

DIW Berlin



Deutsches Institut
für Wirtschaftsforschung

Sonderheft 2003

174

**Uwe Kunert
Hartmut Kuhfeld
Stefan Bach
Abdulkерим Keser**

**Die Abgaben auf
Kraftfahrzeuge in Europa**

Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung
gegründet 1925 als Institut für Konjunkturforschung
von Prof. Dr. Ernst Wagemann

Königin-Luise-Straße 5
14195 Berlin
Deutschland

Vorstand:

Präsident Prof. Dr. Klaus F. Zimmermann
Vizepräsident Prof. Bengt-Arne Wickström, Ph. D.
Geschäftsführer Michael Herzog

Kollegium der Abteilungsleiter:

PD Dr. Gustav A. Horn
Dr. Kurt Hornschild
Prof. Dr. Georg Meran (kommissarisch)
Prof. Wolfram Schrettl, Ph. D.
Prof. Dr. Viktor Steiner
Prof. Dr. Gert G. Wagner
Dr. Hans-Joachim Ziesing

Uwe Kunert

Hartmut Kuhfeld

Stefan Bach

Abdulkirim Keser

**Die Abgaben auf Kraftfahrzeuge
in Europa**

DIW Berlin

Sonderhefte Nr. 174

Sonderhefte Nr. 174

DIW Berlin



Deutsches Institut
für Wirtschaftsforschung

Uwe Kunert

Hartmut Kuhfeld

Stefan Bach

Abdulkерим Keser

Die Abgaben auf Kraftfahrzeuge in Europa

Bibliografische Information Der Deutschen Bibliothek

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in
der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische
Daten sind im Internet über <<http://dnb.ddb.de>> abrufbar.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Königin-Luise-Str. 5,
D-14195 Berlin, Telefon (0 30) 8 97 89-0 -- Telefax (0 30) 8 97 89 200

Alle Rechte vorbehalten

© 2003 Duncker & Humblot GmbH, Berlin

Konzept und Gestaltung: kognito, Berlin

Fotoprint: Berliner Buchdruckerei Union GmbH, Berlin

Printed in Germany

ISSN 0720-7026

ISBN 3-428-11143-5

Generated for Hochschule für angewandtes Management GmbH at 88.198.162.162 on 2025-12-20 06:22:53

FOR PRIVATE USE ONLY | AUSSCHLIESSLICH ZUM PRIVATEN GEBRAUCH

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung und Aufgabenstellung	9
2	Abgaben auf Kraftfahrzeuge – ein systematischer Überblick	12
2.1	Abgaben auf den Erwerb und die Zulassung	12
2.1.1	Personenkraftwagen	12
2.1.2	Schwere Nutzfahrzeuge	22
2.1.3	Leichte Nutzfahrzeuge	23
2.2	Abgaben auf den Besitz	24
2.2.1	Personenkraftwagen	24
2.2.2	Schwere Nutzfahrzeuge	25
2.2.3	Leichte Nutzfahrzeuge	27
2.3	Abgaben auf die Nutzung	27
3	Die steuersystematische Rolle der Abgaben auf Kraftfahrzeuge	30
3.1	Steuerpolitische Ziele	30
3.2	Verkehrs- und umweltpolitische Lenkungsziele	32
3.3	Fiskalische Bedeutung	32
4	Quantitative Ermittlung der Abgabekomponenten	36
4.1	Abgaben auf Personenkraftwagen je Land	37
4.2	Abgaben auf Lastkraftwagen je Land	42
5	Die Differenzierung der Besteuerung von Personenkraftwagen in Europa	47
5.1	Vergleich der Steuerspreizung über Fahrzeugmerkmale	47
5.2	Die Berücksichtigung umweltrelevanter Komponenten in den Besteuerungsgrundlagen	50
5.3	Die Antriebsarten Otto- und Dieselmotor als steuerrelevantes Merkmal	51
5.4	Exkurs Deutschland: Zulassung als Pkw oder Lkw	55
6	Die Differenzierung der Besteuerung von Lastkraftwagen in Europa	59
6.1	Vergleich der Spreizung der Kraftfahrzeugsteuer über Fahrzeugtypen	59
6.2	Vergleich mit den Ergebnissen in anderen Quellen	60
7	Zusammenfassung und Bewertung	66
8	Literatur	72

Verzeichnis der Übersichten

- 1 Abgaben auf Kraftfahrzeuge 9
- 2 In die Untersuchung einbezogene Länder 11
- 3 Steuern auf Erwerb, Inverkehrbringen, Besitz und Nutzung von Kraftfahrzeugen 13
- 4 Bemessungsgrundlagen für die Besteuerung von Pkw in Europa – Zulassungsteuer 14
- 5 Bemessungsgrundlagen für die Besteuerung von Lkw in Europa – Zulassungsteuer 15
- 6 Bemessungsgrundlagen für die Besteuerung von Transportern in Europa – Zulassungsteuer 16
- 7 Bemessungsgrundlagen für die Besteuerung von Pkw in Europa – Kraftfahrzeugsteuer 17
- 8 Bemessungsgrundlagen für die Besteuerung von Lkw in Europa – Kraftfahrzeugsteuer 18
- 9 Bemessungsgrundlagen für die Besteuerung von Transportern in Europa – Kraftfahrzeugsteuer 19
- 10 Abgaben auf Kraftstoffe in europäischen Ländern 20
- 11 Verbraucherpreise von Kraftstoffen in Europa 28
- 12 Preiskomponenten von Kraftstoffen in Europa 29
- 13 Aufkommen der Mineralölsteuer 33
- 14 Aufkommen der Kraftfahrzeugsteuer 34
- 15 Aufkommen der Zulassungsteuer 35
- 16 Fahrzeugdaten Personenkraftwagen 38
- 17 Abgaben auf Pkw im europäischen Vergleich – Grafik 40
- 18 Abgaben auf Pkw im europäischen Vergleich – Tabelle 41
- 19 Fahrzeugdaten Lastkraftwagen 43
- 20 Abgaben auf Lkw im europäischen Vergleich – Grafik 44
- 21 Abgaben auf 40 t Lkw-Lastzug im europäischen Vergleich – Tabelle 45
- 22 Spreizung der Kraftfahrzeugsteuer bei Pkw im europäischen Vergleich 48
- 23 Jährliche Abgaben auf Pkw im europäischen Vergleich 49
- 24 Vergleich der Abgabenbelastung von Pkw Ottomotor – Dieselmotor 52
- 25 Vergleich der Abgabenbelastung von Pkw Ottomotor – Dieselmotor 53

