

Kuhfeld, Hartmut; Kunert, Uwe

Article

Große Unterschiede in der Abgabenbelastung von Personenkraftwagen in Europa

DIW Wochenbericht

Provided in Cooperation with:

German Institute for Economic Research (DIW Berlin)

Suggested Citation: Kuhfeld, Hartmut; Kunert, Uwe (2002) : Große Unterschiede in der Abgabenbelastung von Personenkraftwagen in Europa, DIW Wochenbericht, ISSN 1860-8787, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Berlin, Vol. 69, Iss. 47, pp. 811-819

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/151184>

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.

Wochenbericht

Wirtschaft Politik Wissenschaft

Große Unterschiede in der Abgabenbelastung von Personenkraftwagen in Europa

Hartmut Kuhfeld
hkuhfeld@diw.de

Uwe Kunert
ukunert@diw.de

Die Steuern und Gebühren auf die Zulassung, den Besitz und die Nutzung von Personenkraftwagen werden in den europäischen Ländern unterschiedlich bemessen und variieren stark in ihrer Höhe. Das DIW Berlin hat in einer Untersuchung die relevanten Abgaben auf Pkw für 21 Staaten analysiert. Für einzelne Fahrzeugtypen werden jährliche Abgaben erhoben, die von Land zu Land bis zum Faktor vier differieren. Dabei haben die verschiedenen Abgabearten sehr unterschiedliche Anteile an der gesamten Belastung.

Angesichts der Bedeutung der Abgabensysteme für die Markt- und Wettbewerbsbedingungen strebt die Europäische Kommission eine wechselseitige Annäherung der Steuersysteme an. Die von der Kommission ebenfalls vorgeschlagene stärkere Orientierung der Abgabebemessung an Umweltkriterien ist bislang schwach ausgeprägt. Veränderungen und Vereinheitlichungen der steuerlichen Ausgestaltung stehen zahlreiche Hindernisse und Einwendungen entgegen.

Abgaben auf Pkw

Wegen der Unterschiedlichkeit der Steuersysteme sind bislang eine international vergleichende Darstellung und Beurteilung der Belastungskomponenten, die für viele verkehrs- und wettbewerbspolitische Fragestellungen erforderlich sind, nur schwer möglich. Vor diesem Hintergrund hat das Bundesministerium der Finanzen dem DIW Berlin den Auftrag erteilt, einen systematischen Überblick über die Arten und die Höhe der Abgaben für Kraftfahrzeuge in europäischen Ländern zu erstellen.¹ In die Betrachtung einbezogen werden die 15 Mitgliedstaaten der EU, die Schweiz, Norwegen sowie die vier assoziierten Staaten Polen, die Tschechische Republik, Ungarn und Slowenien.² Im vorliegenden Kurzbericht werden die Abgaben analysiert, die in diesen Ländern auf Pkw privater Halter erhoben werden.

Prinzipiell kommen Abgaben zur Anwendung, die

- einmalig in Verbindung mit dem Kauf und der Zulassung von Fahrzeugen anfallen (Umsatzsteuer, Zulassungsteuer, Zulassungsgebühren);

¹ Uwe Kunert, Hartmut Kuhfeld, Stefan Bach und Abdulkarim Keser: Europäischer Vergleich der besonderen Steuer- und Abgabensysteme für den Erwerb, das Inverkehrbringen und die Nutzung von Kraftfahrzeugen. Gutachten im Auftrag des Bundesministeriums der Finanzen. Berlin 2002.

² Die in den Abbildungen verwendeten Abkürzungen für die Ländernamen entsprechen den internationalen Kfz-Kennzeichen.

Königin-Luise-Straße 5
14195 Berlin

Tel. +49-30-897 89-0
Fax +49-30-897 89-200

www.diw.de
postmaster@diw.de

DIW Berlin

Nr. 47/2002

69. Jahrgang / 21. November 2002

Inhalt

Große Unterschiede in der Abgabenbelastung von Personenkraftwagen in Europa Seite 811

Unkorrigiert!

Sperrfrist:

Mittwoch, 20. November 2002, 17 Uhr!

Für Agenturen:

Sendesperrfrist

Mittwoch, 20. November 2002, 8 Uhr,

mit Sendesperrfristvermerk:

„Freigabe zur Veröffentlichung:

Mittwoch, 20. November 2002, 17 Uhr“

A 22127 C

Tabelle 1

Abgaben in Europa auf Erwerb, Zulassung, Besitz und Nutzung von privaten Personenkraftwagen

	Internationales Kennzeichen	Umsatzsteuer in %	Zulassungssteuer (Z)	Zulassungsgebühr (ZG)	Kfz-Steuer (K)	Versicherungssteuer in % bzw. Euro	Steuerähnliche Abgaben auf die Versicherungsprämie in %	Mineralölsteuer (M)
Österreich	A	20	Z	ZG	K	11	–	M
Belgien	B	21	Z	ZG	K	9,25	17,85	M
Deutschland	D	16	–	ZG	K	16	–	M
Dänemark	DK	25	Z	ZG	K	50	14	M
Spanien	E	16	Z	ZG	K	6	3,5	M
Frankreich	F	19,6	Z	–	–	18	15,1	M
Finnland	FIN	22	Z	–	K	22	–	M
Großbritannien	GB	17,5	–	ZG	K	5	–	M
Griechenland	GR	18	Z	–	K	10	8,4	M
Italien	I	20	Z	ZG	K	12,5	14,22	M
Irland	IRL	21	Z	–	K	2	–	M
Luxemburg	L	15 ¹	–	ZG	K	4	–	M
Niederlande	NL	19	Z	ZG	K	7	–	M
Portugal	P	17 ²	Z	ZG	K	9	3,83	M
Schweden	S	25	–	–	K	–	–	M
Schweiz	CH	7,6	–	ZG	K	5	–	M
Norwegen	N	24	Z	ZG	K	42 Euro	–	M
Polen	PL	22	Z	–	–	–	–	M
Tschechien	CZ	22	–	–	K	–	–	M
Ungarn	H	25 ³	Z	–	K	–	–	M
Slowenien	SLO	19 ⁴	Z	–	K	6,5	–	M

1 Verminderter Umsatzsteuersatz von 12 % auf Vergaserkraftstoff.

2 Verminderter Umsatzsteuersatz von 12 % auf Dieselmotorkraftstoff.

3 Verminderter Umsatzsteuersatz von 12 % auf Mineralöl.

4 Erhöhter Umsatzsteuersatz von 25 % auf Mineralöl.

Quellen: EU-Kommission; ACEA; IRF; IBFD; CEA.

DIW Berlin 2002

- periodisch auf den Besitz oder das Halten zu entrichten sind (Kraftfahrzeugsteuer, Versicherungssteuer) oder
- in Abhängigkeit von der Nutzung entstehen (Mineralölsteuer, Umsatzsteuer).

