ECONSTOR
Make Your Publications Visible.

A Service of
ZBW
Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

Kuhfeld, Hartmut; Kunert, Uwe

Article

Das Tauziehen um die Abgabenbelastung des Transportgewerbes ist nur über eine europäische Harmonisierung zu beenden

DIW Wochenbericht

Provided in Cooperation with:
German Institute for Economic Research (DIW Berlin)

Suggested Citation: Kuhfeld, Hartmut; Kunert, Uwe (2003) : Das Tauziehen um die Abgabenbelastung des Transportgewerbes ist nur über eine europäische Harmonisierung zu beenden, DIW Wochenbericht, ISSN 1860-8787, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Berlin, Vol. 70, Iss. 13/14, pp. 202-209

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/151214

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.

WWW.ECONSTOR.EU

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

Das Tauziehen um die Abgabenbelastung des Transportgewerbes ist nur über eine europäische Harmonisierung zu beenden

Hartmut Kuhfeld
hkuhfeld@diw.de

Uwe Kunert
ukunert@diw.de

Der Besitz und der Betrieb von Nutzfahrzeugen werden in den europäischen Ländern sehr unterschiedlich besteuert. Die jährlichen fixen Abgaben liegen – je nach Größe des Fahrzeugs – um bis zu 3 000 Euro auseinander. Auch die weitaus bedeutsameren, vom Treibstoffverbrauch abhängigen variablen Abgaben variieren stark: Für schwere Fahrzeuge, die im internationalen Güterverkehr eingesetzt werden, können die Mineralölabgaben bei gleicher Fahrleistung und gleichem Durchschnittsverbrauch um mehr als 10 000 Euro im Jahr differieren.

Für international tätige Transportunternehmen resultieren daraus erhebliche Unterschiede in den Wettbewerbsbedingungen. Wegen des nationalen Schutzes des Transportgewerbes und der jeweiligen fiskalischen Interessen der Länder sind bisherige Bemühungen der Europäischen Union um Angleichung kaum vorangekommen. In Deutschland steht der erste Schritt zur Ergänzung der Steuerfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur durch die direkte Nutzerfinanzierung mit entfernungsabhängigen Straßenbenutzungsgebühren (Lkw-Maut) bevor. Die Auseinandersetzungen um die dadurch entstehende zusätzliche Abgabenbelastung der Transporteure belegen die Notwendigkeit einer Harmonisierung der fiskalischen Belastung in Europa.

Der Kraftfahrzeugverkehr ist in vielen Ländern eine bedeutende Steuerquelle. Die Abgabensysteme der einzelnen Länder sind jedoch nicht nur auf die Erzielung von Einnahmen ausgelegt, sondern dienen auch weiteren Zielen.[1] Entsprechend vielfältig sind die eingesetzten Instrumente und deren Ausgestaltung. Das DIW Berlin hat im Auftrag des Bundesministeriums der Finanzen einen systematischen Überblick über Art und Höhe der Abgaben in europäischen Ländern erstellt.[2] In die Untersuchung einbezogen waren neben den 15 EU-Mitgliedstaaten die Schweiz, Norwegen sowie die vier assoziierten Staaten Polen, Tschechische Republik, Ungarn und Slowenien.[3] Dabei werden die Abgaben auf Nutzfahrzeuge (Transporter und Lastkraftwagen) und im Güterverkehr eingesetzte schwere Fahrzeugkombinationen analysiert, die in den genannten Ländern auf die Fahrzeuge gewerblicher Halter erhoben werden.[4] Diese Fahrzeugklassen werden in den meisten Ländern steuerlich unterschiedlich behandelt. Je nach den Abgrenzungsmerkmalen können zum Fahrzeugsegment der Transporter gewisse Pkw-Kombi, die leichten Lkw und die mittelschweren Lkw gerechnet werden. Zur Abgrenzung dieser Fahrzeugklassen dienen in den Ländern überwiegend die zulässigen Gesamtgewichte der Fahrzeuge, vereinzelt aber auch andere Merkmale wie das Ladevolumen, die Nutzlast oder das Leergewicht.

Unterschiedliche Abgrenzung bei Nutzfahrzeugen, unterschiedliche Bemessungsgrundlagen der Abgaben

Die Belastung durch Abgaben auf Nutzfahrzeuge ist seit geraumer Zeit Gegenstand heftiger politischer Debatten: Auf internationaler Ebene strebt die Europäische Kommission im Rahmen des großen Themas Steuerharmonisierung die Angleichung der Steuern auf Dieselkraftstoff für die gewerbliche Kraftstoffnutzung in der Union an.[5] In Deutschland beklagt das Transportgewerbe für die im internationalen Güterverkehr eingesetzten schweren Fahr-

1 Vgl. Europäische Kommission: Inventar der Steuern, die in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union erhoben werden. 17. Ausgabe. Luxemburg 2000 (*www.europa. eu.int/comm/taxation_customs/publications/info_doc/info_doc.htm TAXATION*); European Commission: Vehicle Taxation in the European Union 1997. Background Paper. Directorate General XXI, Customs and Indirect Taxation. Brüssel 1997 (*www.europa.eu.int/en/comm/dg21/publicat/workingpapers/306-98_en.pdf*).

2 Uwe Kunert, Hartmut Kuhfeld, Stefan Bach und Abdulkerim 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. Erscheint in Kürze als DIW-Sonderheft Nr. 174 unter dem Titel „Die Abgaben auf Kraftfahrzeuge in Europa".

3 Die im Text und in den Tabellen verwendeten Abkürzungen für die Ländernamen entsprechen den internationalen Kfz-Kennzeichen. Die zusätzlich zu den EU-Staaten betrachteten Länder sind Anrainer der EU. Die vier assoziierten Staaten gehören zu den nächsten Beitrittsländern.

4 Die Abgaben auf Personenkraftwagen sind in einem früheren Wochenbericht untersucht worden. Vgl.: Große Unterschiede in der Abgabenbelastung von Personenkraftwagen in Europa. Bearb.: Hartmut Kuhfeld und Uwe Kunert. In: Wochenbericht des DIW Berlin, Nr. 47/2002.