- 26 Vergleich der Abgabenbelastung von Pkw Ottomotor – Dieselmotor 54
- 27 Dieselanteil an Pkw-Bestand und -Neuzulassungen in europäischen Ländern 54
- 28 Vergleich der Abgabenbelastung von Pkw Ottomotor – Dieselmotor 55
- 29 Kfz-Steuer für leichte Nutzfahrzeuge mit Pkw- und Lkw-Zulassung 56
- 30 Spreizung der Kraftfahrzeugsteuer auf Lkw im europäischen Vergleich 60
- 31 Vergleich der Kfz-Steuerbelastung eines Lkw-Lastzuges 40 t 63
- 32 Vergleich der Mineralölsteuerbelastung eines Lkw-Lastzuges 40 t 64
- 33 Vergleich der Abgabenbelastung eines Lkw-Lastzuges 40 t 65

1 Einleitung und Aufgabenstellung

Erwerb, Besitz und Betrieb von Kraftfahrzeugen unterliegen einer Vielzahl von fiskalischen Belastungen, die in Zielsetzung, Art und Ausgestaltung international sehr unterschiedlich sind. Daher ist bislang eine vergleichende Darstellung und Beurteilung der Belastungskomponenten, wie sie für viele verkehrs- und wettbewerbspolitische Fragestellungen erforderlich wäre, 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 in europäischen Ländern zu erstellen und diese Informationen datentechnisch so aufzubereiten, dass für bestimmte Fahrzeugkategorien aussagekräftige Darstellungen der gesamten Abgabenbelastung möglich sind.

Übersicht 1

Abgaben auf Kraftfahrzeuge

Systematisierung der Untersuchungskriterien

Steuern, Gebühren	Steuer-/Abgabengegenstand	Besteuerungsgrundlagen	Fahrzeuggruppen	Länder
Umsatzsteuer	Erwerb	Bemessungsgrundlagen	Neuzulassungen der Fahrzeugarten	EU-15
Zulassungsteuer	Inverkehrbringen	Steuersätze	Pkw	Schweiz
Verwaltungsgebühren	Besitz	Erstattungen auf Mineralölsteuer für Nutzfahrzeuge	Schwere Nutzfahrzeuge	Norwegen
Halterabgaben/ Kfz-Steuer	Nutzung		Leichte Nutzfahrzeuge	Polen
Versicherungssteuer				Tschechien
Mineralölsteuer				Ungarn
				Slowenien

Die für die Untersuchung relevanten Kriterien und Abgrenzungen sind in der Übersicht 1 dargestellt. Mit der Umsatzsteuer, der Zulassungsteuer, der Kfz-Steuer, der Versicherungssteuer und der Mineralölsteuer werden fast alle Abgaben auf den Erwerb, das Inverkehrbringen und die Nutzung von Kraftfahrzeugen berücksichtigt. In der Studie werden auch die Verwaltungsgebühren, die einmalig oder periodisch fällig sein können, erfasst. Nicht einbezogen sind regionale oder nur in einigen Ländern geltende spezielle Abgaben wie Park- oder Straßenbenutzungsgebühren, die der Kfz-Nutzer vermeiden kann. Unbe-

rücksichtigt bleiben auch die Kosten, die aus staatlichen Auflagen resultieren, wie die durch technische Inspektionen oder zu leistende Prämien der Haftpflichtversicherung. Für die einbezogenen Abgaben sind die Bemessungsgrundlagen und Steuersätze ermittelt worden. Die derzeit in einigen Ländern gültigen wettbewerbsrelevanten Erstattungen auf Mineralölsteuer für den gewerblichen Güterverkehr werden nachrichtlich berücksichtigt.

In dieser Studie wird die Abgabenbelastung für Personenkraftwagen, leichte Nutzfahrzeuge (Transporter) und im Güterverkehr eingesetzte Fahrzeugkombinationen (Lkw-Lastzüge und Sattelzüge) ermittelt (im Weiteren: Kfz). Nach den Statistiken des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) machen diese Fahrzeuge in Deutschland über 90 % des Bestandes oder des aktuellen Marktes an Kfz aus.¹ Innerhalb dieser Kraftfahrzeugarten werden im Folgenden weitere Differenzierungen nach Größenklassen (Segmenten) vorgenommen. In Abstimmung mit dem Auftraggeber wurde festgelegt, für ausgewählte Länder die Abgabenbelastung für ausgewählte Fahrzeuge zu ermitteln, die auf dem deutschen Markt – also bei den Neuzulassungen – mengenmäßig gegenwärtig bedeutsam sind. Für diese Fahrzeuge wird eine Jahresfahrleistung unterstellt, die einer repräsentativen Nutzung entspricht. Weitere Differenzierungen, Festlegungen und Annahmen werden in den entsprechenden Abschnitten dokumentiert.

In diese Untersuchung einbezogen werden die 15 Mitgliedstaaten der EU, die Schweiz, Norwegen sowie die vier assoziierten Staaten Polen, die Tschechische Republik, Ungarn und Slowenien² (Übersicht 2).

Im Ergebnis bietet diese Untersuchung eine systematische Bestandsaufnahme der Abgabenbelastung für Kraftfahrzeuge gegliedert nach Ländern und den relevanten Komponenten. Diese Informationen werden tabellarisch aufbereitet und vergleichend kommentiert. Konkrete Abgabenbelastungen werden für bestimmte Fahrzeugkategorien von Pkw und Lkw berechnet, die mit dem Auftraggeber festgelegt wurden. Daraus lassen sich jedoch keine unmittelbaren Aussagen bzw. Hochrechnungen zur Besteuerung des gesamten Fahrzeugbestandes bzw. über das Steueraufkommen ableiten.

Im folgenden Kapitel wird zunächst eine Übersicht der in den Staaten existierenden Abgabearten und ihrer Ausgestaltung gegeben. Das dritte Kapitel erläutert die Rolle der Abgaben auf Kraftfahrzeuge im Steuersystem in Deutschland und in den anderen Ländern im Vergleich. Anschließend werden die wichtigsten Details für die Berechnung konkreter Abgabenbelastungen dargelegt und die Ergebnisse für ausgewählte Fahrzeugkategorien von Pkw und Lkw präsentiert. Im fünften Kapitel wird auf Basis der ermittelten empirischen Ergebnisse die Differenzierung der Besteuerung von Personenkraftwagen in Europa näher untersucht. Bezogen auf die Nutzfahrzeuge wird im sechsten Kapitel ein Vergleich mit den Aussagen anderer Studien durchgeführt. Schließlich erfolgt eine Zusammenfassung und Bewertung der Befunde.

1 In den Statistiken des KBA sind dies Personenkraftwagen (im Jahre 2001 3,34 Mill. Neuzulassungen), Lastkraftwagen (rund 229 000 Neuzulassungen) und Sattelzugmaschinen (rund 26 000 Neuzulassungen). Nicht einbezogen sind damit vor allem Krafräder, in der Landwirtschaft genutzte Fahrzeuge (KBA: Ackerschlepper), Kraftomnibusse und Spezialfahrzeuge (z.B. Feuerwehrfahrzeuge, KBA: übrige Kraftfahrzeuge).