Beim *Erwerb und bei der erstmaligen Zulassung eines neuen Personenkraftwagens* sind in allen Ländern einmalige Abgaben zu entrichten (Tabelle 1). Dies ist zumindest die Umsatzsteuer, deren Basis in fast allen Ländern der Nettorechnungspreis, in vier Ländern jedoch der Nettoreis zusätzlich der jeweiligen Zulassungssteuer ist.³ In Schweden und Tschechien ist die Umsatzsteuer die einzige Abgabe dieser Art. In vier Ländern zahlt der Fahrzeughalter außerdem noch moderate Gebühren, in den anderen 15 Staaten eine Steuer bei der ersten Zulassung seines Fahrzeugs.

Insgesamt lassen sich mindestens zehn verschiedene Bemessungsgrundlagen unterscheiden, die überdies noch unterschiedlich kombiniert werden.⁴ Am häufigsten von Bedeutung sind der Kaufpreis des Fahrzeugs und der Hubraum. Sieben Länder berücksichtigen mit dem Kraftstoffverbrauch, der Abgasstufe oder der Sicherheitsausstattung der Autos als Bemessungsgrundlage ökologische Aspekte.

Die Zulassungssteuer ist in zehn Ländern eine Wertsteuer, die entweder auf den Nettopreis oder den Bruttopreis erhoben wird. In allen zehn Ländern, die eine Wertsteuer erheben, beeinflussen zusätzlich technische Merkmale des Fahrzeugs die Höhe der Steuer. In vier Staaten ist diese Abgabe als Mengensteuer – also direkt auf technische Merkmale bezogen – ausgestaltet. Im Extremfall reicht die auf ein Jahr umgelegte Zulassungsabgabe für ein Fahrzeug der Mittelklasse bis zu etwa 3 000 Euro. In zwölf Ländern wird daneben eine Verwaltungsgebühr von 9 Euro bis 172 Euro erhoben.

Der Halter eines zum Verkehr zugelassenen Personenkraftwagens hat in fast allen hier betrachteten Staaten *periodische Steuern* zu entrichten. Eine Kraftfahrzeugsteuer auf Pkw wird nur in Polen nicht erhoben; allerdings werden seit 2001 auch in Frankreich private Halter nicht mehr besteuert.

3 Einige Nicht-EU-Länder erheben einen Importzoll auf Pkw. Für den Fall, dass es in diesen Ländern keine eigene Automobilproduktion gibt, wird faktisch jedes Fahrzeug mit Einfuhrabgaben belastet, weshalb der Importzoll wie eine Zulassungssteuer einbezogen worden ist.

4 In vier Ländern erfolgt eine Umrechnung der technischen Merkmale der Fahrzeuge (Engine Rating), um eine modifizierte Bemessungsgrundlage zu erzeugen (z. B. Fiscal Horsepower).

Einmalige Abgaben auf Erwerb und Zulassung in allen Ländern

In den europäischen Ländern gibt es für die Kraftfahrzeugsteuer auf Pkw acht Bemessungsgrundlagen, die unterschiedlich kombiniert werden.⁵ Am häufigsten spielen die Antriebsart und der Hubraum eine Rolle, wobei häufig die Antriebsarten (Otto- oder Dieselmotor) unterschiedlich besteuert werden, indem innerhalb einer Antriebsart der Steuersatz z. B. nach dem Hubraum gestaffelt ist. Geringer Kraftstoffverbrauch und niedrige Schadstoffwerte im Abgas werden in acht Ländern honoriert. Für ein Fahrzeug der Mittelklasse beträgt die jährliche Kraftfahrzeugsteuer bis zu 600 Euro.

Zusätzlich sind in 17 der hier untersuchten Staaten Steuern auf die Prämien der Haftpflichtversicherung zu zahlen: Die Steuersätze reichen bis zu 50 % der Prämien und werden in einigen Ländern noch um steuerähnliche Abgaben ergänzt, so dass die Belastung fast zwei Drittel der Versicherungsprämie betragen kann (Tabelle 1).

Die Abgaben auf Kraftstoffe sind die direkt *mit der Nutzung von Kraftfahrzeugen verbundenen staatlichen Belastungen*. Dazu zählen die Mineralölsteuer, die sonstigen Abgaben auf Mineralöl und die Umsatzsteuer (Tabelle 2). Die Mineralölsteuer und die Umsatzsteuer werden in allen Staaten erhoben. Bei aktuellen Verbraucherpreisen von 0,78 Euro bis 1,24 Euro machen die Abgaben bei unverbleitem Eurosuper 52 % bis 76 % aus. Für Dieselmotoren liegen die Tankstellenpreise bei 0,65 Euro bis 1,26 Euro; der Anteil der gesamten Abgaben beträgt hier 50 % bis 74 %. In den 15 EU-Ländern liegt der Steuersatz auf Superbenzin derzeit bei 0,33 Euro bis 0,74 Euro, auf Dieselmotoren werden 0,25 Euro bis 0,74 Euro erhoben. Auch in den anderen der hier untersuchten Ländern liegen die Steuersätze in dieser Bandbreite, nur in Slowenien wird Eurosuper mit 0,25 Euro geringer belastet. Zusätzlich zur Mineralölsteuer wird die Umsatzsteuer mit Sätzen von 7,6 % bis 25 % auf den Produktpreis einschließlich der Abgabe erhoben (Abbildung 1).

Abgabenbelastung für ausgewählte Fahrzeuge

In der Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes wird der Markt für Pkw in Deutschland in zehn Segmente unterteilt, von denen das Segment „Untere Mittelklasse“ mit einem Anteil an den Neuzulassungen von über einem Viertel das bedeutendste ist. In der Europäischen Union insgesamt hat dieses Marktsegment einen Anteil von einem Drittel. Das zulassungsstärkste Automodell in Deutschland ist sowohl im Bereich der Fahrzeuge mit Ottomotor wie auch mit Dieselmotor der zu diesem Segment gehörende VW Golf IV, der den folgen-

Tabelle 2

Abgaben auf Kraftstoffe in europäischen Ländern

	Verbraucherpreise für Eurosuper einschließlich Zölle u. Steuern	Verbraucherpreise für Diesel einschließlich Zölle u. Steuern	Mineralölsteuer		Umsatzsteuer
			Eurosuper ¹	Diesel ¹	
In Euro je Liter					In %
Österreich	0,908	0,741	0,414	0,287	20,0
Belgien	1,029	0,747	0,499	0,295	21,0
Deutschland	1,100	0,875	0,628	0,443	16,0
Dänemark	1,153	0,849	0,538	0,368	25,0
Spanien	0,849	0,710	0,396	0,293	16,0
Frankreich	1,041	0,785	0,574	0,377	19,6
Finnland	1,066	0,779	0,559	0,304	22,0
Großbritannien	1,224	1,257	0,742	0,742	17,5
Griechenland	0,791	0,650	0,334	0,283	18,0
Italien	1,072	0,872	0,520	0,382	20,0
Irland	0,812	0,756	0,401	0,302	21,0
Luxemburg ²	0,816	0,645	0,372	0,253	15/12
Niederlande	1,191	0,813	0,621	0,339	19,0
Portugal ³	0,890	0,650	0,479	0,272	17/12
Schweden ⁴	1,058	0,860	0,475	0,321	25,0
Schweiz	0,900	0,940	0,511	0,525	7,6
Norwegen	1,240	1,130	0,600	0,493	24,0
Polen	0,850	0,710	0,408	0,287	22,0
Tschechien	0,780	0,710	0,360	0,271	22,0
Ungarn	0,830	0,780	0,360	0,310	12,0
Slowenien	0,790	0,820	0,251	0,257	25,0

Stand: April 2002.