5 Vgl. hierzu den Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Schaffung einer Sonderregelung für die Besteuerung von Dieselkraftstoff für gewerbliche Zwecke und zur Annäherung der Verbrauchsteuern auf Benzin und Dieselkraftstoff, KOM(2002) 410 endg. vom 24.7.2002. Brüssel 2002.

Tabelle 1

Abgaben auf Erwerb, Zulassung, Besitz und Nutzung von Nutzfahrzeugen

	Internat. Kfz-Kennzeichen	Umsatzsteuer in %	Zulassungsteuer (Z)	Zulassungsgebühr (ZG)	Kfz-Steuer (K)	Versicherungsteuer in % bzw. Euro	Steuerähnliche Abgaben auf die Versicherungsprämie in %	Mineralölsteuer (M)
Österreich	A	20	–	ZG	K	11	–	M
Belgien	B	21	–	ZG	K	1,4	17,85	M
Deutschland	D	16	–	ZG	K	16	–	M
Dänemark	DK	25	Z	ZG	K	0	14	M
Spanien	E	16	–	ZG	K	6	3,5	M
Frankreich	F	19,6	Z	ZG	K	18	15,1	M
Finnland	FIN	22	Z	–	K	22	7,5	M
Großbritannien	GB	17,5	–	ZG	K	5	–	M
Griechenland	GR	18	Z	–	K	10	8,4	M
Italien	I	20	Z	–	K	12,5	14,22	M
Irland	IRL	21	Z	–	K	2	–	M
Luxemburg	L	15[1]	–	ZG	K	4	–	M
Niederlande	NL	19	–	ZG	K	7	–	M
Portugal	P	19	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	–	–	K	–	–	M
Tschechien	CZ	22	–	–	K	–	–	M
Ungarn	H	25[2]	–	–	K	–	–	M
Slowenien	SLO	19	Z	–	K	6,5	–	M

1 Verminderter Umsatzsteuersatz von 12 % auf Vergaserkraftstoff. **2** Verminderter Umsatzsteuersatz von 12 % auf Mineralöl.

Quellen: Europäische Kommission; ACEA; IRF; IBFD; CEA. **DIW** Berlin 2003

zeuge eine im Vergleich zu den europäischen Wettbewerbern zu hohe Steuerlast, die sich mit der bevorstehenden Einführung der Maut auf deutschen Autobahnen für alle Nutzfahrzeuge ab 12 Tonnen Gesamtgewicht noch erhöhen würde. Die Kompensation, die die Bundesregierung nun dem Gewerbe in Aussicht gestellt hat, wird von der EU-Kommission als nicht wettbewerbsneutral kritisiert.

Die folgende Analyse zeigt für die einbezogenen europäischen Länder die Relation der einzelnen Abgabenkomponenten zueinander und die Stellung der Abgabenbelastung im internationalen Vergleich. Vor diesem Hintergrund lassen sich auch die Probleme auf dem Wege der Wettbewerbsharmonisierung einschätzen.

Abgaben auf Nutzfahrzeuge

Prinzipiell werden auf Nutzfahrzeuge Abgaben erhoben, die

- einmalig in Verbindung mit dem Kauf und der Zulassung von Fahrzeugen anfallen (Umsatzsteuer, Zulassungsteuer, Zulassungsgebühren),
- periodisch auf den Besitz oder das Halten zu entrichten sind (Kraftfahrzeugsteuer, Versicherungsteuer),
- generell in Abhängigkeit von der Nutzung entstehen (Mineralölsteuer, Umsatzsteuer) oder
- für die Befahrung bestimmter Verkehrwege zu zahlen sind (zeit- oder entfernungsabhängige Maut).[6]

Prinzipiell vier verschiedene Abgaben auf Nutzfahrzeuge

Die steuerlichen Regelungen für Lkw stellen sich im internationalen Vergleich einfacher dar als die für Pkw. Neben der Umsatzsteuer beim Kauf wird nur in vier Staaten eine Steuer für die *Verkehrszulassung von Lastkraftwagen* erhoben, in zwei Ländern als Wertsteuer und in zwei Ländern als Mengensteuer (Bemessungsgrundlagen sind Nutzlast, Gewicht, Motorleistung, Emissionen). Gebühren sind mit der Zulassung eines Lkw in dreizehn Ländern verbunden. Die Höhe der Zulassungsgebühren ist in den meisten Ländern unabhängig vom Fahrzeugtyp, für Lkw liegen sie bei 9 bis 250 Euro.

6 Für Fahrzeuge ab 12 Tonnen ist in sieben Ländern für die Benutzung von Autobahnen eine im Preis von der Gültigkeitsdauer sowie von der Achszahl des Fahrzeugs und der Emissionsklasse abhängige Vignette zu erwerben (in D, NL, B, L, DK, S die Eurovignette, vgl. *www.bmvbw.de/*, in A die Straßenbenutzungsabgabe). Auf Teilstrecken des Fernstraßennetzes werden in einigen Ländern von der Fahrstrecke abhängige Gebühren verlangt (A, F, I, E, P, GR, N, CH, H). In die Analyse werden Mauten nicht einbezogen, da diese unabhängig von der Nationalität des Fahrzeugshalters zu entrichten sind. Eine weitere Differenzierung der Abgabenhöhe zwischen den Fahrzeughaltern aus verschiedenen Ländern aufgrund von Straßenbenutzungsgebühren hängt daher von Annahmen über die Fahrleistungen und die gewählten Fahrtrouten der Lkw ab.

In neun der untersuchten Staaten wird auf die *Zulassung von leichten Nutzfahrzeugen* eine Steuer erhoben; in fünf Ländern ist sie als Wertsteuer und in vier Ländern als Mengensteuer ausgestaltet. In dreizehn Ländern werden bei der Anmeldung von Transportern Gebühren erhoben.

Fahrzeuggewicht entscheidende Bemessungsgrundlage für die Kfz-Steuer

Der Halter eines Nutzfahrzeugs hat in allen hier betrachteten Staaten periodische Steuern zu entrichten. Für *Lastkraftwagen* sind in allen Ländern das Leergewicht, das zulässige Gesamtgewicht oder die Nutzlast die entscheidende Bemessungsgrundlage für die Kfz-Steuer. Weitere bestimmende Faktoren sind die Anzahl der Achsen, über die das Gewicht auf die Fahrbahn gebracht wird, und die technische Ausführung der Achskonstruktion, insbesondere die Luftfederung. Zusätzlich zur Kfz-Steuer werden auf die Haftpflichtprämien eine Versicherungsteuer und steuerähnliche Abgaben erhoben (Tabelle 1). In der Mehrzahl der Länder gelten für die *Kraftfahrzeugsteuer auf leichte Nutzfahrzeuge* auch die für Lkw gültigen Bemessungsgrundlagen. Daher sind das Fahrzeuggewicht oder die Nutzlast in 19 der 21 Länder ein steuerrelevantes Merkmal für Transporter.