2 Die im Text und in 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 nächsten Beitrittsländern.

Übersicht 2

In die Untersuchung einbezogene Länder



Die wichtigsten Quellen für die folgenden Aussagen und für die aufgebauten Datenbanken waren: die neuesten Ausgaben von Motor Vehicle Taxation in Europe der Association of European Automobile Manufacturers (ACEA 2001, 2002), EU Inventare der Steuern (Europäische Kommission 2000 und European Commission 2000), die International Road Federation (IRF 2001), das Comité Européen des Assurances (CEA 2001), das International Bureau of Fiscal Documentation (IBFD 2002) sowie eigene Recherchen.³

³ Die zusammenfassenden Übersichten (Summary Tables) in ACEA (2001) enthalten u. E. einige Fehler und missverständliche Angaben. Die Auflistung der Steuerarten im Inventar der Steuern (EU 2000) ist nicht vollständig und teilweise nicht ausreichend detailliert.

2 Abgaben auf Kraftfahrzeuge – ein systematischer Überblick

Der Kraftfahrzeugverkehr ist in vielen Ländern eine bedeutende Steuerquelle. Die in den einzelnen Ländern implementierten Abgabensysteme sind jedoch nicht nur auf die Erzielung von Einnahmen ausgelegt, daneben kommt eine Vielzahl von weiteren Einflüssen und Zielsetzungen zum Tragen (European Commission 1997). Entsprechend vielfältig sind die eingesetzten Instrumente und ihre detaillierte Ausgestaltung. Prinzipiell kommen Steuern zur Anwendung, die in Verbindung mit dem Kauf und der Zulassung von Fahrzeugen einmalig anfallen, solche die an den Besitz oder das Halten geknüpft periodisch zu entrichten sind und solche die in Abhängigkeit vom Ausmaß der Nutzung entstehen.

In der Übersicht 3 sind die vorhandenen Abgabearten auf Kraftfahrzeuge nach Ländern zusammengestellt. Danach werden beim Erwerb eines Kfz in allen 21 hier betrachteten Ländern Umsatzsteuern mit den derzeit gültigen Sätzen von 7,6 bis 25 % erhoben. Diese Steuersätze gelten – mit vier Ausnahmen – auch für die Umsatzsteuer auf Kraftstoffe. Mit der Zulassung von Kraftfahrzeugen sind in 15 Ländern Steuern und in 13 Ländern Gebühren zu begleichen. Zulassungssteuer und -gebühr, Kraftfahrzeugsteuer und Versicherungssteuer müssen nicht für alle Fahrzeugkategorien erhoben werden und können für diese unterschiedlich ausgestaltet sein. Periodisch zu leistende Kraftfahrzeugsteuern existieren in allen 21 und eine Steuer auf die Versicherungsprämien in 17 Staaten. In allen betrachteten Ländern wird eine Steuer auf Kraftstoffe erhoben.

2.1 Abgaben auf den Erwerb und die Zulassung

2.1.1 Personenkraftwagen

Mit dem Erwerb und der erstmaligen Zulassung eines *neuen Pkw* sind in allen Ländern einmalige Abgaben zu entrichten (Übersicht 4). Von den EU-Mitgliedsstaaten wird nur in *Schweden* lediglich die Umsatzsteuer erhoben, allerdings mit dem höchsten Satz von 25 %. Auch *Tschechien* erhebt bei der Zulassung weder eine Steuer noch eine Gebühr, beim Fahrzeugkauf ist jedoch eine Umsatzsteuer von 22 % zu leisten. Basis für die Umsatzsteuer ist in fast allen Ländern der Netto-Rechnungspreis, in *Österreich*, *Portugal*, *Norwegen* und *Polen* jedoch der Nettopreis plus der jeweiligen Zulassungssteuer.

Übersicht 3
Steuern auf Erwerb, Inverkehrbringen, Besitz und Nutzung von Kraftfahrzeugen

	A	B	D	DK	E	F	FIN	GB	GR	I	IRL	L	NL	P	S	CH	N	PL	CZ	H	SLO
Umsatzsteuer [%]	20	21	16	25	16	19,6	22	17½	18	20	21	15/12	19	17/12	25	7,6	24	22	22	25/12	19/25
Zulassungssteuer (Z)	Z	Z	-	Z	Z	Z	-	Z	Z	-	Z	Z	-	-	Z	Z	-	Z	Z	Z	
Zulassungsgebühr (ZG)	ZG	ZG	ZG	ZG	ZG	-	ZG	-	ZG	-	ZG	ZG	-	ZG	ZG	-	-	-	-	-	
Kfz-Steuer (K)	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	
Versicherungsteuer / steuerähnliche Abgaben [%] bzw. €	11 17,85 ¹⁾	9,25 14 ²⁾	16	50	6	18 15,1	22 7,5	17½ 8,4	10 14,22	12,5	2	4	7 3,83	9 -5	-	5 € 42	-	-	-	-	6,5
Mineralölsteuer (M)	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	

¹⁾0/12,85 % für schwere Lkw und 1,4/12,85 % für leichte Lkw. – ²⁾0/14 % für Lkw.

Quellen: EU Kommission; ACEA; IRF; BFD; CEA.

**Übersicht 4
Bemessungsgrundlagen für die Besteuerung von Pkw in Europa**

Zulassungsteuer

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

Quellen: EU Kommission; ACEA; IRF; IBFD.

DIW Berlin

Übersicht 5
Bemessungsgrundlagen für die Besteuerung von Lkw in Europa

Zulassungsteuer

	A	B	D	DK	E	F	FIN	GB	GR	I	IRL	L	NL ³⁾	P	S	CH	N	PL	CZ	H	SLO
Zulässiges Gesamtgewicht ab ... t	–	–	4	–	–	1)	–	3,5	–	3 ²⁾	–	–	1)	–	–	12	–	–	–	–	
Nettopreis										•										•	
Nutzlast										•											
Gewicht										•											
Motorleistung										•											
CO ₂ -Emission										•											
Region										•											
nachrichtlich: Zulassungsgebühren €	138	62	25	124	62	250	–	40	–	–	50	13	32	50	–	172	9	–	–	–	

¹⁾ Zur Abgrenzung der Fahrzeugklassen dienen andere Eigenschaften wie: Ladevolumen, Fahrzeughöhe, Nutzlast, usw. –²⁾ Zusätzlich dienen weitere Eigenschaften wie Leergewicht und Laderraumlänge zur Abgrenzung. –³⁾ 15 % Rückerstattung vom Nettopreis für Euro 3 Fahrzeuge, maximal 2 269 €.