1 Einschließlich sonstiger Abgaben in Belgien, Deutschland, Frankreich, Griechenland, Niederlande, Österreich.
2 Verminderter Umsatzsteuersatz von 12 % auf Vergaserkraftstoff.

3 Verminderter Umsatzsteuersatz von 12 % auf Dieselmotoren.
4 Die Mineralölsteuer besteht aus CO₂-Steuer und Energiesteuer.

Quellen: EU-Kommission; ACEA; Sourcebook EIEP; IBFD; clever-tanken.de.

DIW Berlin 2002

den Rechnungen zugrunde gelegt wurde. Unterschieden wird nach den Antriebsarten Otto- und Dieselmotor, da die Besteuerungsgrundlagen und die Belastung sehr verschieden ausfallen können.

Unterschiedliche Besteuerung von Fahrzeugen mit Otto- und Dieselmotoren

Ermittelt werden die durchschnittlichen jährlichen Abgaben auf privat gehaltene Neufahrzeuge, die während der Haltedauer beim Erstbesitzer entstehen.⁶ Dabei wird unterstellt, dass das Fahrzeug vier Jahre im Besitz des ersten Halters bleibt.⁷ Die einmaligen Abgaben bei Erwerb und Inverkehrbringen des Fahrzeugs werden entsprechend dem geschätzten Wertverlust des Fahrzeugs anteilig den ersten vier Jahren zugerechnet.⁸ Die nach Län-

5 Zusätzlich ist in vier Ländern das Ergebnis des „Engine Rating“ für die Bemessung der Kraftfahrzeugsteuer relevant.

6 Befristete steuerliche Befreiungen, wie sie u. a. in Deutschland nach dem Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz von 1997 derzeit für Euro-4-Fahrzeuge und für „3-Liter-Autos“ gewährt werden, bleiben hier unberücksichtigt.

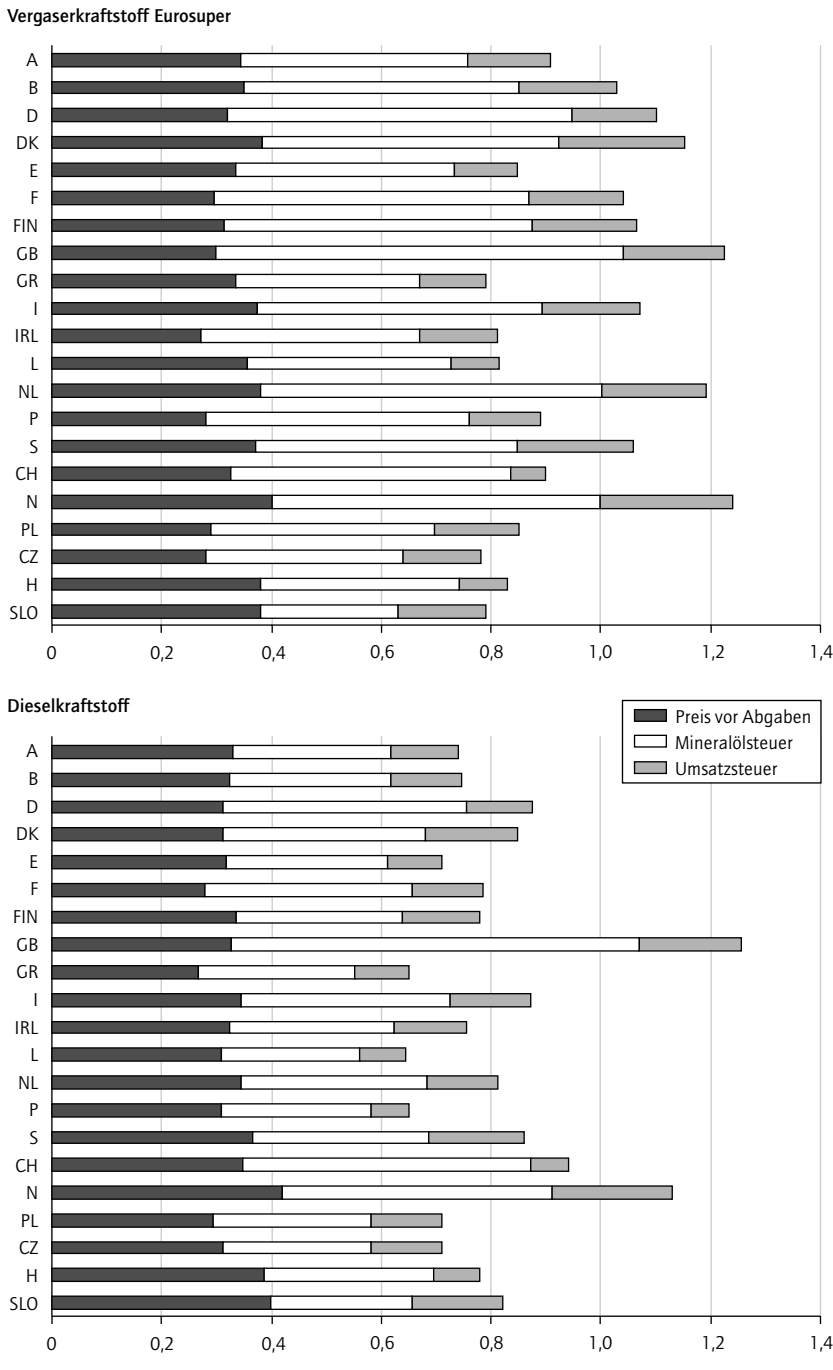
7 Gut vier Jahre vergehen durchschnittlich bis zur ersten Besitzumschreibung eines privat gehaltenen Pkw in Deutschland; vgl. Kraftfahrt-Bundesamt: Statistische Mitteilungen, Reihe 1, Heft 7, 1999.

8 Wird auch für weitere Besitzerwechsel eine Zulassungs- oder Transfersteuer erhoben, so wird auf den Erstbesitz die volle Abgabe angerechnet (B, IRL). Wiederkehrende Zulassungs- oder Kennzeichengebühren werden dem ersten Halter zugerechnet.

Abbildung 1

Preiskomponenten von Kraftstoffen in Europa

In Euro/Liter



Stand: April 2002.

Quellen: EU-Kommission; clever-tanken.de; Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2002

dem unterschiedliche Höhe der Neuwagenpreise wird bei der Berechnung der Umsatzsteuer und der Zulassungsteuer berücksichtigt.⁹

Pkw mit Ottomotor ...

