEC am stärksten liberalisiert sind. Danach liegt im Falle Italiens und Frankreichs eine Diskriminierung gewerblicher Erzeugnisse bei 89 bzw. 73 Tarifpositionen vor, die gegenüber dem Dollarraum voll, gegenüber Japan nicht bzw. nur teilweise liberalisiert sind. Bei den Benelux-Ländern gilt dies für 33 Positionen. Die Bundesrepublik übt dagegen keine Diskriminierung aus, da sie die „Dollarliste“ gegenüber fast sämtlichen GATT-Ländern einschließlich Japans anwendet.

Die unterschiedliche Behandlung japanischer Erzeugnisse durch die EWG-Länder bezieht sich sowohl auf die Zahl als auch auf die Art der geschützten Positionen. Solange aber jedes EWG-Land andere Waren kontingiert, wird es — wie die Erfahrung zeigt — innerhalb der EWG immer wieder zur Anrufung der Schutzklausel nach Artikel 115 des EWG-Vertrages kommen. Durch diese Bestimmung wird jeder EWG-Staat ermächtigt, sich gegen indirekte Einfuhren von kontingentierten Waren aus Drittländern, die über den kontingentfreien Warenverkehr im EWG-Raum auf den Markt gelangen, zu sperren oder ihnen die EWG-Präferenz zu verweigern. Mit dem häufigen Auftreten dieser Fälle in den letzten Jahren, das mit dem Prinzip des freien Warenverkehrs im EWG-Raum nicht in Einklang steht, begründet die Kommission die Notwendigkeit, eine gemeinschaftliche Liberalisierungsregelung gegenüber Japan einzuführen.

Ein Blick in die japanische Außenhandelsstatistik zeigt, daß Japan den größten Teil seiner Ausfuhr im asiatischen Raum und in den Vereinigten Staaten absetzt. In diese beiden Absatzräume gehen etwa

60 vH der japanischen Ausfuhren. Der EWG-Raum spielt demgegenüber nur eine verhältnismäßig untergeordnete Rolle. Im gesamten Gebiet von Westeuropa setzt Japan etwa 13 bis 14 vH seiner Ausfuhr ab; davon wieder entfallen jeweils rund 6 vH auf die EWG und die EFTA. Allein nach Hongkong und Thailand exportiert die japanische Wirtschaft mit 8 vH mehr Güter als nach allen EWG-Ländern zusammen.

Diese Zahlen vermitteln für sich genommen jedoch nur ein unvollständiges Bild. Ein Vergleich der Entwicklung der japanischen Ausfuhren in die verschiedenen Absatzräume zeigt, daß die Märkte der schnell expandierenden und kaufkräftigen Industrieländer für die japanische Wirtschaft zunehmend an Bedeutung gewinnen. So ist der Anteil der Vereinigten Staaten und Europas (einschl. Ostblock) seit 1956 von 32 vH auf etwa 45 vH gestiegen, wobei allerdings das Schwergewicht der Absatzausweitung nach wie vor in den Vereinigten Staaten liegt.

Auch die Ausfuhren Japans in die EWG sind überdurchschnittlich stark gewachsen. Besonders ausgeprägt war die Zunahme der Exporte in die Länder der EWG seit der Gründung der Wirtschaftsgemeinschaft. Während die Gesamtausfuhr Japans von 1958 bis 1964 um 128 vH stieg, haben sich die japanischen Lieferungen in den EWG-Raum in diesen sechs Jahren verdreifacht. Diese Entwicklung war in erster Linie das Ergebnis verstärkter Exportanstrengungen der japanischen Wirtschaft; sie wurde unterstützt durch die Liberalisierungspolitik der EWG-Länder und die kräftige Wirtschaftsexpansion im EWG-Raum.

Der bedeutendste Handelspartner Japans in der EWG ist die Bundesrepublik, aber auch Italien und Frankreich haben in den letzten Jahren an Gewicht gewonnen. Von den Einfuhren der EWG aus Japan gingen 1964 etwa 40 vH in die Bundesrepublik und 20 vH bzw. 14 vH nach Italien und Frankreich.