Tabelle 2

Abgaben auf Kraftstoffe

	Verbraucherpreise für Eurosuper einschließlich Zöllen und Steuern	Verbraucherpreise für Diesel einschließlich Zöllen und Steuern	Mineralölsteuer auf Eurosuper[1]	Mineralölsteuer auf Diesel[1]	Umsatzsteuer
	in Euro je Liter				in %
Österreich	0,898	0,750	0,414	0,290	20,0
Belgien	1,001	0,727	0,507	0,305	21,0
Deutschland	1,112	0,904	0,655	0,470	16,0
Dänemark	1,119	0,866	0,548	0,370	25,0
Spanien	0,832	0,714	0,396	0,294	16,0
Frankreich	1,049	0,820	0,589	0,392	19,6
Finnland	1,098	0,828	0,597	0,347	22,0
Großbritannien	1,134	1,156	0,718	0,718	17,5
Griechenland	0,765	0,654	0,296	0,245	18,0
Italien	1,074	0,896	0,542	0,403	20,0
Irland	0,876	0,809	0,401	0,302	21,0
Luxemburg[2]	0,788	0,652	0,372	0,253	12/15
Niederlande	1,176	0,816	0,635	0,357	19,0
Portugal	0,950	0,700	0,498	0,283	19,0
Schweden[3]	1,043	0,854	0,514	0,346	25,0
Schweiz	0,930	0,960	0,511	0,525	7,6
Norwegen	1,260	1,190	0,600	0,493	24,0
Polen	0,800	0,650	0,408	0,287	22,0
Tschechien	0,880	0,770	0,360	0,271	22,0
Ungarn	1,010	0,890	0,360	0,310	12,0
Slowenien	0,800	0,700	0,278	0,239	19,0

Stand: Januar 2003.

1 Einschließlich sonstiger Abgaben in Belgien, Deutschland, Frankreich, Griechenland, den Niederlanden und Österreich.

2 Verminderter Umsatzsteuersatz von 12 % auf Vergaserkraftstoff.

3 Die Mineralölsteuer besteht aus CO_2-Steuer und Energiesteuer.

Quellen: Europäische Kommission; ACEA; Sourcebook EIEP; IBFD; *www.clever-tanken.de*.

DIW Berlin 2003

Die Abgaben auf Kraftstoffe sind die mit der Nutzung von Kraftfahrzeugen direkt verbundenen staatlichen Belastungen; sie setzen sich aus der Mineralölsteuer, den sonstigen Abgaben auf Mineralöl und der Umsatzsteuer zusammen. Mineralölsteuer und Umsatzsteuer werden in allen hier betrachteten Staaten erhoben. Für Dieselkraftstoff reichten die Tankstellenpreise im Januar 2003 von 0,65 Euro/Liter (GR, L, PL) bis über 1,10 Euro (GB, N); der Anteil der gesamten Abgaben hatte eine Spannweite von etwa 50 % (L, H) bis 77 % (GB). Die großen Unterschiede in den Verbraucherpreisen haben aber ihre Ursache nicht nur in den Abgaben, denn bereits die reinen Produktpreise variieren zwischen den Ländern um mehr als die Hälfte (Tabelle 2 und Abbildung 1).

In den 15 Ländern der Europäischen Union beträgt der Mineralölsteuersatz auf Superbenzin derzeit 0,30 Euro/Liter (GR) bis 0,72 Euro (GB); auf Dieselkraftstoff werden 0,25 Euro/Liter (GR, L) bis 0,72 Euro (GB) erhoben. Auch in den anderen Ländern liegen die Sätze in dieser Spanne, nur in Slowenien knapp darunter. Außer in GB und CH ist die Mineralölsteuer auf Dieselkraftstoff in allen Ländern geringer als die auf Benzin. Der Steuersatz auf Diesel ist in den Ländern um 15 % bis 45 % niedriger als der für Benzin.

Zur Mineralölsteuer kommt die Umsatzsteuer mit Sätzen von 7,6 % (CH) bis 25 % (DK, S) auf den Produktpreis (einschließlich Mineralölsteuer) hinzu. In Ungarn wird auf Kraftstoffe generell eine auf 12 % reduzierte Umsatzsteuer erhoben (gegenüber einem Normalsatz von 25 %).