In die Berechnung der Abgabenbelastung gehen einige Fahrzeugdaten und einige Annahmen ein.¹⁰ So ergibt sich bei einer Fahrleistung von 15 000 Kilometern pro Jahr in den 21 Ländern eine Spanne der jährlichen Abgaben für einen Personenkraftwagen der unteren Mittelklasse mit Ottomotor in den ersten vier Nutzungsjahren, die von 770 Euro in Luxemburg bis zu 3 700 Euro in Dänemark reicht. Bei den sieben Ländern, die am oberen Rand der Abgabenbelastung – insbesondere Dänemark – rangieren, spielt die Zulassungsteuer eine herausragende Rolle (Tabelle 3 und Abbildung 2). In Finnland macht sie die Hälfte und in Dänemark fast 60% der gesamten Belastung aus. Die Zulassungsteuer als eine der Abgabenkomponenten weist zwischen den Ländern die größte Variation auf. Hingegen trägt die Bandbreite der Sätze für die Umsatzsteuer auf den Fahrzeugkauf (7,6% bis 25%) nur wenig zu den Unterschieden in der gesamten Abgabenbelastung bei.

Für die Pkw von privaten Haltern fällt auch die jährliche Kraftfahrzeugsteuer sehr unterschiedlich aus: In zwei Ländern wird sie gar nicht erhoben (Frankreich, Polen), in den anderen Ländern sind dagegen Beträge bis zu 370 Euro zu zahlen. Auch die Versicherungsteuer variiert stark – allerdings sind die Beträge (außer in Frankreich) stets geringer als die Kraftfahrzeugsteuer. Bei der hier unterstellten Fahrleistung von 15 000 Kilometern ist die Mineralölsteuer in 16 Ländern die höchste Abgabe, nur in den fünf Ländern mit hohen Zulassungssteuern (Dänemark, Finnland, Norwegen, Irland, Slowenien) nicht. Die Mineralölsteuer ist in Großbritannien am höchsten (740 Euro) und in Slowenien am niedrigsten (250 Euro). Schließlich kommt die Umsatzsteuer auf den Kraftstoffkauf als sechste Abgabekomponente hinzu; sie hat in der Mehrzahl der Länder – bei den hier getroffenen Annahmen – ein größeres Gewicht als die Kraftfahrzeugsteuer. Dies gilt auch noch bei einer geringeren Fahrleistung von 12 000 Kilometern.

Betrachtet man die Rangfolge der Abgabenhöhe für die 21 Länder (Abbildung 2), so erkennt man ein breites Mittelfeld mit etwa der Hälfte aller hier betrachteten Länder, für die sich die Summe der Abgaben in einem engen Bereich von 1 000 Euro bis 1 300 Euro bewegt. Bedingt durch die hohe Mineralölsteuer liegt Großbritannien in der Rangfolge darüber. Für die weiteren Länder in der

⁹ Vgl. die regelmäßigen Preisermittlungen durch die Europäische Kommission: http://www.europa.eu.int/comm/competition/car_sector/
¹⁰ Dies sind die technischen Daten der Fahrzeuge, der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch, der landesspezifische Nettokaufpreis, die Höhe der Versicherungsprämie, der Wertverlust über vier Jahre nach der Erstzulassung, die Kraftstoffpreise, die jährliche Fahrleistung u. a. m.

Tabelle 3

Abgaben auf Pkw im europäischen Vergleich – Untere Mittelklasse: Golf 1.4-Ottomotor¹

In Euro/Jahr

	Gesamtabgaben	davon:					Umsatzsteuer auf Mineralöl
		Zulassungsabgaben	Umsatzsteuer auf den Kauf	Kraftfahrzeugsteuer	Abgaben auf die Versicherungsprämie	Mineralölsteuer ²	
Österreich	1 215	64	351	205	36	410	150
Belgien	1 302	31	343	169	88	494	177
Deutschland	1 188	6	287	71	52	622	150
Dänemark	3 711	2 082	334	326	207	534	228
Spanien	974	128	257	50	31	392	116
Frankreich	1 190	18	328	0	107	568	169
Finnland	2 582	1 295	330	118	96	553	190
Großbritannien	1 468	10	329	195	16	737	181
Griechenland	1 143	226	272	132	60	334	119
Italien	1 325	75	329	142	87	515	177
Irland	2 061	945	337	236	6	397	140
Luxemburg	771	4	244	55	13	368	87
Niederlande	2 002	505	301	370	23	615	188
Portugal	1 441	465	290	43	42	474	128
Schweden	1 093	0	383	100	0	498	112
Schweiz	920	43	136	156	16	506	63
Norwegen	2 524	892	461	303	42	589	238
Polen	1 006	54	396	0	0	404	152
Tschechien	970	0	394	80	0	356	139
Ungarn	1 112	179	448	41	0	356	88
Slowenien	1 685	843	341	75	21	249	156

Stand: April 2002.

¹ Annahmen: Fahrleistung 15 000 km, Verbrauch 6,6 l/100 km.² Einschließlich sonstiger Abgaben in Belgien, Deutschland, Frankreich, Griechenland, Niederlande, Österreich.

Quellen: ACEA; ADAC; CEA; Eurotax AG; EU-Kommission; Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2002

Gruppe mit höheren Abgaben ist die Zulassungssteuer bestimmend für die Position. Bei Dänemark als dem Land mit der höchsten Abgabenbelastung wird diese jedoch auch durch die anderen Abgaben verursacht.

Bei den Abgaben, die auf den Fahrzeugwerb und die Fahrzeughaltung erhoben werden, rangiert Deutschland nach Luxemburg und der Schweiz am unteren Rand der Rangfolge. Die Abgabenbelastung des Kraftstoffverbrauchs wird hingegen nur von drei Ländern übertroffen (Großbritannien, Niederlande, Norwegen). In der Rangfolge der gesamten Abgabenbelastung liegt Deutschland günstig: In dieser Beispielrechnung weisen acht Länder geringere und zwölf Länder – und zwar zum Teil erheblich – höhere Abgaben auf.

Drei der vier hier ebenfalls betrachteten EU-Beitrittsländer sind mit ihrer Abgabensumme im unteren Drittel positioniert. Erstaunlich ist, dass – selbst bei dieser nicht mit der jeweiligen Kaufkraft gewichteten Betrachtung – die Republik Slowenien wegen der Zulassungssteuer und des Einfuhrzolls eher zu den Ländern mit hohen Abgaben zählt.

Die Unterschiede zwischen den Ländern sind vom Fahrzeugsegment und der unterstellten Nutzungsintensität abhängig. Erweitert man die Analyse auf mehrere Fahrzeugsegmente bei gleicher jährlicher Fahrleistung (hier 15 000 Kilometer), verändern sich die Positionen der Länder in der Rangfolge kaum.¹¹ Bemerkenswert ist, dass die relative Abgabenposition Deutschlands mit zunehmender Fahrzeuggröße immer günstiger wird: Während Deutschland für das Segment „Mini“ in der Mitte aller Länder platziert ist, wird die Abgabensumme für ein Fahrzeug der Oberklasse nur noch in Tschechien, Luxemburg und der Schweiz unterboten.