Im Gesamtimport der EWG nehmen die Bezüge aus Japan freilich nur einen sehr bescheidenen Raum ein; 1964 betrug ihr Anteil reichlich 1 vH. Von Bedeutung ist jedoch, daß die Importe der EWG aus Japan schneller steigen als die Gesamteinfuhr der Wirtschaftsgemeinschaft. Sie haben sich seit 1958 durchschnittlich jährlich um knapp 20 vH erhöht; die Gesamteinfuhr der EWG nahm nur um etwa 9 vH jährlich zu. Gestiegen ist vor allem die Einfuhr bei elektrotechnischen sowie feinmechanischen und optischen Erzeugnissen, von Bekleidung und feinkeramischen Erzeugnissen. Rückläufig war dagegen der japanische Anteil an der Einfuhr von Textilien.

Umgekehrt hat auch Japan seine Einfuhr aus der EWG in den letzten Jahren kräftig erhöht. Die

japanischen Einfuhren haben etwa im gleichen Tempo zugenommen wie die Ausfuhren Japans in den EWG-Raum. Daß die EWG im Warenverkehr mit Japan trotz dieser Entwicklung von Einfuhr und Ausfuhr einen Überschuß erzielte, lag an den hohen japanischen Einfuhren vor allem aus der Bundesrepublik. Die Handelsbilanz der Bundesrepublik gegenüber Japan schloß in den vergangenen Jahren mit erheblichen Überschüssen ab; 1964 überstiegen die Ausfuhren die Einfuhren um knapp 40 vH, 1963 waren die Ausfuhren sogar um reichlich 50 vH höher als die Einfuhren. Ausfuhrüberschüsse, wenn auch geringen Ausmaßes, erzielte auch Frankreich. Der Warenverkehr der übrigen EWG-Länder mit Japan, vor allem derjenige Italiens, war passiv.

Die EWG-Kommission möchte in einem Handelsabkommen der Gemeinschaft mit Japan vor allem das Prinzip der Liberalisierung, gemildert durch eine begrenzte gemeinsame Negativliste der EWG-Staaten, festlegen und gemeinschaftliche Regeln für die Verwaltung der Kontingente vereinbaren.

Für die Übergangszeit hat die Kommission ein gemischtes Kontingentsystem vorgeschlagen. Die gemeinsame Negativliste soll alle jene Zolltarifpositionen enthalten, bei denen die Gemeinschaft bis auf weiteres mengenmäßige Beschränkungen im Verkehr mit Japan beizubehalten plant. Daneben sollen bis zum Ende der Übergangszeit noch nationale Beschränkungen für andere Tarifpositionen zugelassen werden. Die schrittweise Verminderung und schließliche Aufhebung der auf bilateraler wie auf gemeinschaftlicher Ebene verfügbaren Einfuhrbeschränkungen soll von der Gemeinschaft im Zusammenwirken mit Japan angestrebt werden, gegen eventuelle Marktstörungen soll die gemeinsame Schutzklausel angewendet werden.

Für die gemeinsame Negativliste sind drei Produktgruppen vorgesehen: Einmal diejenigen Zollpositionen, bei denen in allen vier Zollgebieten der EWG mengenmäßige Beschränkungen bestehen (Porzellanwaren, Kunststoffgewebe, Baumwollstoffe, Oberbekleidung), ferner die Positionen, die in drei Zollgebieten einer Diskriminierung unterliegen (Kunstfasergarn, Wollgarne und -stoffe, Schuhe, Messer, Spitzen, Taschentücher, Unterbekleidung, Bett- und Tischwäsche) und schließlich eine Reihe sonstiger bisher kontingentierter Waren, die im einzelnen aber noch nicht bestimmt sind (Kameras, bestimmte Elektrogeräte und -zubehör).

