

Keser, Abdulkerim

**Working Paper**

## Staatliche Belastung fabrikneuer PKW im europäischen Vergleich und Preisdiskriminierung auf dem Automobilmarkt

Finanzwissenschaftliche Diskussionsbeiträge, No. 37

**Provided in Cooperation with:**

Chair of Public Finance, University of Potsdam

*Suggested Citation:* Keser, Abdulkerim (2003) : Staatliche Belastung fabrikneuer PKW im europäischen Vergleich und Preisdiskriminierung auf dem Automobilmarkt, Finanzwissenschaftliche Diskussionsbeiträge, No. 37, Universität Potsdam, Lehrstuhl Finanzwissenschaft, Potsdam,  
<https://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:kobv:517-opus-8916>

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/39683>

**Standard-Nutzungsbedingungen:**

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

**Terms of use:**

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.*

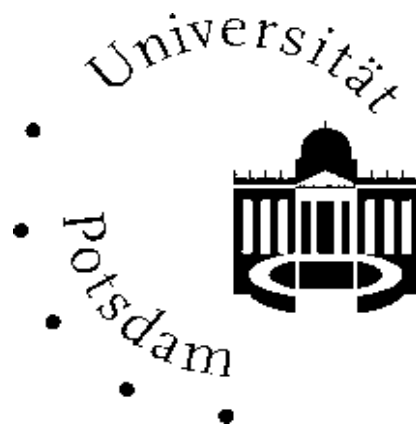
# UNIVERSITÄT POTSDAM

WIRTSCHAFTS- UND SOZIALWISSENSCHAFTLICHE FAKULTÄT

Lehrstuhl für Finanzwissenschaft

Abdulkerim Keser

**Staatliche Belastung fabrikneuer PKW im europäischen Vergleich  
und Preisdiskriminierung auf dem Automobilmarkt**



Diskussionsbeitrag 37  
Potsdam 2003

**Abdulkerim Keser**

Universität Potsdam

Tel.: (+49) 0331 977 3395

Email: *keser@rz.uni-potsdam.de*

Abdulkerim Keser

**Staatliche Belastung fabrikneuer PKW im europäischen Vergleich und  
Preisdiskriminierung auf dem Automobilmarkt**

August 2003

Mit den Finanzwissenschaftlichen Diskussionsbeiträgen werden Manuskripte von den Verfassern möglichen Interessenten in einer vorläufigen Fassung zugänglich gemacht. Für Inhalt und Verteilung sind die Autoren verantwortlich. Es wird gebeten, sich mit Anregungen und Kritik direkt an sie zu wenden und etwaige Zitate aus ihrer Arbeit vorher mit ihnen abzustimmen. Alle Rechte liegen bei den Verfassern.

**ISSN 0948 - 7549**

## **Vorwort**

Diese Arbeit wurde im Rahmen eines Gutachtens des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW-Berlin) erstellt. Im Auftrag des Bundesministeriums der Finanzen wurden die Abgaben auf Kraftfahrzeuge in Europa analysiert.

Mein besonderer Dank gilt Herrn Dr.-Ing. Uwe Kunert als Leiter des Projektes, sowie Herrn Hartmut Kuhfeld und Herrn Dr. Stefan Bach, die mich während meiner Arbeit mit hilfreichen Anregungen und Hinweisen unterstützten.

Ferner danke ich Herrn Prof. Dr. H.-G. Petersen, ohne dessen Mitwirkung diese Zusammenarbeit nicht zustande gekommen wäre.

Berlin, 20.12.2002

## Inhalt

VORWORT .....	I
INHALT .....	II
ABBILDUNGSVERZEICHNIS .....	IV
<b>A PROBLEMSTELLUNG .....</b>	<b>5</b>
1 EINLEITUNG .....	5
2 ZIELSETZUNG DER ARBEIT UND GANG DER UNTERSUCHUNG.....	5
<b>B STAATLICHE BELASTUNG FABRIKNEUER PKW IM EUROPÄISCHEN VERGLEICH .....</b>	<b>7</b>
1 FINANZWISSENSCHAFTLICHE EINORDNUNG DER ABGABEN AUF PKW.....	7
1.1 <i>Allgemeine Steuerprinzipien und Steuerfunktionen</i> .....	7
1.2 <i>Begriffsdefinitionen</i> .....	8
2 GRUNDLAGEN ZUR EMPIRISCHEN UNTERSUCHUNG .....	9
2.1 <i>Empirisches Vorgehen</i> .....	9
2.2 <i>In die Untersuchung einbezogene Länder</i> .....	9
2.3 <i>Fahrzeugwahl und Steuerobjekt</i> .....	10
2.4 <i>Die Kraftstoffpreise in den untersuchten Ländern</i> .....	12
2.5 <i>Systematisierung der Belastungskomponenten</i> .....	14
3 ABGABEN AUF DEN KAUF UND DAS INVERKEHRBRINGEN EINES PKWS.....	15
3.1 <i>Umsatzsteuer auf den Erwerb von Pkw</i> .....	15
3.2 <i>Zulassungsteuer</i> .....	17
4 ABGABEN AUF DEN BESITZ EINES FAHRZEUGES .....	22
4.1 <i>Kfz-Steuer</i> .....	22
4.2 <i>Versicherungsteuer</i> .....	27
5 ABGABEN AUF DIE NUTZUNG EINES FAHRZEUGES.....	29
5.1 <i>Mineralölsteuer und ähnliche Abgaben</i> .....	29
5.2 <i>Umsatzsteuer auf Mineralöl</i> .....	31
6 GESAMTABGABEN IM EUROPÄISCHEN VERGLEICH .....	34

<b>C</b>	<b>KONSEQUENZ AUF DEN BINNENMARKT .....</b>	<b>37</b>
1	UNTERSCHIEDLICHE NETTOPREISE IN DEN EINZELNEN LÄNDERN.....	37
1.1	<i>Marktstruktur des europäischen Automobilmarktes .....</i>	<i>37</i>
1.2	<i>Produktdifferenzierung im Oligopol.....</i>	<i>37</i>
1.3	<i>Preisbildung im Oligopol .....</i>	<i>38</i>
1.3.1	Modellannahmen.....	38
1.3.2	Preisdiskriminierung im Oligopol.....	39
1.3.3	Auswirkungen weiterer Belastungskomponenten auf die Nettopreise.....	43
1.3.4	Empirischer Befund .....	44
2	INTEGRIERTER EU-BINNENMARKT .....	45
2.1	<i>Parallelimporte in Europa .....</i>	<i>45</i>
2.2	<i>Praktische Umsetzung des Parallelimportes.....</i>	<i>46</i>
3	PREISDISKRIMINIERUNG TROTZ DES INTEGRIERTEN EU-MARKTES.....	47
3.1	<i>Wettbewerbsbeschränkungen im europäischen Wettbewerbsrecht.....</i>	<i>47</i>
3.2	<i>Freistellung des Automobilssektors vom Kartellrecht.....</i>	<i>48</i>
3.2.1	Begründung der Gruppenfreistellungsverordnung.....	48
3.2.2	Ausgestaltung der Gruppenfreistellungsverordnung bis zum 1.10.2002 .....	49
3.2.3	Ausgestaltung der Gruppenfreistellungsverordnung ab dem 1.10.2002 .....	51
<b>D</b>	<b>SCHLUSSBETRACHTUNG.....</b>	<b>53</b>
	ANHANG.....	60
	LITERATURVERZEICHNIS .....	57

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: In die Untersuchung einbezogene Länder.....	9
Abb. 2: In die Untersuchung einbezogene Pkw .....	10
Abb. 3: Indizes für Nettopreise verschiedener Fahrzeugklassen in der EU.....	12
Abb. 4: Kraftstoffpreise in Europa.....	13
Abb. 5: Systematisierung der Untersuchungskriterien.....	14
Abb. 6: Umsatzsteuersätze in Europa .....	16
Abb. 7: Umsatzsteuer - VW Golf IV 1.4.....	17
Abb. 8: Bemessungsgrundlagen der Zulassungsteuer in Europa .....	21
Abb. 9: Zulassungsteuer für Pkw zweier Fahrzeugklassen.....	21
Abb. 10: Bemessungsgrundlagen der Kraftfahrzeugsteuer in Europa .....	26
Abb. 11: Kfz-Steuer - VW Golf IV 1.4.....	25
Abb. 12: Spreizung der Kfz-Steuer .....	26
Abb. 13: Abgaben auf Versicherungsprämien in Europa .....	27
Abb. 14: Versicherungsteuer – VW Golf IV 1.4.....	28
Abb. 15: Abgaben auf Kraftstoffe in Europa .....	30
Abb. 16: Mineralölsteuer - VW Golf IV 1.4 .....	31
Abb. 17: Umsatzsteuer auf Mineralöl - VW Golf Basis 1.4 .....	32
Abb. 18: Preiskomponenten zweier Kraftstoffe (Anteile in %).....	33
Abb. 19: Gesamtabgaben - VW Golf IV 1.4.....	34
Abb. 20: Dieselbestand und -neuzulassungen - 1998/1999 .....	36
Abb. 21: Abgabenvergleich Ottomotor / Dieselmotor - VW Golf 1.4.....	36
Abb. 22: Nash-Cournot-Gleichgewicht.....	40
Abb. 23: Marktergebnisse für $A=C=6$ und $B=D=\lambda=1$ .....	43
Abb. 24: Preisbildung in isolierten und integrierten Märkten.....	46

## A Problemstellung

### 1 Einleitung

Das Subsidiaritätsprinzip der Europäischen Union (EU) ermöglicht den Mitgliedsländern, ihr Steuersystem überwiegend autonom zu gestalten. In den vergangenen Jahren wurden zwar die indirekten Steuern weitestgehend harmonisiert, jedoch gibt es weiterhin Unterschiede bei den Steuersätzen, da i.d.R. Mindeststeuersätze vereinbart werden. Demgegenüber besteht bei den direkten Steuern kein ersichtliches Bestreben nach Harmonisierung.<sup>1</sup> Dies führt zu einem sehr heterogenen Steuersystem, das bedeutende Markteffekte nach sich zieht, wie es im Bereich des Verkehrs der Fall ist. So kann beispielsweise eine ungleiche Mineralölsteuer zu „Tanktourismus“ oder eine ungleiche Besteuerung beim Erwerb eines Fahrzeuges zu Parallelimporten<sup>2</sup> führen. Diese Effekte werden insbesondere durch den gemeinsamen Binnenmarkt verstärkt.

Die Entwicklungen in jüngster Zeit zeigen, wie weitreichend die unterschiedliche Finanzpolitik innerhalb der EU ist. So stößt die EU-Kommission mit ihren Vorschlägen zur Änderung der Gruppenfreistellungsverordnung (GVO), die den Automobilproduzenten momentan noch einen selektiven und exklusiven Vertrieb erlaubt,<sup>3</sup> auf großen Widerstand aus allen Richtungen.<sup>4</sup> Grund für die Änderung der Gruppenfreistellungsverordnung ist der hohe Preisunterschied bei Pkw in Europa. So kosten Fahrzeuge in Dänemark bis zu 37 % weniger als in Deutschland. Die EU-Kommission führt diese Entwicklung auf die vorherrschende GVO zurück, die den Automobilherstellern zusätzliche Marktmacht verleiht und somit den Wettbewerb behindert.<sup>5</sup> Im Gegensatz dazu begründet die Automobilwirtschaft diese Disparität mit der unterschiedlichen Besteuerung in den einzelnen Ländern.<sup>6</sup>

An dieser Stelle ist zu berücksichtigen, dass bei der Diskussion des Steuersystems alle Abgabearten betrachtet werden; auf die begriffliche und inhaltliche Differenzierung von Steuern, Gebühren und Abgaben wird verzichtet. Viel wichtiger ist in diesem Zusammenhang die ökonomische Bedeutung einer finanziellen Belastung der Bürger unabhängig von der Abgabearart, d.h. die Beeinflussung der Marktpreise durch staatliche Abgaben.

### 2 Zielsetzung der Arbeit und Gang der Untersuchung

Das Ziel dieser Arbeit besteht darin, die unterschiedlichen Abgaben auf Pkw der einzelnen EU-Länder systematisch zu erarbeiten und ihre Wirkung auf den Pkw-Binnenmarkt zu analysieren. Um einen Vergleich der Abgaben in den jeweiligen Ländern möglichst plastisch zu gestalten, orientiert sich die empirische Untersuchung an repräsentativen Fahrzeugen.

---

<sup>1</sup> Vgl. Bach (1999), S. 2.

<sup>2</sup> Wird auch als Reimport bezeichnet.

<sup>3</sup> Diese werden in Kap. C.3.2. näher erläutert.

<sup>4</sup> Vgl. Scheerer (2002).

<sup>5</sup> Vgl. Jennen/Reinking (2002).

<sup>6</sup> Vgl. Reinking (2002b) und o.V. (2002a).



Bei der Analyse der Steuerwirkung geht es um den Einfluss der Abgaben auf die europäischen Automobilpreise. Das Ziel hierbei besteht darin, zu prüfen, ob die Behauptung der Automobilindustrie, dass unterschiedliche Preise lediglich auf die heterogene Besteuerung von Kraftfahrzeugen zurückzuführen sind,<sup>7</sup> zutrifft. Dabei ist zu untersuchen, auf welche Art und Weise sich die ungleiche Besteuerung innerhalb der EU auf die Pkw-Nettopreise auswirkt und wie diese zu Arbitragegeschäften führt. In diesem Zusammenhang soll auch die Bedeutung der wettbewerbsrechtlichen Rahmenbedingungen aufgezeigt werden, da diese von der EU-Kommission als Hauptursache der Preisdifferenzierung genannt werden.<sup>8</sup>

In Kapitel B werden nach einer Einführung in die relevanten finanzwissenschaftlichen Prinzipien und der Definition zentraler Begriffe die Abgabekomponenten dargestellt. Dabei wird eine Gliederung in Abgaben auf den Kauf und das Inverkehrbringen, auf den Besitz und auf die Nutzung eines Pkws vorgenommen. Einer empirischen Darstellung der Abgaben folgt dann in Kapitel C die Untersuchung ihrer Wirkung auf den Pkw-Binnenmarkt. Zunächst wird erörtert, um welche Marktform es sich handelt. Eine theoretische Darstellung der Preisbildung in einem Oligopol sowie die Beschreibung des Parallelimportes schließen sich an. Im Anschluss werden die Bedingungen aufgezeigt, welche eine erfolgreiche und nachhaltige Preisdiskriminierung ermöglichen. Kapitel D fasst die Ergebnisse dieser Arbeit zusammen.

---

<sup>7</sup> Vgl. Reinking (2002b) und o.V. (2002a).

<sup>8</sup> Vgl. Thöring (2002).

## B Staatliche Belastung fabrikneuer PKW im europäischen Vergleich

### 1 Finanzwissenschaftliche Einordnung der Abgaben auf PKW

Um die einzelnen Belastungskomponenten der Länder systematisch zu erfassen, ist es notwendig, grundlegende Prinzipien und begriffliche Abgrenzungen der Finanzwissenschaft aufzuzeigen. Dies erleichtert dem Leser, im weiteren Verlauf die Abgaben besser zu verstehen und idealerweise deren Intention abzuleiten.

#### 1.1 Allgemeine Steuerprinzipien und Steuerfunktionen

Bei der Verteilung der Steuerlast auf die Bürger sind *Äquivalenz-* und *Leistungsfähigkeitsprinzip* von vorrangiger Bedeutung. Ersteres beinhaltet die Besteuerung der Bürger gemäß ihrer empfangenen staatlichen Leistungen. Das Problem hierbei liegt in der Quantifizierung der empfangenen Leistung, insbesondere wenn es sich dabei um ein reines öffentliches Gut handelt, welches sich durch Nichtrivalität im Konsum und Versagen des Ausschlussprinzips auszeichnet. Obwohl eine vollkommene Äquivalenz nicht erreicht werden kann, muss der Gesetzgeber dieses Prinzip berücksichtigen, denn durch eine spürbare Äquivalenz zwischen Leistung und Gegenleistung wird das Kostenbewußtsein der Bürger unterstützt und wirkt somit dem Anspruchsdenken entgegen. Leichter fällt die Umsetzung bei nicht reinen öffentlichen Gütern, da von ihnen neben externen Effekten auch interne Effekte ausgehen.<sup>9</sup> Bezogen auf Automobile findet das Äquivalenzprinzip z.B. bei der Mineralölsteuer Anwendung. Der Pkw-Halter muss diese Abgabe nur entrichten, wenn er sein Fahrzeug nutzt und somit staatliche Leistungen, wie z. B. Verkehrswege, in Anspruch nimmt.<sup>10</sup>

Daneben fordert das Leistungsfähigkeitsprinzip, dass jeder Bürger nach Maßgabe seiner finanziellen Belastbarkeit an der Aufbringung des Steueraufkommens beteiligt werden soll. Diese Auffassung wird im allgemeinen akzeptiert, obwohl sich die Umsetzung als problematisch erweisen kann. So stellt sich grundsätzlich die Frage, welches Kriterium die Leistungsfähigkeit wiedergibt und wie dies bewertet werden soll. In diesem Zusammenhang werden üblicherweise das Vermögen, das Einkommen oder der Konsum betrachtet.<sup>11</sup> Das Leistungsfähigkeitsprinzip findet z.B. in Ländern mit preisabhängigen Zulassungsteuern Anwendung. Dabei wird angenommen, dass Bürger, die teurere Fahrzeuge erwerben, auch eine höhere Finanzkraft und somit eine höhere Leistungsfähigkeit besitzen.<sup>12</sup>

Die bestehenden Steuerarten sind auf die unterschiedlichsten Ziele hin ausgerichtet. So haben verschiedene Abgaben einen rein *fiskalischen Steuerzweck*, und zwar den der Mittelbeschaffung zur Finanzierung von Staatsausgaben. Daneben kann der *sozialpolitische Steuerzweck* durch Umverteilung des Markteinkommens die Nivellierung des verfügbaren Einkommens anstreben. Weitere Funktionen sind der *konjunkturpolitische* und der nachfrageorientierte

<sup>9</sup> Vgl. Petersen (1993), S. 206.

<sup>10</sup> Vgl. hierzu Kapitel B.5.1.

<sup>11</sup> Vgl. Petersen (1993), S. 203 ff.

<sup>12</sup> Vgl. hierzu Kapitel B.3.2.

*allokationspolitische Steuerzweck.*<sup>13</sup> Im Rahmen dieser Arbeit hat der ökologische Steuerzweck eine besondere Bedeutung. Einige Länder versuchen, durch eine gezielte Besteuerung ein umweltbewußteres Verhalten der Bürger, besonders im Straßenverkehr, zu erlangen.

## 1.2 Begriffsdefinitionen

In der Abgabenordnung sind Steuern wie folgt definiert: „*Steuern sind Geldleistungen, die nicht eine Gegenleistung für eine besondere Leistung darstellen und von einem öffentlich-rechtlichen Gemeinwesen zur Erzielung von Einnahmen allen auferlegt werden, bei denen der Tatbestand zutrifft, an den das Gesetz die Leistungspflicht knüpft; die Erzielung von Einnahmen kann Nebenzweck sein. Zölle und Abschöpfungen sind Steuern im Sinne dieses Gesetzes.*“<sup>14</sup> Die Definition besagt demnach, dass es sich bei Steuern um staatliche Zwangseinnahmen handelt, denen keine spezielle Gegenleistung gegenübersteht. Dieses sogenannte Nonaffektationsprinzip begründet sich darauf, dass keine Ausgabenleistung des Staates vom tatsächlichen Aufkommen irgendeiner Steuer abhängig sein darf. Wenn sich jedoch bestimmte Ziele aufgrund dieser Festlegung auf anderem Wege nicht so leicht erreichen lassen, kann durch ausdrückliche Regelung im Gesetz eine Zweckbestimmung der Steuer festgelegt werden.<sup>15</sup>

Im Gegensatz zu Steuern sind Gebühren und Beiträge Abgaben, denen eine Gegenleistung zugrunde liegt. Dabei fallen *Gebühren* erst durch die Inanspruchnahme einer staatlichen Leistung an. *Beiträge* hingegen werden unabhängig von einer individuellen Inanspruchnahme erhoben. Adressat ist der Personenkreis, der von der Gegenleistung einen wirtschaftlichen Nutzen ziehen kann.<sup>16</sup>

Für die Zwecke dieser Arbeit ist es notwendig, auch *sonstige Zwangsabgaben (Parafisci)* zu berücksichtigen, die zwar nicht zu den bereits erwähnten Kategorien gehören, aber durch ihren Zwangscharakter für den Bürger eine steuerähnliche Abgabe darstellen. In einigen Ländern zählen dazu beispielsweise Beiträge zu einem Automobilclub oder Einzahlungen in einen speziellen Fonds.

*Zölle* sind, wie bereits erwähnt, Steuern, die in der EU aufgrund des gemeinsamen Zolltarifs bzw. der Zolltarifverordnung auf aus Nicht-EU-Ländern eingeführte Waren erhoben werden.<sup>17</sup> In dieser Arbeit werden neben den EU-Ländern auch Nicht-EU-Länder berücksichtigt, von denen einige einen Importzoll auf Pkw erheben. Für den Fall, dass diese Länder keine eigene Automobilproduktion besitzen, wird faktisch jedes Fahrzeug mit Einfuhrabgaben belastet, weshalb eine Betrachtung der Zölle unerlässlich ist. Der Importzoll wirkt sich in diesem Zusammenhang wie eine Zulassungsteuer aus.

---

<sup>13</sup> Vgl. Petersen (1993), S. 204.

<sup>14</sup> Abgabenordnung (1977), § 3 (1).

<sup>15</sup> Vgl. Gabler-Wirtschafts-Lexikon (1997), S. 3598 ff.

<sup>16</sup> Vgl. Petersen (1993), S. 210 und Reding/Müller (1999), S. 21.

<sup>17</sup> Vgl. Gabler-Wirtschafts-Lexikon (1997), S. 4538 ff.

## 2 Grundlagen zur empirischen Untersuchung

Bevor die Abgabenstruktur der einzelnen Länder erläutert werden soll, ist es zur richtigen Einordnung der Ergebnisse notwendig, zuvor genaue Abgrenzungen und das Vorgehen der Arbeit aufzuzeigen.

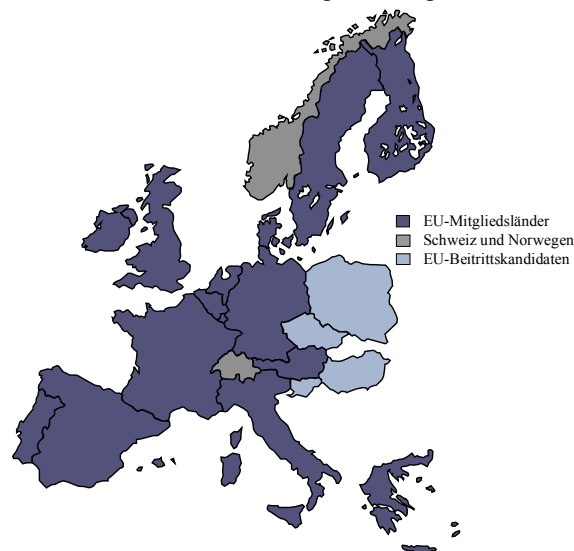
### 2.1 Empirisches Vorgehen

Im weiteren Verlauf werden alle Abgaben berücksichtigt, denen sich der Pkw-Halter nicht entziehen kann. Um die einzelnen Belastungskomponenten übersichtlich darzustellen, wird eine Systematisierung dieser und anderer Untersuchungskriterien vorgenommen. Nach der konkreten Darstellung der zu recherchierenden Daten wird ein Überblick über die einzelnen Abgaben in den jeweiligen Ländern gegeben. Dem folgt die konkrete Berechnung der Abgaben in einem Tabellenkalkulationsprogramm. Anhand dieser Datei ist es möglich, für verschiedene Fahrzeuge, Länder, Jahresfahrleistungen und Kraftstoffpreise die Abgaben in Euro zu berechnen.

Als Datengrundlage dient überwiegend ein von der Association des Constructeurs d'Automobiles (ACEA) veröffentlichter „tax guide“ in der Ausgabe 2001. In diesem werden die Steuertarife der EU-Mitgliedsländer sowie der Schweiz und Norwegens beschrieben. Die Genauigkeit der Beschreibungen variiert stark, weshalb auf weitere Recherchen bei den jeweiligen Ministerien, Automobilclubs, etc. nicht verzichtet werden kann; zumal einige Angaben nicht auf dem neusten Stand sind und die EU-Beitrittskandidaten nicht berücksichtigt werden.<sup>18</sup>

### 2.2 In die Untersuchung einbezogene Länder

Abb. 1: In die Untersuchung einbezogene Länder.



Quelle: Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (2002).

<sup>18</sup> Vgl. ACEA (2001), S. 1 ff.

In dieser Arbeit werden die Belastungskomponenten für die EU-Mitgliedsländer und sechs weiterer Länder untersucht. Neben den EU-Mitgliedern werden die Schweiz, Norwegen, Polen, Ungarn, Slowenien und die Tschechische Republik in die Untersuchung mit einbezogen (s. Abb. 1). Norwegen und die Schweiz sind wirtschaftlich stark mit der EU verknüpft, die übrigen vier Länder gehören zu den nächsten Beitrittskandidaten der EU. Es ist daher von besonderem Interesse zu beobachten, ob und in welchem Ausmaß die Abgabenbelastungen dieser Länder von denen der EU-Länder abweichen.

### 2.3 Fahrzeugwahl und Steuerobjekt

Abb. 2 zeigt die einzelnen Fahrzeuge entsprechend ihrer Fahrzeugklasse und Antriebsart.<sup>19</sup> Die Auswahl erfolgte anhand von Zulassungszahlen in Deutschland, um möglichst repräsentative Fahrzeuge zu erhalten.<sup>20</sup> Aus diesen wird zur quantitativen Darstellung der Abgaben ein VW Golf Basis 1.4 herangezogen.<sup>21</sup> Die Abgaben für Pkw anderer Fahrzeugklassen können aber von diesen Werten erheblich abweichen, wie in Kapitel B.6 veranschaulicht wird.

Abb. 2: In die Untersuchung einbezogene Pkw

<i>FAHRZEUGKLASSE</i>	<i>OTTOANTRIEB</i>	<i>DIESELANTRIEB</i>
Kleinstwagen	MCC Smart pure 0.6	MCC Smart pure 0.8
Kleinwagen	Lupo Basis 1.0 Corsa C 1,0 12V	Peugeot 106 Filou D 55 Corsa 1.7 DI
Untere Mittelklasse	Golf Basis 1.4 Opel Astra G 1.6	Golf 1.9 SDI
Mittelklasse	BMW 316i	BMW 320 D
Obere Mittelklasse	Audi A6 2.0	Audi A6 1.9 TDI
Oberklasse	MB S320 BMW 728i	MB S320 CDI BMW 730d
Transporter	Renault Kangoo 1.4	Renault Kangoo 1.9 VW LT 28 2,5 TDI
Off-Roader	Mercedes ML 320	Mercedes ML 400 CDI

Quelle: Vgl. ADAC (2002).

An dieser Stelle ist zu erwähnen, dass die Systematisierung der Steuersysteme alle Fahrzeuge einbezieht, d.h. sowohl Gebrauchtwagen als auch fabrikneue Fahrzeuge. In der quantitativen Darstellung werden jedoch nur fabrikneue Fahrzeuge berücksichtigt, was bei der Berechnung

<sup>19</sup> Das deutsche Kraftfahrzeugsteuergesetz (KraftStG) sieht anstatt der Bezeichnungen Diesel- und Ottoantrieb die Formulierung Selbstzündungs- bzw. Fremdzündungsmotor vor. Vgl. hierzu KraftStG §§ 3 ff.

<sup>20</sup> Vgl. KBA (2001), S. 20 ff.