... im Vergleich zu Fahrzeugen mit Dieselantrieb

Wegen seiner großen Bedeutung für das Transportgewerbe ist Dieselkraftstoff in fast allen hier einbezogenen Ländern geringer besteuert als Vergaserkraftstoff. In vielen Ländern wird dem sich daraus für die Nutzer von Personenkraftwagen mit

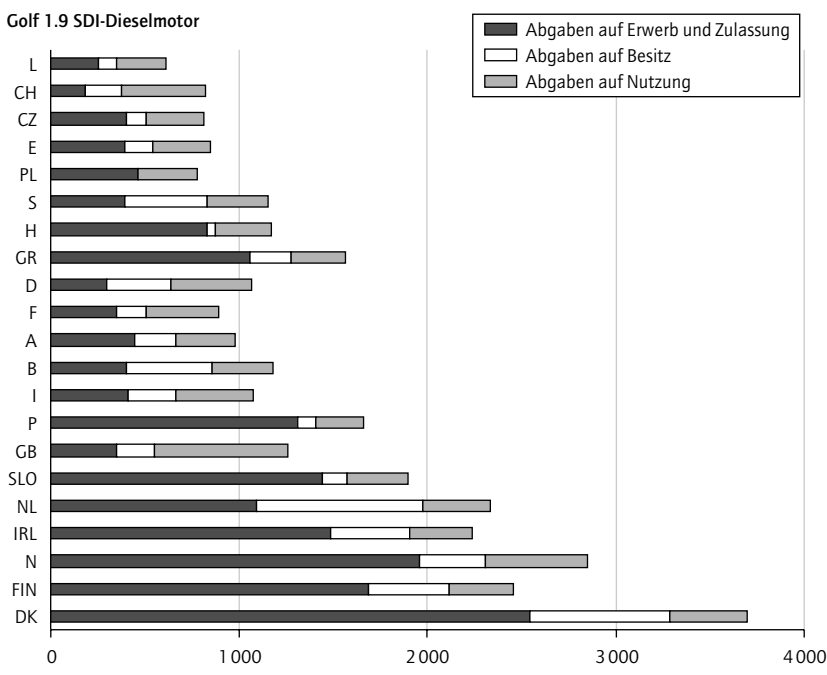
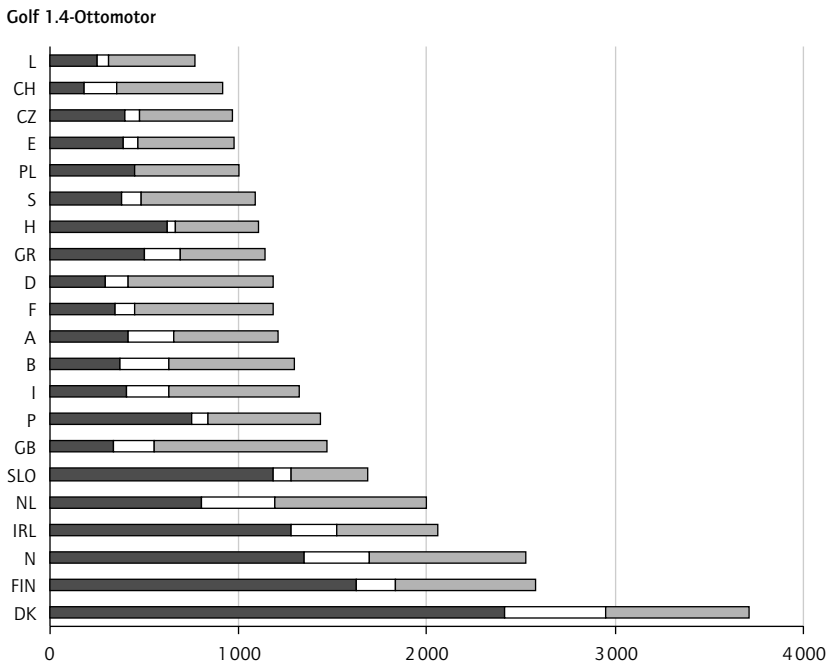
¹¹ In der diesem Bericht zugrunde liegenden Untersuchung werden 22 Pkw-Modelle aus allen Fahrzeugsegmenten betrachtet.

Große Fahrzeuge in Deutschland vergleichsweise niedrig besteuert

Abbildung 2

Abgaben auf Pkw der unteren Mittelklasse im europäischen Vergleich¹

In Euro/Jahr



Stand: April 2002.

¹ Annahmen: Fahrleistung 15 000 km; Verbrauch Ottomotor: 6,6 l/100 km, Dieselmotor: 5,1 l/100 km.

Quellen: ACEA; ADAC; IRF; Eurotax AG; EU-Kommission; Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2002

wirkt. Für ein Dieselfahrzeug der unteren Mittelklasse ergibt sich für 13 der 21 Länder eine höhere und für vier Länder eine geringere Kraftfahrzeugsteuer als für einen vergleichbaren Pkw mit Ottomotor. Der Fixkostenvorteil in der Höhe der Steuer für den Ottoantrieb ist dabei in einigen Ländern beträchtlich; er kann bis zu 500 Euro jährlich ausmachen (Tabelle 4 und Abbildung 2).

Hingegen liegen für die Fahrzeuge mit Ottomotoren die Mineralölsteuer und die Umsatzsteuer auf den Kraftstoffkauf wegen des höheren Mineralölsteuersatzes und des höheren Kraftstoffverbrauchs stets über denen für ein Fahrzeug mit Dieselmotor. Bei der hier unterstellten jährlichen Fahrleistung von 15 000 Kilometern ist allein die Mineralölsteuer für das Fahrzeug mit Ottomotor in mehr als der Hälfte der Länder etwa doppelt so hoch; die Differenz beträgt in diesen Ländern 200 Euro bis 450 Euro.

In der Summe aller Abgabearten ergibt sich aus der Belastungsrechnung für die Mehrzahl der 21 Länder eine – um bis zu 300 Euro – stärkere Belastung für Fahrzeuge mit Ottomotor. In acht Ländern ist die Belastung der Pkw mit Dieselmotoren jedoch höher als die der Pkw mit Ottomotoren.

Allerdings hängt die Bewertung stark von der unterstellten Nutzungsintensität der Fahrzeuge ab, da die fixen und die variablen Abgaben in den Ländern unterschiedlich hoch sind. Betrachtet man ein realistisches Spektrum der Fahrleistung von 10 000 bis 20 000 Kilometern, so zeigt sich, dass das Dieselfahrzeug in sieben Ländern generell schlechter und in elf generell besser abschneidet (Abbildung 3). Wegen des geringeren Kraftstoffverbrauchs des Dieselfahrzeugs verbessert sich in allen Ländern die relative Abgabenposition mit steigender Fahrleistung. Diese Tendenz ist umso ausgeprägter, je größer der Unterschied zwischen den spezifischen Abgaben auf Vergaser- und Dieselmotor ausfällt. Da in Großbritannien, der Schweiz und Slowenien die spezifischen Abgaben auf Diesel nicht geringer sind als auf Benzin, sind hier die Unterschiede am schwächsten ausgeprägt. In Deutschland ist für die ausgewählten Fahrzeuge (Golf Ottomotor 1.4 und Golf Dieselmotor 1.9) schon von einer Fahrleistung von 10 000 Kilometern an die Abgabenbelastung für Diesel-Pkw geringer.