Für jedes auf der gemeinsamen Negativliste stehende Erzeugnis soll ein einziges Kontingent festgesetzt werden, das für die ganze Gemeinschaft gilt und auf die einzelnen Mitgliedstaaten verteilt wird. Ausgenommen von dieser Verteilung soll eine

Der Außenhandel Japans nach Bezugs- und Absatzgebieten

| | Einfuhr | | | | | Ausfuhr | | | | |
|----------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | 1956 | 1958 | 1961 | 1963 | 1964 1) | 1956 | 1958 | 1961 | 1963 | 1964 1) |
| Gesamt in Mill. \$ | 3 229,7 | 3 033,1 | 5 810,4 | 6 736,3 | 5 913,6 | 2 500,6 | 2 876,6 | 4 235,6 | 5 452,1 | 4 612,4 |
| davon in vH | | | | | | | | | | |
| USA | 33,0 | 34,8 | 36,1 | 20,8 | 29,9 | 22,0 | 24,0 | 25,2 | 27,6 | 28,2 |
| Westeuropa | 6,9 | 8,6 | 9,6 | 10,0 | 10,2 | 9,8 | 11,3 | 12,5 | 13,1 | 13,6 |
| EWG | 3,4 | 4,9 | 5,4 | 5,9 | 5,6 | 4,3 | 4,3 | 5,0 | 6,1 | 5,9 |
| EFTA | 2,9 | 3,3 | 3,8 | 3,9 | 4,2 | 4,2 | 5,9 | 6,8 | 5,1 | 6,2 |
| Osteuropa | 0,3 | 0,8 | 2,9 | 2,7 | 3,2 | 0,2 | 0,8 | 1,8 | 3,3 | 3,1 |
| Südamerika | 4,0 | 2,7 | 4,4 | 4,1 | 4,4 | 5,4 | 4,0 | 5,5 | 3,6 | 3,1 |
| Afrika | 3,1 | 2,8 | 3,3 | 3,9 | 4,9 | 15,7 | 14,4 | 9,0 | 8,7 | 8,6 |
| Asien | 32,4 | 31,8 | 26,2 | 30,6 | 30,1 | 40,9 | 36,8 | 37,3 | 34,3 | 32,3 |
| Übrige Länder | 20,3 | 18,5 | 17,5 | 17,9 | 17,3 | 6,0 | 8,7 | 8,7 | 9,4 | 11,1 |

1) Ohne 4. Quartal. Quelle: Japanese Economic Statistics, Jan. 1965.

bestimmte Quote bleiben, die als „Gemeinschaftskontingent“ zurückbehalten und schrittweise aufgestockt werden soll; zu diesem Kontingent sollen alle Importeure der Gemeinschaft Zugang haben, unabhängig davon, zu welchem Mitgliedstaat sie gehören.

Als ein besonders wichtiger Punkt in künftigen Verhandlungen der Gemeinschaft mit Japan wird die von der Kommission gewünschte gemeinsame Schutzklausel angesehen. Bisher haben nur Frankreich und die Benelux-Länder in ihren bilateralen Handelsverträgen mit Japan eine solche Schutzklausel für ihre Importe; als Gegenleistung fanden sich diese Länder zu der Anerkennung Japans als GATT-Partner bereit, die sie seinerzeit verweigert hatten. Die Ausdehnung der Schutzklausel auf die gesamte Gemeinschaft würde weitere Zugeständnisse seitens der EWG erforderlich machen, die vor allem in einer erweiterten Liberalisierung japanischer Einfuhren liegen müßten. Andererseits würde aber auch die Gemeinschaft — wie die Vorschläge der Kommission erkennen lassen — in einem Ab-

kommen mit Japan Zusicherungen hinsichtlich ihrer Ausfuhr verlangen, namentlich eine bevorzugte Liberalisierung bei bestimmten Exportprodukten, wie Maschinen und Lebensmitteln.

Eine gemeinschaftliche Handelspolitik gegenüber Japan stößt noch auf erhebliche Schwierigkeiten. So sind Zugeständnisse der EWG in der Liberalisierung nur möglich, wenn sich vor allem Italien und Frankreich bereit zeigen, ihre mengenmäßigen Beschränkungen weiter abzubauen. Die Einführung einer gemeinschaftlichen Schutzklausel würde der Gemeinschaft ein wichtiges handelspolitisches Instrument an die Hand geben und damit die bisher bestehende Autonomie den Mitgliedstaaten vorzeitig, d. h. vor Beendigung der Übergangszeit einengen.

Die Vorschläge der Kommission sind dem Ministerrat bereits Mitte vergangenen Jahres zugegangen, jedoch haben sich die EWG-Länder bisher noch nicht dazu bereitgefunden, der Kommission das Mandat für die Aufnahme von Verhandlungen zu erteilen.