Abgabenbelastung für ausgewählte Nutzfahrzeuge

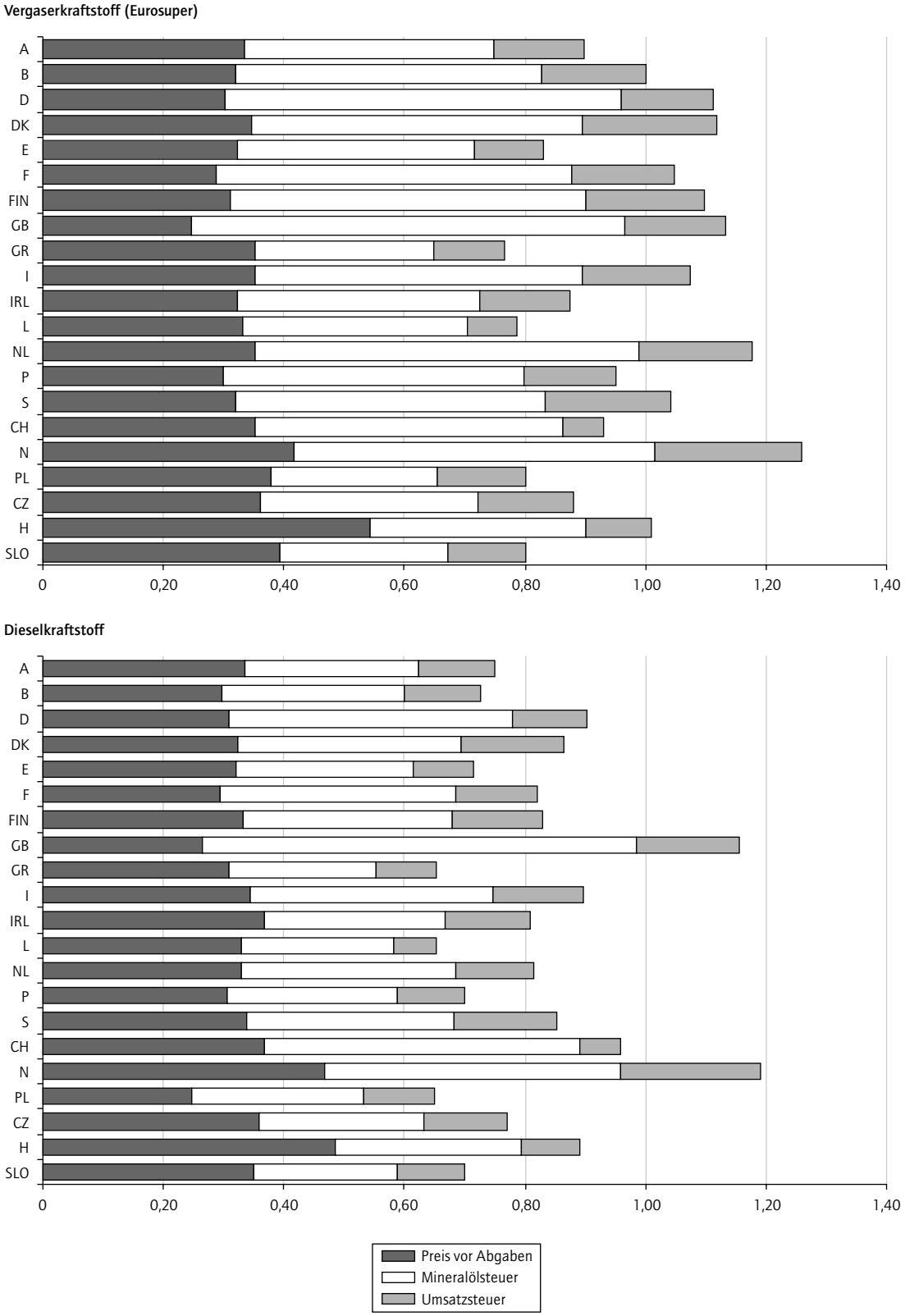
Für verschiedene Fahrzeugsegmente wird hier die konkrete Abgabenbelastung in den einzelnen Ländern auf Basis der Fahrzeugmerkmale[7] in Verknüpfung mit den relevanten Besteuerungsgrundlagen ermittelt. Ausgewiesen werden die durchschnittlichen jährlichen Abgaben auf gewerblich gehaltene neue Nutzfahrzeuge. Die beim Kauf eines Fahrzeugs und von Kraftstoffen zu entrichtende Umsatzsteuer wird nicht berücksichtigt, da gewerbliche Halter zum Vorsteuerabzug berechtigt sind. Die mit der Erstzulassung anfallenden einmaligen Abgaben werden auf einen Abschreibungszeitraum von sechs Jahren linear verteilt.

7 Dies sind die technischen Daten (Antriebsart, Schadstoffklasse, Hubraum, Leistung, Gewicht, Nutzlast und Achskonfiguration), der durchschnittliche Verbrauch, der durchschnittliche Kaufpreis der Fahrzeuge sowie die Höhe der Versicherungsprämien.

Abbildung 1

Preiskomponenten von Kraftstoffen

In Euro/Liter



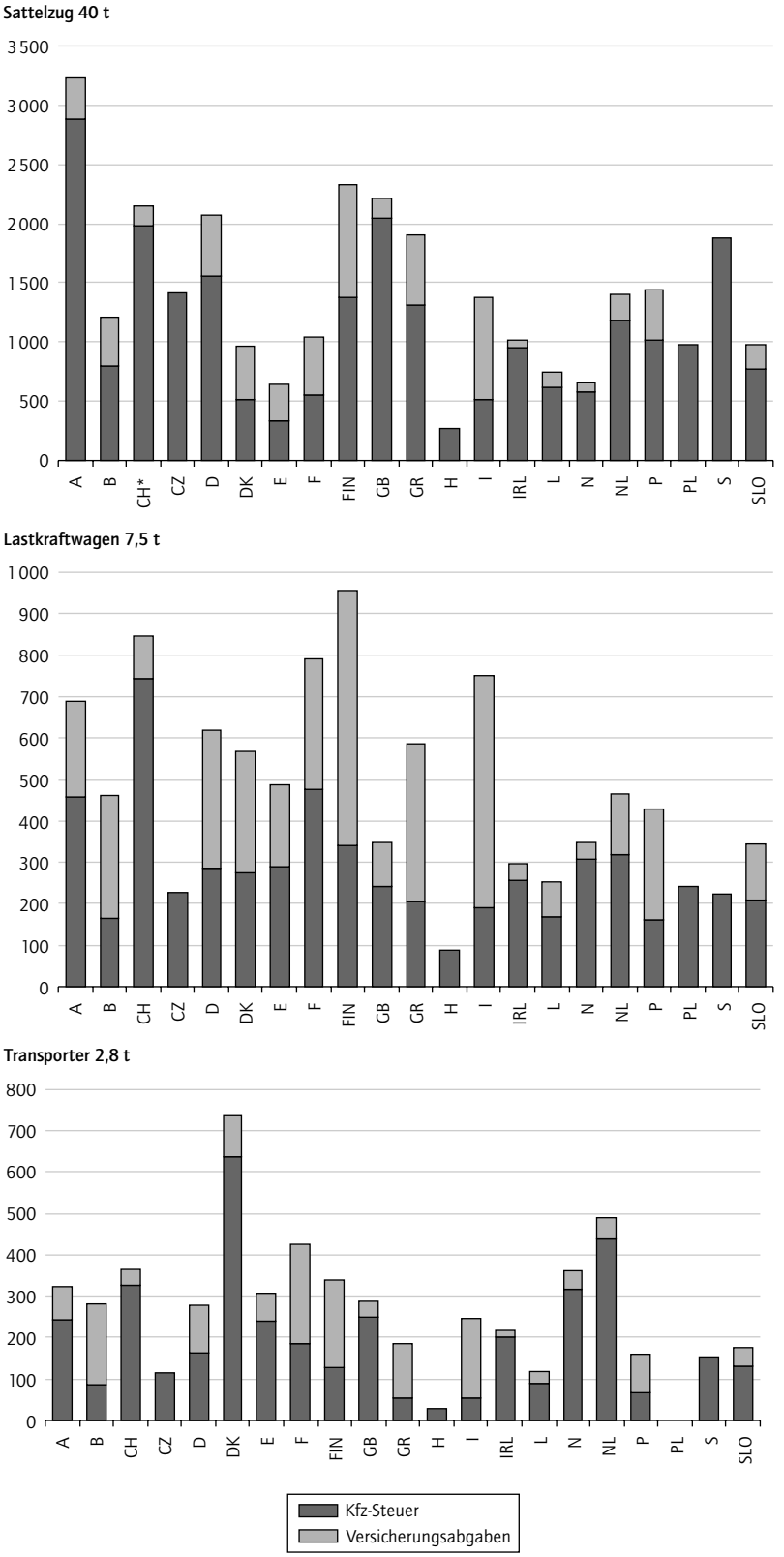
Stand Januar 2003.