Übereinstimmend zeigt sich für alle Länder, dass ein Dieselmodell mit abnehmender Fahrzeuggröße und steigender Fahrleistung bei den Abgaben günstiger abschneidet als ein Fahrzeug mit Benzinmotor. Kleinere und mittlere Fahrzeuge mit Dieselmotor werden steuerlich in den meisten Ländern – über ein breites Spektrum der Fahrleis-

Dieselmotor ergebenden steuerlichen Vorteil durch eine im Vergleich zu Fahrzeugen mit Ottomotor höhere Kraftfahrzeugsteuer entgegenge-

Tabelle 4

Abgaben auf Pkw im europäischen Vergleich – Untere Mittelklasse: Golf 1.9 SDI-Dieselmotor¹

In Euro/Jahr

	Gesamtabgaben	davon:					Umsatzsteuer auf Mineralöl
		Zulassungsabgaben	Umsatzsteuer auf den Kauf	Kraftfahrzeugsteuer	Abgaben auf die Versicherungsprämie	Mineralölsteuer ²	
Österreich	983	81	365	172	52	220	94
Belgien	1 184	46	354	331	128	226	99
Deutschland	1 070	6	295	262	76	339	92
Dänemark	3 699	2 205	344	436	302	282	130
Spanien	847	131	265	105	45	225	75
Frankreich	894	14	338	0	156	288	98
Finnland	2 458	1 347	340	292	139	233	107
Großbritannien	1 264	10	339	179	24	570	143
Griechenland	1 570	777	280	132	87	219	76
Italien	1 073	75	339	129	126	292	111
Irland	2 242	1 144	347	410	9	231	100
Luxemburg	609	4	251	77	19	194	64
Niederlande	2 339	789	309	849	33	259	99
Portugal	1 666	1 006	310	27	61	208	53
Schweden	1 159	0	395	434	0	260	70
Schweiz	825	43	140	166	24	402	51
Norwegen	2 853	1 473	491	303	42	377	167
Polen	780	55	408	0	0	219	98
Tschechien	811	0	406	100	0	207	98
Ungarn	1 175	369	461	43	0	237	64
Slowenien	1 895	1 089	351	103	31	196	125

Stand: April 2002.

¹ Annahmen: Fahrleistung 15 000 km, Verbrauch 5,1 l/100 km.² Einschließlich sonstiger Abgaben in Belgien, Deutschland, Frankreich, Griechenland, Niederlande, Österreich.

Quellen: ACEA; ADAC; CEA; Eurotax AG; EU-Kommission; Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2002

tung – geringer belastet als vergleichbare Fahrzeuge mit Ottomotor. Bei den Anteilen von Dieselfahrzeugen am Bestand bzw. an den Neuzulassungen ist eine Tendenz zu einer stärkeren Verbreitung des Dieselantriebs in den Ländern zu erkennen, in denen das Dieselfahrzeug im Vergleich zum Benzinergünstiger abschneidet (Österreich, Belgien, Spanien, Frankreich, Luxemburg).¹²

Auch in Deutschland steht die Besteuerung von Personenkraftwagen auf dem Prüfstand: Das Gesetz zur stärkeren Berücksichtigung der Schadstoffemissionen bei der Besteuerung von Personenkraftwagen von 1997 verpflichtet die Bundesregierung, dessen Auswirkungen nach einer Erfahrungszeit von fünf Jahren zu überprüfen und dabei insbesondere Überlegungen zur Umlegung

Reformbestrebungen für die Abgaben auf Pkw

Auf nationaler und auf EU-Ebene werden zurzeit verschiedene Probleme bei der Besteuerung sowie der Wettbewerbsgestaltung im Verkehrssektor diskutiert. Die jüngsten Initiativen der Europäischen Kommission betreffen insbesondere die Deregulierung des Vertriebswesens für Kraftfahrzeuge sowie die Harmonisierung der Steuersysteme und die der Höhe der Abgaben für Personenkraftwagen und Kraftstoffe.¹³

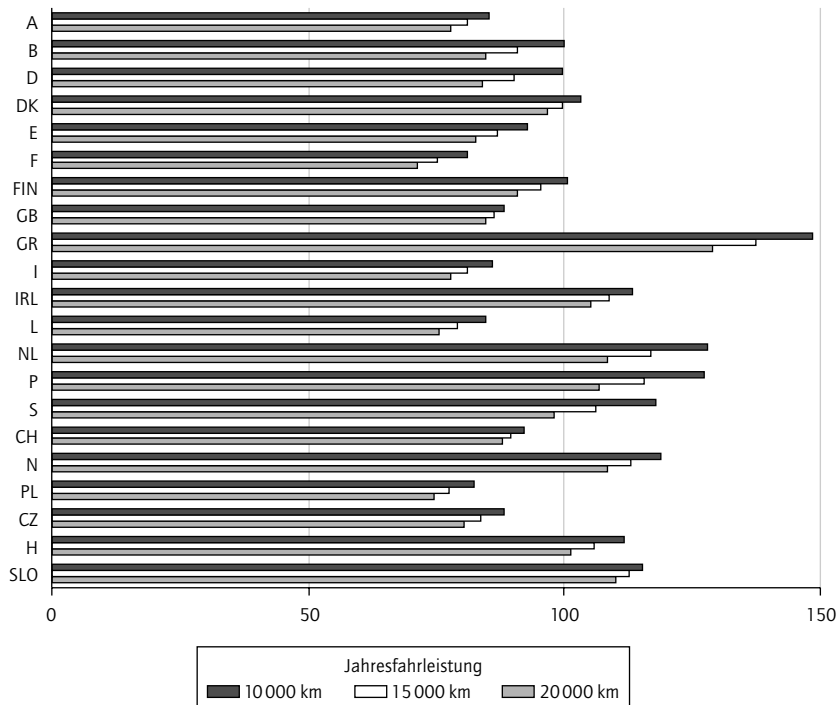
¹² Für eine detaillierte Analyse der Entwicklung von Eigenschaften, Marktbedingungen und Marktbedeutung der Diesel-Pkw in fünf europäischen Ländern vgl. L. Schipper, C. Marie-Lilliu und L. Fulton: Diesels in Europe – Analysis of Characteristics, Usage Patterns, Energy Savings and CO₂ Emission Implications. In: Journal of Transport Economics and Policy, Vol. 36, 2002, Part 2.

¹³ Zu den generellen Reformvorstellungen der Kommission für den Verkehrssektor vgl. Commission's White Paper on European Transport Policy for 2010, KOM(2001) 370 vom 12.9.2001, http://europa.eu.int/comm/energy_transport/de/lb_de.html. Die geänderten Vertriebsregeln sind in der neuen Gruppenfreistellungsverordnung für den Kfz-Sektor enthalten: Verordnung (EG) Nr. 1400/2002 der Kommission vom 31. Juli 2002; siehe ABl. L 203/30 vom 1.8.2002 und http://www.europa.eu.int/comm/competition/car_sector/. Vorschläge für eine Harmonisierung und Umgestaltung der Besteuerung von Personenkraftwagen wurden mit der Mitteilung KOM(2002) 431 endg. vom 6.9.2002 unterbreitet; siehe http://europa.eu.int/comm/taxation_customs/taxation/vehicles_taxation/index.htm.