<sup>21</sup> Eine ausführliche Tabelle mit allen relevanten Merkmalen befindet sich in Anhang 1.

der Abgabelast zu Ergebnissen führen kann, die nicht direkt auf ältere Fahrzeuge übertragbar sind. Gründe für eventuelle Abweichungen sind z.B. das Fahrzeugalter, das in einigen Ländern als Bemessungsgrundlage dient oder eine schadstoffabhängige Steuer, da neue Fahrzeuge diese Anforderungen besser erfüllen.

Mit der Abgrenzung der Pkw-Modelle ist aber das Steuerobjekt noch nicht genau erfasst. Das Vorhandensein des Steuerobjektes bzw. des Steuergegenstandes bedeutet die Erfüllung aller im jeweiligen Steuergesetz genannten Tatbestände, die Anlaß zur Steuererhebung geben.<sup>22</sup> Im Rahmen dieser Arbeit sollen folgende Tatbestände und alle dazu notwendigen Handlungen untersucht werden:

- Der Erwerb eines Pkws.
- Die Zulassung bzw. das Inverkehrbringen eines Pkws.
- Der Besitz bzw. das Halten eines Pkws.
- Die Nutzung eines Pkws.

Aber auch hier kann nicht das gesamte Spektrum abgedeckt werden. Insbesondere beim Erwerb und Inverkehrbringen eines Fahrzeuges können Abgaben anfallen, z.B. Steuern auf den Import oder auf die inländische Produktion eines Pkws, die nur für Neufahrzeuge relevant sind. Ebenfalls muss berücksichtigt werden, dass in Deutschland ein Neuwagenkäufer sein Fahrzeug durchschnittlich vier Jahre hält, bevor er es auf dem Gebrauchtwagenmarkt weiter veräußert.<sup>23</sup> Der Verkäufer wird in diesem Fall einen Teil der einmalig angefallenen Abgaben über den Gebrauchtwagenpreis weitergeben. Diese Vorgehensweise erfordert die Verteilung der aus Sicht des Fahrzeuges einmalig anfallenden Abgaben auf den Wertverlust des Fahrzeuges innerhalb der ersten vier Jahre.<sup>24</sup> Es wird für alle Länder vereinfachend angenommen, dass der Wertverlust innerhalb dieser vier Jahre gleichmäßig erfolgt. Formal wird die Differenz von Nettopreis und Wiederverkaufspreis gebildet und durch vier Jahre dividiert. Dadurch erhält man den durchschnittlichen, jährlichen Wertverlust der ersten vier Jahre eines Pkws. Dieser Wert wird beispielsweise mit dem Umsatzsteuersatz oder Zulassungssteuersatz multipliziert, um die relevante Abgabe zu ermitteln.

### *Steuersubjekt*

Weiterhin ist zu klären, ob als Steuersubjekt eine Privatperson oder ein Gewerbetreibender herangezogen wird, da die Gewerbetreibenden durch den Vorsteuerabzug nicht von der Umsatzsteuer betroffen sind.<sup>25</sup> Unter Zuhilfenahme der Zulassungszahlen nach Haltergruppen, wie sie das deutsche Kraftfahrtbundesamt veröffentlicht, fällt die Wahl auf die privaten Halter, da sie mit ca. 52 % geringfügig mehr Neuzulassungen als die gewerblichen Halter (ca. 48 %) durchführen.<sup>26</sup>

---

<sup>22</sup> Vgl. Petersen (1993), S. 219.

<sup>23</sup> Vgl. KBA (2001), S. 60 ff.

<sup>24</sup> Der über den Gebrauchtwagenpreis weitergegebene Anteil müßte konsequenterweise verzinst werden, wodurch beispielsweise in Dänemark ein BMW 730i mit einem kalkulatorischen Zinssatz von 5% zusätzliche Abgaben in Höhe von ca. € 2.500 verursachen würde.

<sup>25</sup> Vgl. Domann (2002), S. 54 ff.

<sup>26</sup> Vgl. KBA (2001), S. 25 ff.

### Die Pkw-Preise in den untersuchten Ländern

Der Nettoverkaufspreis ist für die Umsatzsteuer und die preisabhängige Zulassungsteuer eines Pkws von zentraler Bedeutung. Dabei stellt sich die Frage, ob ein einheitlicher Nettopreis für alle Länder oder die verschiedenartigen Nettopreise der jeweiligen Länder herangezogen werden sollen. Betrachtet man die Gesamtabgabe auf einen Pkw, wird deutlich, dass die Zulassungsteuer in einigen Ländern einen großen Einfluss auf das Ergebnis ausübt. Die Verwendung eines Preises hätte somit eine Ergebnisverzerrung zur Folge. Um diesem Effekt entgegenzuwirken, wird anhand der durch die EU-Kommission halbjährlich ermittelten Neuwagenpreise ein Preisindex für jede Fahrzeugklasse errechnet. Abb. 3 zeigt die Preisindizes in Prozent des deutschen durchschnittlichen Neuwagenpreises vor der Steuererhebung. Der Preisindex je Fahrzeugklasse wird dem Preisindex des konkret betrachteten Modells vorgezogen, weil hier eine generelle Aussage angestrebt wird und Schwankungen innerhalb der Klassen dadurch eliminiert werden. Somit lässt sich der Neuwagenpreis des jeweiligen Landes einfach berechnen, indem der für Deutschland ermittelte Nettopreis mit dem unten aufgeführten Preisindex multipliziert wird.<sup>27</sup>

Aufgrund fehlender Daten ist es nicht möglich, adäquate Preise für die Nicht-EU-Länder zu ermitteln. Im weiteren Verlauf werden deshalb zur Berechnung der Abgabelast in diesen Ländern die für Deutschland gültigen Preise herangezogen. Dies kann die Ergebnisse bezüglich der Umsatzsteuer und einer möglichen Zulassungsteuer verfälschen und muss bei der Interpretation berücksichtigt werden.

Abb. 3: Indizes für Nettopreise verschiedener Fahrzeugklassen in der EU<sup>28</sup>

	A	B	D	E	F	FIN	GR	IRL	I	L	NL	P	DK	S	UK
<b>Kleinstwagen</b>	94	88	100	86	91	92	87	90	90	91	91	89	88	83	102
<b>Kleinwagen</b>	97	91	100	90	91	89	85	97	92	90	91	90	81	90	106
<b>Untere Mittelklasse</b>	96	91	100	90	93	84	84	89	92	91	88	91	75	85	105
<b>Mittelklasse</b>	98	96	100	87	97	83	89	91	96	95	89	93	74	83	104
<b>Obere Mittelklasse</b>	100	98	100	94	97	88	97	96	100	97	94	99	81	83	103
<b>Oberklasse</b>	101	99	100	100	104	100	100	98	101	99	99	102	101	92	101

Quelle: Vgl. EU-Kommission (2002a).

## 2.4 Die Kraftstoffpreise in den untersuchten Ländern

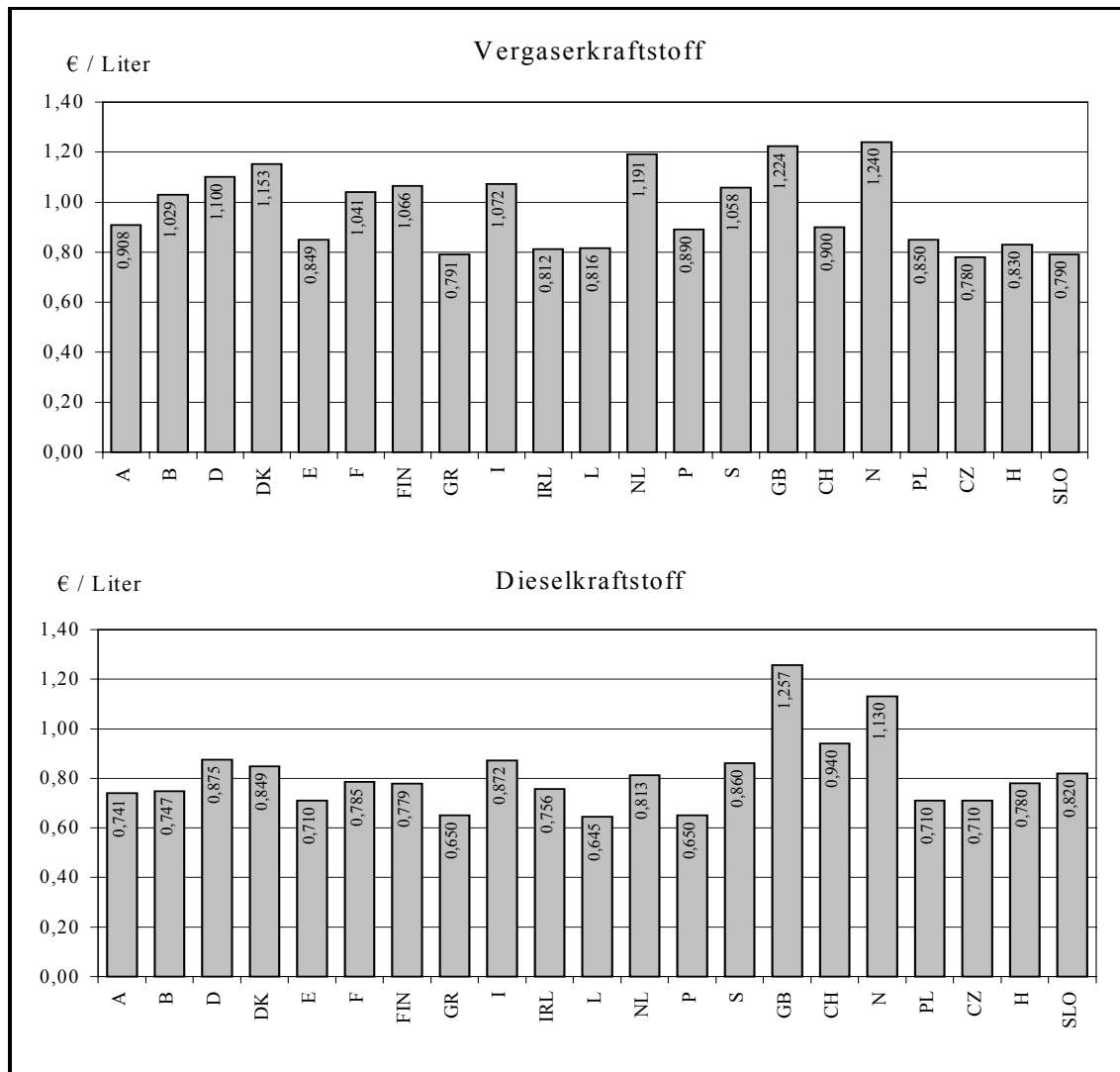
In allen Ländern, außer in Griechenland, wird die Mineralölsteuer als fester Betrag je Liter erhoben und ist somit unabhängig vom Kraftstoffpreis. Neben der Mineralölsteuer fällt jedoch auch die Umsatzsteuer an, welche wiederum vom Kraftstoffpreis abhängig ist. Aus diesem Grund muss der Spritpreis in die Berechnung der Steuerbelastung miteinfließen. Dies kann

<sup>27</sup> Vgl. EU-Kommission (2002a).

<sup>28</sup> Abkürzungen siehe Abb. 6.

auf zwei unterschiedliche Arten erfolgen: Entweder werden einheitliche Preise je Spritsorte für alle Länder gleichermaßen festgelegt, oder es werden die stark voneinander abweichenden Preise der einzelnen Länder in die Rechnung einbezogen. Da bei einer hohen jährlichen Laufleistung der Kraftstoffpreis einen erheblichen Einfluss auf die Gesamtbelastung hat, wird die zweite der beiden Möglichkeiten angewandt, um ein realistisches Ergebnis zu erhalten. Dahinter steht die Annahme, dass die Halter im Land der Fahrzeugzulassung tanken. Der in Grenzgebieten häufig zu beobachtende Tanktourismus<sup>29</sup> wird demnach vernachlässigt.

Abb. 4: Kraftstoffpreise in Europa<sup>30</sup>



Quelle: Eigene Darstellung. Vgl. EU-Kommission (2002c).

Abb. 4 gibt die Bruttopreise für Mineralöl in Europa wieder, welche monatlich von der Europäischen Kommission ermittelt werden.<sup>31</sup> In dieser Arbeit wird als Vergasertreibstoff Euro-Super mit einer Oktanzahl von 95 verwendet, da dieser am häufigsten vertrieben wird und in

<sup>29</sup> Vgl. Thiele (2000).

<sup>30</sup> Im Zuge der Untersuchung wurde bekannt, dass durch Steueränderungen der Vergaserkraftstoffpreis in Slowenien inzwischen über dem Dieselmkraftstoffpreis liegt. Vgl. Finanzministerium Slowenien (2002).

<sup>31</sup> Vgl. EU-Kommission (2002c), S. 1 ff., Stand: April 2000.



jedem Land erhältlich ist. Die gängigen Dieselmotorkraftstoffe unterscheiden sich vorwiegend in ihrem Schwefelgehalt. Für die folgenden Berechnungen wird der Preis der schwefelarmen Kategorie verwendet. Aus Abb. 4 wird ersichtlich, dass die **EU-Beitrittskandidaten** zu den Ländern gehören, die die niedrigsten Preise für Vergaserkraftstoff besitzen. Betrachtet man allerdings die Preise für Dieselmotorkraftstoffe, liegen diese Länder nur im mittleren Bereich.<sup>32</sup> Im europäischen Vergleich sind neben **Großbritannien, Dänemark, Italien und Norwegen** auch in **Deutschland** hohe Kraftstoffpreise zu entrichten. Dabei ist der höchste Vergaserkraftstoffpreis in Norwegen mit € 1,24 je Liter und Dieselmotorkraftstoffpreis in Großbritannien mit € 1,257 je Liter zu beobachten.<sup>33</sup>

## 2.5 Systematisierung der Belastungskomponenten

In Abb. 5 wird ein Überblick über die zu untersuchenden Abgabekomponenten gegeben. Staatliche Belastungen können beim Erwerb, bei der Zulassung, beim Besitz und bei der Nutzung eines Pkws entstehen. Wenn der Lebenszyklus eines Fahrzeuges betrachtet wird, kann neben den genannten Phasen auch die Entsorgung mit Kosten verbunden sein. Dies wird jedoch im Rahmen dieser Arbeit nicht thematisiert, da die Beträge zur Zeit noch so gering sind, dass sich davon keine ökonomisch relevanten Effekte ableiten lassen. Ebenso werden Steuererminderungen oder -rückzahlungen für Fahrzeuge mit besonderen Merkmalen vernachlässigt, da diese nur temporär gewährt werden.<sup>34</sup>

Abb. 5: Systematisierung der Untersuchungskriterien

<i>Steuerobjekt/ -gegenstand</i>	<i>Abgabearten</i>	<i>Besteuerungskriterien</i>
Erwerb	Umsatzsteuer	Bemessungsgrundlagen
Inverkehrbringen	Zulassungsteuer/ Zulassungsgebühren/ Zölle	Steuersätze/-tarif
Besitz		
Nutzung	Halterabgaben/ Kfz-Steuer	
	Versicherungsteuer	
	Mineralölsteuer	

Quelle: Eigene Darstellung.

<sup>32</sup> Vgl. EU-Kommission (2002c), S. 1 ff.

<sup>33</sup> Vgl. Ebenda, S. 1 ff. und REC (1999), S. 47 ff.

<sup>34</sup> Vgl. Kunert (1997), S. 632.

Die Benennung der Abgabearten der einzelnen Länder erweist sich als schwierig, da oft unterschiedliche Bezeichnungen verwendet werden. Es fällt zwar beim Kauf eines Pkws in jedem Land eine Umsatzsteuer an, daneben können jedoch in einzelnen Ländern Sondersteuern, Zulassungsteuern oder Zulassungsgebühren erhoben werden. Im weiteren Verlauf der Arbeit werden unter dem Begriff Zulassungsteuer alle Abgaben, mit Ausnahme der Umsatzsteuer, die beim Kauf oder dem Inverkehrbringen eines Pkws anfallen subsumiert.

Bei der Haltung eines Pkws sind i.d.R. jährlich Steuern zu entrichten, wobei es sich inhaltlich um die in Deutschland als Kfz-Steuer (KraftSt) bezeichnete Abgabe handelt. Weiterhin wird die Zwangsversicherungsprämie eines Fahrzeuges mit einer Versicherungsteuer fiskalisch belastet.

Neben der üblichen Versicherungsteuer können auch weitere Abgaben auf die Versicherungsprämie wie beispielsweise Zahlungen an einen speziellen Fonds oder Beiträge an einen Automobilclub anfallen.<sup>35</sup> Des weiteren wird der Bürger bei der Nutzung eines Pkws mit der vom Verbrauch abhängigen Mineralölsteuer und ähnlichen Abgaben, wie der Erdölbevorratungsabgabe in Deutschland, konfrontiert.<sup>36</sup> Um die staatlichen Belastungen in Euro zu ermitteln, ist es notwendig, die Bemessungsgrundlage und die jeweiligen Steuersätze bzw. Steuertarife zu untersuchen.

### 3 Abgaben auf den Kauf und das Inverkehrbringen eines Pkws

In diesem Abschnitt werden die einzelnen Belastungskomponenten beim Kauf oder der Anmeldung bzw. Zulassung eines Pkws ermittelt und einander gegenübergestellt.

#### 3.1 Umsatzsteuer auf den Erwerb von Pkw

Die Umsatzsteuer fällt in jedem Land beim Erwerb eines Fahrzeuges und beim Erwerb von Kraftstoff an,<sup>37</sup> wobei letzteres in Abschnitt B.5.1 diskutiert wird. Das Steuerobjekt stellt die durch den Endverbraucher neu erworbene Ware oder Dienstleistung dar; als Bemessungsgrundlage wird das Entgelt herangezogen.<sup>38</sup> Üblicherweise wird die Umsatzsteuer auf den Nettopreis erhoben mit Ausnahme von **Österreich, Portugal, Norwegen**<sup>39</sup> und **Polen**,<sup>40</sup> die die Summe von Nettopreis und Zulassungsteuer verwenden.

Abb. 6 zeigt die jeweiligen Steuersätze in Prozent auf. Ein ermäßigter Steuersatz von 12 % wird in **Luxemburg** für Ottokraftstoff, in **Portugal** für Dieselmotorkraftstoff<sup>41</sup> und in **Ungarn** für

---

<sup>35</sup> Vgl. CEA (2000), S. 67.

<sup>36</sup> Vgl. Aral (2001), S. 378.

<sup>37</sup> Vgl. EU-Kommission (2002b), S. 2 ff.

<sup>38</sup> Vgl. Domann (2002), S. 55.

<sup>39</sup> Vgl. ACEA (2001), S. OE-2 ff, P-2 ff und N-1 ff.

<sup>40</sup> Vgl. IBFD (2002), S. 13 ff.

<sup>41</sup> Vgl. EU-Kommission (2002c), S. 1 ff.

beide Sorten erhoben.<sup>42</sup> Lediglich **Slowenien**<sup>43</sup> weist einen höheren Umsatzsteuersatz für Mineralöl auf.<sup>44</sup>

Abb. 6: Umsatzsteuersätze in Europa

Land	Umsatzsteuer-Satz (%)
Österreich (A)	20
Belgien (B)	21
Deutschland (D)	16
Dänemark (DK)	25
Spanien (E)	16
Frankreich (F)	19,6
Finnland (FIN)	22
Griechenland (GR)	18
Italien (I)	20
Irland (IRL)	21
Luxemburg (L)	15/12
Niederlande (NL)	19
Portugal (P)	17/12
Schweden (S)	25
Großbritannien (UK)	17,5
Schweiz (CH)	7,6
Norwegen (N)	24
Polen (PL)	22
Tschechische Republik (CZ)	22
Ungarn (H)	25/12
Slowenien (SLO)	19/25

Quelle: Vgl. EU-Kommission (2002b), S.20 ff.  
und Jaras/Obermair (2000).

Abb. 7 gibt die durchschnittliche jährliche Belastung durch die Umsatzsteuer für einen VW Golf IV 1.4 mit Ottoantrieb wieder. Diese erstreckt sich von € 136 in der **Schweiz** bis zu € 461 in **Norwegen**. Neun der untersuchten Länder weisen eine berechnete Umsatzsteuer in einem engen Bereich zwischen € 328 und € 351 auf. Da die Umsatzsteuersätze für alle Fahrzeuge konstant sind, soll hier auf die Darstellung eines weiteren Modells verzichtet werden. Eine andere Reihenfolge der aufgeführten Länder kann sich nur durch die unter-

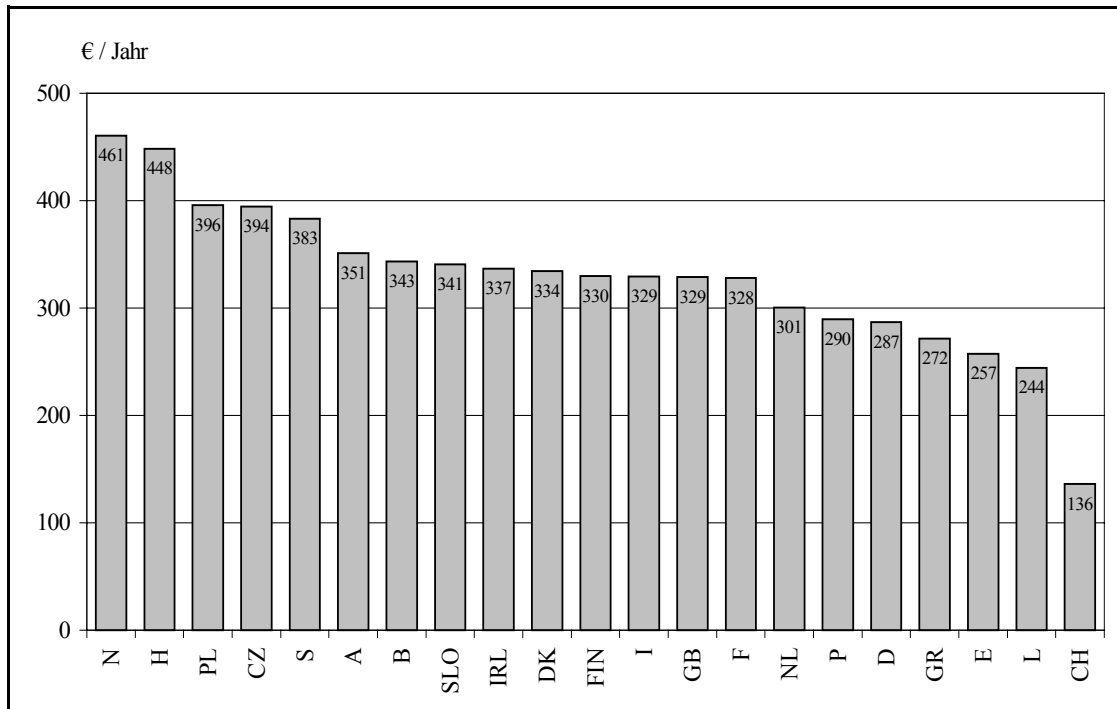
<sup>42</sup> Vgl. Jarass/Obermair (2000), S. 194 ff.

<sup>43</sup> Vgl. IRF (2001), S. 227.

<sup>44</sup> Vgl. auch Kapitel B.5.1.

schiedliche Entwicklung der Nettopreise ergeben, d.h. wenn die Fahrzeugpreise anderer Modelle nicht die gleiche prozentuale Abweichung wie der im Diagramm dargestellte Golf zum jeweiligen Preis in Deutschland aufweisen.<sup>45</sup> Dies wäre z.B. der Fall, wenn ein Pkw der Oberklasse in Dänemark ein Prozent teurer wäre als in Deutschland, der Preis eines Mittelklassewagens hingegen nur 75 % des deutschen Preises entsprechen würde.

Abb. 7: Umsatzsteuer - VW Golf IV 1.4



Quelle: Eigene Berechnung, eigene Darstellung.

### 3.2 Zulassungsteuer

Heterogener als die Umsatzsteuer fallen die Zulassungsteuer und -gebühr aus. Die Verteilung dieser Abgaben erfolgt wie in Abschnitt B.2.3 beschrieben analog zur Umsatzsteuer, es sei denn, es handelt sich um eine Abgabe, die jeder Halter entrichten muss, unabhängig davon, ob es sich um eine Erstzulassung handelt oder nicht. Die Zulassungsgebühr fällt bei jeder Anmeldung des Fahrzeuges an und wird somit auf die vier Haltejahre des ersten Besitzers linear verteilt. Abb. 8 gibt einen Überblick über die Bemessungsgrundlagen der Zulassungsteuer in den einzelnen Ländern.

In 15 der untersuchten Länder wird eine Zulassungsteuer erhoben, die überwiegend vom Nettopreis abhängig ist. Insgesamt sind zehn verschiedene Bemessungsgrundlagen zu beobachten, die in den verschiedensten Kombinationen Anwendung finden.

Besonders auffällig ist die hohe Zulassungsteuer in **Dänemark**. Hier wird bis zu einer Schwelle von ca. € 7.450<sup>46</sup> des Bruttopreises ein Prozentsatz von 105 und auf einen darüber liegenden Betrag ein Prozentsatz von 180 erhoben. Somit ist anzunehmen, dass dieser Steuer

<sup>45</sup> Vgl. dazu Abb. 3.

<sup>46</sup> Vgl. [www.oanda.com](http://www.oanda.com). 55.300 DKR wurden mit dem Wechselkurs vom 20.06.2002 umgerechnet.

das Leistungsfähigkeitsprinzip zugrunde liegt. Daneben wird der Steuerbetrag um € 172 je Airbag und um € 561 für Fahrzeuge mit Anti-Blockier-System (ABS) reduziert.<sup>47</sup> Der im europäischen Vergleich mit Abstand höchste Steuersatz von 105 bzw. 180 % wird in der quantitativen Darstellung durch niedrigere Nettopreise abgeschwächt.<sup>48</sup> Eine ebenfalls hohe Zulassungsteuer ist in **Finnland** zu beobachten. Hier wird ein Steuersatz von 100 % auf den Nettopreis erhoben, wobei eine Reduktion der Steuerbasis um bis zu € 900 durch die Erfüllung bestimmter Sicherheits- und Umwelteigenschaften möglich ist.<sup>49</sup> In **Irland** besteht ein Steuersatz von 22,5 % und steigt mit zunehmendem Hubraum bis auf 30 % des Bruttopreises an.<sup>50</sup> Mit drei unterschiedlichen Komponenten besitzt **Norwegen** mitunter die komplizierteste Abgabe, welche auf die Einfuhr oder die inländische Herstellung erhoben wird. Sie besteht aus einem gewichts-, hubraum- und leistungsabhängigen Teil.<sup>51</sup>

Ein weiteres Land mit erheblichen Abgaben stellt **Slowenien** mit einer Zulassungsteuer von 32 % für Fahrzeuge mit einem Hubraum über 1.800 ccm und von 20 % für alle übrigen Fahrzeuge dar. Daneben ist ein Importzoll von 27 % zu entrichten. Zur Berechnung der Abgaben wird der Nettopreis als Steuerbasis herangezogen.<sup>52</sup> **Polen** ist eines der Länder, die eine Kaufsteuer erheben. Der Fiskus erhält 3 % des Nettopreises für Pkw mit einem Hubraum unter 2.000 ccm und 12 % für die übrigen. Es ist schwer abzuleiten, welche Intention der Gesetzgeber mit dieser Regelung verfolgt. Vorstellbar sind das Leistungsfähigkeitsprinzip oder aber davon unabhängige Umweltziele.<sup>53</sup>

**Griechenlands** Zulassungsteuersatz ist in erheblichem Maße vom Hubraum und den Abgaswerten des Fahrzeuges abhängig. Für die umweltfreundlichste Kategorie liegt der Steuersatz auf den Nettopreis zwischen sieben und 88 %, er kann aber für höhere Abgaswerte bis auf 385 % ansteigen.<sup>54</sup> Die hubraumabhängige Zulassungsteuer in **Ungarn** ist weniger progressiv. So wird bis zu einem Volumen von 1.600 ccm eine Steuer von 10 % und bei einem darüberliegenden Volumen eine Steuer von 20 % des Nettopreises fällig. Der Steuersatz erhöht sich auf 22 bzw. 32 % für Fahrzeuge ohne Katalysator.<sup>55</sup> In **Spanien** wird zusätzlich nach der Antriebsart differenziert. Dieselmotorenbetriebene Fahrzeuge mit bis zu 1.600 ccm Hubraum und Otto-Pkw mit bis zu 2.000 ccm werden mit 7 %, die übrigen mit 12 % belastet.<sup>56</sup> Private Halter müssen in **Italien** eine Zulassungsteuer von € 62 entrichten. Dieser Wert kann von jeder Provinz bis auf € 75 angehoben werden.<sup>57</sup> In **Österreich** fällt die verbrauchs- und antriebsabhängige Normverbrauchsabgabe an, die aber maximal 16,8 % des Nettopreises bzw. -wertes betragen darf. Diese Abgabe fällt bei erstmaliger Zulassung eines Fahrzeuges im Inland an.<sup>58</sup>

---

<sup>47</sup> Vgl. ACEA (2001), S. DK-2 ff.