Quellen: Europäische Kommission; *www.clever-tanken.de*; Berechnungen des DIW Berlin. **DIW** Berlin 2003

Abbildung 2

Periodische Abgaben auf Nutzfahrzeuge

In Euro/Jahr



* CH: 34 t, Kanton Basel.

Quellen: Europäische Kommission; ACEA; IRF; IBFD; CEA; Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2003

Unterschiedliche Segmente von neuen Fahrzeugen und korrespondierende Nutzungsintensitäten werden in drei Kategorien abgebildet:

- Für die im internationalen Güterverkehr eingesetzten schweren Fahrzeugkombinationen wird eine Zugmaschine (Motorleistung 260 kW, Hubraum 12 Liter) mit Dreiachs-Sattelanhänger mit 40 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht (zGG)[8] und einer jährlichen Fahrleistung von 135 000 Kilometern betrachtet.

- Ein Lkw mit 7,5 Tonnen zGG (Motorleistung 110 kW, Hubraum 3,9 Liter) steht für die überwiegend im Verteil- und Lieferverkehr eingesetzten Fahrzeuge mittlerer Größe; angenommen wird eine Fahrleistung von 60 000 Kilometern pro Jahr.

- Vorwiegend im Lieferverkehr oder im Handwerkerservice genutzte Fahrzeugtypen werden durch einen Transporter von 2,8 Tonnen zGG (Motorleistung 80 kW, Hubraum 2,5 Liter) bei einer Fahrleistung von 30 000 Kilometern repräsentiert.

Die Belastung der kleinen Transporter mit *periodischen fixen Abgaben* (Kraftfahrzeug- und Versicherungsteuer) zeigt ein gleichmäßig besetztes Spektrum von 0 bis zu 740 Euro pro Jahr. Nur in Polen sind auf sehr leichte gewerbliche Nutzfahrzeuge weder Kfz-Steuern noch Versicherungsabgaben zu entrichten. In allen anderen Ländern ist eine Kfz-Steuer, in 17 Ländern zusätzlich die Versicherungsteuer zu leisten. In der Rangfolge nach der Höhe der Kfz-Steuern belegt Deutschland mit etwa 160 Euro einen mittleren Platz, allerdings mit großem Abstand zur Spitze der Skala, die mit etwa 640 Euro Dänemark bildet. In der Hälfte der Länder mit Versicherungsabgaben[9] ist deren Höhe im Vergleich zur Kfz-Steuer beträchtlich; in sechs Fällen liegen sie sogar deutlich über der Kfz-Steuer (Abbildung 2).

Auch die periodische Abgabenbelastung der mittelgroßen Lkw weist ein gleichmäßig besetztes Spektrum auf, das bis zu 960 Euro (FIN) reicht. Für dieses Fahrzeugsegment sind in allen Ländern Kfz-Steuern von etwa 100 Euro (H) bis zu 740 Euro (CH) zu zahlen. In sieben Ländern sind die Versicherungsabgaben jedoch deutlich höher als die Kfz-Steuer, in weiteren sechs sind sie in ähnlicher Höhe zu leisten. Deutschland befindet sich mit gut 600 Euro pro Jahr auf Rang sechs der Skala.

8 Für die Schweiz wird mit dem im Binnenverkehr zulässigen Gesamtgewicht von 34 Tonnen gerechnet.
9 Die Versicherungsabgaben werden unter der Annahme ermittelt, dass in allen Ländern für ein Fahrzeug die gleiche Prämie gilt, da gewerbliche Versicherungsnehmer sich auf einem internationalen und liberalisierten Markt bewegen.

Je schwerer die Nutzfahrzeuge, umso größer ist das Gewicht der Kfz-Steuer in Relation zu den weiteren fixen Abgaben. Für die schweren Sattelzüge werden jährliche Abgaben bis zu 3 200 Euro erhoben (A), darunter die Versicherungsabgaben mit bis zu 950 Euro und die Kfz-Steuer mit bis zu 2 900 Euro. Die Versicherungsabgaben sind in acht Ländern von beträchtlicher Höhe; in Italien übertreffen sie die Kfz-Steuer. Die jährlichen Abgaben von gut 2 000 Euro in Deutschland (gut 1 500 Euro Kfz-Steuer und etwa 500 Euro Versicherungsteuer) werden nur von vier Ländern übertroffen.

Nur in wenigen Ländern haben für die hier gewählten Fahrzeuge die *einmaligen, auf die Zulassung bezogenen Abgaben*[10] ein größeres Gewicht. Für die kleinen Transporter ist dies in fünf Ländern (N, FIN, GR, SLO, P) der Fall, wobei in den Nicht-EU-Ländern der vom Käufer zu zahlende Importzoll dazu beiträgt. Nur in jeweils zwei Ländern wird entweder die mittlere Fahrzeugkategorie (N, SLO) oder das schwere Nutzfahrzeug (GR, SLO) stärker mit Zulassungsabgaben belastet.