Abbildung 3

Vergleich der Abgaben für Fahrzeuge mit Otto- und Dieselmotor bei unterschiedlichen Jahresfahrleistungen (jeweils Ottomotor = 100)¹

Untere Mittelklasse, Golf 1.4-Ottomotor im Vergleich zum Golf 1.9 SDI-Dieselmotor



Stand: April 2002.

¹ Annahmen: Verbrauch Ottomotor: 6,6 l/100 km, Dieselmotor: 5,1 l/100 km.

Quellen: ACEA; ADAC; IRF; Eurotax AG; EU-Kommission; Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2002

der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer einzubeziehen.¹⁴ Angesichts der jüngsten Initiativen der Kommission wird diese Evaluierung die Vorschläge zur europäischen Harmonisierung und zur Umstellung auf eine CO₂-bezogene Bemessungsgrundlage der Kraftfahrzeugsteuer einbeziehen müssen.

Nach Meinung der Europäischen Kommission ergeben sich aus den verschiedenen Systemen der Besteuerung von Personenkraftwagen in den Mitgliedstaaten steuerliche Hindernisse, Verzerrungen und Ineffizienzen. Zudem bilden steuerliche Maßnahmen einen Pfeiler der Gemeinschaftsstrategie zur Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen,¹⁵ die bereits 1995 auf den Weg gebracht wurde. Vor diesem Hintergrund will die Kommission mit der jüngsten Mitteilung vom September 2002 eine Diskussion anstoßen, die zu einer Modernisierung und Vereinfachung der derzeitigen Systeme zur Besteuerung von Kraftfahrzeugen führen soll.

Die hier vorgelegte Analyse belegt die Heterogenität der Steuersysteme und die erheblichen Differenzen in der Abgabenbelastung. Insbesondere die in elf EU-Staaten existierende Zulassungsteuer belastet in fünf dieser Länder Neufahrzeuge erheblich. Eine ökologische Ausrichtung im Sinne der Zielsetzung der Kommission ist lediglich in fünf der elf Länder zu beobachten. Zudem verzögern allzu hohe Abgaben, die ausschließlich Neufahrzeuge treffen, eine Modernisierung des Fahrzeugbestandes. Wegen der steuerlichen Unterschiede bei Neufahrzeugen passt die Automobilindustrie die Preise an, so dass in Ländern mit niedriger oder gar keiner Zulassungsteuer die Preise vor Steuer wesentlich höher sind.¹⁶ Die Preisunterschiede ließen sich nach Meinung der Kommission nur dadurch aufrechterhalten, dass die bisherigen Vertriebsregelungen (Gruppenfreistellungsverordnung) der Automobilindustrie eine diskriminierende Preispolitik und wettbewerbsbehindernde Maßnahmen ermöglichten. Dies hat zur Entscheidung der Kommission beigetragen, die Wettbewerbsregeln für den Vertrieb und den Kundendienst im Pkw-Sektor zu ändern.¹⁷

Das zweite wesentliche Ziel der Kommission besteht in der teilweisen oder vollständigen Umstellung der Besteuerung von Personenkraftwagen auf CO₂-bezogene Bemessungsgrundlagen. Bislang sind in den untersuchten Ländern unterschiedliche Strategien zur steuerlichen Berücksichtigung von Umweltbeeinträchtigungen zu erkennen. Als Bemessungsgrundlage ist unter anderem die vorfristige Einhaltung von Schadstoffemissionsgrenzen zu nennen (Euro 2/3/4) – eine Regelung wie in Deutschland und in den Niederlanden.¹⁸ Um eine Verminderung des Durchschnittsverbrauchs und damit die Reduzierung des CO₂-Ausstoßes im Verkehrsbereich zu bewirken, sind in einigen Ländern der Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen als neue Bemessungsgrundlagen eingeführt worden. Unter den elf EU-Ländern mit Zulassungsteuern berücksichtigen drei das Abgasverhalten und drei den Kraftstoff-

¹⁴ Vgl. BGBl. 1997 I, S. 805 ff.

¹⁵ Vgl. Mitteilung der Kommission – Eine Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und zur Senkung des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs. KOM(95) 689 endg. und Bull. 12-1995, Ziff. 1.3.146.

¹⁶ Für einen Nachweis der Bedeutung der Unterschiede in der Besteuerung für die Differenzen in den Nettoverkaufspreisen von Pkw in den EU-Staaten vgl. H. Degryse und F. Verboven: Car Price Differentials in the European Union: An Economic Analysis. London 2000; K. U. Leuven und C. E. P. R.: http://europa.eu.int/comm/competition/car_sector/distribution/eval_reg_1475_95/studies/car_price_differentials.pdf. Daneben spielen die Wechselkurse eine wichtige Rolle zur Erklärung der kurzfristigen Fluktuationen der Preisunterschiede. Steuern und Wechselkurse reichen jedoch bei weitem nicht aus, die Preisunterschiede und ihre Entwicklung im Analysezeitraum 1993 bis 2000 zu erklären.

¹⁷ Vgl. European Commission: Commission Adopts Comprehensive Reform of Competition Rules for Car Sales and Servicing. Press release. IP/02/1073 vom 17.7.2002. Brüssel.

¹⁸ Für die europäische Typzulassung von Pkw regeln die Euro-Abgasnormen die zulässigen Emissionen von CO, NO_x, HC und Partikeln.

verbrauch. Umweltgesichtspunkte spielen in sieben EU-Ländern bei der Ermittlung der Kraftfahrzeugsteuer eine Rolle, vier dieser Länder berücksichtigen den Kraftstoffverbrauch oder die CO₂-Emissionen, fünf das Abgasverhalten der Fahrzeuge.

Die tendenzielle steuerliche Bevorteilung trägt dazu bei, dass in Europa der Dieselmotor als Fahrzeugantrieb auf dem Vormarsch ist. Für solche Vorteile gibt es zumindest im Privatsektor keine guten Gründe. Daher ist der Forderung der Kommission zuzustimmen, die Verbrauchsteuer auf Dieselmotor für Personenkraftwagen der Steuer auf unverbleites Benzin und zugleich die jährliche Kraftfahrzeugsteuer auf Fahrzeuge mit Dieselmotor derjenigen auf Fahrzeuge mit Ottomotor anzugleichen.¹⁹

Fazit

Die Analyse der Abgaben auf Pkw in den europäischen Ländern zeigt sehr unterschiedliche Besteuerungssysteme. Dies drückt sich in den unterschiedlichen Abgaben sowie auch in der Vielzahl der Bemessungsgrundlagen und Steuertarife aus. Daraus ergeben sich sehr verschiedene Anteile der fixen und variablen Abgabenkomponenten für Personenkraftwagen. Bei Erwerb und Zulassung reichen die Anteile an der jeweiligen Gesamtbelastung von 19 % (Schweiz) bis 65 % (Dänemark), für das Halten von null (Polen, Frankreich) bis zu 20 % (Niederlande, Belgien, Österreich) und für die Nutzung von 21 % (Dänemark) bis zu 65 % (Großbritannien, Deutschland).