Quellen: EU Kommission; ACEA; IBFD; IRF.

DIW Berlin

Übersicht 6
Bemessungsgrundlagen für die Besteuerung von Transportern in Europa
Zulassungsteuer

	A	B	D	DK	E	F	FIN	GB	GR	I	IRL	L	NL ³⁾	P	S	CH	N	PL	CZ	H	SLO
Zulässiges Gesamtgewicht bis ... t	–	–	–	4 ¹⁾	–	–	1)	–	3,5	–	3 ²⁾	–	–	1)	–	–	12	–	–	–	–
Nettopreis									•											•	
Preis incl. USt.		•								•											
Nutzlast							•			•											
Gewicht				•										•							
Motorleistung						•										•					
Hubraum											•					•					
CO ₂ -Emission								•													
Region									•												
Nachrichtlich: Zulassungsgebühren €	138	62	25	124	62	250	–	40	–	–	50	13	32	50	–	172	9	–	–	–	–

¹⁾ Zur Abgrenzung der Fahrzeugklassen dienen andere oder weitere Eigenschaften wie: Ladevolumen, Fahrzeughöhe, Nutzlast, usw. –²⁾ Zusätzlich dienen weitere Eigenschaften wie Leergewicht und Laderaumlänge zur Abgrenzung. –³⁾ 5 % Rückerstattung vom Nettopreis für Euro 3 Fahrzeuge, maximal 2 269 €.

Quellen: EU Kommission; ACEA; BFD; RF.

DIW Berlin

Übersicht 7
Bemessungsgrundlagen für die Besteuerung von Pkw in Europa
Kraftfahrzeugsteuer

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

¹⁾ Seit 2001 werden nur noch gewerbliche Halter mit einer Kfz-Steuer belastet. – ²⁾ Bemessungsgrundlagen variieren nach Kantonen. – ³⁾ Einheitlicher Steuerbeitrag von € 303.

Quellen: EU Kommission; ACEA; IBFD; IRF.

DIW Berlin

Übersicht 8
Bemessungsgrundlagen für die Besteuerung von Lkw in Europa
Kraftfahrzeugsteuer

	A ²⁾	B	D	DK ³⁾	E	F	FIN	GB	GR	I	IRL	L	NL	P	S ⁴⁾	CH	N	PL	CZ	H	SLO
Zulässiges Gesamtgewicht ab ... t	3,5	3,5	4,0	–	12	–	7,5	–	12	–	12	3,5	12	3,5	–	12	3,5	–	–	–	–
Gewicht ¹⁾	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Nutzlast									•									•			
Anzahl Achsen								•	•	•		•	•	•	•	•	•			•	
Federungsart									•			•	•	•	•	•	•				
Hubraum										•											
Abgase										•											
Lärm											•										
Region												•									•

¹⁾ Leergewicht oder zulässiges Gesamtgewicht. – ²⁾ Zusätzliche Straßenbenützungsabgabe für Fahrzeuge ab 12 t. – ³⁾ Zusätzlich Road Use Charge ab 12 t zGG. – ⁴⁾ Wird mit der Eurovignette verrechnet.

Quellen: EU Kommission; ACEA; IRF; IBFD.

DIW Berlin

Übersicht 9
Bemessungsgrundlagen für die Besteuerung von Transportern in Europa
Kraftfahrzeugsteuer

	A	B	D	DK	E	F	FIN	GB	GR	I	IRL	L	NL	P	S	CH	N	PL	CZ	H	SLO
Zulässiges Gesamtgewicht bis ... t	3,5	3,5	4,0	-	12	- ²⁾	7,5	-	12	-	12	3,5	12	12	-	12	3,5	-	-	-	-
Gewicht ¹⁾		•	•	•		•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Nutzlast				•				•										•			
Motorleistung	•					•				•											
Hubraum			•								•										
Antriebsart Otto/Diesel					•						•		•								
CO ₂ -Emission						•															
Abgase							•														
Alter							•					•									
Halter priv./gew.								•													
Region									•								•				

¹⁾ Leergewicht oder zulässiges Gesamtgewicht. – ²⁾ Zur Abgrenzung der Fahrzeugklassen dienen andere Eigenschaften: Ladevolumen, Fahrzeughöhe, Nutzlast usw.

Quellen: EU Kommission; ACEA; IRF; IBFD.

Übersicht 10
Abgaben auf Kraftstoffe in europäischen Ländern
Alle Werte in € je Liter

	A	B	D	DK	E	F	FIN	GB	GR	I	IRL	L	NL	P	S¹⁾	CH	N	PL	CZ	H	SLO
Verbraucherpreis Euro-Super 95 incl. Zoll und Steuern	0,908	1,029	1,100	1,153	0,849	1,041	1,066	1,224	0,791	1,072	0,812	0,816	1,191	0,890	1,058	0,900	1,240	0,850	0,780	0,830	0,790
Verbraucherpreis Diesel incl. Zoll und Steuern	0,741	0,747	0,875	0,849	0,710	0,785	0,779	1,257	0,650	0,872	0,756	0,645	0,813	0,650	0,860	0,940	1,130	0,710	0,710	0,780	0,820
Mineralölsteuer Euro Super 95 plus Sonstige Abgaben	0,414	0,499	0,628	0,538	0,396	0,574	0,559	0,742	0,334	0,520	0,401	0,372	0,621	0,479	0,475	0,511	0,600	0,408	0,360	0,360	0,251
Mineralölsteuer Diesel plus Sonstige Abgaben	0,287	0,295	0,443	0,368	0,293	0,377	0,304	0,742	0,283	0,382	0,302	0,253	0,339	0,272	0,321	0,525	0,493	0,287	0,271	0,310	0,257
Sonstige Abgaben	0,007 ²⁾	0,005 ³⁾	0,0051 ⁴⁾	–	–	0,003 ⁵⁾	–	–	0,038 ⁶⁾	–	–	–	0,013 ⁷⁾	–	–	–	–	–	–	–	–
Umsatzsteuer %	20	21	16	25	16	19,6	22	17,5	18	20	21	15/12	19	17/12	25	7,6	24	22	22	12	25

¹⁾ Die Mineralölsteuer besteht aus: CO₂-Steuer und Energiesteuer. – ²⁾ Pflichtnotstandsreserve; minimale Unterschiede für die einzelnen Kraftstoffe. – ³⁾ Costs of stocking. – ⁴⁾ Erdölbeforratungsabgabe für Vergaserkraftstoff, 0,0045 € für Dieselkraftstoff. – ⁵⁾ French Petroleum Institute. – ⁶⁾ Bei einem Kraftstoffpreis von 0,75 € 0,5 % State Fee auf die Raffineriekosten und 0,5 % Custom Pension Fund auf: Raffineriekosten + State Fee + Mineralölsteuer. – ⁷⁾ Environmental fuel charge 0,01241 € für Normal/Euro Super, 0,0137 € für Diesel.