Fahrzeugbestände und Fahrleistungen im Straßenverkehr als Grundlage für Ausbau und Finanzierung des Wegenetzes

Im Herbst vorigen Jahres berichtete eine von der Bundesregierung eingesetzte Kommission über Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Ballungsgebieten, die zu den vordringlichen Aufgaben der deutschen Verkehrspolitik gehören¹⁾. Die Kommission kommt zu dem Ergebnis, daß innerhalb der nächsten 25 bis 30 Jahre annähernd 250 Mrd. DM, davon 100 Mrd. bis 1975, für den Ausbau des Straßenverkehrs aufzuwenden sind²⁾. Im Vergleich zu den in diesem Programm geforderten jährlichen Aufwendungen von 10 Mrd. DM wurden 1964 etwa 7,8 Mrd. DM für Straßenbauinvestitionen ausgegeben. Daneben erforderten die Unterhaltung und Instandsetzung sowie sonstige Zwecke noch etwa 2,5 Mrd. DM.

Das einleitende Kapitel des umfangreichen und detaillierten Berichtes erweckt den Eindruck, daß die künftige Entwicklung des Straßennetzes etwas zu einseitig unter dem Aspekt des schnell anwachsenden Personenwagenbestandes gesehen wird. „Man kann davon ausgehen, daß der Bestand an Personenkraftwagen sich gegenüber 1960 bis zum Jahre 1965 etwa verdoppeln, und bis zum Jahre 1980 etwa vervierfachen wird“³⁾. Trotz der zweifellos schnellen Entwicklung des privaten Personenverkehrs — am 1. Januar 1965 wurden 8,7 Mill. Personenkraftwagen⁴⁾ gegenüber 4,0 Mill. Anfang 1960 gezählt — darf der Straßengüterverkehr keinesfalls als Restgröße behandelt werden; die Zahl der Lastwagen hat sich von Anfang 1960 bis Anfang 1965 von 670 000 auf 837 000 erhöht; noch stärker ist die Ladekapazität der Lastkraftwagen gestiegen. In diesem Bereich kann nach Ausschöpfung der Rationalisierungsreserven stärker als bisher mit einer Erhöhung des Fahrzeugbestandes gerechnet werden.

Unter anderem wird im Rahmen der langsam sich entwickelnden gemeinsamen Verkehrspolitik der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft die Bedeutung der Lastkraftwagentransporte gerade in der Bundesrepublik wachsen.

Neben der Entwicklung der Fahrzeugbestände ist die Fahrleistung der Wagen eine wichtige Größe für die Bemessung der erforderlichen Straßenkapazität, zumal die Belastung der Straßen durch verschiedene Fahrzeugkategorien unterschiedlich ist. Der intensiven Ausnutzung der Lastkraftwagen steht eine rückläufige Benutzung der Personenkraftwagen gegenüber. In den letzten zehn Jahren hat sich die durchschnittliche Fahrleistung der Lastkraftwagen von etwa 13 000 km je Jahr auf etwa 25 000 km erhöht, während in der gleichen Zeit die der Personenkraftwagen von 20 000 km auf 16 000 km zurückgegangen ist. Aufgrund der noch lange nicht abgeschlossenen Strukturwandlung innerhalb der großen Gruppe der Halter von Personenkraftwagen ist mit einem weiteren Rückgang der Fahrleistungen zu rechnen. In vergleichbaren Ländern wie Großbritannien und Frankreich beläuft sich z. B. die durchschnittliche jährliche Laufleistung auf 11 400 km bzw. 9 000 km.

Die jährliche Fahrleistung der Personenwagen ist abhängig von Beruf, Einkommen und Alter der Besitzer, ferner von der Wagengröße, der Größe des Wohnortes u. a. m. In den unteren Einkommenschichten herrschen Fahrleistungen bis zu 10 000 km vor. Arbeiter benutzen ihren Wagen meist nur zu Berufs- und Wochenendfahrten. Unter den Selbständigen sind dagegen Leistungen von 20 000 km im Jahr und mehr keine Seltenheiten. Wagen bis zu 1,5 Liter Hubraum bleiben in der Regel unter einer Jahresleistung von 15 000 km.