Angesichts der wettbewerblichen und ökologischen Wirkungen dieser Heterogenität besteht durchaus Anlass für die Bestrebungen der Europäischen Kommission, die Steuersysteme einander anzunähern. Eine Harmonisierung wird indes schwierig sein und längere Anpassungszeiträume beanspruchen, weil hinter der Auswahl der Bemessungsgrundlagen unterschiedliche steuerpolitische Ziele und fiskalische Verfassungen der einzelnen Länder stehen.

So ist die hohe Zulassungsteuer etwa in Dänemark, Norwegen und Finnland, ursprünglich als Luxussteuer begründet, im Zeitalter der Massentourisierung heute zwar sicher nicht mehr zeitgemäß; sie ist aber eine erhebliche Einnahmequelle für diese Länder. Die Überführung in eine jährliche Kraftfahrzeugsteuer wäre ein Schritt zur

Harmonisierung, müsste aber mit einer deutlichen Verringerung der Abgabenhöhe und damit verbundener Einnahmeverluste einhergehen, da in anderen Ländern mit der Kraftfahrzeugsteuer oder der Summe aus Zulassungs- und Kraftfahrzeugsteuer deutlich geringere Beträge erhoben werden.

Ein anderes Beispiel für die Probleme einer Harmonisierung sind die Unterschiede in der Besteuerung der Kraftstoffarten. Nach der Zielsetzung der Kommission sollte die Verbrauchsteuer auf Dieselmotor für Personenwagen allmählich angehoben und mittelfristig vollständig der Verbrauchsteuer auf unverbleites Benzin angeglichen werden. Begreift man die Mineralölsteuer als direkt mit dem CO₂-Ausstoß verbundene Lenkungsabgabe, sind nur Großbritannien, die Schweiz und Slowenien auf dem richtigen Weg, indem sie Dieselmotor nicht steuerlich günstiger stellen. Denn der CO₂-Ausstoß je Liter ist bei Diesel höher als bei Benzin. Ob sich eine solche Besteuerung aber in der ganzen EU durchsetzen lässt, ist zu bezweifeln.

Ein wesentliches Ziel der Gestaltung der Abgaben auf Personenkraftwagen sollte es sein, mittels fiskalischer Anreize die Anwendung moderner Techniken zu fördern. Hier hat Deutschland in den vergangenen Jahren Erfolge erzielt. Gerade für diesen Bereich staatlicher Einflussnahme darf nicht außer Acht gelassen werden, dass eine regionale Vielfalt in der EU auch Vorteile bringen kann. Der Test neuer Ideen auf regionaler Ebene kann Innovationen fördern und EU-weite Fehlentscheidungen vermeiden helfen. Er bringt oft mehr Vorteile als ein EU-weit umgesetzter Minimalkonsens. So notwendig die Harmonisierung ist: Sie sollte sich auf solche Aspekte der Abgabensysteme beschränken, durch die der Wettbewerb und der freie Warenaustausch wirklich behindert werden. Zu nennen wären insbesondere die Zulassungsteuer und solche Elemente des jeweiligen Besteuerungssystems, die Auswirkungen auf technische Spezifikationen haben.²⁰

¹⁹ Voraussetzung dafür wäre die Entflechtung der Besteuerung von Dieselmotor für private und für gewerbliche Zwecke; vgl. hierzu auch den Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Schaffung einer Sonderregelung für die Besteuerung von Dieselmotor für gewerbliche Zwecke und zur Annäherung der Verbrauchsteuern auf Benzin und Dieselmotor, KOM (2002) 410 endg. vom 24.7.2002.

²⁰ Die Zulassungsteuer führt zu Doppelbelastungen bei Verbringung eines Fahrzeugs in ein anderes EU-Land. Für die Autoindustrie verhindern die aus den Steuersystemen resultierenden verschiedenen technischen Spezifikationen der Fahrzeuge die Nutzung von Skalenvorteilen.

Zulassungsteuer ist Hemmnis der Harmonisierung

Bevorzugung von Dieselmotor nicht gerechtfertigt

Fiskalische Anreize zur Entwicklung moderner Techniken notwendig



Günter Stock zum neuen Vorsitzenden des Kuratoriums des DIW Berlin gewählt

Das DIW Berlin hat einen neuen Kuratoriumsvorsitzenden: Am 14. November 2002 wurde Herr Prof. Dr. Dr. h. c. Günter Stock vom Kuratorium einstimmig gewählt. Er löst Herrn Dr. Wolfgang Rupf ab, der von diesem Amt zurückgetreten war. Zum Stellvertreter von Herrn Prof. Stock wurde Herr Dr. Alexander von Tippelskirch, Sprecher des Vorstandes der IKB Deutsche Industriebank AG, Düsseldorf, gewählt.



Herr Prof. Stock ist Mitglied des Vorstandes der Schering AG, Berlin, wo er u. a. für die Geschäftsfelder Forschung und Produktentwicklung zuständig ist. Er ist Mitglied des Wissenschaftsrats und leitet dort seit April 2000 die Arbeitsgruppe „Empirische Wirtschaftsforschung“.

Das DIW Berlin freut sich, mit Herrn Prof. Stock einen erfahrenen Wissenschaftsmanager für die Spitze seines Aufsichtsgremiums gewonnen zu haben. Herr Prof. Stock ist einer der treibenden Kräfte für die Erneuerung der Wissenschaftslandschaft in Deutschland und ein exzellenter Kenner der hiesigen Forschungskultur. Als Mitglied im Kuratorium der Humboldt-

Universität zu Berlin ist er auch bestens mit den Strukturen der Berliner Wissenschafts- und Forschungsszene vertraut. Unterstützt durch die langjährige Industrieerfahrung von Herrn Dr. von Tippelskirch sieht sich das DIW Berlin kompetent unterstützt und freut sich auf eine gute Zusammenarbeit.

Impressum

Herausgeber

Prof. Dr. Klaus F. Zimmermann (Präsident)
PD Dr. Gustav A. Horn
Dr. Kurt Hornschild
Wolfram Schrettl, Ph. D.
Dr. Bernhard Seidel
Prof. Dr. Viktor Steiner
Prof. Dr. Gert G. Wagner
Dr. Hans-Joachim Ziesing

Redaktion

Dörte Höppner
Dr. Elke Holst
Jochen Schmidt
Dieter Teichmann

Pressestelle

Dörte Höppner
Tel. +49-30-897 89-249
presse@diw.de

Verlag

Verlag Duncker & Humblot GmbH
Carl-Heinrich-Becker-Weg 9
12165 Berlin
Tel. +49-30-790 00 60

Bezugspreis

Jahrgang Euro 108,-/sFR 182,-
Einzelnnummer Euro 10,-/sFR 18,-
Zuzüglich Versandkosten
Abbestellungen von Abonnements
spätestens 6 Wochen vor Jahresende

ISSN 0012-1304

Bestellung unter www.diw.de

Konzept und Gestaltung

kognito, Berlin

Druck

Druckerei Conrad GmbH
Oranienburger Str. 172
13437 Berlin