Bei durchschnittlicher Nutzung hat in fast allen Ländern die *Mineralölsteuer* als variable Abgabe die höchste Bedeutung unter den vier Abgabearten. Für das kleine Fahrzeug sind bei einer jährlichen Fahrleistung von 30 000 Kilometern Mineralölsteuern von 800 Euro (CZ, GR, L, PL, SLO) bis 2 300 Euro (GB) fällig, wobei die Rangfolge der Länder jener bei den Mineralölsteuersätzen für Dieselkraftstoff (Tabelle 2) entspricht; der Abgabenbetrag wird durch den durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch und die Fahrleistung bestimmt (Abbildung 3). Der Anteil der Mineralölsteuer an allen Abgaben (einschließlich der verteilten Zulassungsabgaben) liegt im Mittel aller Länder für den kleinen Transporter bei 71 %, mit einer Spanne von 20 % (N) bis 100 % (PL).

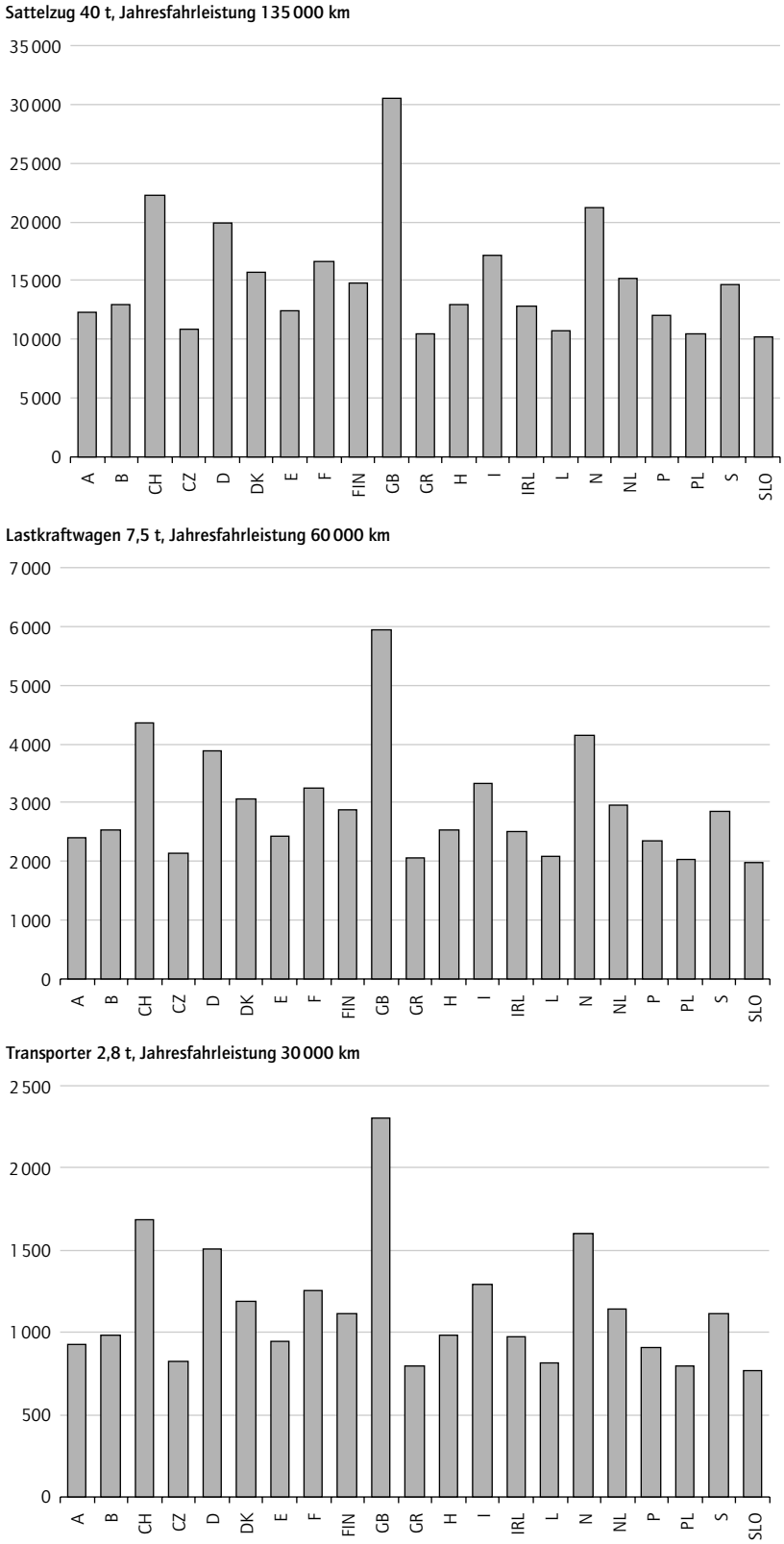
Bei einer Fahrleistung von 60 000 Kilometern muss für den Verteiler-Lkw mit einer Mineralölabgabe von 2 000 bis 6 000 Euro gerechnet werden. Hier trägt die Mineralölsteuer im Mittel zu 82 % zur gesamten Abgabenbelastung bei; in den einzelnen Ländern reichen die Anteile von 47 % (N) bis zu 97 % (H). Mit Beträgen von 10 000 bis 30 500 Euro schlägt die Mineralölsteuer für einen schweren Sattelzug bei einer Fahrleistung von 135 000 Kilometern zu Buche. Bei diesen intensiv genutzten Fahrzeugen beträgt der Anteil der Mineralölsteuer an den gesamten auf das Fahrzeug bezoge-

10 Besonders für die Zulassungsteuer gilt die Anmerkung zu Tabelle 1, dass nicht alle angegebenen Abgabearten für alle Fahrzeugsegmente relevant sind. So wird in Dänemark auch auf leichte Nutzfahrzeuge bis 4 Tonnen zGG eine Zulassungsteuer erhoben, allerdings nur, wenn das Fahrzeug „Pkw-ähnlich" ist.

Abbildung 3

Mineralölabgaben für Nutzfahrzeuge

In Euro/Jahr



Quellen: Europäische Kommission; ACEA; Sourcebook EIEP; IBFD; *www.clever-tanken.de*; Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2003

nen Abgaben im europäischen Durchschnitt 90 %, bei einer Spanne von 64 % (SLO) bis 98 % (H).