Die Länder haben unterschiedliche Sortenstruktur. Es wurden jeweils Werte für Schwefelgehalt <50mg/kg, „gering“ bzw. „umweltfreundlich“, verwendet.
Stand: April 2002.

Quellen: EU Kommission; ACEA; Sourcebook EIEP; IBFD; clevertanken.de.

In *D*, *L*, *GB* und *CH* zahlt der Fahrzeughalter bei der Zulassung moderate Gebühren, jedoch keine Zulassungssteuer. In weiteren fünfzehn Staaten ist neben der Umsatzsteuer beim Erwerb des Autos bei der Zulassung eine Steuer zu entrichten, darunter in acht Ländern zusätzlich eine Zulassungsgebühr. In *Italien* existiert eine regionale Zulassungssteuer (IPT: provincial tax for registration and transfer), die generell nach Fahrzeugtyp, Motorleistung und Gewicht gestaffelt ist. Für die Fahrzeugzulassung durch umsatzsteuerpflichtige Personen ist die Zulassungssteuer ein fixer und relativ geringer Betrag (regional von 151 bis 180 €). Zusammen mit der Zulassungsgebühr entstehen damit in Italien bei der erstmaligen Verkehrsanmeldung neuer Pkw Abgaben, die deutlich unter denen in anderen Ländern mit einer Zulassungssteuer liegen (außer Frankreich).

Insgesamt gibt es bei der Bestimmung der Zulassungssteuer mindestens zehn verschiedene Bemessungsgrundlagen und Kombinationen davon. Am häufigsten sind dabei der Kaufpreis des Fahrzeuges und das Motorvolumen von Bedeutung, des Weiteren werden die Antriebsart, die Motorleistung, das Fahrzeuggewicht, die Sicherheitsausstattung sowie Verbrauchs- und Abgaseigenschaften herangezogen. In zwei Ländern weist die Zulassungssteuer regionale Unterschiede auf. Hinzu kommt, dass in vier Ländern eine Umrechnung technischer Merkmale der Fahrzeuge erfolgt (Engine Rating), um zu einer modifizierten Bemessungsgrundlage zu kommen (z.B. Fiscal Horsepower). Dieser Wert wird in zwei Staaten zur Feststellung der Zulassungssteuer herangezogen. So wird in *Belgien* zur Bestimmung der Zulassungs- und der Kfz-Steuer zunächst ein „Engine Rating“ auf der Basis des Hubraumes vorgenommen, um die „Fiscal Horsepower“ festzulegen.

Die Zulassungssteuer ist in *A*, *E*, *FIN*, *GR*, *NL*, *PL*, *H* und *SLO* eine Wertsteuer auf den Nettopreis, in *DK* und *IRL* wird sie auf den Bruttopreis (incl. Umsatzsteuer) erhoben. Dabei wird in allen zehn Ländern, die eine Wertsteuer erheben, ein zweidimensionaler Tarif oder ein Abschlag auf die Bemessungsgrundlage angewendet, die von den Merkmalen des Fahrzeuges abhängig sind. So wird bei der Zulassung von Pkw in *Österreich* die Normverbrauchsabgabe erhoben, für die bei der Berechnung des Steuersatzes der Kraftstoffverbrauch berücksichtigt wird. Im Ergebnis kann der Steuersatz hier zwischen 0 und 16 % liegen. In *Dänemark* wird auf den Bruttopreis des Autos bis zur Schwelle von 7 400 € eine Zulassungssteuer von 105 % und auf den darüber liegenden Betrag eine von 180 % erhoben. Für einige sicherheitstechnisch relevante Ausstattungsmerkmale des Fahrzeugs gibt es einen Abschlag auf die Besteuerungsbasis. In *Spanien* wird die Steuer auf den Nettopreis des Fahrzeugs mit einem Satz in Abhängigkeit von der Antriebsart und dem Hubraum erhoben (7 % für Fahrzeuge mit Otto-Motor bis 1,6 l und mit Diesel-Motor unter 2 l Hubraum, 12 % bei jeweils größeren Motoren, reduzierte Sätze gelten für die Kanarischen Inseln, Ceuta und Melilla). Mit einem Steuersatz von 100 % auf den Nettopreis werden Zulassungen in *Finnland* belegt, die Steuerbasis kann dabei für Sicherheits- und Umweltmerkmale des Fahrzeugs um bis zu 900 € verringert werden. Der Steuersatz bei der Zulassung in *Griechenland* variiert erheblich mit dem Motorvolumen und dem Abgasverhalten. Für Neufahrzeuge, die den EU-Abgasrichtlinien genügen, liegt der Steuersatz zwischen 7 und 88 %. Die Vehicle Registration Tax in *Irland* steigt mit zunehmendem Hubraum von 22,5 auf 30 % des Bruttopreises. In Abhängigkeit von der Antriebsart mit einem Nachlass für Ausstattungsmerkmale ist die Zulassungssteuer in den *Niederlanden* ausgestaltet. Für Fahrzeuge mit Otto-Motor wird der Netto-Fahrzeugwert verringert (Sockelentlastung) und mit einem Satz von 45 % besteuert (effektiv um

35 %). Für Fahrzeuge mit Diesel-Antrieb erfolgt ein Zuschlag auf den Netto-Fahrzeugwert (Sockelbelastung) und es kommt ebenfalls ein Satz von 45 % zur Anwendung (effektiv um 48 %).

In Polen gibt es neben der Umsatzsteuer eine Steuer auf den Kauf von Personenkraftwagen. Vom März 2002 an sind die Sätze dieser Kaufsteuer leicht reduziert worden. Bis zu einem Motorvolumen von 2 Litern sind 3 %, für Fahrzeuge mit größeren Motoren 12 % auf den Nettopreis zu entrichten. Auch in Ungarn und Slowenien sind die Sätze der Kaufsteuer vom Motorhubraum abhängig: In Ungarn werden bis zum Hubraum von 1,6 Litern 10 %, darüber 20 % auf den Nettopreis erhoben. Die Hubraumschwelle liegt in Slowenien bei 1,8 Litern mit Steuersätzen von 20 und 32 %; ferner werden 27 % Einfuhrzoll erhoben.