<sup>48</sup> Vgl. Abb. 3.

<sup>49</sup> Vgl. ACEA (2001), S. FIN-1.

<sup>50</sup> Vgl. Ebenda, S. IRL-2 ff.

<sup>51</sup> Vgl. Sadlmayr (2002), S. 46 und Finanzministerium Norwegen (2002).

<sup>52</sup> Vgl. IRF (2001), S. 227.

<sup>53</sup> Vgl. IBFD (2002), S. 8 ff.

<sup>54</sup> Vgl. ACEA (2001), S. GR-3.

<sup>55</sup> Vgl. REC (1999), S. 182.

<sup>56</sup> Vgl. ACEA (2001), S. E-2 ff.

<sup>57</sup> Vgl. Ebenda, S. I-3 ff.

<sup>58</sup> Vgl. Österreichische Botschaft (2002).

Abb. 8: Bemessungsgrundlagen der Zulassungsteuer in Europa

	A	B	D	DK	E	F	FIN	GR	I	IRL	L	NL	P	S	GB	CH	N	PL	CZ	H	SLO
Nettopreis	•				•		•	•				•						•		•	•
Preis incl. UmSt.				•						•											
Antriebsart Otto/Diesel	•				•							•									
Hubraum		•			•			•		•			•				•	•		•	•
Motorleistung		•				•											•				
Gewicht																	•				
Sicherheitsausstattung				•			•					•									
Abgase							•	•												•	
Kraftstoffverbrauch / CO <sub>2</sub> -Emission	•					•															
Region						•			•												
Zulassungsgebühr in €	138	62	25	155	62	–	–	–	119	–	13	32	50	–	40	172	9	–	–	–	–

Quelle: Eigene Darstellung, Vgl. ACEA (2001), Finanzministerium Norwegen (2002), IBFD (2002), IRF (2001), Jarass/Obermair (2000), Österreichische Botschaft (2002), REC (1999), Sadlmayr (2002)

In Belgien kann die Zulassungsteuer zwischen € 62 und € 5.000 liegen, je nach Hubraum und Motorleistung.<sup>59</sup> In Frankreich dient eine Art „steuerrelevante Leistung (Fiscal Horsepower)“ als Bemessungsgrundlage, die unter Einbeziehung von kW-Leistung und CO<sub>2</sub>-Emission berechnet wird. Die Höhe des Steuersatzes ist in den einzelnen Regionen unterschiedlich und kann zwischen € 15 und € 30 liegen.<sup>60</sup>

In Abb. 8 sind ferner die Zulassungsgebühren aufgeführt, welche eine Art Verwaltungsgebühr bei der Anmeldung eines Pkws darstellen. Lediglich Schweden<sup>61</sup> und die Tschechische Republik<sup>62</sup> erheben weder eine Zulassungsteuer noch eine Zulassungsgebühr.

In diesem Zusammenhang wird nochmals auf die begriffliche Definition der Zulassungsteuer hingewiesen, denn im Rahmen dieser Arbeit umfasst dieser Begriff alle Abgaben, die im Rahmen des Kaufs, des Inverkehrbringens oder der Zulassung, mit Ausnahme der Umsatzsteuer, anfallen. So erheben **Polen**<sup>63</sup> und **Ungarn**<sup>64</sup> eine Kaufsteuer; **Slowenien**<sup>65</sup> eine Kaufsteuer und zusätzlich einen Importzoll. Die Importabgaben der beiden Länder **Griechenland**<sup>66</sup> und **Schweiz**<sup>67</sup> werden hier jedoch nicht berücksichtigt, da sie nur auf Fahrzeuge aus Nicht-EU-Mitgliedsländern Anwendung finden.

### *Quantitative Ermittlung*

Abb. 9 verdeutlicht die Abgaben eines repräsentativen Pkws beim Erwerb und des Inverkehrbringens. Auffällig ist, dass in **Dänemark** mit Abstand die höchste durchschnittliche Belastung mit € 2.082 im Jahr vorliegt,<sup>68</sup> gefolgt von **Finnland** mit € 1.295.<sup>69</sup> **Irland**,<sup>70</sup> **Norwegen**<sup>71</sup> und **Slowenien** liegen bei ca. € 900; die **Niederlande**<sup>72</sup> sowie **Portugal**<sup>73</sup> bei ca. € 500.

Die Spreizung zwischen den Fahrzeugklassen wird im Vergleich der Abb. 8 und 9 deutlich. Alle Länder, die eine nennenswerte Abgabe erheben, gestalten die Steuer progressiv zur Fahrzeuggröße, wobei unterschiedliche Fahrzeugmerkmale herangezogen werden. Während

---

<sup>59</sup> Vgl. ACEA (2001), S. B-4 ff.

<sup>60</sup> Vgl. Ebenda, S. F-4 ff.

<sup>61</sup> Vgl. RSV (2002).

<sup>62</sup> Vgl. IBFD (2002), S. 3 ff.

<sup>63</sup> Vgl. IBFD (2002), S. 12 ff.

<sup>64</sup> Vgl. Jarass/Obermair (2000), S. 194 ff.

<sup>65</sup> Vgl. IRF (2001), S. 227.

<sup>66</sup> Vgl. Ebenda, S. GR-1 ff.

<sup>67</sup> Vgl. Ebenda, S. CH-2 ff.

<sup>68</sup> Vgl. Ebenda, S. DK-2 ff.

<sup>69</sup> Vgl. Ebenda, S. FIN-1 ff.

<sup>70</sup> Vgl. Ebenda, S. IRL-2 ff.

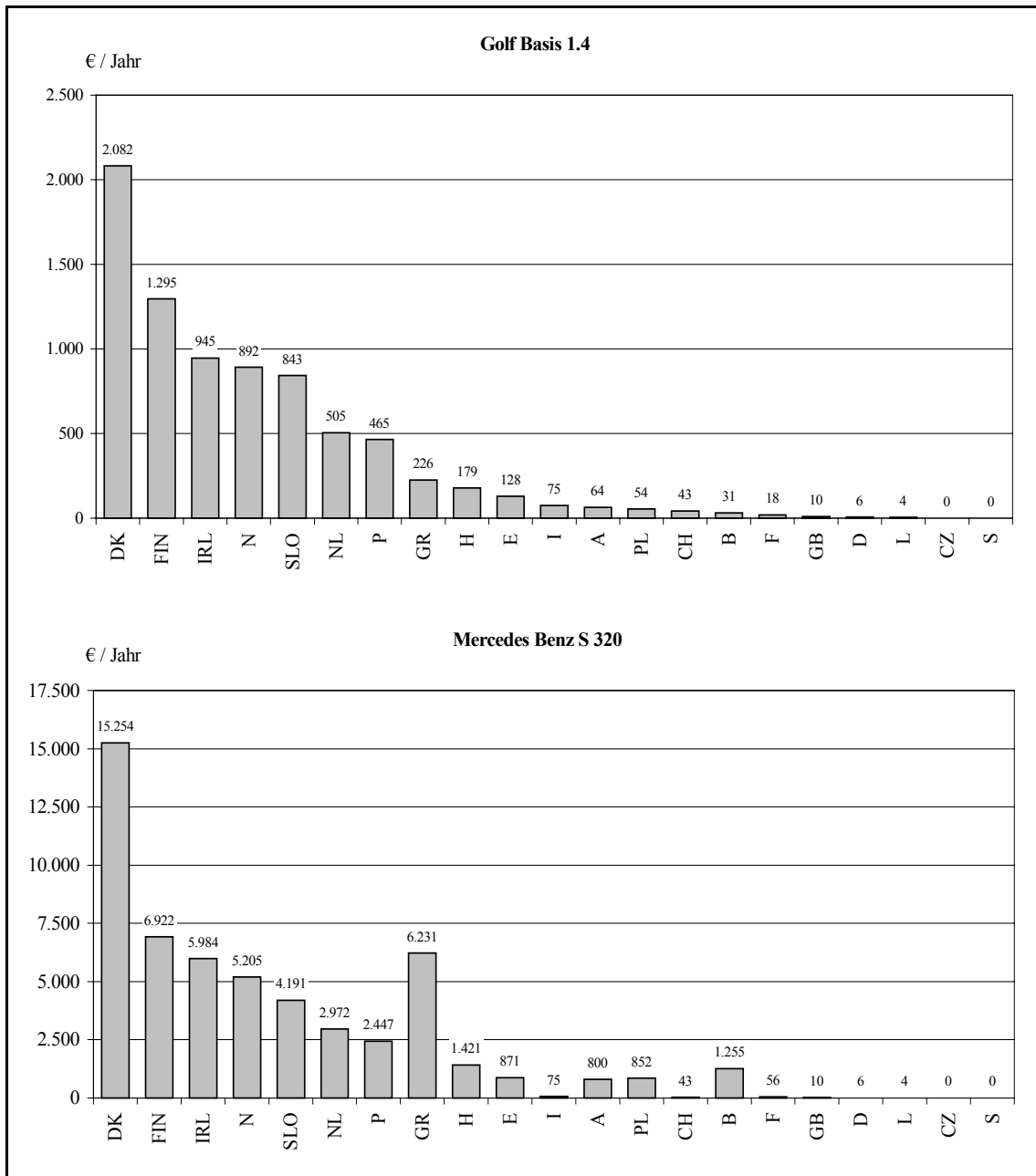
<sup>71</sup> Vgl. Finanzministerium Norwegen (2002).

<sup>72</sup> Vgl. Ebenda, S. NL-4 ff.

<sup>73</sup> Vgl. Ebenda, S. P-2 ff.

in **Finnland**<sup>74</sup> ein konstanter Steuersatz auf den Fahrzeugpreis erhoben wird, steigt er in **Irland**<sup>75</sup> und **Slowenien**<sup>76</sup> mit dem Hubraum an.

Abb. 9: Zulassungsteuer für Pkw zweier Fahrzeugklassen



Quelle: Eigene Berechnung, eigene Darstellung.

Die Spreizung in Griechenland<sup>77</sup> ist sehr stark ausgeprägt und führt bei einem Mercedes S 320 zu einer Belastung von € 6.231. Dies entspricht einem prozentualen Anstieg von 2.653 % im

<sup>74</sup> Vgl. Ebenda, S. FIN-1 ff.

<sup>75</sup> Vgl. Ebenda, S. IRL-2 ff.

<sup>76</sup> Vgl. IRF (2001), S. 226 ff.

<sup>77</sup> Vgl. ACEA (2001), S. GR-2 ff.



Vergleich zu einem VW Golf 1.4. Nur Belgien<sup>78</sup> hat im Verhältnis eine stärkere Progression mit ca. 4.000 %, wobei allerdings die Höhe der Abgabe niedriger ist als in Griechenland,<sup>79</sup> ähnliches gilt für Polen,<sup>80</sup> Österreich,<sup>81</sup> Spanien<sup>82</sup> und Ungarn.<sup>83</sup>

## 4 Abgaben auf den Besitz eines Fahrzeuges

In diesem Kapitel werden die Abgaben thematisiert, die allein durch den Besitz eines Fahrzeuges entstehen. Dazu gehören generell die Kfz-Steuer sowie die Umsatzsteuer. Voraussetzung ist, dass das Automobil zugelassen ist. Straßenbenutzungsabgaben werden nur einbezogen, wenn sie unanhängig von der tatsächlichen Nutzung einer Straße anfallen und somit den Charakter einer jährlichen Kfz-Steuer aufweisen.

### 4.1 Kfz-Steuer

In den meisten Ländern, außer in Polen<sup>84</sup> und Frankreich,<sup>85</sup> wird eine jährlich zu entrichtende Steuer erhoben. Als Steuerobjekt wird das Halten eines Pkws herangezogen. Es wird hierbei von der Besteuerung des „ruhenden Verkehrs“ gesprochen, da die Abgabe unabhängig von der Nutzung des Fahrzeuges anfällt. Wie unterschiedlich die Kraftfahrzeugsteuer in Europa gestaltet ist, wird anhand der in Abb. 10 aufgeführten Bemessungsgrundlagen verdeutlicht. Abb. 11 stellt die quantitative Belastung eines Golf Basis 1.4 durch die Kfz-Steuer dar.

Die beiden häufigsten Kriterien, die als Bemessungsgrundlage dieser Steuer dienen, sind die Antriebsart und der Hubraum. In den Ländern, in denen die Antriebsart zugrunde liegt, führt diese zu einer Zweiteilung der Kfz-Steuer, wie dies auch in **Deutschland** der Fall ist.<sup>86</sup> Zur weiteren Differenzierung werden daneben auch Kriterien wie der Hubraum oder wie in den **Niederlanden** das Gewicht herangezogen. Somit müssen Halter von Pkw der unteren Mittelklasse, wie der als repräsentatives Fahrzeug herangezogene Golf, in den Niederlanden jährlich ca. € 370 Kfz-Steuer bezahlen.<sup>87</sup> **Dänemark** erhebt mit € 326 neben der sehr hohen Zulassungsteuer auch eine hohe Kfz-Steuer. Der Steuerbetrag ist von der Antriebsart abhängig und steigt mit dem Kraftstoffverbrauch. So ist bei einem Verbrauch von unter fünf Liter je 100 km nur € 3,37 im Jahr zu entrichten, hingegen ab 22 Liter ca. € 2.300. Für ein Dieselfahrzeug liegen die Extrema sogar noch weiter auseinander.<sup>88</sup> **Norwegen** ist das einzige Land mit einer „Flat-Rate“. Unabhängig von den Fahrzeugeigenschaften zahlt jeder Halter jährlich € 303 an den Fiskus. Folglich wird mit dieser Steuer keine Lenkungswirkung

---

<sup>78</sup> Vgl. Ebenda, S. B-3 ff.

<sup>79</sup> Vgl. ACEA (2002), S. GR-2 ff.

<sup>80</sup> Vgl. IBFD (2002), S. 13 ff.

<sup>81</sup> Vgl. ACEA (2002), S. OE-2 ff.

<sup>82</sup> Vgl. Ebenda, S. E-2 ff.

<sup>83</sup> Vgl. REC (1999), S. 47 ff.

<sup>84</sup> Vgl. IBFD (2002), S. 8 ff.

<sup>85</sup> Vgl. ACEA (2000), S. F-6.

<sup>86</sup> Vgl. KraftStG (1994), §§ 7 ff.

<sup>87</sup> Vgl. ACEA (2001), S. NL-5.

<sup>88</sup> Vgl. Ebenda, S. DK-6.

ausgeübt.<sup>89</sup> In **Irland** steigt die Kfz-Steuer überproportional mit dem Motorvolumen und liegt zwischen € 124 und € 1.078.<sup>90</sup> Weitere Länder, bei denen ausschließlich der Hubraum als Bemessungsgrundlage dient, sind **Griechenland**,<sup>91</sup> **Luxemburg**,<sup>92</sup> **Slowenien**<sup>93</sup> und die **Tschechische Republik**.<sup>94</sup> Die Steuer in diesen Ländern liegt für einen Wagen der unteren Mittelklasse zwischen € 55 und € 80. Pkw-Halter in **Österreich** entrichten die jährliche Kfz-Steuer als „motorbezogene Versicherungssteuer“ mit der Haftpflicht-Versicherungsprämie. Diese ist abhängig von der Motorleistung und wird für ältere Fahrzeuge ohne Katalysator um 20 % erhöht.<sup>95</sup> Eine besondere Berücksichtigung der CO<sub>2</sub>-Emission sieht das Kfz-Steuer-system in **Großbritannien** vor. Der Emissionswert wird in Gramm je km ermittelt und als Bemessungsgrundlage herangezogen. Die Berechnung der Steuer, die zwischen € 159 und € 250 liegt, unterscheidet sich je nach Antriebsart. Vor dem 1.3.2001 zugelassene Pkw werden nur nach dem Hubraum differenziert.<sup>96</sup>

Durch eine vorgegebene Formel wird in **Belgien** über das Motorvolumen eine „fiskalische Leistung“ berechnet. Unter Berücksichtigung der Antriebsart steigt der Steuerbetrag mit diesem Wert.<sup>97</sup> Die Steuerhoheit in der **Schweiz** liegt bei den Kantonen und führt deshalb zu einem sehr heterogenen Steuersystem. Ungefähr die Hälfte aller Kantone verwenden das Motorvolumen und die Motorleistung als Bemessungsgrundlage. Weiterhin werden das Gesamtgewicht sowie die Abgaswerte des Fahrzeuges herangezogen. Daher fällt die Höhe der Steuer der einzelnen Kantone sehr unterschiedlich aus und liegt beispielsweise im Kanton Uri zwischen € 100 und € 300.<sup>98</sup> In **Italien** bewegt sich die Kfz-Steuer proportional zur Leistung eines Fahrzeuges, indem je kW Motorleistung eine Abgabe von € 2,58 anfällt, so dass ein Golf mit 55 kW im internationalen Vergleich im Mittelfeld liegt. Zusätzlich erhöht sich der Betrag für Diesel-Pkw, die bestimmte Umweltstandards nicht erfüllen.<sup>99</sup>

**Finnland** unterscheidet zwischen den Antriebsarten nicht nur, wie üblich, durch andere Sätze, sondern durch ein gänzlich anderes System. Selbstzünder werden mit € 52,13 je 100 kg Gesamtgewicht belastet; Besitzer eines Otto-Pkws müssen hingegen pauschal € 118 entrichten. Halter von Otto-Pkw, deren Fahrzeuge vor dem 01.01.1994 zugelassen wurden, zahlen lediglich € 84 Kfz-Steuer.<sup>100</sup> In **Schweden** erfolgt die Besteuerung eines Pkws nach dem Leergewicht, für einen VW Golf IV mit 1.090 kg Leergewicht beträgt die Jahressteuer etwa € 100.<sup>101</sup>

---

<sup>89</sup> Vgl. Finanzministerium Norwegen (2002).

<sup>90</sup> Vgl. ACEA (2001), S. IRL-4.

<sup>91</sup> Vgl. Ebenda, S. GR-6.

<sup>92</sup> Vgl. Ebenda, S. L-3.

<sup>93</sup> Vgl. IRF (2001), S. 227.

<sup>94</sup> Vgl. IBFD (2002), S. 5.

<sup>95</sup> Vgl. ACEA (2001), S. OE-4.

<sup>96</sup> Vgl. Ebenda, S. UK-4 ff.

<sup>97</sup> Vgl. ACEA (2001), S. B-1 ff.

<sup>98</sup> Vgl. Landrat des Kanton Uri (2001), S. 3 ff.

<sup>99</sup> Vgl. ACEA (2001), S. I-6 ff.

<sup>100</sup> Vgl. ACEA (2001), S. FIN-1.

<sup>101</sup> Vgl. Ebenda, S. S-1 ff. und RSV (2002).

Abb. 10: Bemessungsgrundlagen der Kraftfahrzeugsteuer in Europa

	<i>A</i>	<i>B</i>	<i>D</i>	<i>DK</i>	<i>E</i>	<i>F</i> <sup>1)</sup>	<i>FIN</i>	<i>GR</i>	<i>I</i>	<i>IRL</i>	<i>L</i>	<i>NL</i>	<i>P</i>	<i>S</i>	<i>GB</i>	<i>CH</i> <sup>2)</sup>	<i>N</i> <sup>3)</sup>	<i>PL</i>	<i>CZ</i>	<i>H</i>	<i>SLO</i>
Antriebsart Otto/Diesel		•	•	•			•		•			•	•	•	•						
Hubraum		•	•		•			•		•	•		•		•	•			•		•
Motorleistung	•					•			•							•					
Gewicht				•			•					•		•		•				•	
Alter						•							•								
Abgase	•		•						•					•	•	•					
Kraftstoffverbrauch / CO <sub>2</sub> -Emission			•	•		•									•						
Region					•	•						•				•					

<sup>1)</sup> Seit 2001 werden nur noch gewerbliche Halter mit einer Kfz-Steuer belastet.

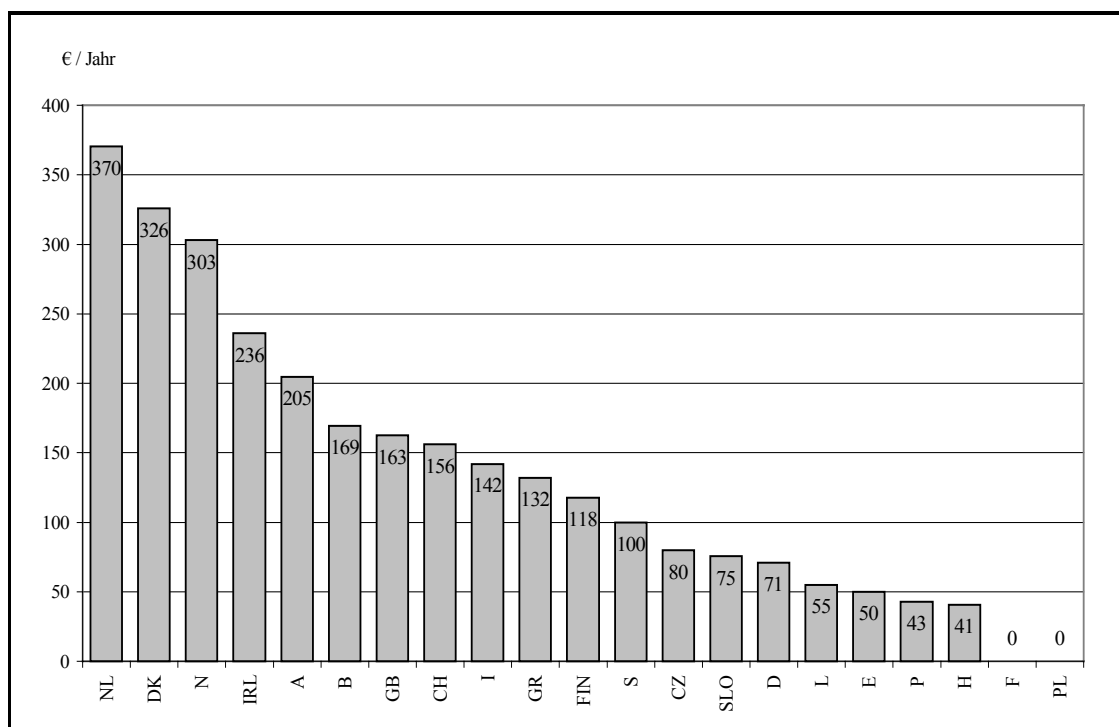
<sup>2)</sup> Bemessungsgrundlagen variieren in den einzelnen Kantonen.

<sup>3)</sup> Einheitlicher Steuerbetrag von € 303.

Quelle: Eigene Darstellung, Vgl. ACEA (2001), Finanzministerium Norwegen (2002), IBFD (2002), IRF (2001), Jarass/Obermair (2000), Österreichische Botschaft (2002), REC (1999), Sadlmayr (2002)

**Deutschland** liegt mit der Kfz-Steuer von € 71 im unteren Drittel des internationalen Vergleichs; unterschieden wird hier generell nach Antriebsart und Schadstoffklassen. Daraus ergibt sich ein Steuersatz, der je begonnenen 100 ccm Hubraum zu entrichten ist.<sup>102</sup> **Spanien** gehört ebenfalls zu den Ländern, in denen die fiskalische Leistung auf der Grundlage des Hubraums und der Zylinderanzahl berechnet wird. In Abhängigkeit von diesem errechneten Wert ist ein Mindeststeuersatz definiert, der von den Regionen angehoben werden kann. Das hier betrachtete Beispielfahrzeug verursacht in Madrid eine jährliche Abgabe von € 50.<sup>103</sup> Mit ca. € 40 zählen **Portugal**<sup>104</sup> und **Ungarn** zu den günstigsten Ländern, wobei **Ungarn** lediglich das Fahrzeuggewicht als Bemessungsgrundlage heranzieht,<sup>105</sup> **Portugal** dagegen Antriebsart, Hubraum sowie das Alter des Pkws berücksichtigt.<sup>106</sup> **Polen**<sup>107</sup> und **Frankreich**<sup>108</sup> sind die einzigen Länder, die keine jährliche Abgabe auf den Besitz von Kraftfahrzeugen erheben.

Abb. 11: Kfz-Steuer - VW Golf IV 1.4



Quelle: Eigene Berechnung, eigene Darstellung.

### *Spreizung der Kfz-Steuer über die Fahrzeugklassen*

Als repräsentatives Fahrzeug wird in der quantitativen Darstellung ein Golf mit Ottoantrieb herangezogen. Daher stellt sich die Frage, wie sich die Belastung durch die Kfz-Steuer bei

<sup>102</sup> Vgl. KraftStG (1994), §§ 7 ff.

<sup>103</sup> Vgl. ACEA (2001), S. E-5 ff.

<sup>104</sup> Vgl. Ebenda, S. P-7 ff.

<sup>105</sup> Vgl. Jarass/Obermair (2000), S. 194 ff.

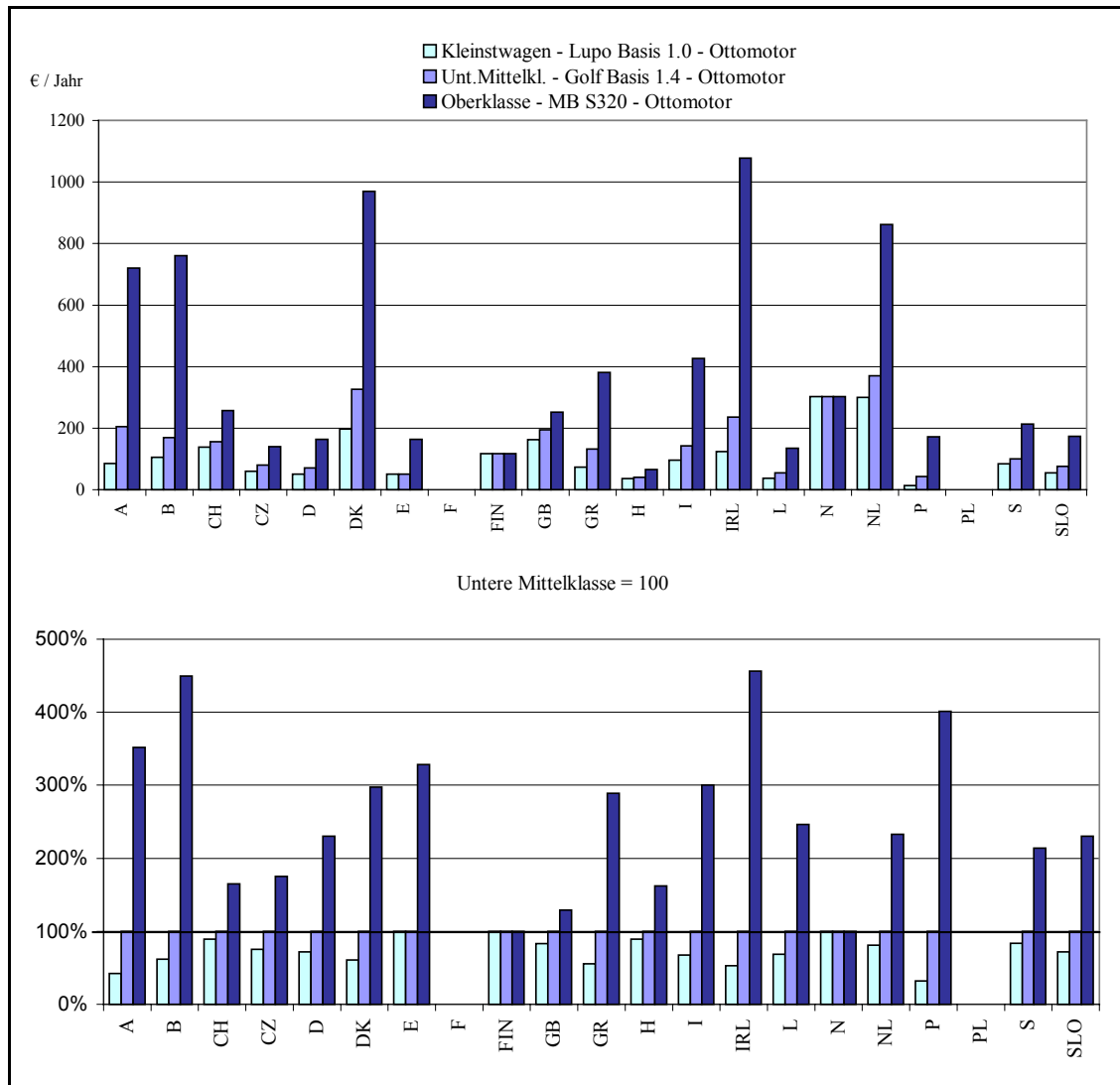
<sup>106</sup> Vgl. ACEA (2001), S. P-7 ff.