Deutschland bei schweren Fahrzeugen im Bereich hoher Abgaben

Das Spektrum der Belastung mit dieser durch den Kraftstoffverbrauch bestimmten Abgabe ist gleichmäßig besetzt (für den Sattelzug von 10 000 bis gut 20 000 Euro); nur Großbritannien liegt deutlich darüber. Deutschland ist bei der Mineralölsteuer und der gesamten Abgabenhöhe für das schwere und das mittlere Güterfahrzeug auf Rang drei und vier zu finden, für den leichten Transporter auf Rang acht. Für einen im internationalen Güterverkehr eingesetzten schweren Sattelzug liegt Deutschland unter den gewählten Bedingungen also im Bereich der Staaten mit hohen Abgaben; höhere weisen nur die Schweiz (um etwa 10 %) und Großbritannien als Inselstaat (um fast 50 %) auf.

Zur Bewertung dieser Ergebnisse müssen allerdings einige Einschränkungen bedacht werden, da im gewerblichen Sektor – stärker als für privat genutzte Personenkraftwagen – weitere Randbedingungen auf die tatsächliche Abgabenhöhe für ein einzelnes Fahrzeug und auf die Bedeutung der Abgaben in der gesamten Kostenstruktur[11] wirken: Insbesondere werden die im internationalen Güterverkehr eingesetzten Fahrzeuge nicht – wie hier unterstellt – ausschließlich im Heimatland betankt, sondern gegebenenfalls en route nach Notwendigkeit oder um Preisvorteile mitzunehmen.[12] Des Weiteren erhält das Verkehrsgewerbe in einigen Ländern Erstattungen oder Verrechnungen für geleistete Abgaben. So wurden nach dem Anstieg der Dieselpreise im Jahre 1999 in Italien, Frankreich und den Niederlanden befristete und begrenzte Erstattungen für geleistete Mineralölsteuer gewährt.

Bedeutung der Abgabendifferenzen für den europäischen Wettbewerb

Starke Diskrepanzen bei der Abgabenbelastung

Die gesamte Abgabenbelastung bei Nutzfahrzeugen zeigt starke Unterschiede zwischen den betrachteten Ländern: Für die im internationalen Wettbewerb von Transportunternehmen eingesetzten schweren Lkw weisen schon die an den jeweiligen Standort gebundenen fixen jährlichen Abgaben eine Spanne von rund 3 000 Euro auf. Die in der Kostenstruktur der Unternehmen weitaus gewichtigeren Mineralölabgaben reichen bei durchschnittlicher Fahrleistung – für das europäische Festland – von etwa 10 000 bis 22 000 Euro.

Sowohl bei den fixen als auch bei den variablen Abgaben rangiert Deutschland weit oben. Trotz der bei grenzüberschreitendem Einsatz der Fahrzeuge gegebenen Möglichkeiten, Differenzen bei den Dieselpreisen auszunutzen, bleiben diese Diskrepanzen in den nationalen Abgaben bedeutsam. Sie wurden in den vergangenen Jahren in Relation zu den Niederlanden, Italien und Frankreich noch durch die Erstattung geleisteter Mineralölsteuer verstärkt, die eine Entlastung bei dieser Abgabenkomponente von 5 % bis 10 % bewirkten. Diese Ausnahmeregelungen bestanden bis zum 31. Dezember 2002;[13] für Italien und Frankreich sind sie jüngst noch bis Ende 2004 gewährt worden.[14] Allerdings stehen diese Erstattungen prinzipiell auch Unternehmen aus anderen EU-Staaten zu.

Vor diesem Hintergrund sind die Befürchtungen des deutschen Transportgewerbes zu sehen, mit der bevorstehenden Einführung der Maut auf Autobahnen in Deutschland für Fahrzeuge ab 12 Tonnen[15] einen weiteren Wettbewerbsnachteil zu erleiden.[16] Mit Inkrafttreten der Mauterhebung und dem Wegfall der bisherigen zeitbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Nutzfahrzeuge (Eurovignette) kann von einer Mehrbelastung eines 40-Tonners im Güterfernverkehr – je nach Einsatzstrecke – von mehreren Tausend Euro ausgegangen werden; das entspricht einer Erhöhung der Kosten für den Betrieb eines solchen Lkw um bis zu 10 %. Allerdings wird auch in den meisten Ländern Europas auf Teilstrecken des Fernstraßennetzes eine Lkw-Maut erhoben.[17]

Die hier ermittelten Abgabenwerte für ein in Deutschland stationiertes Fahrzeug machen klar, dass die fixen Abgaben, selbst wenn man vollständig auf sie verzichtete, kein auch nur annähernd ausreichendes Kompensationspotential für die Mehrbelastung durch die Autobahnmaut bieten. Aber auch einer Kompensation über eine Rückerstattung von Mineralölsteuer sind enge Grenzen gesetzt, obwohl hier – je nach territorialer Verteilung der Fahrleistung – ein Abgabenvolumen von

11 Bei der gewerblichen Nutzung von Kraftfahrzeugen ist die Bedeutung der Abgaben in Relation zu weiteren Kostenarten (vor allem Personalkosten und Abschreibungen) zu bewerten. Für das hier ausgewiesene Beispiel eines schweren Sattelzuges in Deutschland würden die Abgaben von 22 000 Euro etwa 15 % der gesamten Kosten ausmachen.
12 Aufgrund ihres Tankvolumens können große Lkw eine Reichweite von über 3 000 Kilometern haben.
13 Entscheidung 2001/224/EG des Rates vom 12. März 2001 über Verbrauchsteuerermäßigungen und -befreiungen für Mineralöle, die zu bestimmten Zwecken verwendet werden (ABl. L 84 vom 23.3.2001, S. 23).
14 Eine mögliche EU-Entscheidung steht in Beziehung zur laufenden Diskussion um die geplante Energiesteuerrichtlinie, die u. a. neue Verbrauchsteuer-Mindestsätze festlegen soll und zu der erhebliche Auffassungsunterschiede zwischen den Mitgliedstaaten hinsichtlich einzelner Detailbestimmungen bestehen. Vgl.: The Commission Proposes a Common System for the Taxation of Energy Products. IP/97/211. Brüssel 1997. Zur jüngsten Behandlung durch die EU-Finanzminister am 19. März 2003 vgl. die Internetseite der griechischen EU-Präsidentschaft (*www.eu2003.gr/en/articles/2003/3/14/2251/*).
15 Vgl. das Gesetz über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen vom 5. April 2002. In: BGBl I, Nr. 23, S. 1234.
16 Vgl. Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) e. V.: Stellungnahme zu den Entwürfen für eine Mauthöhenverordnung und eine Lkw-Maut-Verordnung. Frankfurt a. M., Januar 2003, und *www.bgl-ev.de/lkw_maut.pdf*.
17 Vgl. Fußnote 6.