Als Mengensteuer ist die bei der Zulassung fällige Abgabe in B, F, P und N ausgestaltet. Bei der Taxe de mise en circulation in Belgien werden Hubraum (Fiscal Horsepower) und Motorleistung berücksichtigt. Die Steuer ist in einer Tabelle nach sieben Stufen differenziert, der Steuerbetrag liegt zwischen 62 und 5 000 €. In Frankreich wird eine „fiskalische Motorleistung“ proportional zur CO₂-Emission und progressiv mit der kW-Leistung berechnet. Auf diesen Wert bezieht sich die Zulassungssteuer, wobei der Steuersatz je „horse power of the registration documents“ (ACEA 2001) regional unterschiedlich zwischen 15 und 30 € liegt. Für ein durchschnittliches Fahrzeug beträgt die Steuer etwa 350 €¹. Die portugiesische Zulassungssteuer basiert auf zwei Formeln, die ab einem Hubraum von 1,25 Litern eine Progression des Steuersatzes bewirken. Bei dieser Motorgröße beträgt die Steuer knapp über 2 000 €. In Norwegen werden zur Ermittlung der Steuer auf Einfuhr oder inländische Produktion Hubraum, Motorleistung und Gewicht herangezogen, die über diese Merkmale progressiv gestaltet ist.

In den zwölf Ländern, die eine Verwaltungsgebühr bei der Zulassung von Personenkraftwagen erheben, beträgt diese zwischen 9 und 172 €.

2.1.2 Schweren Nutzfahrzeuge

Während Begriff und Abgrenzung des Personenkraftwagens auch im internationalen Vergleich recht klar sind, gibt es in den Ländern für Fahrzeuge, die für eine gewerbliche Nutzung oder zum Gütertransport bestimmt sind bzw. die ein höheres Gewicht aufweisen, verschiedene Bezeichnungen und unterschiedliche Abgrenzungen. Dies führt dazu, dass ein Fahrzeug der mittleren Gewichtsklassen in den einzelnen Ländern unterschiedlichen Fahrzeuggruppen zugerechnet wird und damit unterschiedlichen Besteuerungssystematiken unterliegen kann. Bei der Darstellung der Besteuerungsgrundlagen für Nutzfahrzeuge wird daher im Folgenden zunächst nur die durchgehend für die schweren Nutzfahrzeug-Segmente (Lkw-Lastzüge und Sattelzüge, im Weiteren als Lkw bezeichnet) gültige Systematik aufgezeigt. In der Kopfzeile der entsprechenden Übersichten ist

¹ Diese Darstellung entspricht nicht den zusammenfassenden Tabellen der Quelle ACEA (2001). Dort wird nicht berücksichtigt, dass bei der Ermittlung der Zulassungssteuer (carte grise) die „Fiscal Horsepower“ mit dem Einheitssatz der Steuer zu multiplizieren ist, vgl. auch http://www.autovalley.fr/occasion/calcul_carte_grise.php3.

– sofern relevant – angegeben, von welchem zulässigen Gesamtgewicht an die aufgeführten Bemessungsgrundlagen gelten.

Im Vergleich zu den Pkw stellt sich international die Ausgestaltung der Zulassungsteuer für *Lastkraftwagen* einfacher dar (Übersicht 5). Neben der Umsatzsteuer beim Kauf wird nur in drei Mitgliedstaaten und einem weiteren Land eine Steuer für die Verkehrszulassung von Lkw erhoben, Gebühren sind damit in dreizehn Ländern verbunden. Die Bemessung der Zulassungsteuer für Lkw in *Frankreich* erfolgt für alle Gewichtsklassen analog zu den Pkw über ein Engine Rating, jedoch ist für Fahrzeuge des Güterverkehrs noch eine zusätzliche, vom Fahrzeugtyp und Gewicht abhängige Gebühr zu entrichten. In *Griechenland* werden Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t mit 5 % des Nettopreises besteuert. Lastkraftwagen und Zugmaschinen aller Gewichtsklassen werden in *Italien* bei der Zulassung nach der erlaubten Nutzlast mit Beträgen von 200 bis 650 € besteuert. In *Slowenien* beträgt die Zulassungsteuer 5 % des Nettopreises, zusätzlich werden 15 % Importzoll erhoben. Die Höhe der Zulassungsgebühren ist in den meisten Ländern unabhängig vom Fahrzeugtyp, für Lkw liegen sie zwischen 9 und 250 €.

2.1.3 Leichte Nutzfahrzeuge

In neun der untersuchten Staaten wird eine Steuer auf die Zulassung von leichten Nutzfahrzeugen erhoben. Die in diesen Ländern gültigen Obergrenzen für das Gewicht oder andere relevante Abgrenzungsmerkmale dieses Fahrzeugsegmentes sind in der Übersicht 6 angegeben.

Sie ist in fünf Ländern als Wertsteuer, in vier Ländern als Mengensteuer ausgelegt. Je nach den relevanten Abgrenzungsmerkmalen werden in den Ländern zum Fahrzeugsegment der Transporter gewisse Pkw-Kombi, leichte Lkw und mittelschwere Lkw gerechnet.

In *Dänemark* betrifft die Zulassungsteuer auf Transporter nur Fahrzeuge bis zu einem zulässigem Gesamtgewicht von 4 t, wobei Fahrzeuge bis zu 2 t Gewicht und Fahrzeuge, die vom selben Hersteller mit einem ähnlichen Aufbau auch als Pkw vermarktet werden, mit einer Steuer von annähernd 95 % auf den Bruttopreis erheblich belastet werden. *Frankreich* ermittelt die Zulassungsteuer für Transporter analog zu der schwerer Lkw über ein Engine Rating und gestuft nach dem Gewicht. Die *finnische* Zulassungsteuer beträgt 35 % auf den Bruttopreis und wird in Abhängigkeit von der Zuladung und den Abmessungen des Fahrzeugs erhoben. In *Griechenland* werden leichte Lkw nach Fahrzeugtyp und Hubraum mit einem Steuersatz zwischen 6 und 26 % belegt. Die Abgabe auf die Zulassung von Nutzfahrzeugen ist in *Italien* durchgängig nach der Nutzlast gestaffelt. In *Irland* werden Transporter bis 3 t Leergewicht mit 13,3 % des Bruttopreises besteuert. *Portugal* dagegen besteuert die Transporter in Abhängigkeit von der Aufbauart und Sitzplatzzahl. Die Steuer wird mithilfe unterschiedlicher Steuerformeln proportional zum Motorvolumen ermittelt, wobei es von einem Volumen von 1,25 Litern an eine stärkere Steigung gibt. Nutzfahrzeuge bis zu einem Gesamtgewicht von 12 t werden in *Norwegen* bei der Einfuhr oder inländischer Herstellung nach dem Gewicht, der Motor-

leistung und dem Hubraum besteuert. *Slowenien* erhebt wie bei schweren Fahrzeugen eine Zulassungssteuer von 5 % und einen Importzoll von 15 %.

In dreizehn Ländern werden bei der Anmeldung von Transportern Gebühren erhoben.