<sup>107</sup> Vgl. IBFD (2002), S. 15.

<sup>108</sup> Vgl. ACEA (2001), S. F-6.

Pkw mit anderen Fahrzeugmerkmalen gestaltet. Hierzu kann Abb. 12 herangezogen werden, welche die Steuerbeträge für ein Fahrzeug der unteren Mittelklasse, einem Kleinwagen und einem Pkw der Oberklasse sowohl in absoluten Größen als auch in Prozent gegenüberstellt. Innerhalb der Fahrzeugklassen ändern sich die Fahrzeugeigenschaften kaum, wodurch der Steuerbetrag innerhalb der Klassen nur in geringem Ausmaß variiert.

Abb. 12: Spreizung der Kfz-Steuer



Quelle: Eigene Berechnung, eigene Darstellung.

Aus Abb. 12 wird ersichtlich, dass zwar **Portugal**<sup>109</sup> eine hohe Spreizung aufweist, aber die Beträge generell im unteren Bereich liegen; dies trifft auch auf **Spaniens**<sup>110</sup> Kfz-Steuer zu. Eine hohe Belastung von Fahrzeugen der Oberklasse liegt in **Irland**,<sup>111</sup> **Dänemark**,<sup>112</sup> den

<sup>109</sup> Vgl. ACEA (2001), S. P-7 ff.

<sup>110</sup> Vgl. Ebenda, S. E-5 ff.

<sup>111</sup> Vgl. Ebenda, S. I-6 ff.

<sup>112</sup> Vgl. Ebenda, S. DK-6.

**Niederlanden**,<sup>113</sup> **Belgien**<sup>114</sup> und **Österreich**<sup>115</sup> vor. Abgesehen von den Niederlanden weisen diese Länder auch eine überdurchschnittliche Spreizung auf. Lediglich in **Finnland**<sup>116</sup> und **Norwegen**<sup>117</sup> variiert der Steuerbetrag bei unterschiedlichen Fahrzeugklassen nicht. Für Finnland trifft dieses Ergebnis aber nur für Otto-Pkw zu.<sup>118</sup>

## 4.2 Versicherungsteuer

Die Versicherungsteuer wird in die Untersuchung mit einbezogen, weil die Haftpflichtversicherung gesetzlich vorgeschrieben ist und deshalb von jedem Pkw-Halter zu entrichten ist.

Abb. 13: Abgaben auf Versicherungsprämien in Europa

<i>Land</i>	<i>Versicherungsteuer-Satz in %</i>	<i>Steuerähnliche Abgaben in €</i>
Österreich	11	-
Belgien <sup>119</sup>	9,25	17,85
Deutschland	16	-
Dänemark <sup>120</sup>	50	14
Spanien	6	3,5
Frankreich	18	15,1
Finnland	22	-
Griechenland	10	8,4
Italien	12,5	14,22
Irland	2	-
Luxemburg	4	-
Niederlande	7	-
Portugal	9	3,83
Schweden	-	-
Großbritannien	17,5	-
Schweiz	5	-
Norwegen	€ 42	-
Polen	-	-
Tschechische Republik	-	-
Ungarn	-	-
Slowenien	6,5	-

Quelle: Eigene Darstellung. Vgl. CEA (2001), S. 7 ff. und IBFD (2002), S. 3 ff.

<sup>113</sup> Vgl. Ebenda, S. NL-5.

<sup>114</sup> Vgl. Ebenda, S. B-1 ff.

<sup>115</sup> Vgl. Ebenda, S. OE-4.

<sup>116</sup> Vgl. Ebenda, S. FIN-1.

<sup>117</sup> Vgl. Finanzministerium Norwegen (2002).

<sup>118</sup> Vgl. ACEA (2001), S. FIN-1.

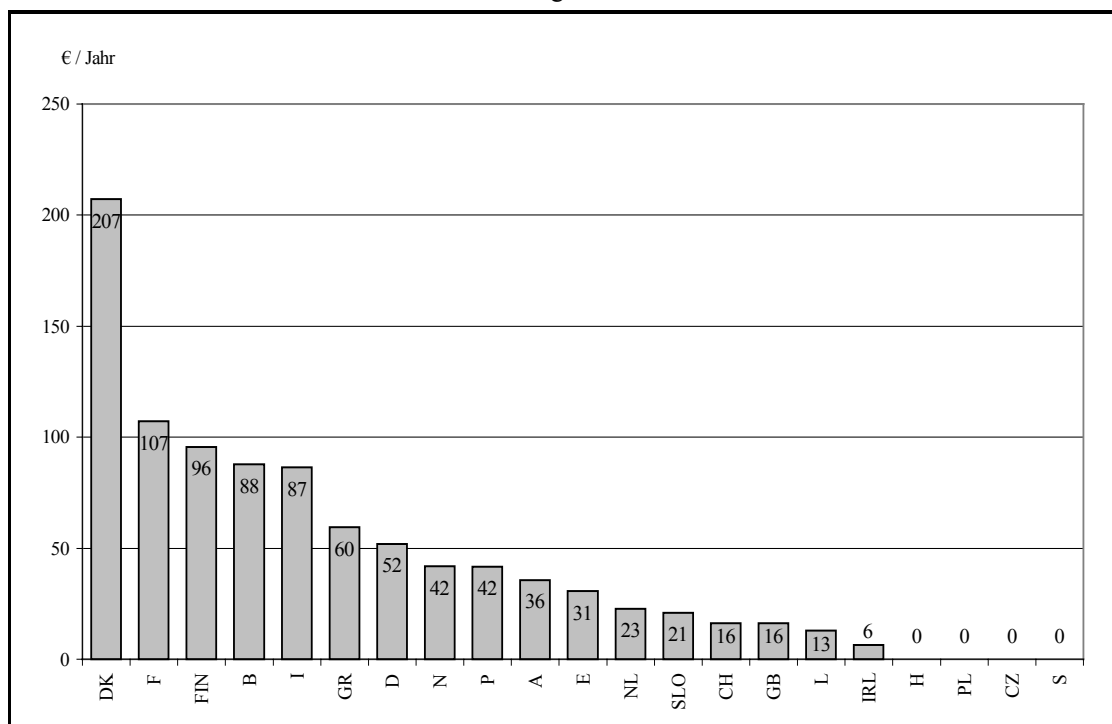
<sup>119</sup> Für Lkw sind die Steuersätze geringer und hängen vom Gesamtgewicht ab.

<sup>120</sup> Für Lkw fallen lediglich die steuerähnlichen Abgaben an.

Abb. 13 stellt die relevanten Steuersätze in Prozent dar, woraus ersichtlich wird, dass steuerähnliche Abgaben eine besondere Bedeutung haben. So liegen sie in einigen Ländern höher als die eigentliche Versicherungsteuer. Die Versicherungsteuer bewegt sich zwischen zwei und 50 %, reicht aber inklusive sonstiger Komponenten bis zu 64 %. Als Steuerbasis wird die Versicherungsprämie herangezogen. **Norwegen** ist das einzige Land mit einer pauschalen Belastung von Versicherungspolices in Höhe von € 42.<sup>121</sup>

Vergleicht man konkrete Fahrzeuge miteinander, kann die staatliche Belastung durch die Versicherungsteuer durchaus ein anderes Ergebnis aufzeigen, da die Versicherungsprämie von Pkw zu Pkw sehr unterschiedlich sein kann und diese die Abgabe determiniert. Die entsprechenden Prämien für Fahrzeuge in **Deutschland** werden durch eine Online-Datenbank des ADAC<sup>122</sup> ermittelt. Um den Rechercheaufwand in Grenzen zu halten und vor dem Hintergrund, dass die Abweichungen auf das Gesamtergebnis keinen großen Einfluss nehmen, wird auf eine Recherche der Prämienhöhen in den einzelnen Ländern verzichtet. Statt dessen wird die Prämie für Deutschland auch auf die übrigen Länder angewendet. Abb. 14 verdeutlicht die stark abweichenden Belastungen der Pkw-Halter, verursacht durch die Versicherungsteuer. Während die Versicherungsprämie in vier Ländern überhaupt nicht besteuert wird, zahlt ein Golf-Halter in **Dänemark** jährlich € 207 Versicherungsteuer.<sup>123</sup>

Abb. 14: Versicherungsteuer – VW Golf IV 1.4



Quelle: Eigene Berechnung, eigene Darstellung.

<sup>121</sup> Vgl. CEA (2001), S. 65 ff.

<sup>122</sup> Vgl. ADAC (2002).

<sup>123</sup> Vgl. CEA (2001), S. 7 ff.

## 5 Abgaben auf die Nutzung eines Fahrzeuges

In diesem Abschnitt werden die Abgaben auf die Nutzung eines Pkws miteinander verglichen. Dabei sind die Mineralölsteuer und die Umsatzsteuer auf Mineralöl Abgaben, die in Abhängigkeit von der Fahrleistung anfallen.

### 5.1 Mineralölsteuer und ähnliche Abgaben

Die Mineralölsteuersätze und sonstige relevante Abgaben werden in Abb. 15 aufgezeigt. Dabei wird, wie unter B.2.4 bereits erwähnt, als Ottokraftstoff Euro-Super mit einer Oktanzahl von 95 und als Diesekraftstoff stets eine schwefelarme Sorte herangezogen.

Neben der Mineralölsteuer erheben einige Länder noch zusätzliche Abgaben, die der Verbraucher aber als Mineralölsteuer wahrnimmt. In Abb. 15 werden die Mineralölsteuersätze mit diesen ausgewiesen, sind aber unter „sonstigen Abgaben“ nochmals aufgelistet. So besteht in **Deutschland** eine Erdölbevorratungsabgabe von 0,0048 Cent je Liter für Ottokraftstoff und 0,0036 für Diesekraftstoff.<sup>124</sup> Des weiteren wird auch am Beispiel Deutschlands deutlich, dass der Begriff Mineralölsteuer in dieser Arbeit alle Abgaben auf Mineralöl, wie z.B. Öko-Steuer, beinhaltet. Lediglich die Umsatzsteuer wird getrennt ausgewiesen.

**Griechenland**<sup>125</sup> ist das einzige Land, bei dem die Mineralölsteuer bzw. die sonstigen Abgaben auf Mineralöl vom Tankstellenpreis abhängig sind. Dies ist wahrscheinlich auf das historische Inflationsproblem Griechenlands zurückzuführen. So wird ein „State Fee“ von 0,5 % auf die Raffineriekosten und ebenfalls 0,5 %, als Beitrag zu einem „Custom Pension Fund“ auf die Raffineriekosten incl. „State Fee“ und „Mineralölsteuer“ erhoben. Um auch in diesem Fall den Rechercheaufwand im Rahmen zu halten, wird in dieser Studie für die eben genannten Abgaben die resultierende Belastung bei einem Kraftstoffpreis von € 0,75 angewendet.

---

<sup>124</sup> Vgl. EU-Kommission (2002c), S. 1 ff.

<sup>125</sup> Vgl. ACEA (2001), S. GR-7.



Abb. 15: Abgaben auf Kraftstoffe in Europa

	A	B	D	DK	E	F	FIN	GR	I	IRL	L	NL	P	S <sup>1)</sup>	GB	CH	N	PL	CZ	H	SLO
Verbraucherpreis Euro-Super 95 incl. Abgaben	0,908	1,029	1,100	1,153	0,849	1,041	1,066	0,791	1,072	0,812	0,816	1,191	0,890	1,058	1,224	0,900	1,240	0,850	0,780	0,830	0,790
Verbraucherpreis Diesel incl. Abgaben	0,741	0,747	0,875	0,849	0,710	0,785	0,779	0,650	0,872	0,756	0,645	0,813	0,650	0,860	1,257	0,940	1,130	0,710	0,710	0,780	0,820
Mineralölsteuer Euro Super 95 incl. sonstige Abgaben	0,414	0,499	0,628	0,538	0,396	0,574	0,559	0,334	0,520	0,401	0,372	0,621	0,479	0,475	0,742	0,511	0,600	0,408	0,360	0,360	0,251
Mineralölsteuer Diesel incl. sonstige Abgaben	0,287	0,295	0,443	0,368	0,293	0,377	0,304	0,283	0,382	0,302	0,253	0,339	0,272	0,321	0,742	0,525	0,493	0,287	0,271	0,310	0,257
Sonstige Abgaben	0,007 <sub>2)</sub>	0,005 <sub>3)</sub>	0,0046 <sub>4)</sub>	-	-	0,003 <sub>5)</sub>	-	0,038 <sub>6)</sub>	-	-	-	0,013 <sub>7)</sub>	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Umsatzsteuer %	20	21	16	25	16	19,6	22	18	20	21	15/12	19	17/12	25	17,5	7,6	24	22	22	12	25

<sup>1)</sup> Die Mineralölsteuer besteht aus einer CO<sub>2</sub>-Steuer und Energiesteuer.

<sup>2)</sup> Pflichtnotstandsreserve. Es ergeben sich minimale Unterschiede für die einzelnen Kraftstoffe, die hier nicht berücksichtigt werden.

<sup>3)</sup> Costs of stocking.

<sup>4)</sup> Erdölbevorratungsabgabe für Vergaserkraftstoff. Für Dieselmkraftstoff beträgt diese Abgabe € 0,0036.

<sup>5)</sup> Abgabe an das French Petroleum Institute.

<sup>6)</sup> Dieser Wert gilt bei einem Kraftstoffpreis von € 0,75 und beinhaltet 0,5% State Fee auf die Raffineriekosten, sowie 0,5 % Custom Pension Fund auf Raffineriekosten + State Fee + Mineralölsteuer.

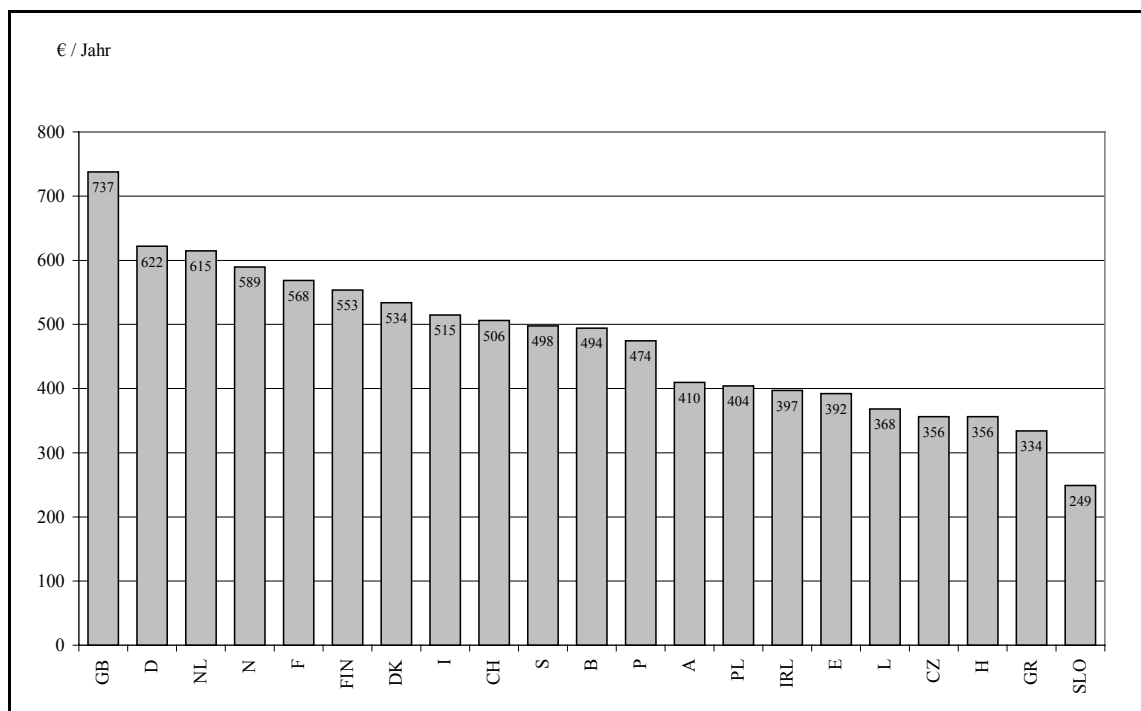
<sup>7)</sup> Environmental fuel charge 0.01241 für Normal/ Euro Super, 0, 0137 für Diesel.

Die Länder besitzen unterschiedliche Sortenstrukturen. Es werden jeweils Werte für schwefelarmen Sprit verwendet (häufig mit „umweltfreundlich“ bezeichnet).  
Stand: April 2002. Angaben in €/Liter.

Quelle: Eigene Darstellung, Vgl. ACEA (2001), EU-Kommission (2002b), EU-Kommission (2002c), IBFD (2002), IRF (2001),  
Landrat des Kanton Uri (2001) und REC (1999).

Abb. 16 zeigt die quantitative Belastung durch die Mineralölsteuer in Europa auf. Dabei wird ein Golf Basis 1.4 mit einem durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch von 6,6 Litern auf 100 km und 15.000 km Laufleistung herangezogen. Dabei unterscheiden sich die Mineralölsteuern von **Großbritannien**<sup>126</sup> und **Slowenien**<sup>127</sup> um fast € 500. Interessant sind besonders die Differenzen zwischen Nachbarländern, da diese unmittelbar Einfluss auf den Tanktourismus ausüben. So bestehen Abweichungen zwischen Deutschland und Polen, Österreich und Slowenien und auch zwischen Deutschland und Luxemburg, was zu dem genannten Phänomen, dem Tanktourismus, führt.<sup>128</sup>

Abb. 16: Mineralölsteuer - VW Golf IV 1.4



Quelle: Eigene Berechnung, eigene Darstellung.

## 5.2 Umsatzsteuer auf Mineralöl

Wie bereits erwähnt, darf die Umsatzsteuer auf Mineralöl nicht vernachlässigt werden. Diese Abgabe verursacht, mit den unter B.5.1 beschriebenen Annahmen, für ein Fahrzeug der unteren Mittelklasse jährlich die in Abb. 17 aufgeführten Beträge. Die Bedeutung der Umsatzsteuer wird ebenfalls aus Abb. 18 ersichtlich, welche die Preiskomponenten zweier Kraftstoffe aufzeigt. Die Umsatzsteuer wird in allen Ländern auch auf die Mineralölsteuer

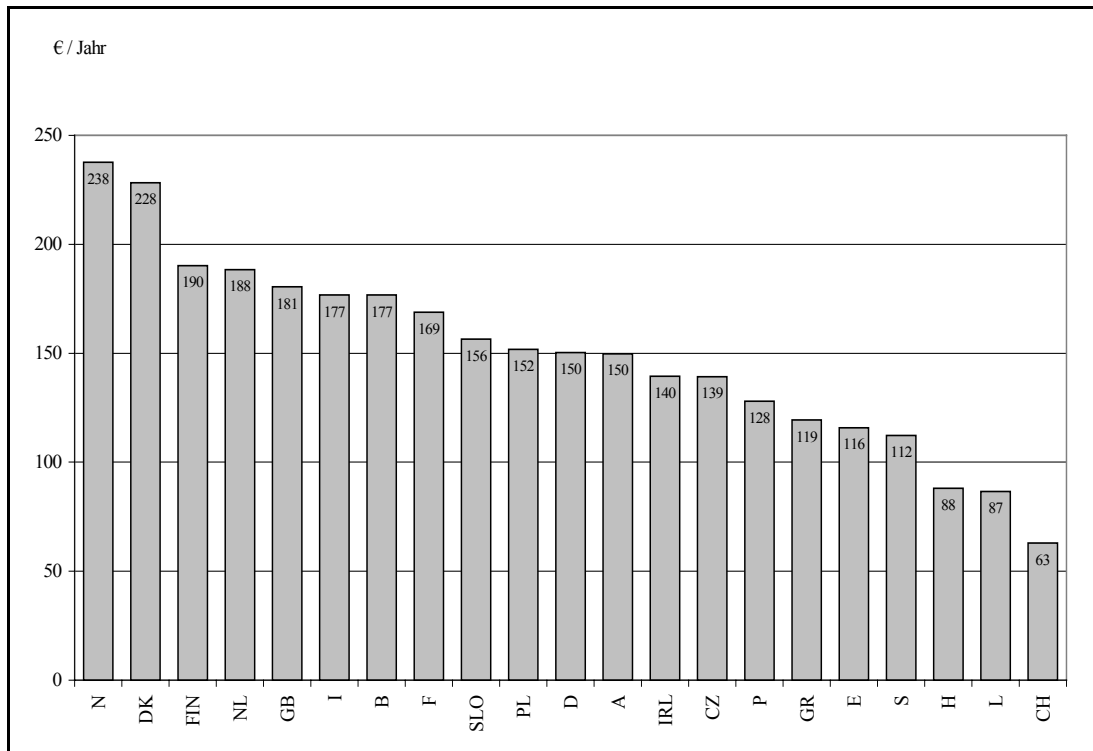
<sup>126</sup> Vgl. ACEA (2001), S. GR-7.

<sup>127</sup> Vgl. IRF (2001), S. 227.

<sup>128</sup> Vgl. Thiele (2000).

und die sonstigen Abgaben erhoben.<sup>129</sup> Dadurch ist bei einer Erhöhung der Mineralölsteuer die tatsächliche Belastung höher als die reine Steuersatzanhebung.

Abb. 17: Umsatzsteuer auf Mineralöl - VW Golf Basis 1.4



Quelle: Eigene Berechnung, eigene Darstellung.

Wie bereits erwähnt, darf die Umsatzsteuer auf Mineralöl nicht vernachlässigt werden. Diese Abgabe verursacht, mit den unter B.5.1 beschriebenen Annahmen, für ein Fahrzeug der unteren Mittelklasse jährlich die in Abb. 17 aufgeführten Beträge. Die Bedeutung der Umsatzsteuer wird ebenfalls aus Abb. 18 ersichtlich, welche die Preiskomponenten zweier Kraftstoffe aufzeigt. Die Umsatzsteuer wird in allen Ländern auch auf die Mineralölsteuer und die sonstigen Abgaben erhoben.<sup>130</sup> Dadurch ist bei einer Erhöhung der Mineralölsteuer die tatsächliche Belastung höher als die reine Steuersatzanhebung.

In einigen Ländern wird allerdings ein spezieller Umsatzsteuersatz für Mineralöl verwendet, der vom allgemeinen Satz abweicht. **Luxemburg** erhebt einen niedrigeren Satz von 12 % auf Ottokraftstoff,<sup>131</sup> **Portugal** auf Dieselloskraftstoff<sup>132</sup> und **Ungarn** auf beide Sorten.<sup>133</sup> Einen höheren Satz auf Mineralöl erhebt **Slowenien**<sup>134</sup> mit 25 %.<sup>135</sup> Außer **Großbritannien**,<sup>136</sup> der

<sup>129</sup> Vgl. EU-Kommission (2002b), S. 20 ff.

<sup>130</sup> Vgl. EU-Kommission (2002b), S. 20 ff.

<sup>131</sup> Vgl. ACEA (2001), S. L-14.

<sup>132</sup> Vgl. Ebenda, S. P-13 ff.

<sup>133</sup> Vgl. REC (1999), S.182 ff.

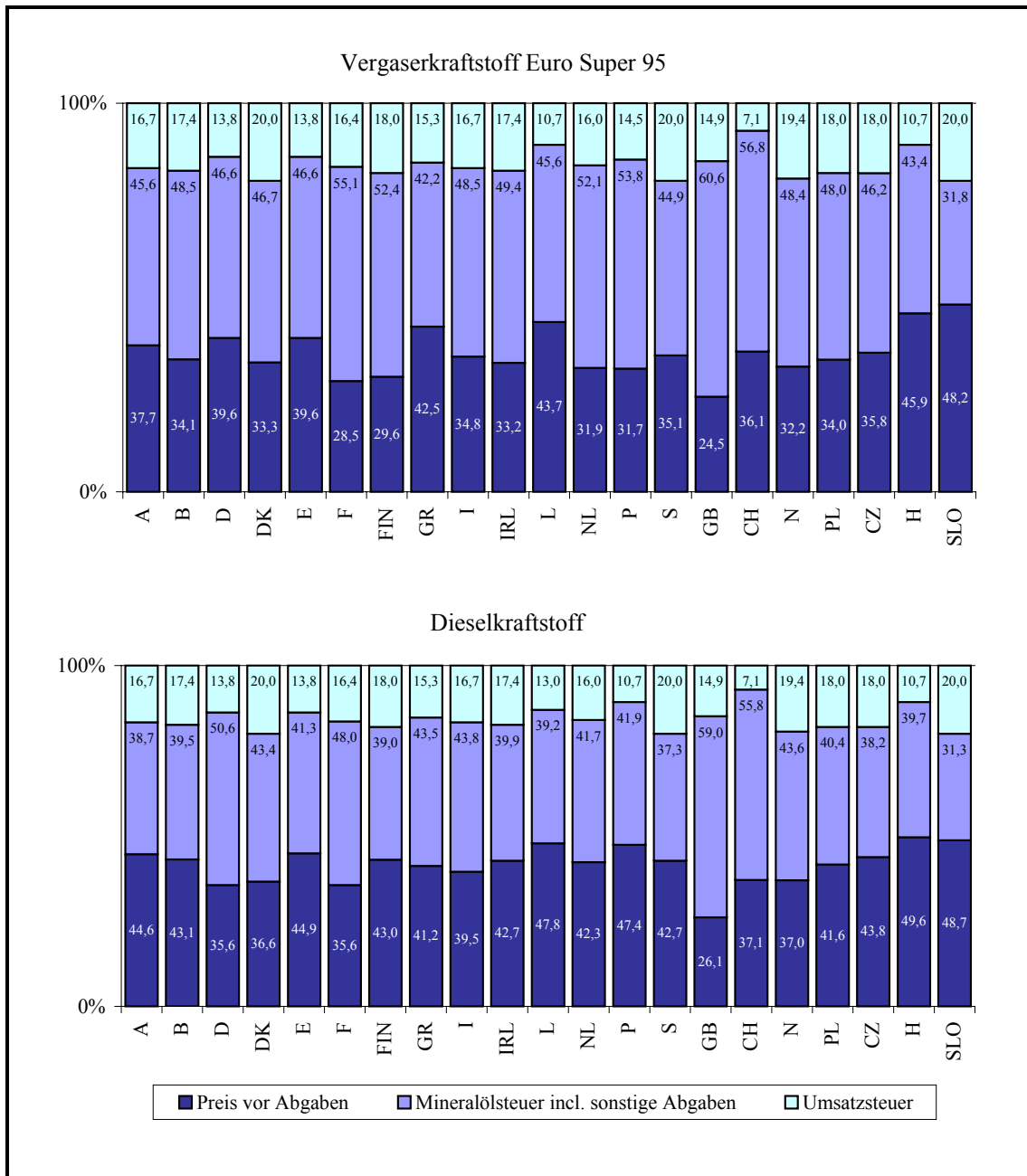
<sup>134</sup> Vgl. IRF (2001), S. 227.