Unter diesen Umständen ist auf gesonderte Güter- und Personenverkehrsprognosen nicht zu verzichten, sie zeigen — gemessen an der Fahrleistung —, daß die Entwicklung des Güterverkehrs keinesfalls

¹⁾ Bundesdrucksache IV/2661 vom 29. Okt. 1964; eine Stellungnahme der Regierung liegt noch nicht vor.

²⁾ Die Kosten für die laufende Unterhaltung und Erneuerung des Netzes sind hierin nicht enthalten.

³⁾ Drucksache a. a. O. S. 9.

⁴⁾ Einschl. 586 000 Kombinationswagen; Bundesgebiet, einschl. Berlin (West).

außer acht gelassen werden darf. Für eine Testrechnung wurde von folgenden Daten und Überlegungen ausgegangen:

Anfang 1965 gab es in der Bundesrepublik einschließlich Berlin (West) 8,7 Mill. Personenkraftwagen. Die durchschnittliche jährliche Fahrleistung dieser Wagen ist gegenwärtig auf 16 000 km zu veranschlagen, so daß sich eine gesamte Fahrleistung von etwa 140 Mrd. km errechnen läßt. Den Personenzugmaschinen — knapp 40 000 Omnibusse wurden außer Ansatz gelassen — standen fast 840 000 Lastkraftwagen mit einer mittleren Fahrleistung im Nah- und Fernverkehr von 25 000 km gegenüber. Diesem Bereich sind noch 400 000 Anhänger mit einer Jahresleistung von 20 000 km und 70 000 Zugmaschinen mit je 16 500 km hinzuzurechnen, so daß sich für den gesamten Straßengüterverkehr eine Jahresleistung von 30 Mrd. km ergibt. Ein Vergleich beider Bereiche ergibt das Verhältnis von 1:4,7⁵⁾.

Bis 1975 dürfte sich der Bestand an Personenkraftwagen (einschl. der Kombiwagen) etwa verdoppeln, während der Lastkraftwagenpark um etwa 50 vH auf einviertel Millionen zunehmen wird. Am meisten werden hiervon die Wagen der kleinen und großen Nutzlastklassen betroffen werden. Die gleichen Wachstumsraten wie für die Lastkraftwagen sind auch für die Anhänger- und Zugmaschinen zu unterstellen. In stark abweichender Tendenz werden sich jedoch die Fahrleistungen von Personen- und Lastkraftwagen entwickeln. Mit der Verbreitung des Personenkraftwagens als Gebrauchsgegenstand fast aller Bevölkerungskreise, mit der Abflachung der Unterschiede in der sozialen Schichtung der Fahrzeughalter sowie mit der Angleichung des Motorisierungsgrades in Stadt und Land werden die jährlichen Fahrleistungen der Personenkraftwagen bis 1975 auf 12 000, höchstens 13 000 km sinken, während die Lastkraftwagen zunehmend stärker ausgenutzt werden, zumal dann, wenn im Rahmen der Behandlung der Wegekostenfrage eine Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer eintreten würde. Der Testrechnung wurde jedoch nur eine Zunahme der Laufleistung um 20 vH — gegenüber 75 vH im letzten Jahrzehnt — zugrunde gelegt.

Unter diesen Annahmen werden Mitte der 70er Jahre 17 Mill. Personenkraftwagen, die zu weit über neun Zehntel in den Händen von Arbeitnehmern sein werden, 220 Mrd. km jährlich zurücklegen, während auf Lastkraftwagen, Anhänger und Zugmaschinen 55 Mrd. km entfallen werden. Damit hätte sich das zur Zeit geltende Verhältnis von 1:4,7 auf 1:4 verändert. Der Güterverkehr, der gegenwärtig knapp ein Fünftel der Fahrleistungen auf den deutschen Straßen bestreitet, würde danach seinen Anteil sogar noch vergrößern.