2.2 **Abgaben auf den Besitz**

2.2.1 Personenkraftwagen

Der Halter eines zum Verkehr zugelassenen Personenkraftwagen hat in fast allen hier betrachteten Staaten periodisch Steuern zu entrichten. Eine Kfz-Steuer auf Pkw besteht – außer in Polen – in allen Ländern, allerdings werden in Frankreich von 2001 an private Halter nicht mehr besteuert. Zusätzlich sind in siebzehn der untersuchten Staaten Steuern auf die Prämien zur Haftpflichtversicherung zu zahlen, die 2 % bis 50 % betragen können. In einigen Ländern sind außerdem steuerähnliche Abgaben auf die Haftpflichtprämien zu entrichten, die jedoch nicht auf alle Fahrzeugarten erhoben werden (Übersicht 3).

Wie vielfältig die Ausgestaltung der Kfz-Steuer in den Europäischen Ländern ist, zeigt die Übersicht 7 für die *Personenkraftwagen*. Es lassen sich acht verschiedene Bemessungsgrundlagen identifizieren, die unterschiedlich kombiniert werden. Zusätzlich ist für die Festlegung der Kfz-Steuer in vier Ländern das Ergebnis des „Engine Rating“ für die Bemessung der Steuer relevant. Am häufigsten spielen die Antriebsart und der Hubraum für die Höhe der Steuer eine Rolle, wobei die Antriebsart (Otto vs. Diesel) eine Zweiteilung des Tarifs eröffnet, während z.B. innerhalb der Antriebsart der Steuersatz mit dem Hubraum differenziert wird (B, D, P, GB).

Die Kraftfahrzeugsteuer für Pkw in *Österreich* wird proportional zur kW-Leistung ermittelt und auf eine Höhe von 6 € bis 66 € monatlich begrenzt. Für Fahrzeuge, die vor 1987 zugelassen wurden und bestimmten Abgasvorschriften nicht genügen, wird die Steuer um 20 % erhöht. Nach Hubraum (vermittelt über das Engine Rating) und Antriebsart variiert die Steuer in *Belgien*, sie steigt progressiv mit dem Motorvolumen. In Belgien werden die Steuersätze jährlich der Entwicklung der Verbraucherpreise angepasst. In *Deutschland* gibt es bei der Kfz-Steuer für die Antriebsarten je Hubraumeinheit (100 ccm) unterschiedliche Steuersätze, die wiederum nach Euro-Stufen (Abgasstandards) differenziert sind. Personenkraftwagen werden in *Dänemark* nach ihrem Kraftstoffverbrauch oder – bei älteren Autos – nach ihrem Gewicht besteuert. Mit höherem Kraftstoffverbrauch steigen die Steuersätze, die zudem für Diesel-Fahrzeuge höher sind (Green Owners Tax). Eine mit dem „Engine Rating“ (Motorvolumen) steigende Steuer von mindestens 13 € bis 112 € wird für Pkw in *Spanien* erhoben. Regional kann diese Steuer höher angesetzt werden, in Madrid liegt sie z.B. 50 % über den Mindestsätzen. In *Frankreich* werden von 2001 an nur noch gewerbliche Fahrzeughalter mit einer Kfz-Steuer belegt. Dazu wird die fiskalische Motorleistung (berechnet aus CO₂ und kW), das Alter und der Standort des Fahrzeuges zur Bemessung der Kfz-Steuer herangezogen. Für nicht mehr als fünf Jahre alte Pkw beträgt die Jahressteuer („vignette“) 40 bis 1 923 € (Region Paris), bei für Frankreich durchschnittlicher fiskalischer Motorleistung etwa 80 €. Für Fahrzeuge, die älter als fünf Jahre sind, reduziert sich die Steuer auf die Hälfte.

Pkw mit Otto-Motoren, die von Januar 1994 an in Verkehr gebracht wurden, werden in *Finnland* einheitlich mit 118 € Jahressteuer belegt. Für Pkw mit einem anderen Antrieb – also auch für Diesel-Fahrzeuge – sind je 100 kg Gesamtgewicht 25 € zu entrichten, in der Summe also etwa das Vierfache eines Pkw mit Otto-Motor. Die Kfz-Steuer auf Pkw in *Griechenland* beträgt in vier vom Hubraum abhängigen Tarifschritten 73 bis 382 € im Jahr. In *Italien* wird eine Besitzsteuer auf Otto-Pkw proportional zur kW-Leistung erhoben. Für ein durchschnittliches Fahrzeug mit 50 kW beläuft sich die Jahressteuer auf 130 €. Etwa der dreifache Steuersatz kommt für Pkw mit Dieselmotor zur Anwendung. Eine mit dem Hubraum leicht progressiv zunehmende Steuer ist in *Irland* gültig. Für ein durchschnittliches Fahrzeug liegt sie bei 330 €. Direkt proportional zum Motorvolumen wird die Kfz-Steuer in *Luxemburg* ermittelt, sie beträgt für einen Pkw mit 1,7 l Hubraum 73 €. In den *Niederlanden* wird die Motor-rijtuigen belastung nach Leergewicht, Antriebsart und Provinz berechnet. Für einen mittleren Pkw mit Otto-Motor beläuft sich die Jahressteuer auf 480 €, mit Diesel-Antrieb auf 940 € (Provinz Utrecht). Auf private Pkw wird in *Portugal* eine Kfz-Steuer auf Gemeindeebene (Municipal Car Tax) erhoben, die progressiv mit dem Hubraum steigt. Sie ist bei gleichem Hubraum für Diesel-Fahrzeuge deutlich geringer, und sie wird mit dem Fahrzeugalter vom 6. und 12. Jahr an jeweils etwa halbiert. In *Schweden* werden Pkw nach dem Leergewicht (Service weight) besteuert, bei einer Tonne Leergewicht und Otto-Antrieb beträgt die Jahressteuer etwa 80 €, darüber steigt sie per 100 kg um 16 €. Für Diesel-Pkw ist die Steuer um den Faktor 3,8 höher. Seit März 2001 werden in *Großbritannien* neue Pkw nach ihrer Antriebsart und CO₂-Emmission besteuert, alte Fahrzeuge weiterhin nach dem Gewicht in nur zwei Steuersätzen. Nach den neuen „Rates of Vehicle Excise Duty“ sind für Otto-Pkw vier Steuersätze von 159 bis 246 € anzuwenden, für Diesel-Pkw sind die Sätze marginal höher.