<sup>135</sup> Vgl. auch Kapitel B.3.1.

<sup>136</sup> Vgl. ACEA (2001), S. GB-10 ff.

**Schweiz<sup>137</sup> und Slowenien<sup>138</sup>** erheben alle Länder einen höheren Steuersatz auf Euro-Super als auf Dieseldkraftstoff.

Abb. 18: Preiskomponenten zweier Kraftstoffe (Anteile in %)



Quelle: Eigene Darstellung. Vgl. EU-Kommission (2002b) und EU-Kommission (2002c).

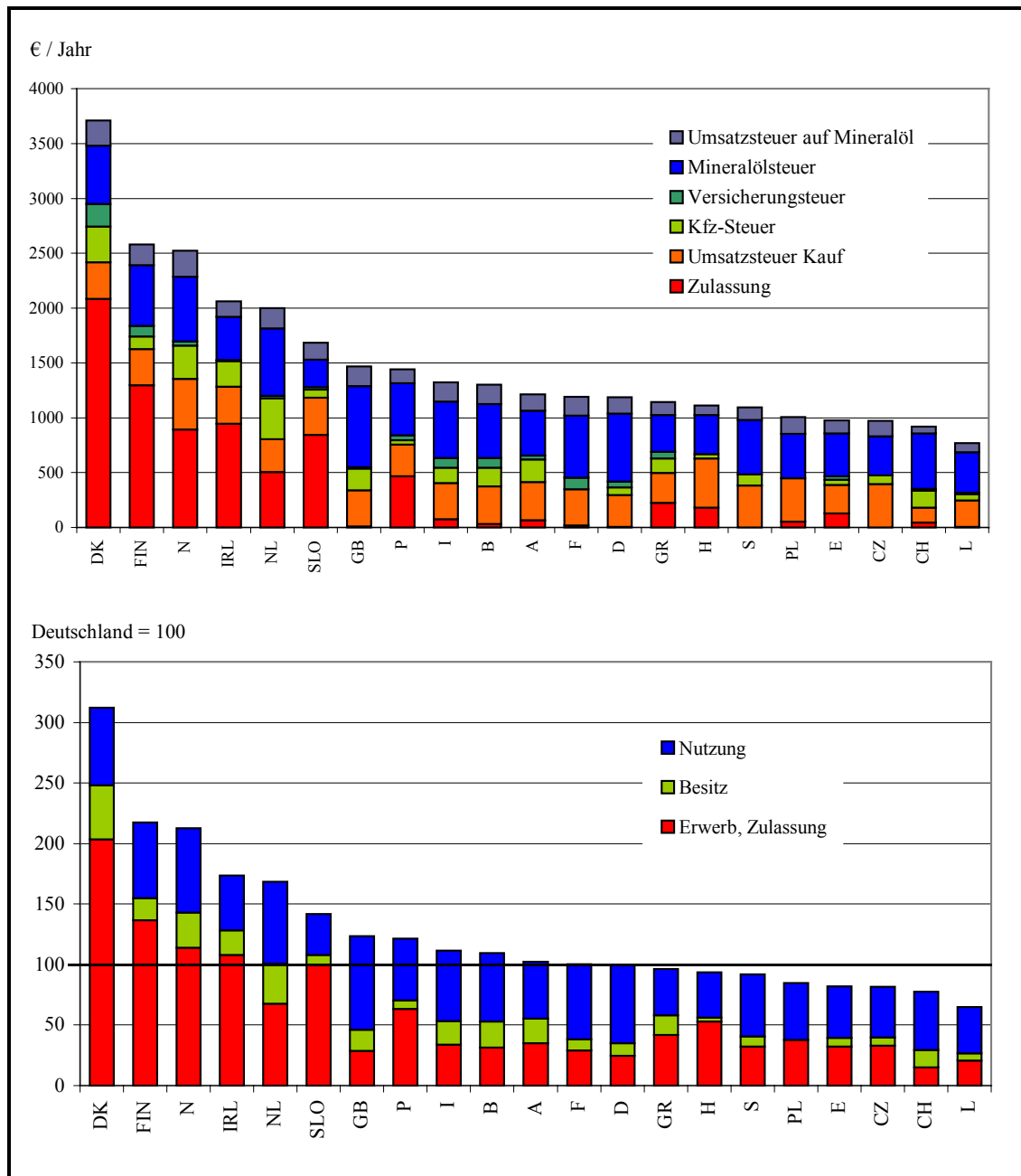
<sup>137</sup> Vgl. Landrat des Kanton Uri (2001), S. 3 ff.

<sup>138</sup> Vgl. IRF (2001), S. 227.

## 6 Gesamtabgaben im europäischen Vergleich

Die Gesamtabgaben, die ein Golf-Halter in Europa jährlich entrichten muss, werden durch Abb. 19 in absoluten Größen und in Relation zu Deutschland veranschaulicht. Dabei werden die bereits getroffenen Annahmen bezüglich Laufleistung (15.000 km/Jahr) und Haltedauer (vier Jahre) beibehalten.

Abb. 19: Gesamtabgaben - VW Golf IV 1.4



Quelle: Eigene Berechnung, eigene Darstellung.

Betrachtet man die Reihenfolge der aufgeführten Länder, so fällt auf, dass zwölf Länder im engen Bereich zwischen ca. € 900 und € 1300 liegen. Unter diesem Betrag bleibt lediglich

**Luxemburg** mit einer Belastung von € 771.<sup>139</sup> Die Unterschiede zwischen den Ländern über € 1.300 fallen deutlich größer aus und bewegen sich zwischen € 1.441 (**Portugal**)<sup>140</sup> und € 3.711 (**Dänemark**).<sup>141</sup> Hauptursache für die höhere Belastung ist in diesen Ländern, mit Ausnahme von **Großbritannien**,<sup>142</sup> die Zulassungsteuer. Die durchschnittliche Abgabe bei der Zulassung beträgt hier ca. € 1.000. Im Falle Großbritanniens wirkt sich die überdurchschnittlich hohe Mineralölsteuer negativ auf die Gesamtabgabe aus. Wie aus Abb. 19 ersichtlich, bewegen sich die Abgaben in Relation zu **Deutschland** zwischen 65 % und 312 %. Bei der Betrachtung der Durchschnittswerte aller Länder fallen 42 % der Abgaben beim Erwerb oder der Zulassung an, zwölf % beim Besitz und 46 % bei der Nutzung an.

### *Spreizung zwischen Diesel- und Otto-Pkw*

In **Deutschland** sowie in einigen anderen Ländern, ist ein starker Anstieg der Dieselizeulassungen zu beobachten. So liegt die Zulassungsquote in Deutschland für das Jahr 2001 bei ca. 35 %.<sup>143</sup> Wie Abb. 20 verdeutlicht, war in einigen Ländern der Anteil an Dieselfahrzeugen unter den Neuzulassungen zwischen dem 1.1.98 und 1.1.99 höher als am Bestand.<sup>144</sup> Dies deutet darauf hin, dass ein Anstieg des Dieselanteils auch weiterhin zu erwarten ist. Die Spreizung zwischen Otto- und Dieselantrieb wird in Abb. 21 veranschaulicht. In dieser Darstellung wird die Abgabenhöhe eines Golfs SDI bei verschiedenen Jahresfahrleistungen in Relation zu den Abgaben eines Golfs mit Benzinmotor gesetzt. Der Vergleich zeigt, dass ein Dieselfahrzeug mit zunehmender Laufleistung günstiger ist als ein Otto-Pkw. Dies liegt an den geringeren Abgaben auf Dieselkraftstoff.

Beim Vergleich der beiden Abbildungen 20 und 21 wird deutlich, dass alle Länder, außer die **Niederlande**,<sup>145</sup> mit einem hohen Anteil an Dieselfahrzeugen eine geringere Abgabe auf dieselbetriebene Pkw erheben. Der Umkehrschluß lässt sich jedoch nicht ziehen. In der **Schweiz**,<sup>146</sup> der **Tschechischen Republik**<sup>147</sup> oder **Polen**<sup>148</sup> werden zwar auf dieselbetriebene Fahrzeuge geringere Abgaben erhoben als auf Fahrzeug mit Ottoantrieb, trotzdem ist der Dieselanteil in diesen Ländern relativ gering. Hier müssen weitere Gründe, z.B. eine niedrige Jahresfahrleistung, vorliegen, die dazu führen, dass mehr Otto-Pkw zugelassen werden.

---

<sup>139</sup> Vgl. ACEA (2001), S. L-1 ff.

<sup>140</sup> Vgl. Ebenda, S. P-1 ff.

<sup>141</sup> Vgl. Ebenda, S. DK-1 ff.

<sup>142</sup> Vgl. Ebenda, S. GB-1 ff.

<sup>143</sup> Vgl. KBA (2001), S. 56 ff.

<sup>144</sup> Vgl. United Nation (2002), S. 60 ff.

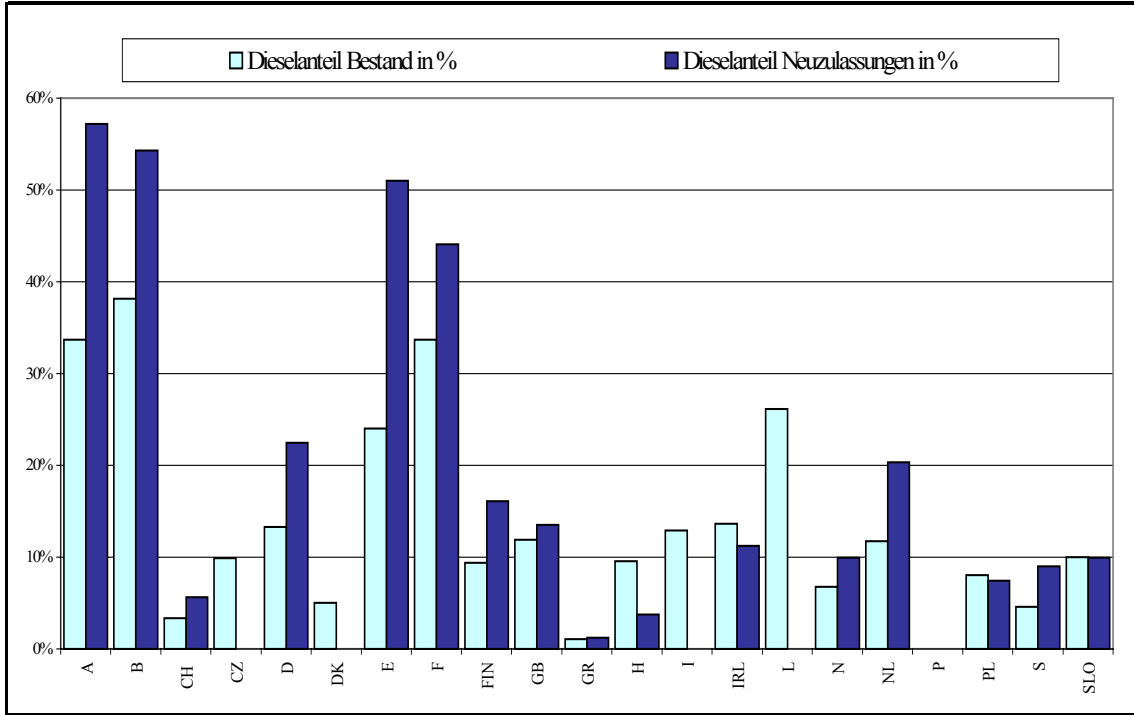
<sup>145</sup> Vgl. ACEA (2001), S. NL-2 ff.

<sup>146</sup> Vgl. Landrat des Kanton Uri (2001), S. 3 ff.

<sup>147</sup> Vgl. IBFD (2002), S. 10 ff.

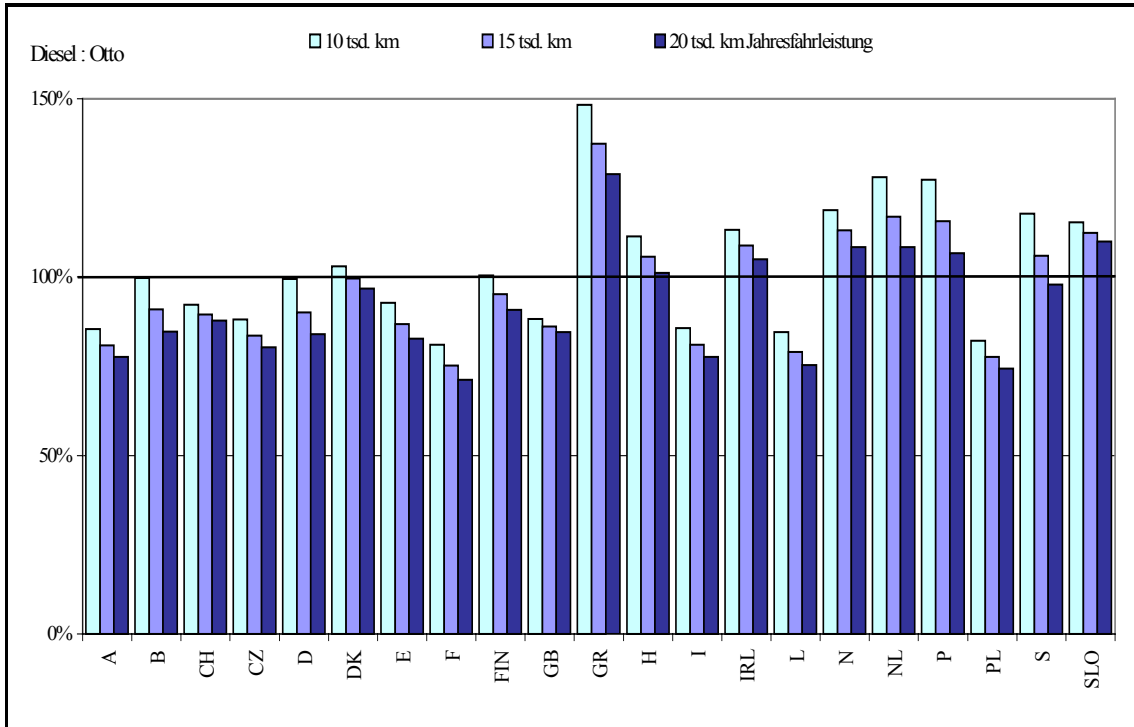
<sup>148</sup> Vgl. Ebenda, S. 16 ff.

Abb. 20: Dieselpbestand und -neuzulassungen - 1998/1999



Quelle: Eigene Berechnung, eigene Darstellung. Vgl. United Nations (2001), S. 60 ff.  
Vgl. Statistisches Bundesamt (2001).

Abb. 21: Abgabenvergleich Ottomotor / Dieselmotor - VW Golf 1.4



Quelle: Eigene Berechnung, eigene Darstellung.

## C Konsequenz auf den Binnenmarkt

Die unter Kapitel B erarbeitete Datenbasis bietet eine Grundlage zur Behandlung vieler Fragestellungen ökonomischer Natur. Insbesondere Simulationsrechnungen lassen sich aufgrund der Genauigkeit der gewonnenen Zahlen durchführen. Im Rahmen dieser Diplomarbeit wird das spezielle Problem des Parallelimportes diskutiert. Dabei ist Preisdiskriminierung der Auslöser von Arbitragegeschäften und führt somit zu Parallelimport.<sup>149</sup> Sowohl die Gründe für die Entstehung als auch die Rahmenbedingungen zur Aufrechterhaltung von Preisunterschieden werden im weiteren Verlauf erläutert.

Zunächst wird die Preisbildung im Automobilmarkt unter Annahme von isolierten Märkten untersucht, anschließend folgt die Wirkungsanalyse bei vollständiger Integration dieser Märkte. Danach soll ermittelt werden, weshalb die Situation innerhalb der EU vom theoretischen Ergebnis integrierter Märkte abweicht. Hierzu ist die Analyse des Vertriebs von Fahrzeugen und der wettbewerbsrechtlichen Rahmenbedingungen notwendig.

### 1 Unterschiedliche Nettopreise in den einzelnen Ländern

Zunächst ist zu erörtern, um welche Marktstruktur<sup>150</sup> es sich handelt und welche Preisbildung modelliert werden kann. Anschließend kann eine Analyse der Preisdiskriminierung vorgenommen werden.

#### 1.1 Marktstruktur des europäischen Automobilmarktes

Zur Ermittlung der Marktstruktur ist es notwendig, die Anzahl der Nachfrager sowie der Anbieter zu analysieren. Die hohe Zahl abgesetzter Fahrzeuge und die Tatsache, dass die meisten Zulassungen von Privatpersonen durchgeführt werden, lassen keinen Zweifel daran, dass die Nachfrageseite polypolistischer Natur ist. Eine andere Struktur lässt sich bei den Anbietern beobachten; wie Anhang 2 verdeutlicht können hier elf global agierende Marktteilnehmer isoliert werden.<sup>151</sup> Da die Segmente unabhängig voneinander betrachtet werden müssen und einige Hersteller nicht alle Fahrzeugklassen anbieten, liegt die relevante Anzahl der Anbieter unter elf. Somit handelt es sich beim Automobilmarkt um ein Angebotsoligopol.

#### 1.2 Produktdifferenzierung im Oligopol

Die Preisunterschiede zwischen verschiedenen Fahrzeugmodellen und Marken innerhalb eines Landes können durch ein Oligopolmodell mit *Produktdifferenzierung* (heterogenes Oligopol) erklärt werden. In diesem Zusammenhang führen Martin und Krouse Preisdifferenziale bei gleichen Fahrzeugklassen, z.B. zwischen einem VW Passat und einem Mercedes der C-Klasse, auf qualitative Produktdifferenzierung zurück.<sup>152</sup> Die Unterschiede

---

<sup>149</sup> Vgl. Maskus/Chan (2000), S. 1 ff.

<sup>150</sup> Vgl. Siebke (1999), S. 68 ff.

<sup>151</sup> Vgl. o.V. (2001).

<sup>152</sup> Vgl. Krouse (1990), S. 291 ff. und Martin (1993), S. 172 ff.



sind um so größer je unterschiedlicher das Einkommen ist, da mit steigendem Einkommen die Präferenz für Qualität steigt. Im Vergleich zum Duopol ohne Produktdifferenzierung steigen mit dem Grad der Produktdifferenzierung der Preis des Gutes und die Gewinne der Unternehmen bei gleichzeitigem Rückgang der Produktion.<sup>153</sup> Da hier die Preisunterschiede zwischen den Ländern bei identischen Fahrzeugen thematisiert werden, wird im folgenden zur Vereinfachung des Modells ein homogenes Gut angenommen.

### 1.3 Preisbildung im Oligopol

Die Oligopoltheorie ist durch zahlreiche Kombinationsmöglichkeiten von Verhaltenshypothesen ein weites Feld in der Wirtschaftstheorie, dementsprechend zahlreich sind die Veröffentlichungen zur Preistheorie. Allgemein üblich ist die Darstellung der Preisbildung im Automobilmarkt anhand eines Cournot-Duopols,<sup>154</sup> welches auch hier herangezogen wird. Um die Darstellung so einfach wie möglich zu halten, wird die Preisbildung in einem homogenen Duopol abgeleitet. Das Ergebnis wird im Anschluss auf einen weiteren Markt mit anderen Parametern übertragen, wodurch die unterschiedliche Preissetzung deutlich wird.

#### 1.3.1 Modellannahmen

- A1: Es werden zwei isolierte Märkte ( $j = 1, 2$ ) untersucht (keine Arbitragemöglichkeit), auf denen das homogene Gut  $q$  angeboten wird.
- A2: Beide Märkte werden von zwei Konkurrenten ( $i = x, y$ ) mit identischen Produktionsfunktionen bedient, denen viele Nachfrager (Mengenanpasser) gegenüber stehen. Anbieter  $x$  befindet sich in Markt 1 und Anbieter  $y$  in Markt 2.
- A3: Für die einzelnen Märkte werden folgende Nachfragefunktionen  $p_j(q_j)$  angenommen:

$$p_1(q_1) = A - Bq_1 \quad \text{und} \quad (1)$$

$$p_2(q_2) = C - Dq_2 \quad \text{mit } A, B, C, D > 0,$$

wobei  $p$  als Bruttopreis zu verstehen ist, da die Entscheidung der Konsumenten vom effektiv zu zahlenden Betrag abhängt. Die Parameter  $A$  und  $C$  determinieren die Lage,  $B$  und  $D$  die Steigung der Nachfragekurven.<sup>155</sup> Ferner gilt:

$$q_j = \sum_{i=x}^y q_{ji} \quad \text{und} \quad q_i = \sum_{j=1}^2 q_{ji} .$$

- A4: Die Unternehmen haben folgende quadratische Kostenfunktion:

$$K_i(q_i) = F + \lambda/2q_i^2 \quad \text{mit } F > 0; \lambda \in \mathbf{R}. \quad (2)$$

<sup>153</sup> Vgl. Goldberg (1995), S. 894 ff. und Mertens, Y/Ginsburgh V.(1985), S. 152 ff.

<sup>154</sup> Die Ergebnisse eines Duopols sind auch für Oligopole mit mehr als 2 Anbietern gültig. Vgl. Schumann/Meyer/Ströbele (1999), S. 330 ff.

<sup>155</sup> Vgl. Neven/Philips (1985), S. 135 ff.

Die Wahl einer Kostenfunktion mit abnehmenden Grenzkosten vereinfacht die Berechnung, hat aber auf das Ergebnis keinen Einfluss.<sup>156</sup>

- A5: Der Transport des Gutes verursacht keine Kosten. Dadurch wird unterstellt, dass der Standort der Unternehmung irrelevant ist und somit kein Vorteil im Heimatmarkt besteht.
- A6: Zwischen den Anbietern besteht eine Mengenkonzurrenz (Mengenduopol). Jedes Unternehmen wählt seinen Output simultan für beide Märkte aufgrund seiner Vorstellung über die Entscheidung des anderen Unternehmens.<sup>157</sup> Dabei wird angenommen, dass der Konkurrent seine Angebotsmenge nicht verändern wird (autonome Preisstrategie).<sup>158</sup> Im Gleichgewicht stimmen die Erwartungen mit dem tatsächlichen Verhalten überein.<sup>159</sup>
- A7: Es besteht vollständige Preisinformation der Nachfrager. Diese Annahme dient zur Vermeidung von Preisunterschieden aufgrund von Informationsdefiziten.<sup>160</sup>

### 1.3.2 Preisdiskriminierung im Oligopol

Die oben geschilderten Annahmen ermöglichen es, ein einstufiges Zwei-Personen-Spiel mit den Anbietern als Akteure zu konstruieren. Die Strategie jedes Anbieters besteht in der Wahl der Angebotsmengen für beide Märkte und kann als Outputpaar  $q = (q_{i1}, q_{i2})$  beschrieben werden. Ein Cournot-Nash Gleichgewicht ist dann gegeben, wenn jeder Teilnehmer des Spiels die bestmögliche Strategie bei erwartetem Verhalten des anderen Teilnehmers wählt und die Vermutung richtig ist. Die optimale Strategie ist in diesem Fall, bei erwartetem Output der anderen Unternehmung die gewinnmaximale Menge anzubieten.<sup>161</sup>

Somit stehen die Anbieter vor dem Optimierungsproblem, jeweils ihren Gewinn

$$\pi_x = q_{x1} (A - Bq_1) + q_{x2} (C - Dq_2) - F - \lambda/2(q_{x1} + q_{x2})^2 \quad \text{bzw.} \quad (3)$$

$$\pi_y = q_{y1} (A - Bq_1) + q_{y2} (C - Dq_2) - F - \lambda/2(q_{y1} + q_{y2})^2 \quad (4)$$

zu maximieren. Aus der Bedingung erster Ordnung  $\partial\pi_i/\partial q_{ij} = 0$  lässt sich folgendes Gleichungssystem ableiten:

$$q_{x1}^* = 1/S(\lambda^2(C - A)(B + D) + \lambda(D(B(C - 9) - A(3D + 4B)) - 3BD^2A), \quad (5)$$

$$q_{y1}^* = 1/S(\lambda^2(C - A)(B + D) + \lambda(D(B(C - 9) - A(3D + 4B)) - 3BD^2A), \quad (6)$$

$$q_{x2}^* = 1/S(\lambda^2(C - A)(B + D) + \lambda(D(B(C - 9) - A(3D + 4B)) - 3BD^2A), \quad (7)$$

<sup>156</sup> Vgl. Ebenda, S. 137.

<sup>157</sup> Vgl. Ebenda, S. 135.

<sup>158</sup> Vgl. Ebenda, S. 135 ff.

<sup>159</sup> Vgl. Henderson/Quandt (1983), S. 215.

<sup>160</sup> Vgl. Neven/Philips (1985), S. 135 ff.

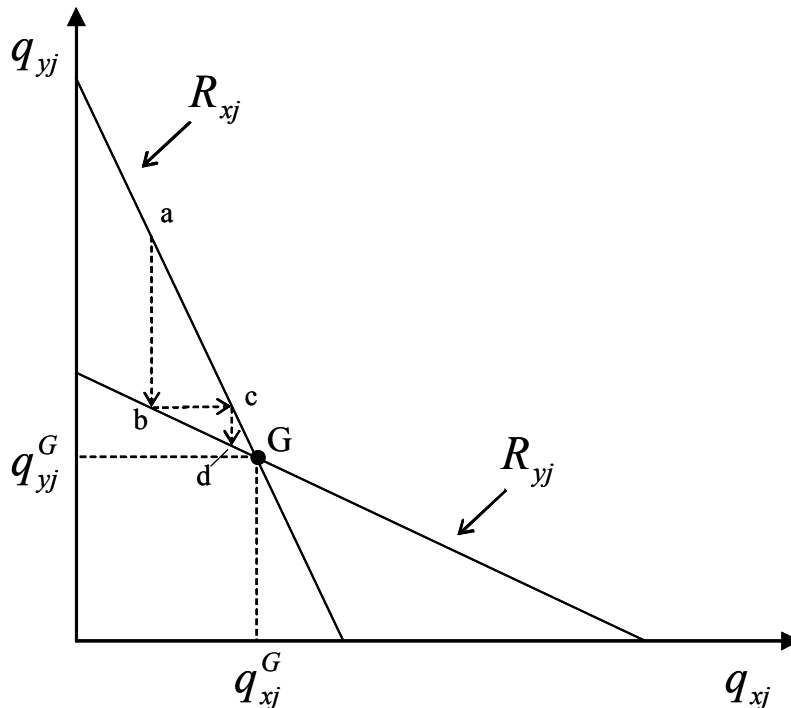
<sup>161</sup> Vgl. Varian (1999), S. 494 ff.

$$q_{y2}^* = 1/S(\lambda^2(C-A)(B+D) + \lambda(D(B(C-9) - A(3D+4B)) - 3BD^2A) \quad (8)$$

mit  $S = 3[4\lambda(B^2D + D^2B) - \lambda^2(B+D)^2 - 3B^2D^2]$ .<sup>162</sup> Die Bedingung zweiter Ordnung ( $\partial^2 \pi_i / \partial q_{ij}^2 < 0$ ) ist für  $\lambda > 0$  erfüllt. Im Falle  $\lambda < 0$  muss zusätzlich  $|\lambda| < 2B^2$ ,  $|\lambda| < 2D$  und  $|\lambda| < 2BD/(B+D)$  gelten.<sup>163</sup>

Die Gleichungen (5) bis (8) stellen die Reaktionsfunktionen der Anbieter für beide Märkte dar. Eine vereinfachte Darstellungsweise wird in Abb. 22 aufgezeigt. Dabei gibt  $R_{xj} = q_{xj}(q_{yj})$  die Reaktionsfunktion des Anbieters x und  $R_{yj} = q_{yj}(q_{xj})$  des Anbieters y auf Markt j wieder. Es handelt sich hierbei um alternative gewinnmaximale Angebotsmengen eines Produzenten für alternative Verkaufsmengen der anderen Unternehmung. Demnach strebt jeder Anbieter danach seine Reaktionsfunktion zu erreichen.<sup>164</sup> Geht man von Punkt a aus, welcher sich auf  $R_{xj}$  befindet, so wird bei gegebener Angebotsmenge des Anbieters x Anbieter y seine Produktion bis zum Erreichen seiner Reaktionsfunktion ( $R_{yj}$ ) in Punkt b senken. In diesem Fall ist Anbieter x bestrebt, sein Angebot auszuweiten, um zum Punkt c zu gelangen. Dies führt über Punkt d bis zum Gleichgewichtspunkt G. In dieser Situation befinden sich beide Unternehmen auf ihren Reaktionsfunktionen, weshalb kein Anreiz zur Veränderung ihrer Angebotsmenge vorliegt.<sup>165</sup>

Abb. 22: Nash-Cournot-Gleichgewicht



Quelle: Vgl. Schumann/Meyer/Ströbele (1999), S. 337.