Dieses Ergebnis widerlegt die Auffassung, daß die Entwicklung des Güterkraftverkehrs bei der Aus-

⁵⁾ Differenziertere, aber hiervon abweichende Schätzungen, bei denen die unterschiedliche Größe und das Gewicht der einzelnen Fahrzeugarten berücksichtigt wurde, finden sich bei K. D. Arndt und H. Seidler, Kraftfahrzeugdichte und Straßenbedarf — Grundlagen für ein Bau- und Finanzierungsprogramm, in: Konjunkturpolitik, Zweites Heft 1963, S. 67 ff.

bauplanung des Verkehrsnetzes vernachlässigt werden kann, weil der Güterverkehr Mitläuferverkehr beim Personenverkehr sei. Berücksichtigt man zusätzlich die stärkere Inanspruchnahme der Straßen durch mittlere und besonders durch schwere Lastkraftwagen, so erscheint die Forderung nach einer besonderen Berücksichtigung des Güterverkehrs noch gerechtfertigter.

Im vergangenen Jahr wurden 7,5 Mrd. DM aus den Sondersteuern des Kraftverkehrs eingenommen⁶⁾. Ein Drittel hiervon entfiel auf die von der Fahrleistung unabhängige Kraftfahrzeugsteuer. Der gegenwärtige Jahresverbrauch des Straßenverkehrs an Kraftstoffen beträgt etwa 9 Mill. t Vergaserkraftstoff und 4,5 Mill. t Dieselöl. Bei diesem Verbrauch belief sich das Aufkommen aus der Mineralölsteuer 1964 auf 5,1 Mrd. DM⁷⁾. An Hand der Voraus-schätzung über Fahrzeugbestände und Fahrleistungen sind auch Größenvorstellungen über das künftige Steueraufkommen — unveränderte Rechtsgrundlagen vorausgesetzt — zu gewinnen; hierbei ist allerdings die Entwicklung zu Motoren mit größerem Hubraum in gewissem Rahmen zu berücksichtigen. Unter diesen Voraussetzungen ist 1975 ein Benzinverbrauch von 15 bis 16 Mill. t und ein Verbrauch an Dieselöl in Höhe von etwa 8 Mill. t zu erwarten. Die fiskalische Belastung hierfür würde sich auf annähernd 9 Mrd. DM belaufen, d. h. etwa 4 Mrd. DM über dem Ergebnis von 1964 liegen.

Die allein von der Bestandsveränderung abhängige Kraftfahrzeugsteuer, die im vergangenen Jahr etwa 2,4 Mrd. DM erbrachte, würde, falls sie unverändert bliebe, unter den angenommenen Bestandsveränderungen und unter Berücksichtigung des erkennbaren Trends zum größeren Fahrzeug 1975 ein Aufkommen von 5 Mrd. DM erreichen, so daß sich die jährlichen Gesamteinnahmen aus den beiden großen Sondersteuern dann auf etwa 14 Mrd. DM belaufen dürften. Die staatlichen Abgaben auf Vergaser- und Dieselkraftstoff, die seit Anfang 1964 rund 33 Pfg. bzw. 31 Pfg. je Liter betragen⁸⁾, werden aber in absehbarer Zeit erhöht werden. Ebenso ist mit einer Anhebung der Kraftfahrzeugsteuer besonders für große Lastkraftwagen zu rechnen, so daß die vorausgeschätzten Steuereinnahmen sicher überschritten werden.

Die überschlägigen Schätzungen des Mineralöl- und Kraftfahrzeugsteueraufkommens zeigen, daß die eingangs erwähnte Forderung der Sachverständigenkommission, jährlich 10 Mrd. DM für den Ausbau des Straßennetzes aufzuwenden, durchaus im Bereich der Möglichkeiten einer wachsenden Wirtschaft liegen.

⁶⁾ Presse- und Informationsamt der Bundesregierung „Aktuelle Beiträge“ Nr. 28, 1965; die Beförderungssteuer blieb außer Ansatz.

⁷⁾ Der seit 1964 in die Mineralölsteuer eingearbeitete Mineralölzoll ist hierin enthalten.

⁸⁾ Mit Ausnahme der Jahre 1960 bis 1963, in denen die Abgaben für Vergaserkraftstoff um etwa 1 Pf je Liter höher lagen, war die fiskalische Belastung des Benzins seit Mitte der fünfziger Jahre fast unverändert, während Dieselöl gegenwärtig um rd. 10 vH höher besteuert wird als damals.