10 000 bis 20 000 Euro je Fahrzeug entsteht. Insbesondere stünde eine weitgehende Kompensation in Widerspruch zu den Bestrebungen der Europäischen Kommission bezüglich der Entwicklung der Verbrauchsteuersätze und wäre damit ebenso angreifbar wie die gegenwärtig noch gewährten Erstattungen in anderen EU-Ländern.

Seit 1992 gelten unveränderte Verbrauchsteuer-Mindestsätze für Kraftstoffe; für Dieselkraftstoff beträgt der Mindestsatz 245 Euro je 1 000 Liter und für Benzin 287 Euro.[18] Die aktuellen Verbrauchsteuersätze (Tabelle 2) unterscheiden sich zwar erheblich, liegen aber in allen EU-Ländern deutlich über diesem unteren Limit. Außer in Großbritannien wird Diesel in allen Ländern geringer besteuert, und die Sätze orientieren sich enger am EU-Mindestsatz. Wegen seiner großen Bedeutung für das Transportgewerbe wird Dieselkraftstoff also in fast allen hier einbezogenen Ländern begünstigt.

Der jüngste Vorschlag der Kommission zu den Verbrauchsteuern zielt nun darauf ab, die Steuerregelung bei Kraftstoffen für gewerbliche Zwecke einerseits und für private Zwecke andererseits zu entflechten.[19] Mitgliedstaaten hätten es dann leichter, die Verbrauchsteuern auf Dieselkraftstoff für private Zwecke anzuheben, um sie denen auf Benzin anzunähern. Dies würde auch den heute in vielen Ländern bestehenden Abgabenvorteil für Diesel-Pkw abbauen helfen.[20] Für den gewerblichen Sektor soll zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Wirtschaftsbeteiligten auf eine harmonisierte Besteuerung von Dieselkraftstoff hingewirkt werden. Zugleich soll hier die Belastung im Durchschnitt angehoben werden; der Leitsatz für gewerblich genutzten Dieselkraftstoff soll anfangs 350 Euro je 1 000 Liter betragen und jährlich anhand des Verbraucherpreisindex angepasst werden. Die zunächst noch in beiden Richtungen vorhandenen Abweichungen der nationalen Sätze vom Leitsatz sollen in einem sich über sieben Jahre verengenden Korridor schließlich abgebaut werden.

Harmonisierung trotz der bestehenden Schwierigkeiten geboten

Eine derartige Strategie ist der richtige – allerdings in Anbetracht der Interessen der beteiligten Länder sehr schwierige – Weg zur Harmonisierung der Abgaben für die Bereiche, in denen es Wettbewerbsverzerrungen gibt.[21] Mit einer Vereinheitlichung bestimmter Abgaben auf höherem Niveau verbleiben dann Spielräume zur Ergänzung der Steuer- durch die direkte Nutzerfinanzierung der Infrastrukturkosten. Denn zusätzliche und zweckgebundene Einnahmen sind insbesondere erforderlich, um die Substanzerhaltung der Wegeanlagen zu gewährleisten und zugleich noch Aus- und Neubaumaßnahmen finanzieren zu können.[22] Ein wichtiger Schritt in diese Richtung könnte die auf europäischer Ebene in Vorbereitung befindliche Rahmenrichtlinie für ein kompatibles europäisches Gebührensystem sein, mit dem entfernungsabhängige Straßenbenutzungsgebühren in allen europäischen Ländern möglich gemacht werden sollen.

18 Richtlinie 92/82/EWG des Rates vom 19. Oktober 1992 zur Annäherung der Verbrauchsteuersätze für Mineralöle, ABl. L 316 vom 31.10.1992, S. 19.
19 Vgl. KOM(2002) 410 endg. vom 24.7.2002, a. a. O.
20 Vgl.: Große Unterschiede in der Abgabenbelastung von Personenkraftwagen in Europa, a. a. O.
21 Dies gilt unabhängig von den Detailfragen zum Richtlinienentwurf der Kommission, etwa der zu engen und wenig überzeugenden Definition der „gewerblichen Zwecke".
22 Vgl.: Bundesverkehrswege: Neubau auf Kosten der Substanzerhaltung künftig nicht mehr vertretbar. Bearb.: Uwe Kunert und Heike Link. In: Wochenbericht des DIW Berlin, Nr. 42/2001.

DIW Berlin

Deutsches Institut
für Wirtschaftsforschung

Einladung zu einem Gastvortrag im DIW Berlin am 11. April 2003

Ron Sands, PhD
Pacific Northwest Laboratory and University of Maryland

Advanced Electric Generating Technologies in a Computable General Equilibrium Model

Dr. Sands joined Pacific Northwest National Laboratory in 1986. He is currently at the Joint Global Change Research Institute in College Park, Maryland, with responsibility for development of two economic modeling systems used for analysis of climate policy. The first modeling system is the Second Generation Model, a computable-general-equilibrium model covering 14 world regions. This model is developed collaboratively with research institutes in several countries, including China, India, Brazil, Japan, and Germany. The other modeling system is PNNL's Agriculture and Land Use (AgLU) model, designed to simulate global agricultural production and land-use change over one century and the resulting carbon emissions from land-use change.

Ort: DIW Berlin, Sitzungssaal E 05
Englerallee 40, 14195 Berlin

Zeit: 10.30 Uhr

Anmeldungen bitte unter: *information@diw.de*

oder bei

Renate Bogdanovic: Tel. 030-897 89-259, Fax: 030-897 89-119

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

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
(unverbindliche Preisempfehlungen)
Jahrgang Euro 108,–/sFR 182,–
Einzelnummer Euro 10,–/sFR 18,–
Zuzüglich Versandspesen
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

Der nächste Wochenbericht erscheint am 10. April 2003