<sup>162</sup> Vgl. Neven/Philips (1985), S. 137.

<sup>163</sup> Vgl. Ebenda, S. 137.

<sup>164</sup> Vgl. Schumann/Meyer/Ströbele (1999), S. 33 ff.

<sup>165</sup> Vgl. Schöler (1999), S. 170.

Um die Gleichgewichtswerte für Markt 1 und 2 zu erhalten, muss jeweils  $q_{x1}^* = q_{y1}^*$  und  $q_{x2}^* = q_{y2}^*$  gesetzt werden [Gl. (5)-(8)]. Daraus resultieren folgende Werte:<sup>166</sup>

$$q_{x1}^G = q_{y1}^G = \frac{A(3D - \lambda) - \lambda C}{3(3BD + \lambda(B + D))} \quad \text{und} \quad (9)$$

$$q_{x2}^G = q_{y2}^G = \frac{C(3B - \lambda) - \lambda A}{3(3BD + \lambda(B + D))}. \quad (10)$$

Das Cournot-Gleichgewicht stellt das Marktergebnis bei Mengenkonzurrenz dar. Nach Erreichen des beschriebenen Marktgleichgewichts, steht den Anbietern aber offen, ihre Preise ohne hohe Kosten zu verändern (Preiskonkurrenz). Anhand des hier zugrundegelegten Oligopolmodells mit Mengenkonzurrenz, kann jedoch eine Preisänderung seitens der Anbieter nicht berücksichtigt werden. Dieses Problem wird von Kreps und Scheinkmann<sup>167</sup> durch eine zweistufige spieltheoretische Analyse untersucht. Dabei wird gezeigt, dass sich im Ergebnis wieder das Cournot-Gleichgewicht einstellt und somit die hier angewendete Vorgehensweise legitim ist.<sup>168</sup>

#### *Gleichgewicht ohne Steuer*

Zur Vereinfachung wird  $B = D = \lambda = 1$  gesetzt, um die Darstellung auf das wesentliche zu reduzieren. Daraus ergeben sich folgende Gleichgewichte:

$$q_{x1}^G = q_{y1}^G = \frac{4A - C}{15} \quad \text{und} \quad (11)$$

$$q_{x2}^G = q_{y2}^G = \frac{4C - A}{15} \quad (12)$$

Um die Steuerwirkung isoliert beschreiben zu können, werden in beiden Ländern gleiche Nachfragefunktionen unterstellt ( $A = C$ ). Das Resultat ist eine identische Angebotsmenge  $q_{ij}^G = 3A/15$  bzw.  $q_{ij}^G = 3C/15$  und ein identischer Preis  $p_{ij}^G = A - 3A/15$  bzw.  $p_{ij}^G = C - 3C/15$  auf beiden Märkten. Ökonomisch betrachtet gibt es keinen Grund für unterschiedliche Preise, da die Märkte vollkommen identisch sind.<sup>169</sup>

#### *Gleichgewicht mit Zulassungsteuer*

Das beschriebene Modell kann beliebig erweitert werden. Um die Wirkung einer Zulassungsteuer abzuleiten, wird zunächst die Nachfragefunktion modifiziert. Es wird angenommen, dass in Land 2<sup>170</sup> eine pauschale Steuer in Höhe von T erhoben wird, alle

<sup>166</sup> Vgl. Neven/Philips (1985), S. 136 ff.

<sup>167</sup> Vgl. Kreps/Scheinkman (1983), S. 326 ff. Vgl. Neven/Philips (1985), S.148.

<sup>168</sup> Vgl. Varian (1994), S. 303 ff.

<sup>169</sup> Vgl. Neven/Philips (1985), S. 135 ff.

<sup>170</sup> Die Bezeichnung Land ist synonym zur bisherigen Bezeichnung Markt zu verstehen.

übrigen Bedingungen sind identisch. Die Funktion kann nun durch  $p_2(q_2) = C - T - Dq_2$  beschrieben werden, was einer Parallelverschiebung der Nachfragefunktion in Richtung Ursprung entspricht.  $p$  ist in diesem Fall der Nettopreis, folglich ist  $p + T$  der Bruttopreis. Übertragen auf Gleichung (11) und (12) können die gleichgewichtigen Angebotsmengen durch

$$q_{x1}^G = q_{y1}^G = \frac{4A - (C - T)}{15} \quad \text{und} \quad (13)$$

$$q_{x2}^G = q_{y2}^G = \frac{4(C - T) - A}{15} \quad (14)$$

beschrieben werden.<sup>171</sup>

Um einen Vergleich mit dem Ergebnis ohne Steuern zu ermöglichen, wird auch hier  $A = C$  gesetzt. Die gleichgewichtigen Outputmengen sind für diesen Fall nicht mehr identisch. Auf Markt 1 wird die Menge  $q_{i1}^G = (3A + T)/15$  und auf Markt 2  $q_{i2}^G = (3A - 4T)/15$  angeboten. Folglich sinkt  $q_{ij}^G$  in dem Markt, in dem die Steuer erhoben wird, bedingt durch eine höhere Preiselastizität der Nachfrage,<sup>172</sup> um  $4T/15$  und steigt im Markt 1 um  $T/15$ . Die Versorgung über beide Märkte nimmt folglich um  $3T/15$  ab. In diesem neuen Gleichgewicht ergibt sich ein Nettopreis von  $p_{i1}^G = A - 3A/15 + T/15$  und  $p_{i2}^G = A - 3A/15 - 11T/15$ . Dies bewirkt einen Rückgang des Nettopreises um  $11T/15$  in Land 2 und einen Anstieg in Höhe von  $T/15$  in Land 1. Beim Betrachten des Bruttopreises ( $p_{ij}^b$ ) fällt auf, dass in Markt 2  $p_{i2}^b$  mit  $p_{i2}^{bG} = A - 3A/15 + 4T/15$  auf einem höheren Niveau liegt als ohne Steuern. In Land 1 werden keine Steuern erhoben, daher gilt hier  $p_{i1}^b = p_{i1}$ .

Die Änderungen der Angebotsmengen können anhand der Grenzerlöse erklärt werden. Im Gleichgewicht müssen auf beiden Märkten identische Grenzerlöse vorliegen. Jeder Produzent muss sich entscheiden, welcher Anteil der Produktion auf welchem Markt angeboten wird. Da keine Transportkosten vorliegen und identische Produktionsfunktionen unterstellt werden, wirken sich diese Faktoren nicht auf die Entscheidung des Anbieters aus, auf welchem Markt er sein Produkt anbietet. Er wird stets den Markt mit dem höheren Grenzerlös wählen. Durch die Einführung der Steuer sinkt der Grenzerlös (immer auf den Nettopreis bezogen) im Markt 2. Bei abnehmenden Grenzkosten wird somit das Angebot in diesem Markt gesenkt und im Markt 1 erhöht. Demzufolge gleichen sich die Grenzerlöse der beiden Märkte an und befinden sich danach, bei den Mengen  $q_{i1}^G$  und  $q_{i2}^G$ , wie in den Gleichungen (13) und (14) dargestellt, im Gleichgewicht.<sup>173</sup>

<sup>171</sup> Vgl. Neven/Philips (1985), S. 137 ff.

<sup>172</sup> Vgl. Fess (1997), S. 406 ff.

<sup>173</sup> Vgl. Neven/Philips (1985), S. 138 ff.

Abb. 23 illustriert die gleichgewichtigen Preise und Mengen für die Fälle mit und ohne Zulassungsteuer, dabei wird  $A=C=6$  und  $B=D=\lambda$  gesetzt. Die oben beschriebenen Zusammenhänge werden dadurch nochmals verdeutlicht.

Abb. 23: Marktergebnisse für  $A=C=6$  und  $B=D=\lambda=1$

	<i>Markt 1</i>	<i>Markt 2</i>
Angebotsmenge ( $q_j$ ) für $T=0$	2,40	2,40
Angebotsmenge ( $q_j$ ) für $T=2$	2,67	1,33
Nettopreis ( $p_j$ ) für $T=0$	4,80	4,80
Nettopreis ( $p_j$ ) für $T=2$	4,93	3,33
Bruttopreis ( $p^b_j$ ) für $T=2$	4,93	5,33

Quelle: Eigene Berechnung in Anlehnung an Neven/Philips (1985), S. 139 ff.

### 1.3.3 Auswirkungen weiterer Belastungskomponenten auf die Nettopreise

Neben den Abgaben beim Kauf und des Inverkehrbringens (Zulassungsteuer, -gebühr, Umsatzsteuer, Importzoll) eines Fahrzeuges können auch andere Gründe vorliegen, die zur Preisdiskriminierung führen.

Trotz eines theoretisch homogenen Fahrzeuges können die Konsumenten *unterschiedliche Präferenzen* für das heimische und das importierte Produkt aufweisen. Es ist durchaus vorstellbar, dass der Nachfrager in Deutschland für einen VW eine höhere Zahlungsbereitschaft zeigt als für einen aus Frankreich stammenden Peugeot; das entsprechende gilt für den französischen Verbraucher. Dies hat zur Folge, dass aus der Sicht des inländischen Produzenten die Preiselastizität der Nachfrage im Ausland höher ist als im Inland. Dadurch kann der Hersteller in seinem Heimatland einen höheren Preis verlangen als im Ausland und eine höhere Produzentenrente abschöpfen.<sup>174</sup>

Unterschiedliche Nettopreise können auch dann entstehen, wenn bei der Überführung eines Fahrzeuges von einem Land in das andere *Transportkosten* anfallen. Dies wirkt wie ein Importzoll und hat ebenfalls zur Folge, dass die Hersteller im Heimatmarkt einen höheren Preis fordern können.<sup>175</sup>

Zwischen Ländern mit unterschiedlichen Währungsräumen und ohne festen *Wechselkurs* können Preisunterschiede durch Schwankungen der Devisenkurse entstehen. Die Hersteller setzen üblicherweise ihre Preise für einen gewissen Zeitraum fest und passen sie nicht jeder Kursänderung an. Wenn innerhalb dieser Zeitspanne die Währung des Auslandes im Verhältnis zur inländischen Währung abgewertet wird, so wird, in inländischer Währung

<sup>174</sup> Vgl. Kirman/Schueller (1990), S. 69 ff.

<sup>175</sup> Vgl. Neven/Philips (1985), S. 140 ff.

betrachtet, das inländische Fahrzeug im Ausland günstiger angeboten.<sup>176</sup> Im Rahmen dieser Untersuchung ist die Wechselkursproblematik vernachlässigbar, da innerhalb der Europäischen Währungsunion (EWU) nur noch in Euro bezahlt wird und keine wesentlichen Wechselkursschwankungen zu anderen Währungen in Europa zu beobachten sind.<sup>177</sup>

Um durch Preisdifferenzierung einen höheren Gewinn zu erzielen, müssen unterschiedliche Preiselastizitäten der Nachfrage vorliegen. Diese werden z.B. durch die unter C.1.3.2 beschriebene Zulassungsteuer verursacht, oder sie können dadurch entstehen, dass in unterschiedlichen Ländern *unterschiedliche Nachfragekurven* vorliegen. Gerade bei unterschiedlichen Einkommensstrukturen kann dies erwartet werden.<sup>178</sup>

### 1.3.4 Empirischer Befund

Unter Abschnitt C.1.3.2 wurde gezeigt, dass die Zulassungsteuer einen Einfluss auf die Nettopreise ausübt und somit Preisdifferenzierungen zwischen Märkten ohne oder mit geringen Arbitragemöglichkeiten begründen kann. Aufgrund der im Abschnitt B aufgeführten Preisindizes für Neuwagen<sup>179</sup> und der Zulassungsteuer<sup>180</sup> kann überprüft werden, ob dieser Zusammenhang in Europa zu beobachten ist.

Als Beispiel kann der Vergleich von Dänemark und Österreich dienen. Österreich hat mit ca. acht Mio. Einwohnern eine größere Bevölkerung als Dänemark mit fünf Mio. Einwohnern, dafür ist das Pro-Kopf-Einkommen in Dänemark höher.<sup>181</sup> Somit sind, soweit man von anderen ökonomischen Effekten absieht, keine nennenswerten Abweichungen der Präferenzen für Neufahrzeuge zu erwarten. D.h. für den Fall gleicher Bruttopreise würden die Nachfragestrukturen keine großen Differenzen aufweisen. Die fiskalische Belastung auf Pkw beim Erwerb und dem Inverkehrbringen ist zwischen diesen Ländern aber höchst unterschiedlich.<sup>182</sup> Wie aus Abb. 9 ersichtlich wird, beträgt die Zulassungsteuer für einen VW Golf in Dänemark € 2.082 und in Österreich nur € 64. Demzufolge muss der Nettopreis für das untersuchte Modell in Dänemark niedriger sein als in Österreich. Dies wird in Abb. 3 für alle Kategorien, bis auf die Oberklasse, bestätigt, wobei die größte Differenz bei der Mittelklasse zu beobachten ist. Hier liegt der Nettopreis in Österreich um ca. 32 % über dem in Dänemark. Die Tatsache, dass für Fahrzeuge der Oberklasse gleich hohe Nettopreise verlangt werden, liegt wahrscheinlich an einer relativ preisunelastischen Nachfrage in diesem Segment. Es scheint, dass bei teuren Fahrzeugen sogar große Unterschiede in der Besteuerung keinen Einfluss auf die Preise haben. Diese Aussage wird auch durch die geringe Streuung der Nettopreise in dieser Fahrzeugklasse über alle untersuchten Länder bestärkt.

---

<sup>176</sup> Vgl. Kirmann/Schueller (1990), S. 81 ff.

<sup>177</sup> Vgl. EZB (2002), S. 97 ff.

<sup>178</sup> Vgl. Verboven (1996), S. 261 ff. und Mertens/Ginsburgh (1985), S. 153 ff.

<sup>179</sup> Vgl. Abb. 3.

<sup>180</sup> Vgl. Abb. 9.

<sup>181</sup> Vgl. Eurostat (2002).

<sup>182</sup> Vgl. hierzu Kapitel B.3.

## 2 Integrierter EU-Binnenmarkt

Zu den elementaren Zielen der EU zählt die Schaffung eines integrierten Marktes. Es soll die Möglichkeit bestehen, Güter überall in der EU zu erwerben und ohne staatliche Behinderung in andere Länder zu transportieren. Folglich soll ein freier Warenverkehr vorliegen.<sup>183</sup> Im folgenden werden die Effekte erläutert, die Preisunterschiede auf dem Automobilmarkt trotz einer Marktintegration auslösen.

### 2.1 Parallelimporte in Europa

Zentrale Voraussetzung der Preisdiskriminierung ist die Trennung von Märkten. Lässt man aber den Handel zu, treten Arbitrageure auf den Markt und nutzen Preisunterschiede aus. Ein Gut wird dort gekauft, wo es günstiger ist und in einem Markt mit einem höheren Preis wieder verkauft. Dabei kann, unter Vernachlässigung der Arbitragekosten, die Preisdifferenz als Gewinn des Arbitrageures angesehen werden. So lange ein positiver Gewinn durch die Arbitrage erwirtschaftet wird, treten in einem vollkommenen Markt so viele Arbitrageure hinzu, bis die Preisdifferenz aufgebraucht ist. Die Arbitrageure werden sich nach und nach unterbieten. Dies bewirkt eine Nachfrageverschiebung vom Hochpreisland zum Niedrigpreisland, wodurch der Preis im ersteren sinkt und im letzteren steigt. Falls Arbitragekosten anfallen, lohnt sich eine Arbitrage nur so lange, bis die Höhe der Kosten dem Preisunterschied zwischen den Ländern entspricht.<sup>184</sup>

Dies wirkt sich auf den Automobilmarkt aus, da für die Marktteilnehmer die Möglichkeit besteht, ein z.B. aus Deutschland nach Dänemark exportiertes Fahrzeug in Dänemark zu einem günstigeren Preis als in Deutschland zu erwerben und wieder nach Deutschland einzuführen (Parallelimport).

Zur Veranschaulichung wird dieser Effekt anhand eines einfachen Monopolmodells erläutert. Die Abweichung vom Duopol ist in diesem Fall legitim, weil die auftretenden Effekte des Monopols auf ein Duopol bzw. Oligopol übertragbar sind.<sup>185</sup> Weiterhin wird angenommen, dass konstante Grenzkosten (GK) vorliegen. Abb. 24 stellt die Märkte 1 und 2, sowie den aus der Integration dieser Märkte resultierenden Markt I dar. Dargestellt sind sowohl die Nachfragekurven  $p_j(q_j)$  der Konsumenten mit  $j = (1, 2, I)$  als auch der Grenzerlös (GE) und die GK des Monopolisten. Gemäß der Bedingung  $GK = GE$  in den Märkten 1 und 2 bietet der Monopolist die jeweiligen Angebotsmengen  $q_j$  an. Dadurch ergeben sich die Preise  $p_1$  und  $p_2$ . Aufgrund der höheren Preiselastizität der Nachfrage auf Markt 1 ist  $p_2 < p_1$ . Wenn keine Arbitrage zwischen den Märkten möglich ist, kann der Monopolist unterschiedliche Preise durchsetzen und seinen Gewinn maximieren.<sup>186</sup>

Ein Integrieren beider Märkte kann durch die Aggregation der Nachfragekurven dargestellt werden. Die Grenzerlöskurve  $GE_j$  hat folglich keinen stetigen Verlauf. Die optimale

---

<sup>183</sup> Vgl. Vertrag zur Gründung der europäischen Gemeinschaft (EG), Artikel 25 ff. und Vertrag zur Gründung der europäischen Union, Artikel 2.

<sup>184</sup> Vgl. Siebert (1994), S. 17 ff.

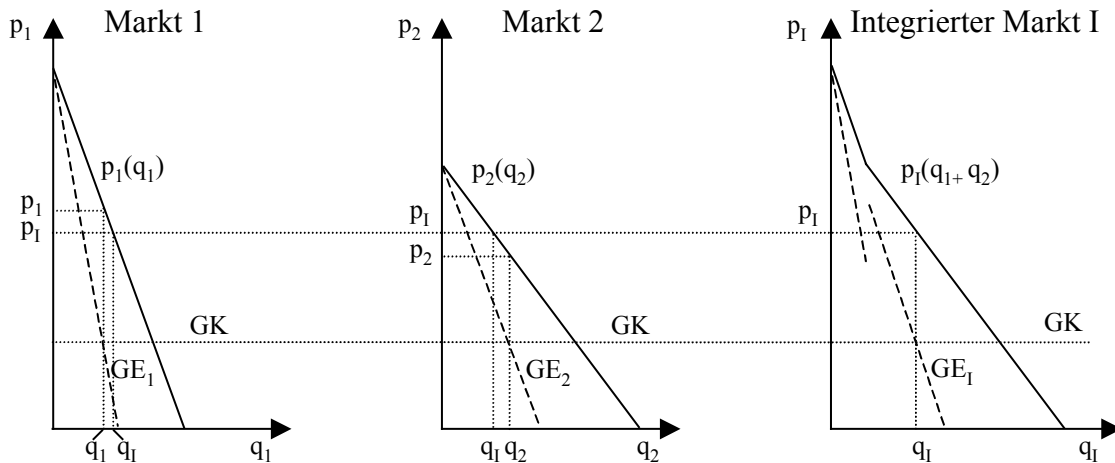
<sup>185</sup> Vgl. Neven/Philips (1985), S. 134.

<sup>186</sup> Vgl. Schumann/Meyer/Ströbele (1999), S. 284 ff.



Angebotsmenge liegt für den integrierten Markt bei  $q_I$  und der dazugehörige Preis bei  $p_I$ . Es lässt sich somit ableiten, dass der Preis im integrierten Markt zwischen den Preisen  $p_1$  und  $p_2$  liegt und sich die Menge in Teilmarkt 2 verringert, in Teilmarkt 1 dagegen erhöht.<sup>187</sup>

Abb. 24: Preisbildung in isolierten und integrierten Märkten



Quelle: Vgl. Schumann/Meyer/Stöbele (1999), S. 286.

## 2.2 Praktische Umsetzung des Parallelimportes

Bei einem Automobil handelt es sich um ein technisches Gut, welches besondere Sicherheits- und Umweltauflagen erfüllen muss. In diesem Zusammenhang können die auferlegten Bedingungen zwischen den Ländern sehr stark variieren. Dies muss beim Import berücksichtigt werden, um zusätzliche Kosten zu vermeiden. Der Parallelimport nach Deutschland war aus diesem Grund in der Vergangenheit mit hohen Belastungen verbunden. Vor der Zulassung musste eine Einzelabnahme des Fahrzeuges durch den Technischen Überwachungsverein (TÜV) erfolgen. Dabei war es keine Seltenheit, dass an den Fahrzeugen aufwendige Veränderungen vorgenommen werden mussten, um den landesspezifischen Bestimmungen zu genügen. Dies konnte mehrere tausend Euro kosten, wodurch der Preisvorteil des Reimports verringert wurde. Inzwischen gibt es eine EU-Typengenehmigung, die der Hersteller für jeden Fahrzeugtyp beantragen kann. Dadurch hat der Endverbraucher die Möglichkeit, Fahrzeuge mit solch einer Genehmigung ohne erneute landesspezifische Prüfung innerhalb der EU anzumelden.<sup>188</sup>

Die tatsächliche Überführung nach Deutschland wird mit einem Kurzzeitkennzeichen durchgeführt. Zur Zulassung werden schließlich von den deutschen Behörden die übliche Versicherungsdoppelkarte, die EU-Typengenehmigung sowie die Originalrechnung benötigt. Somit erweist sich der behördliche Aufwand der Fahrzeugüberführung und Anmeldung als

<sup>187</sup> Vgl. Schumann/Meyer/Stöbele (1999), S. 286.

<sup>188</sup> Vgl. Schwarz (1997) und VDA (2002a), S. 214.

unkompliziert. Das Zulassungsverfahren kann aber zwischen den Ländern sehr unterschiedlich sein.<sup>189</sup>

Weiterhin bestehen zwischen den Ländern Unterschiede bei der Fahrzeugausstattung. Die Fahrzeuge werden an die Wünsche der Endkunden in den einzelnen Ländern angepaßt. Üblicherweise legen die skandinavischen Verbraucher mehr Wert auf die Sicherheitsausstattung. Deshalb besitzen Fahrzeuge, die in diesen Ländern verkauft werden, Ausstattungsmerkmale wie ABS oder zusätzliche Airbags in der Basisversion. Im Gegensatz dazu ist bei Konsumenten in südeuropäischen Ländern die Nachfrage nach Luxusausstattungen höher. Dies hat z.B. zur Folge, dass die Pkw serienmäßig mit Klimaanlage ausgestattet sind. Bei der Wahl bestellbarer Extras können auch große Preisunterschiede auftreten, welche i.d.R. in Deutschland am höchsten sind. Der Konsument muss deshalb ausstattungsbereinigte Preise vergleichen, um zu entscheiden, ob sich der Reimport rentiert.<sup>190</sup>

Der Parallelimport kann durch einen Händler organisiert oder privat durchgeführt werden. Die Inanspruchnahme eines Importeurs ist für den Endverbraucher der übliche Weg, da ein Reimporteur größere Mengen von seinem ausländischen Lieferanten abnimmt und es ihm daher möglich ist, bessere Konditionen als eine Einzelperson durchzusetzen. Der Reimporteur berücksichtigt auch die oben beschriebenen Ausstattungsunterschiede zwischen den Ländern und bestellt Fahrzeuge, die den Wünschen des Endverbrauchers entsprechen. Daneben übernimmt er i.d.R. alle Formalitäten bis zur Anmeldung des Fahrzeuges am Wohnsitz des Endabnehmers. Ein weiterer Vorteil besteht darin, dass ein Kaufvertrag zwischen dem Importeur und dem Endkunden vorliegt und somit aus Sicht des Konsumenten das heimische Recht Anwendung findet. Ein weiterer Faktor, der vermehrt zur Inanspruchnahme eines Importeurs führt, ist die Landessprache, weil diese für viele ein Hindernis darstellt. Aus diesen Gründen wird von den meisten Käufern die Abnahme der bürokratischen Prozedur und des Transportes durch einen gewerblichen Händler beansprucht. Lediglich in grenznahen Regionen ist ein hoher Anteil privater Reimporte zu beobachten.<sup>191</sup>

### **3 Preisdiskriminierung trotz des integrierten EU-Marktes**

Unter Gliederungspunkt B.2 wurde beschrieben, dass Preisdiskriminierung nur möglich ist, wenn sich die Teilmärkte isolieren lassen und somit keine Arbitrage stattfindet. Im weiteren Verlauf wird erörtert, wie es den Automobilherstellern in der EU trotzdem gelingt Preisdiskriminierung durchzuführen. In diesem Zusammenhang ist die GVO von großer Bedeutung, weshalb eine kurze Erörterung der wettbewerbsrechtlichen Rahmenbedingungen notwendig ist.

#### **3.1 Wettbewerbsbeschränkungen im europäischen Wettbewerbsrecht**

Die Artikel 81 ff. des Vertrages zur Gründung der europäischen Gemeinschaft (EG) legen die Wettbewerbsregeln der EU fest. Darin gilt nach Artikel 81 I EG das Kartellverbot, wodurch prinzipiell alle wettbewerbsbeschränkenden Maßnahmen untersagt sind. Es ist jedoch gemäß Artikel 81 III EG möglich, Unternehmen oder Branchen von dieser Regelung auszunehmen

---

<sup>189</sup> Vgl. Schmalenberg (2002).

<sup>190</sup> Vgl. o.V (2002 b).

<sup>191</sup> Vgl. Schwarz (1997), S. 5 ff.

und vertikale Wettbewerbsbeschränkungen zuzulassen. Dabei müssen mehrere Bedingungen erfüllt sein, die eine Freistellung vom Kartellverbot ermöglichen. Mit der Freistellung geht entweder eine Verbesserung der Produktion bzw. der Versorgung einher, oder es handelt sich um Maßnahmen zur Förderung des technischen bzw. wirtschaftlichen Fortschritts. In beiden Fällen muss der Verbraucher in angemessener Weise von der Freistellung profitieren. Daneben muss die Wettbewerbsbeschränkung zwingend notwendig sein, um die beabsichtigten Ziele zu erreichen, und sie darf den Wettbewerb nicht im wesentlichen Umfang ausschalten. Die Durchführung erfolgt mittels Einzelfreistellungen, die einzelne Verträge vom Kartellverbot ausnehmen, oder mit Hilfe von Gruppenfreistellungen, die einer gesamten Branche wettbewerbsbeschränkende Maßnahmen einräumen.<sup>192</sup>

### 3.2 Freistellung des Automobilssektors vom Kartellrecht

Aufgrund der genannten Regelung in Artikel 81 (EG) häuften sich Einzelfreistellungsanträge bei der EU-Kommission, weshalb sie sich gezwungen sah, im Jahre 1985 eine Gruppenfreistellungsverordnung zu erlassen.<sup>193</sup> Diese lief 1995 aus und wurde durch die noch gültige Fassung ersetzt.<sup>194</sup> Am 31. Juli 2002 wurde eine neue GVO von der EU-Kommission erlassen, deren Bestimmungen von denen der bestehenden Verordnung stark abweichen.<sup>195</sup> Im folgenden werden die rechtlichen Grundlagen der Verordnungen erläutert und die wesentlichen Elemente des Fahrzeugvertriebs aufgezeigt.

