

# „Steuerliche Mehrbelastungen sind höher als unsere Renditen“

## LESERBRIEF DVZ-Leser beklagt zunehmende Belastung des Lkw-Gewerbes

DVZ 82/11. Juli 2006, Bundesrat billigt Arbeitszeit-Regeln

Mit großer Verwunderung muss ich lesen, dass der Bundesrat der EG-Fahrpersonalrichtlinie komplett ohne Anpassung oder Änderung zugestimmt hat. Auf der gleichen Seite steht die Entscheidung der niederländischen Regierung, welche dieselbe Richtlinie in einer für das Gewerbe vorteilhafteren Fassung in nationales Recht umgesetzt hat. Gleichzeitig muss ich noch lesen, dass der Bund über eine Mauterhöhung von 12,4 auf 13,5 Cent zum 1. Januar 2007 nachdenkt. Das ist der helle Wahnsinn. Was machen unsere Verbände? Ich lese nur von Stellungnahmen und Verhandlungen. Ergebnisse: Bei der Regierung sind keinerlei Änderungen oder Abweichungen erreicht werden. Somit frage ich mich: Wofür brauchen wir dann Verbände? Wie lange wollen wir uns noch auf der Nase herumtanzen lassen? Wie viel muss ein Lkw noch an Steuern indirekt und kostenlos für den Staat eintreiben?

Aktuell zahlt ein 40-t-Lkw bei 150 000 km Laufleistung und Einmann-Besetzung im Jahr:

- 26 000 EUR Mineralölsteuer und Ökosteuer
- 1599 EUR Kfz-Steuer
- 750 EUR Versicherungssteuer
- 15 000 EUR Lohnsteuer
- 12 000 EUR Verkehrssteuer (Maut)
- 2000 EUR Gewerbesteuer (Umsatzsteuer noch nicht gerechnet).

In Summe sind dies mehr als 57 000 EUR nur an Steuern, die wir für den Staat kostenlos eintreiben. Bei einem durchschnittlichen Umsatz von 150 000 EUR pro Jahr liegt der Steueranteil bei 38 Pro-

zent. Von einem ausgewogenen Maß kann hier nicht ansatzweise die Rede sein. Dazu kommt noch die Situation, dass die eingenommenen Steu-



Michael Schaaf braucht eine stabile Politik für sichere Kalkulationen.

ern nicht in die Straßeninfrastruktur zurückfließen. Im Vergleich zu Frankreich oder Spanien haben wir in Deutschland eine um fünf bis zehn Prozent niedrigere Durchschnittsgeschwindigkeit. Somit addieren sich die negativen Einflüsse in unserer gebeutelten Branche.

Es begann mit drei Ökosteuerstufen von insgesamt 9 Cent pro Liter. Dann kam am 1. August 2004 die fehlgeschlagene Einführung der Maut. Einbaukosten für die Geräte und den Verwaltungsaufwand mussten wir tragen.

■ Am 1. Januar 2005 kam die Maut ohne Einhaltung des Kompensations-

versprechens mit 12 bis 14 Cent pro Kilometer.

■ Seit dem 1. März 2005 werden Bundesstraßenabschnitte Schritt für Schritt für Lkw gesperrt.

■ 1. Juli 2005: Der Lkw zahlt zwar für die Straßennutzung, wird aber in der Urlaubszeit durch Fahrverbote bestraft.

■ 1. Mai 2006: Der digitale Tachograf wird eingeführt. Er gilt zwar für Europa, aber andere Länder können den Einführungstermin nicht einhalten.

■ 1. August 2006: Biodiesel wird mit 9 Cent pro Liter besteuert.

■ Zum 1. September 2006 wird die Fahrpersonalrichtlinie in aller Konsequenz ins deutsche Arbeitsgesetz übernommen.

■ Zum 1. Januar 2007 soll die Maut von 12,4 auf 13,5 Cent erhöht werden.

■ Zum 1. Januar 2008 erhöht sich die Steuer auf Biodiesel um weitere 6 Cent auf 15 Cent pro Liter, 1. Januar 2009 noch einmal um 6 Cent auf 21 Cent.

Auf Grund dieser rasanten und extrem kostenbeeinflussenden Änderungen kommen wir mit den Preisanpassungen bei unseren Kunden nicht mehr nach. Der Aufwand sprengt jeden Rahmen. Zudem werden die Spediteure der Anrainerstaaten immer stärker, weil sie unter solchen negativen Kosteneinflüssen nicht arbeiten müssen. Der Transportmarkt steht aber im europaweiten Wettbewerb. Alleine die steuerlichen Mehrbelastungen für das deutsche Transportgewerbe sind ein Vielfaches höher als dessen Renditen. Wann bekommen wir eine stabile politische Lage, auf deren Grundlage wir kalkulieren können? DVZ 1.8.2006 (gm)

Michael Schaaf  
Bay Logistik GmbH + Co. KG  
71332 Waiblingen

Veröffentlichungen in dieser Rubrik sind keine redaktionellen Meinungsäußerungen. Die Redaktion behält sich das Recht auf Kürzungen vor. Voraussetzung für die Berücksichtigung ist die Unterschrift des Autors mit Angabe des Vor- und Zunamens. Bei Zusendung per E-Mail bitte Anschrift und Telefonnummer angeben.

»Wir kommen nicht mehr nach, bei unserer Kundschaft die Preise nachzubessern«