#### 3.2.1 Begründung der Gruppenfreistellungsverordnung

Die bereits erwähnten Bedingungen, die eine Freistellung vom Artikel 81 (EG) ermöglichen, werden von der EU-Kommission aufgrund folgender Eigenschaften als erfüllt angesehen: Es handelt sich bei einem Pkw um ein langlebiges und bewegliches Verbrauchsgut mit technisch anspruchsvollen Eigenschaften. Fahrzeuge, die Mängel aufweisen, stellen im Straßenverkehr eine Gefährdung für alle Verkehrsteilnehmer dar, deshalb ist es notwendig, dass fachkundige Wartungen und Instandhaltungen flächendeckend möglich sind. Dabei muss auch berücksichtigt werden, dass die Fahrzeuge zunehmend speziellere Ausstattungen besitzen, weshalb es den Fachleuten sehr schwer fällt, Fachwissen für alle Fahrzeuge anzubieten. Daneben benötigen sie eine spezielle Werkstattausstattung, die die Reparatur und Wartung von Pkw ermöglicht. Diese speziellen Eigenschaften des Automobilvertriebs führen zu einem hohen Kapitalaufwand für Kfz-Verkaufstellen, Kundendienste sowie Ersatzteilversorgungen.<sup>196</sup> Nach Angaben der Automobilindustrie entstehen im Vertrieb mehr als 35 % der Kosten eines Fahrzeuges.<sup>197</sup>

---

<sup>192</sup> Vgl. Vertrag zur Gründung der europäischen Union (EG), Artikel 81 ff.

<sup>193</sup> Vgl. Creutzig (1993), S. 55 ff.

<sup>194</sup> Vgl. Verordnung (EG) Nr. 1475/95 (1995), Art. 1 ff.

<sup>195</sup> Vgl. Verordnung (EG) Nr. 1400/2002 (2000), Art. 1 ff.

<sup>196</sup> Vgl. Creutzig (1993), S. 56 ff.

<sup>197</sup> Vgl. Dudenhöfner (2000), S. 1081.

### 3.2.2 Ausgestaltung der Gruppenfreistellungsverordnung bis zum 1.10.2002

Um die oben genannten Anforderungen zu erfüllen, ist den Automobilherstellern eine besondere Vertriebsform von Pkw gestattet, d.h. sie können einen selektiven und exklusiven Vertrieb ihrer Fahrzeuge durchführen.

Beim *selektiven Vertrieb* wählt der Automobilhersteller die Händler, die seine Fahrzeuge an den Endkunden veräußern, selbst und gezielt aus. Die Selektion kann qualitativ erfolgen, wobei nur solche Händler mit der Distribution betraut werden, die eine bestimmte Qualität vorweisen können. Dazu zählen vor allem die Gewährleistung von Service und Beratungsleistungen. Auf diesem Wege wird für die notwendige Qualität und Sicherheit im Automobilvertrieb gesorgt. Es ist aber auch eine quantitative Selektion zu beobachten, bei der der Hersteller Automobilhändler aufgrund der bereits vorhandenen Anzahl von Vertriebspartnern ablehnt, auch wenn diese die notwendigen qualitativen Kriterien erfüllen. Dies wird damit begründet, dass die erforderliche Zusammenarbeit zwischen Herstellern und Händlern hohe Kosten verursacht und deshalb nicht auf beliebig viele Vertriebspartner ausgedehnt werden kann.<sup>198</sup>

Die *exklusive Vertriebsstrategie* beinhaltet die Unterteilung des Marktes in einzelne Vertriebsgebiete. Jedem Händler wird ein Gebiet zugeordnet, in dem er tätig sein darf. Sie beinhaltet aber auch, dass er außerhalb seines Vertriebsgebietes nicht personalisiert werben darf. Die Händler profitieren zwar von der begrenzten Konkurrenz in ihrem Gebiet (Gebietschutz), müssen jedoch auf den Vertrieb mehrerer Marken verzichten, da die Hersteller auf Alleinvertriebsvereinbarungen bestehen.<sup>199</sup> Gemäß GVO ist der Mehrmarkenvertrieb allerdings gestattet, wird aber kaum ausgeübt, weil die Hersteller ihr Recht wahrnehmen, auf räumliche und personelle Trennung der Verkaufsräume zu bestehen.<sup>200</sup>

Es ist desgleichen erlaubt, beide Strategien in Kombination anzuwenden. Diese Vertriebsrechte verleihen den Herstellern ein hohes Machtpotential, welches über die Distribution der Fahrzeuge in Anspruch genommen wird. Außerdem können die Produzenten lediglich aufgrund einer notwendigen Umstrukturierung des Vertriebsnetzes den Vertriebspartnern kündigen, was ihre Position zusätzlich stärkt. Es stellt sich jedoch die Frage, unter welchen Umständen die Notwendigkeit einer Umstrukturierung besteht.<sup>201</sup> Der Handel wird aus diesem Grund indirekt gezwungen, die Forderungen der Automobilproduzenten zu erfüllen. Die Durchführung der beschriebenen Vertriebsstrategien kann nur unter der Voraussetzung des Verbotes von Fahrzeugverkäufen an andere Händler („Außenseiter“) erfolgen.<sup>202</sup>

Um den Mißbrauch der GVO zu verhindern, ist in der Verordnung eine schwarze Liste aufgeführt. Diese formuliert eine Reihe an Tatbeständen, die untersagt sind. So darf beispielsweise ein EU-Bürger innerhalb des Binnenmarktes nicht daran gehindert werden, ein Fahrzeug selbst oder über einen Mittler zu erwerben. Somit ist explizit erwähnt, dass der private Import, nebst Reimport, von den Händlern und Herstellern nicht behindert werden darf.<sup>203</sup>

---

<sup>198</sup> Vgl. Dudenhöffer (2000), S. 1085.

<sup>199</sup> Vgl. Bender (1995), S. 148 ff.

<sup>200</sup> Vgl. Europäisches Parlament (2001), S. 2.

<sup>201</sup> Vgl. EU-Kommission (1995b), S. 21 ff.

<sup>202</sup> Vgl. Dudenhöffer (2000), S. 1085 ff.

<sup>203</sup> Vgl. Verordnung (EG) Nr. 1475/95 (1995), Art. 4 ff.

Aufgrund der genehmigten vertikalen Wettbewerbsbeschränkung erlangen die Automobilproduzenten die Möglichkeit, die Netto- und Endpreise festzulegen. Generell ist die Position des Händlers gegenüber dem Hersteller schlechter gestellt, weshalb ihm Verhaltensweisen diktiert werden können.<sup>204</sup>

In Abschnitt C.2.2 wurde erläutert, wie sich die Marktteilnehmer in einem integrierten Markt bei unterschiedlichen Preisen verhalten. Dieser Mechanismus wird möglicherweise durch die beschriebene Gestaltung des Vertriebs behindert. Die Arbitrage im Sinne von Importen ist außerhalb des Vertriebsnetzes der Hersteller nur für Endverbraucher gesetzlich geschützt. „Außenseitern“ ist es nur erlaubt, mit einem Endkundennachweis als Mittler ein Fahrzeug zu erwerben, dadurch wird die Arbitrage durch gewerbliche Reimporteure stark behindert. Der Endverbraucher wird beim Parallelimport, unabhängig davon, ob er einen Zwischenhändler beauftragt oder den Reimport selbst durchführt, mit einem größeren Aufwand konfrontiert als beim Erwerb eines Pkws von einem Vertragshändler. Dieser Mehraufwand kann als zusätzlicher Kostenfaktor des Parallelimportes betrachtet werden und hemmt somit diesen.<sup>205</sup> Zusätzlich wird der Marktzutritt für Konkurrenten erschwert, denn zum einen ist es neuen Händlern nicht möglich, ohne die Zustimmung der Hersteller in den Markt einzutreten, zum anderen finden neue Produzenten kaum Händler, da diese wegen der Alleinvertriebsvereinbarung an ihre Hersteller gebunden sind.<sup>206</sup>

Neben der rechtlich genehmigten Beschränkung gibt es weitere Möglichkeiten, die Kunden von einem Reimport abzuhalten. Es besteht bei den Pkw-Haltern eines reimportierten Fahrzeuges die Befürchtung, beim Kundendienst nicht den gleichen Service zu erhalten. Weiterhin behauptet insbesondere die deutsche Automobilindustrie, dass Fahrzeuge, die im Ausland verkauft werden, von geringerer Qualität seien. Falls dies tatsächlich zutreffen sollte, scheint es fragwürdig, ob die GVO das Ziel der verbesserten Produktion erfüllt, wenn für jedes Land unterschiedliche Produktionsverfahren und Materialien verwendet werden.<sup>207</sup> Hinzu kommt, dass die Nutzung neuartiger Vertriebsmethoden, z.B. über das Internet, kaum anwendbar ist, da sie gegen den Gebietsschutz verstößt.<sup>208</sup>

Um eine Behinderung des Parallelimportes zu bewirken, greifen einige Automobilhersteller auch zu unerlaubten Handlungen. Nach zahlreichen Verbraucherbeschwerden über Diskriminierungen und Behinderungen beim Fahrzeugerwerb wurden Nachprüfungen durch die EU-Kommission eingeleitet. Es sollte ermittelt werden, ob die Hersteller und deren Vertriebspartner den Verkauf von Fahrzeugen an Kunden aus anderen europäischen Ländern verweigern. Die Untersuchungen ergaben, dass die Volkswagen AG, die Daimler Chrysler AG, Opel-Niederlande, Renault, Citroen und Peugeot ihren Vertriebspartnern diktiert hatten, den Verkauf an nicht ansässige Kunden einzuschränken oder zu verhindern.<sup>209</sup> Weiterhin wurde festgestellt, dass die Lieferzeiten für Bestellungen von ausländischen Käufern im allgemeinen beträchtlich länger waren als für inländische Kunden.<sup>210</sup>

---

<sup>204</sup> Vgl. Flam/Hakan (1995), S. 2.

<sup>205</sup> Vgl. Verordnung (EG) Nr. 1475/95 (1995), Art. 2 ff.

<sup>206</sup> Vgl. Europäisches Parlament (2001), S. 3.

<sup>207</sup> Vgl. Dörr (2002).

<sup>208</sup> Vgl. Europäisches Parlament (2001), S. 3 ff.

<sup>209</sup> Vgl. EU-Kommission (2000), S. 64 ff.

<sup>210</sup> Vgl. EU-Kommission (2000), S. 74.

Diese genannten Tatbestände deuten darauf hin, dass die praktizierte Preisdifferenzierung innerhalb der EU aufgrund der bestehenden GVO durchführbar ist. Die Machtposition der Hersteller ermöglicht es ihnen, auf die Händler Druck auszuüben und somit deren Verhalten zu beeinflussen. Der selektive und exklusive Vertrieb erlaubt aufgrund des Gebietschutzes nur geringen Wettbewerb und sichert die Renten der Vertriebspartner.

Somit trifft die eingangs erwähnte Behauptung der Automobilindustrie, dass Preisunterschiede innerhalb der EU auf die heterogene Besteuerung zurückzuführen seien,<sup>211</sup> nicht vollständig zu. Wie in Abschnitt C.1.3.2 gezeigt wurde, führt die unterschiedliche Besteuerung zu Preisdiskriminierung, wenn die Märkte isolierbar sind. In einem integrierten Markt muss der Wettbewerb durch die Behinderung der Arbitrage gehemmt werden, um unterschiedliche Preise durchzusetzen.

Aus ökonomischer Sicht fällt es aber schwer, den Automobilherstellern die Ausnutzung der GVO vorzuwerfen. Der Automobilmarkt hat die Marktform eines Oligopols.<sup>212</sup> Der Hersteller muss daher mit anderen Anbietern konkurrieren. Dabei bestehen Substitutionsbeziehungen innerhalb der Fahrzeugklassen und zwischen den Fahrzeugklassen.<sup>213</sup> Falls ein Anbieter - unabhängig davon, ob mit erlaubten Mitteln oder nicht - durch Preisdiskriminierung einen merklich günstigeren Preis auf einem Teilmarkt realisieren kann, bedeutet dies, dass die Konsumenten dieses Fahrzeug den anderen vorziehen werden. Die übrigen Anbieter würden somit ihre Marktanteile am betroffenen Teilmarkt verlieren, weshalb sie gezwungen sind, ebenso zu handeln und Preisdiskriminierung anzuwenden.

### 3.2.3 Ausgestaltung der Gruppenfreistellungsverordnung ab dem 1.10.2002

Am 31. Juli 2002 erließ die EU-Kommission eine neue Gruppenfreistellungsverordnung, die am 1.10.2002 in Kraft tritt.<sup>214</sup> Bereits bestehende Verträge, die nach der derzeit gültigen GVO vereinbart wurden, müssen innerhalb eines Jahres angepaßt werden.<sup>215</sup> Im folgenden werden die wesentlichen Änderungen zur bestehenden Regelung mit dem Ziel skizziert, mögliche Auswirkungen auf die Preisbildung abzuleiten.

Der Verkauf bzw. Vertrieb von Fahrzeugen soll nach der neuen GVO wesentlich liberaler erfolgen. Es ist keine Kombination von selektiver und exklusiver Vertriebsform gestattet, demnach muss sich der Hersteller für eine der beiden Varianten entscheiden. Bei der Wahl des *exklusiven Vertriebs* ist es dem Händler erlaubt, Fahrzeuge an sogenannte Außenseiter zu verkaufen.<sup>216</sup> Somit wird der Ankauf von Pkw für Reimporteure ermöglicht, wodurch eine Zunahme an Arbitragegeschäften innerhalb der EU zu erwarten ist. Weiterhin sind z.B. Pkw-Angebote von Supermärkten vorstellbar. Die verbotene Diskriminierung von Verbrauchern aus anderen Ländern bleibt weiterhin bestehen. Einigt sich der Hersteller mit Vertriebspartner auf die *selektive Distributionsstrategie*, darf dem Händler der Mehrmarkenvertrieb nicht untersagt werden.<sup>217</sup> Das Führen mehrerer Marken in einem Geschäft fördert die

<sup>211</sup> Vgl. Reinking (2002b) und o.V. (2002a).

<sup>212</sup> Vgl. hierzu Kapitel C.1.1.

<sup>213</sup> Der Konsument wird einen Pkw einer höheren Fahrzeugklasse bei günstigen Preisen einem aus einer niedrigeren Fahrzeugklasse vorziehen.

<sup>214</sup> Vgl. Verordnung (EG) Nr. 1400/2002 (2002), Art. 12.

<sup>215</sup> Vgl. Verordnung (EG) Nr. 1400/2002 (2002), Art. 11.

<sup>216</sup> Vgl. EU-Kommission (2002d), S. 7.

<sup>217</sup> Vgl. Verordnung (EG) Nr. 1400/2002 (2002), Art. 5 (2) und EU-Kommission (2002c), S. 7.

Markttransparenz und erleichtert den Vergleich unterschiedlicher Fahrzeuge. Auch der Marktzugang für neue Hersteller wird erleichtert, da sie bestehende Vertriebswege nutzen können. Im Vergleich zum exklusiven Vertrieb steht es dem Händler offen, überall in der EU Verkaufsstellen, Auslieferungsstellen oder Lager zu eröffnen. Dies ermöglicht dem Vertragshändler, Preisdifferenzen und Marktpotentiale selbst zu nutzen, was einen stärkeren Wettbewerb erwarten lässt. Die Niederlassungsfreiheit kann durch die Automobilhersteller noch bis zum Jahre 2005 eingeschränkt werden.<sup>218</sup>

Änderungen wurden auch im Bereich Wartung und Instandhaltung vollzogen. Zunächst besteht keine Verpflichtung, neben dem Verkauf von Pkw auch eine Werkstatt zu führen. Daher ist es möglich, lediglich Vertragswerkstätten zu betreiben. Der Hersteller darf gemäß der neuen GVO Werkstätten als autorisierte Partner nicht abweisen, wenn sie die qualitativen Kriterien erfüllen. Ferner ist er verpflichtet, technische Informationen, Werkzeuge und Schulungen zu den marktüblichen Konditionen anzubieten.<sup>219</sup> Neben dem erwarteten Effekt, dass Reparaturen günstiger werden, hat dies auch Auswirkungen auf den Neuwagenverkauf. Für einen Vertragshändler besteht die Möglichkeit, sich vom unter Umständen unrentablen Werkstattgeschäft oder Verkaufsgeschäft zu trennen und sich auf das profitablere Geschäft zu konzentrieren. Da aus diesem Grund die Investitionsausgaben niedriger sind, fällt die Neugründung einer Verkaufsstätte oder einer Werkstatt leichter. Eine Quersubvention zu Lasten (oder zu Gunsten) von Neufahrzeugen ist in diesem Fall nicht notwendig, was zu marktgerechteren Preisen führt. In diesem Zusammenhang wird von der Automobilindustrie des öfteren der Einwand vorgebracht, dass die Kunden eine Trennung zwischen Vertrieb und Service nicht wünschen und somit Regelungen getroffen werden, die nicht den Kundenwünschen entsprechen.<sup>220</sup> In diesem Zusammenhang muss erwähnt werden, dass die neue GVO keine Trennung vorschreibt, sondern lediglich die erzwungene Verbindung von Vertrieb und Service aufhebt.<sup>221</sup> Wenn die Nachfrager eine integrierte Lösung vorziehen, wird sich diese auch im Markt durchsetzen. Die Vertragshändler wären nicht gezwungen, Änderungen in ihrem Geschäft vorzunehmen, und die Konsumentensouveränität bliebe gewahrt.

Eine weitere Änderung wurde im Bereich Vertrieb von Ersatzteilen vorgenommen. Originalteile werden nicht vom Hersteller, sondern von Zulieferfirmen produziert. Noch haben die Automobilproduzenten das Recht, den Vertrieb von Ersatzteilen selbst durchzuführen. Somit muss der Händler momentan Ersatzteile beim Automobilhersteller zu dessen Preisen erwerben. Laut GVO vom 31. Juli 2002 besteht jedoch die Möglichkeit, diese direkt vom Produzenten der Ersatzteile zu beziehen. Es steht dem Händler auch offen, Ersatzteile gleicher Qualität von anderen Herstellern zu erwerben.<sup>222</sup> Dies führt zu mehr Wettbewerb auf dem Ersatzteilmarkt und lässt sinkende Preise erwarten.

Für den Neuwagenmarkt bedeutet dies die Zunahme von Arbitragegeschäften. Es ist zu erwarten, dass nicht nur bisherige Arbitrageure ihr Geschäft ausweiten, sondern auch, dass bestehende Vertragshändler ihre Tätigkeit auf andere europäische Länder ausdehnen, um von der unterschiedlichen Preislage zu profitieren. Dies führt zur europaweiten Angleichung der Pkw-Nettopreise. Preisunterschiede sind dann lediglich durch Arbitragekosten zu rechtfertigen.

---

<sup>218</sup> Vgl. Verordnung (EG) Nr. 1400/2002 (2002), Art. 12 (2).

<sup>219</sup> Vgl. EU-Kommission (2002c), S. 11.

<sup>220</sup> Vgl. VDA (2002b) und Reinking (2002a).

<sup>221</sup> Vgl. Verordnung (EG) Nr. 1400/2002 (2002), Art. 12 (2).

<sup>222</sup> Vgl. EU-Kommission (2002d), S. 13.

## D Schlußbetrachtung

Die Untersuchung hat gezeigt, wie heterogen die Abgaben auf Kraftfahrzeuge in Europa gestaltet sind. Die durchschnittliche jährliche Belastung reicht von € 771 in Luxemburg bis € 3.711 in Dänemark. Eine solch unterschiedliche Besteuerung hat in einem stark integrierten Markt, wie es der EU-Markt ist, Auswirkungen auf die Marktergebnisse. Dies veranschaulicht die praktizierte Zulassungsteuer, die für ein durchschnittliches Fahrzeug bis zu € 2.820 im Jahr betragen kann.<sup>223</sup> Dabei gibt es einige Länder, die keine oder unwesentliche Abgaben erheben. Dies führt aufgrund verschiedener Preiselastizitäten in den einzelnen Ländern zu unterschiedlichen Preisen.<sup>224</sup> Trotzdem kann die Aussage der Automobilindustrie, dass unterschiedliche Preise lediglich auf die heterogene Besteuerung von Kraftfahrzeugen zurückzuführen sind, nicht gänzlich bestätigt werden. Da innerhalb der EU ein ungehinderter Warenverkehr möglich ist, sollten Arbitragegeschäfte dafür sorgen, dass sich die Preise angleichen. Dieser Zustand ist nach wie vor nicht erreicht. Preisunterschiede betragen in Einzelfällen bis zu 40 %. Diese Differenz kann nicht auf Arbitragekosten zurückgeführt werden. Vielmehr gibt die bestehende Gruppenfreistellungsverordnung (GVO) den Herstellern die Möglichkeit, Arbitrage zu behindern und somit diskriminierende Preispolitik zu betreiben. D.h. die Ursache der Preisdifferenzierung ist zwar die heterogene Besteuerung von Kraftfahrzeugen, sie wäre aber ohne wettbewerbsbehindernde Maßnahmen nicht aufrecht zu erhalten.

Das Angleichen der Steuersysteme würde zwar das Problem der Preisdifferenzierung lösen, ist aber in naher Zukunft nicht zu erwarten. Daher versucht die EU-Kommission die wettbewerbsrechtlichen Rahmenbedingungen dahingehend zu ändern, dass der freie Warenverkehr innerhalb der EU ungehindert fließen kann. Um den Wettbewerbsbehinderungen, d.h. der Behinderung von Arbitragegeschäften, entgegenzuwirken, hat die EU-Kommission mit Wirkung zum 1.10.2002 eine neue GVO erlassen. Im Kern wurden die Regelungen in der Weise modifiziert, dass ein stärkerer Wettbewerb auf dem Automobilmarkt zu erwarten ist. Dies gilt für Neuwagen wie für Service und Wartung von Fahrzeugen. So sind z.B. der Mehrmarkenvertrieb, die Trennung von Verkauf und Reparaturwerkstatt und die europaweite Vermarktung möglich.

Der Automobilsektor kann als Beispiel herangezogen werden, um die Reichweite der europäischen Steuerpolitik zu demonstrieren. Eine derart heterogene Besteuerung, wie sie in diesem Bereich vorliegt, fördert die diskriminierende Preissetzung bei rational handelnden Unternehmen, da sich auf diesem Weg höhere Gewinne erwirtschaften lassen. Folglich entstehen wettbewerbsrechtliche Probleme, die durch die EU-Kommission geregelt und überwacht werden müssen.

Die neue GVO lässt eine Zunahme der Arbitrage erwarten. Die Händler sind demnach von den Automobilherstellern weniger abhängig und können ihren Vertrieb selbständiger gestalten. Vor allem durch die Möglichkeit, an Wiederverkäufer Fahrzeuge zu veräußern, wird der Parallelimport und somit die Arbitrage in Europa zunehmen. Dies lässt das Angleichen der Pkw-Nettopreise vermuten. Die Preise in Niedrigpreisländern werden steigen und in den Hochpreisländern fallen. Diese Entwicklung wird aber einige Zeit in Anspruch nehmen, da die Niederlassungsfreiheit erst im Jahre 2005 umgesetzt werden soll. Mit dieser

---

<sup>223</sup> Da durch eine hohe Zulassungsteuer auch die Gebrauchtwagenpreise steigen und der Käufer dies in seiner Kalkulation berücksichtigt, ist dies nur der Anteil der den Erstbesitzer belastet. Die gesamte Zulassungsteuer beträgt bei einem Durchschnittsfahrzeug bis zu € 14.500 (Dänemark).

<sup>224</sup> Preise vor Steuern.



Übergangsregelung erhält die Automobilindustrie ausreichend Zeit, sich den neuen Rahmenbedingungen anzupassen.

Aufgrund der Veränderungen auf dem Automobilmarkt werden neue Fragen aufgeworfen, die Anlaß zu weiteren Untersuchungen geben. So ist beispielsweise ungeklärt, welche Wohlfahrtseffekte im integrierten Markt zu erwarten sind oder wie sich die Durchschnittspreise in Europa verändern werden.

# Anhang

## Anhang 1: Fahrzeugdaten

<i>Fahrzeug</i>	<i>Fahrzeugklasse</i>	<i>Antriebsart</i>	<i>Abgasnorm</i>	<i>Hubraum in ccm</i>	<i>Leistung in kW</i>	<i>Nettopreis in €</i>	<i>Verbrauch in l/100km</i>	<i>Airbags</i>	<i>Gewicht in kg</i>	<i>Zylinder</i>	<i>Hafpflicht- Prämie in €</i>	<i>Wertverlust in €/Jahr</i>
MCC Smart pure .6	Kleinwagen	Otto	EURO 3	599	33	7.246	4,9	4	720	3	329	1.100
MCC Smart pure .8	Kleinwagen	Diesel	EURO 3	799	30	8.370	3,4	4	730	3	472	1.201
Lupo Basis 1.0	Kleinwagen	Otto	EURO 4	999	37	8.448	5,8	3	971	4	372	1.142
Peugeot 106 Filou D 55	Kleinwagen	Diesel	EURO 3	1.527	42	8.081	5,2	4	950	4	574	1.328
Corsa C 1,0 12V	Kleinwagen	Otto	EURO 4	973	43	9.212	5,6	4	980	3	372	1.301
Corsa 1.7 DI	Kleinwagen	Diesel	EURO 3	1.686	48	10.790	4,7	4	1.095	4	507	1.433
Golf Basis 1.4	Untere Mittelkl.	Otto	EURO 4	1.390	55	12.672	6,6	4	1.090	4	372	1.793
Opel Astra-G 1.6	Untere Mittelkl.	Otto	EURO 3	1.598	74	12.624	7,0	4	1.163	4	372	1.788
Golf 1.9 SDI	Untere Mittelkl.	Diesel	EURO 3	1.896	50	13.534	5,1	4	1.158	4	543	1.846
BMW 316i	Mittelklasse	Otto	EURO 3	1.895	77	18.953	7,9	4	1.360	4	412	2.211
BMW 320 D	Mittelklasse	Diesel	EURO 3	1.951	100	21.818	5,7	4	1.475	4	507	2.407
Audi A6 2.0	Obere Mittelkl.	Otto	EURO 4	1.984	96	24.483	8,3	4	1.395	4	543	3.364
Audi A6 1.9 TDI	Obere Mittelkl.	Diesel	EURO3	1.896	96	25.991	5,7	4	1.480	4	444	3.306
MB S320	Oberklasse	Otto	EURO 3	3.199	165	52.000	11,5	4	1.770	6	711	7.103
MB S320 CDI	Oberklasse	Diesel	EURO 3	3.222	145	48.600	8,0	4	1.905	6	711	6.389
BMW 728i	Oberklasse	Otto	EURO 3	2.793	142	42.005	10,0	4	1.785	6	785	6.781
BMW 730d	Oberklasse	Diesel	EURO 3	2.926	142	43.768	8,7	4	1.905	6	785	6.453
Renault Kangoo 1.4	Transporter	Otto	EURO 3	1.390	55	24.447	7,5	2	1.140	4	412	1.581
Renault Kangoo 1.9	Transporter	Diesel	EURO 3	1.870	47	25.523	6,8	2	1.185	4	444	1.550
VW LT 28 2.5 TDI	Transporter	Diesel	EURO3	2.461	80	23.475	8,6	1	1.872	5	894	3.454
Mercedes ML 320	Off-Road	Otto	EURO 4	3.199	160	36.100	13,8	4	1.990	6	711	4.305
Mercedes ML 400 CDI	Off-Road	Diesel	EURO 3	3.997	184	50.000	10,8	4	2.265	8	785	6.024

Quelle: Vgl. ADAC (2002).

## Anhang 2: Beteiligungen der Automobilhersteller



Quelle: o.V. (2001).

## Literaturverzeichnis

- Abgabenordnung 1977**, vom 16. März 1976. In: BGBl. I, S. 613, ber. 1977 I, S. 269 ff. Zuletzt geändert durch das Gesetz vom 20.12.2001. In: BGBl. I 2001, S. 3794 ff.
- Allgemeiner Deutscher Automobil Club (ADAC) (2002)**: „Der ADAC-Autokatalog.“ Elektronisch veröffentlicht unter der URL: <http://www.adac.de/>, Stand: 18.05.2002.
- Aral (2001)**: „Verkehrstaschenbuch 2001/2002.“ Bochum.
- Association des Constructeurs d’Automobiles (ACEA) (2001)**: „Motor Vehicle Taxation in Europe.“ Edition 2001, Brüssel.
- Bach, S. (1999)**: „Steuerpolitik in Europa zwischen Wettbewerb und Harmonisierung.“ Bonn.
- Bender, I. (1996)**: „Struktureller Wandel in der Automobilindustrie und der Einfluss strategischer Industrie- und Handelspolitik.“ Frankfurt/Main.
- Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (2002)**: „EU-Erweiterung.“ Elektronisch veröffentlicht unter der URL: <http://www.bmwi.de/textonly/Homepage/-Politikfelder/außenwirtschaft%20%26%20europa/europapolitik/euerweiterung.jsp>. Stand: 18.05.2002.
- Comité européen des assurance (CEA)**: „Die indirekte Besteuerung der Versicherungsverträge in Europa.“ Brüssel, 2001.
- Creutzig, J. (1993)**: „Die zukünftige Regelung des Automobilvertriebs in Europa.“ In: Meining, W. (Hrsg.): Automobilwirtschaft. Wiesbaden.
- Domann, R (2001)**: „Länderteil Deutschland.“ In: Mennel, A./Förster, J. (Hrsg.): „Steuern in Europa, Amerika und Asien.“ 45. Ergänzungslieferung, Herne/Berlin, 2001.
- Dörr, S. (2002)**: „Einmal Spanien und zurück.“ In: Das neue Automobil, 3/2002. Elektronisch veröffentlicht unter der URL: <http://www.autojournal.de/nam0302/blickpunkt/-reimport.htm>, Stand: 20.06.2002.
- Dudenhöffer, F. (2000)**: „Die Entwicklung der Automobil-Handelsnetze“. In: Das Wirtschaftsstudium. 8-9/2000, S. 1081-1086.
- EU-Kommission (2002a)**: „Car price differentials within the European Union - Condensed report (price comparison) on 01.11.2001“. Brüssel. Elektronisch veröffentlicht unter der URL: [http://europa.eu.int/comm/competition/car\\_sector/price\\_diffs/2001\\_11.pdf](http://europa.eu.int/comm/competition/car_sector/price_diffs/2001_11.pdf), Stand: 28.07.2002.
- EU-Kommission (2002b)**: „Die Mehrwertsteuersätze in den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft.“ DOC/2908/2002-DE, Brüssel. Elektronisch veröffentlicht unter der URL: [http://europa.eu.int/comm/taxation\\_customs/publications/info\\_doc/taxation/tva/taux\\_tva-2002-5-1de.pdf](http://europa.eu.int/comm/taxation_customs/publications/info_doc/taxation/tva/taux_tva-2002-5-1de.pdf), Stand: 10.06.2002.
- EU-Kommission (2002c)**: „Oil Bulletin 2002“. DOC/2908/2002-DE, Brüssel. Elektronisch veröffentlicht unter der URL: <http://europa.eu.int/comm/energy/en/oil/mprices02/15-04-2002.pdf>, Stand: 23.07.2002.
- EU-Kommission (2002d)**: „The new motor vehicle block exemption regulation“, Brüssel. Elektronisch veröffentlicht unter der URL: [http://europa.eu.int/comm/competition/car\\_sector/ber\\_slides\\_en.pdf](http://europa.eu.int/comm/competition/car_sector/ber_slides_en.pdf), Stand: 15.08.2002.

- EU-Kommission (2000):** „Report on the evaluation of Regulation (EC) No 1475/95 on the application of Article 85(3) of the Treaty to certain categories of motor vehicle distribution and servicing agreements“. DOC COM(2000)743 final, Brüssel. Elektronisch veröffentlicht unter der URL: [http://europa.eu.int/eurlex/en/com/rpt/2000/com2000\\_0743en01.pdf](http://europa.eu.int/eurlex/en/com/rpt/2000/com2000_0743en01.pdf), Stand: 14.08.2002.
- EU-Kommission (1995):** „Vertrieb von Kraftfahrzeugen.“ DOC/IV/9509/95DE, Brüssel. Elektronisch veröffentlicht unter der URL: [http://europa.eu.int/comm/competition/car\\_sector/distribution/explanatory\\_reg\\_1475\\_95\\_de.pdf](http://europa.eu.int/comm/competition/car_sector/distribution/explanatory_reg_1475_95_de.pdf), Stand: 08.08.2002.
- Europäisches Parlament (Ausschuss für Wirtschaft und Währung) (2001):** „Arbeitsdokument zur Gruppenfreistellungsverordnung von Vertriebs- und Kundendienstvereinbarungen von über Kraftfahrzeuge (Nr. 1475/95).“ Straßburg. Elektronisch veröffentlicht unter der URL: <http://www.europarl.eu.int/meetdocs/committees/econ/20010625/437745DE.pdf>, Stand: 14.08.2002.
- Europäische Zentralbank (EZB) (2002):** „Jahresbericht 2001.“ Frankfurt. Elektronisch veröffentlicht unter der URL: <http://www.ecb.int/pub/pdf/ar2001de.pdf>, Stand: 01.08.2002.
- Eurostat (2002):** „BIP der Eurozone und der EU15 um 0,3% gestiegen.“ Pressemitteilung Nr. 96/2002. Elektronisch veröffentlicht unter der URL: [http://europa.eu.int/comm/eurostat/Public/datashop/print-product/DE?catalogue=Eurostat&product=2-0808\\_2002-DE-AP-DE&type=pdf](http://europa.eu.int/comm/eurostat/Public/datashop/print-product/DE?catalogue=Eurostat&product=2-0808_2002-DE-AP-DE&type=pdf), Stand: 08.08.2002.
- Fess, E. (1997):** „Mikroökonomie“ Marburg.
- Finanzministerium Norwegen (2002):** „Tax rates.“ Elektronisch veröffentlicht unter der URL: <http://odin.dep.no/fin/engelsk/p4500279/p4500282/006041-990064/indexdok000-b-n-a.html>, Stand: 07.06.2002.
- Finanzministerium Slowenien (2002):** „Taxation in Slovenia.“ Elektronisch veröffentlicht unter der URL: <http://www.sigov.si/mf/angl/taxation.htm#3.2>, Stand: 08.11.2002.
- Flam, H./Nordström H. (1995):** „Why do Pre-Tax Car Prices Differ so much across the European Countries?“ Stockholm, mimeo.
- Gabler Wirtschafts-Lexikon (1997).** Wiesbaden.
- Goldberg, P. K./Verboven, F. (1998):** „The evolution of price discrimination in the European car market.“ Washington D.C.
- Goldberg, P. K. (1995):** „Product Differentiation and Oligopoly in International Markets: The Case of the U.S. Automobile Industry.“ In: *Econometrica*, Vol. 63, 07/1995, S. 891-951.
- International Bureau of Fiscal Documentation (IBFD) (2002):** „Taxes on the ownership and use of motor vehicles in the Czech Republic and Poland.“ Amsterdam, mimeo.
- International Road Federation (IRF) (2001):** „World Road Statistics 2001.“ Genf.
- Jaras, L./Obermair, G. M. (2000):** „Structures of the Tax Systems in Estonia, Poland, Hungary, the Czech Republic and Slovenia.“ Wiesbaden. Elektronisch veröffentlicht unter der URL: [http://europa.eu.int/comm/taxation\\_customs/publications/reports\\_studies/taxation/tss/tssindex.htm](http://europa.eu.int/comm/taxation_customs/publications/reports_studies/taxation/tss/tssindex.htm), Stand: 20.07.2002.

- Jennen, B./Reinking, G. (2002):** „Schröder attackiert Autopläne der EU.“ In: Financial Times Deutschland, vom 06.02.2002. Elektronisch veröffentlicht unter der URL: <http://www.ftd.de/pw/eu/15418765.html?nv=rs>, Stand: 11.08.2002.
- Kanton Basel-Land (2002):** „Gesetz über die Verkehrsabgaben.“ Elektronisch veröffentlicht unter der URL: [http://www.baselland.ch/docs/recht/sgs\\_3/341.0.htm](http://www.baselland.ch/docs/recht/sgs_3/341.0.htm), Stand: 24.07.2002.
- Kirman, A./Schueller, N. (1990):** „Price Leadership and Discrimination in the European Car Market.“ In: The Journal of Industrial Economics, Vol. 39, 09/1990, S. 69-92.
- Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) (2001):** „Statistische Mitteilungen.“ Reihe 1, Heft 12/2001, Flensburg.
- Kraftfahrzeugsteuergesetz (KraftStG):** In der Fassung der Bekanntmachung vom 24.05.1994 (BGBl. I 1994 S. 1102), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 19.06.2001 (BGBl. I 2001 S. 1046).
- Kreps, D./Scheinkman, J. (1983):** „Quantity pre-commitment and Bertrand competition yield Cournot outcomes.“ In: Bell Journal of Economics, 14/1983, S. 326-337.
- Krouse, C. G. (1990):** „Theory of Industrial Economics.“ Oxford.
- Kunert, U./Bach, S./Kuhfeld, H./Keser, A. (2002):** „Die Abgaben auf Kraftfahrzeuge in Europa“ Gutachten des DIW Berlin im Auftrag des Bundesministeriums der Finanzen. Berlin.
- Kunert, U. (1997):** „Kfz-Steuerreform: Nur geringe Umweltentlastung zu erwarten.“ Wochenbericht des DIW Berlin. 35/97, Berlin, S. 625-634.
- Landrat des Kantons Uri (2001):** „Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 21. August 2001 an den Landrat zur Änderung der Verordnung über die Strassenverkehrssteuern - Nr. 474 R-270-11.“ Elektronisch veröffentlicht unter der URL: <http://www.ur.ch/landrat/botschaften/2001/LRStrassenverkSteuer.doc>, Stand: 15.07.2002.
- Martin, S. (1993):** „Advanced Industrial Economics.“ Oxford.
- Mertens, Y./Ginsburgh, V. (1985):** „Product Differentiation and Price Discrimination in the European Community –The Case of Automobiles.“ In: The Journal of Industrial Economics, Vol. 34, Oxford, 10/1985, S. 151-166.
- Maskus K. E./Chen, Y.(2000):** „Vertical Price Control and Parallel Imports: Theory and Evidence.“ Elektronisch veröffentlicht unter der URL: [http://wbln0018.worldbank.org/Research/workpapers.nsf/12e6920265e1e0d3852567e50050df1f/c36b5a43b69c9c47852569690050bf33/\\$FILE/wps2461.pdf](http://wbln0018.worldbank.org/Research/workpapers.nsf/12e6920265e1e0d3852567e50050df1f/c36b5a43b69c9c47852569690050bf33/$FILE/wps2461.pdf), Stand: 20.08.2002.
- Neven, D./Philips, L. (1985):** „Discriminating Oligopolist and Common Markets.“ In: The Journal of Industrial Economics, Vol. 34, Oxford, 10/1985, S. 133-149.
- o.V. (2002a):** „EU-Kommissar Monti muss Pläne zur Reform des Autohandels überarbeiten.“ Gemeinsame Presseerklärung des VDA, der IG Metall und des ZDK. Elektronisch veröffentlicht unter der URL: <http://www.vda.de/cgi-bin/dps/dps-query.cgi?inclfile=2002040304&ini=./dps-query-DE.ini>, Stand: 12.08.2002
- o.V. (2002b):** „Was bedeutet Re-Import?“ Im: Kfz-Betrieb. Elektronisch veröffentlicht unter der URL: <http://www.euauto.de/>, Stand: 20.07.2002

- o.V. (2001):** „Beteiligungen der Autohersteller.“ Im: Kfz-Betrieb. Elektronisch veröffentlicht unter der URL: <http://www.kfzbetrieb.de/files/organigramm-aktuell.pdf>, Stand: 20.07.2002.
- Österreichische Botschaft (2002):** „Normverbrauchsabgabe (NoVA)“. Elektronisch veröffentlicht unter der URL: <http://www.oesterreichische-botschaft.de/nova.rtf>, Stand: 12.07.2002.
- Petersen, H.-G. (1993):** „Finanzwissenschaft I“. Stuttgart/Berlin/Köln.
- Reding, K./Müller, W. (1999):** „Einführung in die Allgemeine Steuerlehre.“ München.
- Reinking, G. (2002a):** „VW plant Handel mit billigen Ersatzteilen.“ In: Financial Times Deutschland, vom 14.03.2002. Elektronisch veröffentlicht unter der URL: <http://www.ftd.de/ub/in/1014398895183.html?nv=se>, Stand: 11.07.2002.
- Reinking, G. (2002b):** „Widerstand gegen EU-Autopläne wächst.“ In: Financial Times Deutschland, vom 08.02.2002. Elektronisch veröffentlicht unter der URL: <http://www.ftd.de/ub/in/15968335.html>, Stand: 15.07.2002.
- The Regional Environmental Center (REC) (1999):** „Sourcebook on Economic Instruments for Environmental Policy in Central and Eastern Europe – A Regional Analysis.“ Szetendre.
- RSV (2002):** „Fordonsskattetabeller.“ Elektronisch veröffentlicht unter der URL: [http://www.rsv.se/skatter/fordonsskatt/fordons\\_pdf.html](http://www.rsv.se/skatter/fordonsskatt/fordons_pdf.html), Stand: 12.07.2002.
- Scherer, M. (2002):** „Skepsis gegen Montis Reform des Kfz-Handels.“ In: Handelsblatt, vom 29.05.2002 – Nr. 101, S. 6.
- Schöler, K. (1999):** „Grundlagen der Mikroökonomik.“ München.
- Schwarz, D. (1997):** „Die Europäische Automobilindustrie.“ Elektronisch veröffentlicht unter der URL: [http://europa.eu.int/comm/competition/speeches/text/sp1997\\_054\\_de.html](http://europa.eu.int/comm/competition/speeches/text/sp1997_054_de.html), Stand: 08.07.2002.
- Schumann, J./Meyer, U./Ströbele, W. (1999):** „Grundzüge der mikroökonomischen Theorie.“ Berlin/Heidelberg/New York.
- Sedlmayr, R. (2001):** „Länderteil Norwegen.“ In: Mennel, A./Förster, J. (Hrsg.): „Steuern in Europa, Amerika und Asien.“ 45. Ergänzungslieferung, Herne/Berlin.
- Siebert, H. (1994):** „Außenwirtschaft.“ Stuttgart, 1994.
- Siebke, J. (1999):** „Preistheorie“. In: Vahlens Kompendium der Wirtschaftstheorie und Wirtschaftspolitik. München, S. 63-126.
- Schmalenberg, D. (2002):** „Rabatt im Grenzgebiet.“ Elektronisch veröffentlicht unter der URL: <http://www.stern.de/wirtschaft/spezial/sparen/artikel/?id=141140>, Stand: 23.07.2002.
- Statistisches Bundesamt (2001):** „Internationales statistisches Jahrbuch.“ CD-Rom, Wiesbaden.
- Thiele, C. (2002):** „Treibstoffpreise.“ In: Der Tagesspiegel – Online vom 12.09.2000. Elektronisch veröffentlicht unter der URL: <http://195.170.124.152/archiv/2000/m09/11/ak-br-16059.html>, Stand: 12.08.2002.

- Thöring, C. (2002):** „Brüssel sorgt für Wettbewerb im Autohandel.“ In: Onlineportal des WDR, vom 05.02.2002. Elektronisch veröffentlicht unter der URL: <http://online.wdr.de/online/wirtschaft/autohandel/>, Stand: 14.07.2002.
- United Nations (2002):** „Annual Bulletin of Transport Statistics for Europe and North America.“ Genf.
- Varian, H. R. (1999):** „Intermediate Microeconomics.“ New York/London.
- Varian, H. R. (1994):** „Mikroökonomie.“ Oldenbourg.
- Verband der Automobilindustrie (VDA) (2002a):** „Auto Jahresbericht 2002.“ Elektronisch veröffentlicht unter der URL: [http://www.vda.de/de/service/jahresbericht/files/vda\\_2002.pdf](http://www.vda.de/de/service/jahresbericht/files/vda_2002.pdf), Stand: 15.08.2002.
- Verband der Automobilindustrie (VDA) (2002b):** „Automobilkunden bevorzugen markenexklusiven Automobilhandel“. Elektronisch veröffentlicht unter der URL: <http://www.vda.de/cgi-bin/dps/dps-query.cgi?inclfile=2002071701&ini=../dps-query-DE.ini>, Stand: 17.08.2002.
- Verboven, F. (1996):** „International price discrimination in the European car market.“ In: RAND Journal of Economics, Vol. 27, S. 240-268.
- Verordnung (EG) Nr. 1400/2002** - der Kommission vom 31. Juli 2002 über die Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 des Vertrags auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen im Kraftfahrzeugsektor. In: Amtsblatt L 203 vom 01.08.2002, S. 30-41.
- Verordnung (EG) Nr. 1475/95** - der Kommission vom 28. Juni 1995 über die Anwendung von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages auf Gruppen von Vertriebs- und Kundendienstvereinbarungen über Kraftfahrzeuge In: Amtsblatt L 145 vom 29.06.1995, S. 25-34.
- Vertrag über die Europäische Union.** In: Amtsblatt C 340 vom 10.11.1997, S. 145-3172. Elektronisch veröffentlicht unter der URL: [http://www.europa.eu.int/eur-lex/de/treaties/dat/eu\\_cons\\_treaty\\_de.pdf](http://www.europa.eu.int/eur-lex/de/treaties/dat/eu_cons_treaty_de.pdf), Stand: 12.08.2002.
- Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft (EG).** In: Amtsblatt C 340 vom 10.11.1997, S. 173-308. Elektronisch veröffentlicht unter der URL: [http://www.europa.eu.int/eur-lex/de/treaties/dat/ec\\_cons\\_treaty\\_de.pdf](http://www.europa.eu.int/eur-lex/de/treaties/dat/ec_cons_treaty_de.pdf), Stand: 12.08.2002.



## Also published in this series:

### Finanzwissenschaftliche Diskussionsbeiträge

Nr. 1	7/95	H.-G. Petersen	Economic Aspects of Agricultural Areas Management and Land/Water Ecotones Conservation
Nr. 2	7/95	H.-G. Petersen	Pros and Cons of a Negative Income Tax
Nr. 3	7/95	C. Sowada	Haushaltspolitische Konsequenzen steigender Staatsverschuldung in Polen
Nr. 4	8/95	C. Bork	Die Elektrizitätswirtschaft in der Bundesrepublik Deutschland - Das Tarifpreisenehmigungsverfahren und seine Auswirkungen auf eine potentielle Netzübernahme nach Ablauf von Konzessionsverträgen
Nr. 5	10/95	H.-G. Petersen	Transformation Process After Five Years: Behavioral Adaptation and Institutional Change - The Polish Case
Nr. 6	11/95	C. Bork K. Müller H.-G. Petersen S. Wirths	Wider den Sachzeitwert - Untersuchung zur Frage des angemessenen Übernahmepreises von Elektrizitätsversorgungsnetzen
Nr. 7	1/96	C. Sowada	Sozialpolitik im Transformationsprozess am Beispiel Polens
Nr. 8	4/96	K. Müller T. Nagel H.-G. Petersen	Ökosteuerreform und Senkung der direkten Abgaben: Zu einer Neugestaltung des deutschen Steuer- und Transfersystems
Nr. 9	6/96	H.-P. Weikard	The Rawlsian Principles of Justice Reconsidered
Nr. 10	9/96	H.-G. Petersen	Effizienz, Gerechtigkeit und der Standort Deutschland
Nr. 11	10/96	H.-P. Weikard	Sustainable Freedom of Choice - A New Concept
Nr. 12	2/97	C. Bork K. Müller	Aufkommens- und Verteilungswirkungen einer Reform der Rentenbesteuerung mit einem Kommentar von H.-P. Weikard zu Rentenbesteuerung und Korrespondenzprinzip
Nr. 13	2/97	C. Bork	Ein einfaches mikroökonomisches Gruppensimulationsmodell zur Einkommensbesteuerung
Nr. 14	3/97	H.-G. Petersen	Das Neuseeland Experiment: Ist das die zukünftige Entwicklung des deutschen Sozialstaats?
Nr. 15	4/97	H.-P. Weikard	Contractarian Approaches to Intergenerational Justice
Nr. 16	8/97	H.-G. Petersen C. Bork	Schriftliche Stellungnahme zum Entwurf eines Steuerreformgesetzes (StRG) 1999 der Fraktionen CDU/CSU und F.D.P.
Nr. 17	10/97	H.-P. Weikard	Property Rights and Resource Allocation in an Overlapping Generations Modell
Nr. 18	10/97	C. Sowada	Wieviel Staat braucht der Markt und wieviel Staat braucht die Gerechtigkeit? Transformation des polnischen Sozialversicherungssystems im Lichte der deutschen Erfahrungen
Nr. 19	12/97	C. Bork K. Müller	Effekte der Verrechnungsmöglichkeit negativer Einkünfte im deutschen Einkommensteuerrecht
Nr. 20	01/98	C. Bork H.-G. Petersen	Ein Vergleich möglicher Datensätze zur Eignung für steuerpolitische Simulationsrechnungen
Nr. 21	02/98	S. Gabbert H.-P. Weikard	Food Deficits, Food Security and Food Aid: Concepts and Measurement
Nr. 22	01/99	H.-G. Petersen C. Bork	Finanzpolitischer Reformbedarf jenseits der Besteuerung Konsequenzen für die Aufgabenseite

Nr. 23	02/99	C. Sowada	Soziale Reformen in Polen. Zwischen Bewahrung und Neuanfang.
Nr. 24	06/99	G. Leßmann	Zur Theorie der Einstellungen zur Staatstätigkeit – Möglichkeiten und Grenzen der Erfassung -
Nr. 25	07/99	H.-G. Petersen	The German Tax and Transfer System: A Problem Oriented Overview
Nr. 26	07/99	C. Bork H.-G. Petersen	Revenue and Distributional Effects of the Current Tax Reform Proposals in Germany – An Evaluation by Microsimulation
Nr. 27	11/99	H.-G. Petersen	Arbeit organisieren – Sozialstaat erneuern
Nr. 28	11/99	U. Paschen	Die Regionalisierte Ökologische Gesamtrechnung: Mittel zur Darstellung regionaler umweltökonomischer Tatbestände -Hintergrund, Konzeption und Anwendungsmöglichkeiten im Rahmen des interdisziplinären GRANO-Projektes
Nr. 29 a	04/00	H.-G. Petersen S. Anton C. Bork C. Sowada	Gutachten im Auftrag des Ministeriums der Finanzen des Landes Brandenburg: Modernisierung der bundesstaatlichen Ordnung: Mischfinanzierungen und Gemeinschaftsaufgaben (Teil a, Text des Gutachtens)
Nr. 29 b	04/00	s. Nr. 29 a	Titel s. Nr. 29 a (Teil b, tabellarischer Anhang)
Nr. 30	04/00	H.-G. Petersen B. Raffelhüschen	Die gesetzliche und freiwillige Altersvorsorge als Element eines konsumorientierten Steuer- und Sozialsystems
Nr. 31	07/02	S. Anton M. Brehe H.-G. Petersen	Das Konzept der Einfachsteuer im empirischen Text
Nr. 32	08/02	H.-G. Petersen	The Polit-economic Situation in Germany: Chances for Changes in Resource and Energy Economics
Nr. 33	12/02	H.- G. Petersen	Fiskalischer Föderalismus als Mittel friedlicher Integration – das Beispiel Bosnien und Herzegowina
Nr. 34	01/03	H.- G. Petersen M. Rose	Zu einer Fundamentalreform der deutschen Einkommensteuer: Die Einfachsteuer des „Heidelberger Kreises“
Nr. 35	02/03	H.-G. Petersen	Soziale Gerechtigkeit und Leistungsfähigkeit in dynamischer Perspektive
Nr. 36	07/03	H.-G. Petersen	Globalisierung und soziale Gerechtigkeit

## Specials Series:

### Industrial and Social Policies in Countries in Transition

No. S-1	12/97	H.-P. Weikard	Industrial Policies and Social Security: Investigating the Links
No. S-2	06/98	H.-G. Petersen C. Sowada	On the Integration of Industrial and Social Policy in the Transition Process
No. S-3	06/98	B. Czasch A. Balmann M. Odening T. Sobczak M. Switlyk	Die Umstrukturierung landwirtschaftlicher Unternehmen beim Übergang zur Marktwirtschaft unter besonderer Berücksichtigung des Faktors Arbeit
No. S-4	06/98	R. Bakardjieva C. Sowada	Soziale Sicherung in Bulgarien 1991-1997. Entwicklung - Stand - Perspektiven
No. S-5	06/98	R. Bakardjieva	Der Privatisierungsprozeß in Bulgarien - Strategien, Widersprüche und Schlußfolgerungen
No. S-6	06/98	M. Bednarski	Privatisation Policy and Industrial Policy in Poland in the Period of Transformation
No. S-7	06/98	G. D. Demopoulos E. K. Fratzeskos	Macroeconomic Developments and Problems in the Transition Process of the Bulgarian Economy
No. S-8	10/98	P. Kurowski	Scope and Forms of State Support to Enterprises in Poland in Period of Transition
No. S-9	11/98	S. Golinowska	Public Social Expenditures in Poland in the Period of Transition
No. S-10	03/99	M. Switlyk	The Economic Standing of the Partnership Companies which Lease Agricultural Real Estate from the Agricultural Property Agency of the State Treasury in Gorzów Voivodeship in 1996 and 1997
No. S-11	05/99	B. Czasch A. Balmann M. Odening	Organisation und Effizienz landwirtschaftlicher Unternehmen während der Umstrukturierung des Agrarsektors - Eine empirische Analyse für Brandenburg -
No. S-12	06/99	M. Bednarski P. Kurowski	Industrial Policy and Social Strategy at the Corporate Level in Poland: Questionnaire Results
No. S-13	06/99	H.-G. Petersen A. Naydenov	The Tax and Social Contribution System in Bulgaria: Formal Structure and Possible Impacts
No. S-14	07/99	R. Bakardjieva C. Sowada	The Employment Crisis, Pensions and Poverty in Bulgaria 1990-1998. Trends Consequences – Preventative measures
No. S-15	07/99	R. Rusielik T. Sobczak M. Switlyk	Organisation and Efficiency of Agricultural Enterprises in Transformation: An Empirical Analysis of the Gorzów Voivodeship
No. S-16	07/99	R. Bakardjieva C. Sowada	Privatisation in Bulgaria. Strategies, Methods, Results and Conclusions
No. S-17	07/99	A. Christev H.-G. Petersen	Privatisation and Ownership: The Impact on Firms in Transition Survey Evidence from Bulgaria
No. S-18	07/99	A. Christev H.-P. Weikard	Social Benefits and the Enterprise: Some Recent Evidence from Bulgaria and Poland
No. S-19	07/99	A. Christev F. FitzRoy	Employment and Wages in Transition: Panel Evidence from Poland
No. S-20	07/99	H.-G. Petersen C. Sowada	The Polish and Bulgarian Questionnaires