In der *Schweiz* erheben etwa die Hälfte der Kantone die Kraftfahrzeugsteuer auf der Grundlage der Motorleistung und des Motorvolumens, andere Kantone bemessen sie nach dem Fahrzeuggewicht. Die Bemessungsgrundlagen und die Sätze variieren zwischen den Kantonen, zahlreiche Kantone begünstigen zudem schadstoffarme Fahrzeuge. Personenkraftwagen werden in *Norwegen* zwar mit einer recht differenziert ausgelegten und progressiv verlaufenden Zulassungssteuer belegt, die jährliche Kfz-Steuer ist jedoch für alle Pkw ein Einheitssatz von 303 €. In *Polen* existiert eine lokale Steuer auf Kraftfahrzeuge (Podatek od srodowisk transportu), der jedoch Pkw nicht unterworfen sind. Die *Tschechische Republik* erhebt eine Kfz-Steuer auf Pkw, die in Abhängigkeit vom Hubraum in sechs Stufen etwa linear von 40 bis 140 € beträgt. In *Ungarn* wird die Kfz-Steuer proportional zum Gewicht, in *Slowenien* proportional zum Hubraum der Fahrzeuge bemessen.

2.2.2 Schweren Nutzfahrzeuge

Auch für Lastkraftwagen finden sich in den untersuchten Ländern unterschiedliche Bemessungsparameter für die Kfz-Steuer, jedoch sind in allen Ländern das Leergewicht, das zulässige Gesamtgewicht oder die Nutzlast die entscheidende Bemessungsgrundlage. 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. Die Antriebsart, das Motorvolumen und die Emissionen von

Lärm und Luftschatstoffen sind weitere Bemessungsgrundlagen. Zusätzlich zur Kfz-Steuer sind die Haftpflichtprämien mit der Versicherungsteuer und steuerähnlichen Abgaben belegt (Übersicht 3). In der Kopfzeile der Übersicht 8 ist wiederum angegeben, von welchem zulässigen Gesamtgewicht an die aufgeführten Bemessungsgrundlagen wirken.

Die *österreichische* Kraftfahrzeugsteuer auf Lkw und Sattelzüge basiert auf Steuersätzen je Tonne Gesamtgewicht die in drei Schritten steigen, und zwar von einer Mindeststeuer von monatlich 43 € an bis zu maximal 234 €. Zusätzlich müssen alle Fahrzeuge über 12 t eine „Straßenbenützungsabgabe“ (STRABA) entrichten, die nach Achszahl und Euro-Abgasstufe differenziert ist. In *Belgien* werden Lkw und Sattelzüge mit einem zulässigen Gesamtgewicht (zGG) von 3,5 bis 44 t proportional zu diesem besteuert. Die Jahressteuer liegt dabei zwischen 82 und 835 €. Die Kfz-Steuer in *Deutschland* bemisst sich am zulässigen Gesamtgewicht, und die Steuersätze steigen in Schritten von je 200 kg; für Fahrzeuge, die neueren Emissionsvorschriften entsprechen, gelten geringere Sätze. Auch in *Dänemark* ist das zulässige Gesamtgewicht die Bemessungsgrundlage, die Anzahl der Achsen und eine vorhandene Luftfederung werden mit niedrigeren Sätzen berücksichtigt. In *Spanien* werden Lkw nach nur vier Nutzlastklassen und Sattelzugmaschinen nach drei Stufen der „Fiscal Horse Power“ besteuert. Für einen schweren Lkw ist eine Jahressteuer von mindestens 150 € zu entrichten, regional kommen höhere Sätze zur Anwendung. Schwere Fahrzeuge unterliegen in *Frankreich* nicht der Vignetten-Steuer. Vielmehr gibt es für Fahrzeuge ab 12 t die „Achssteuer“, abgestuft nach Gesamtgewicht, Achszahl und Luftfederung. Die Kfz-Steuer in *Finnland* steigt für Lkw linear mit dem Gewicht unter Berücksichtigung der Achszahl. In *Griechenland* erfolgt die Besteuerung der Fahrzeuge des Güterverkehrs proportional zur Nutzlast. Neun Regionaltarife werden für die Besteuerung von Lkw in *Italien* unterschieden, nach denen die Steuersätze nach Gewichtsklasse, Anzahl der Achsen und Art der Federung gestaffelt sind. In *Irland* werden Lastkraftwagen proportional zu ihrem Leergewicht besteuert. Die Kfz-Steuer in *Luxemburg* und *Portugal* richtet sich für Fahrzeuge von 12 t zGG an nach dem Gewicht, der Achszahl und der Art der Federung. Lkw-Kombinationen und Sattelzüge werden in den *Niederlanden* mit einer Kfz-Steuer proportional zum Leergewicht belegt. Das Gesamtgewicht und die Achszahl sind die Besteuerungsgrundlagen für Lkw und Sattelzüge in *Schweden*. In *Großbritannien* werden bei der Kfz-Steuer für Fahrzeuge von 7,5 t an zehn „Wheel Plans“ nach Fahrzeugkonfiguration und Achszahl (rigid/tractive unit with semi trailer, axles) unterschieden. Innerhalb dieser Wheel Plans wird die Steuer nach dem Gewicht für „Standard“- oder „Reduced Pollution“-Fahrzeuge ausgewiesen.

Die Besteuerung der Lkw erfolgt in der *Schweiz* nach dem Gesamtgewicht, wobei – wie bei der Kfz-Steuer auf Pkw – regionale Unterschiede bei den Steuersätzen existieren. Bei der Besteuerung nach dem Gesamtgewicht gibt es in *Norwegen* eine Differenzierung nach der Achszahl und der Achskonstruktion. In *Polen* werden die Steuersätze auf das Gesamtgewicht bezogen und von den Gebietskörperschaften unterschiedlich festgesetzt. Es gelten jedoch landesweite Obergrenzen für die Besteuerung. In *Tschechien* nimmt der Steuertarif progressiv mit dem Gewicht unter Berücksichtigung der Achszahl zu. *Ungarn* erhebt vom Gewicht und der Nutzlast abhängige Kfz-Steuern, mit deutlichen Abschlägen für Fahrzeuge, die den EU-Abgasvorschriften entsprechen. In *Slowenien* ist das Gesamtgewicht die einzige Besteuerungsgrundlage.

2.2.3 Leichte Nutzfahrzeuge

In der Mehrheit der Länder werden für leichte Nutzfahrzeuge die auch für Lkw gelgenden Bemessungsgrundlagen herangezogen. Daher sind das Fahrzeuggewicht oder die Nutzlast in 19 der 21 Länder ein steuerrelevantes Merkmal für Transporter (Übersicht 9). Einige Länder ermitteln die Kfz-Steuer für Transporter nach den gleichen Regelungen wie für die Pkw. Nur in wenigen Ländern (D, DK, I, S) werden für dieses mittlere Fahrzeugsegment weder die das Gewicht differenzierenden Merkmale der Lkw Besteuerung (Achszahl, Federung – was bei den sehr leichten auch wenig Sinn macht), noch die umwelt- und sicherheitsrelevanten Merkmale der Pkw Besteuerung berücksichtigt.

2.3 Abgaben auf die Nutzung

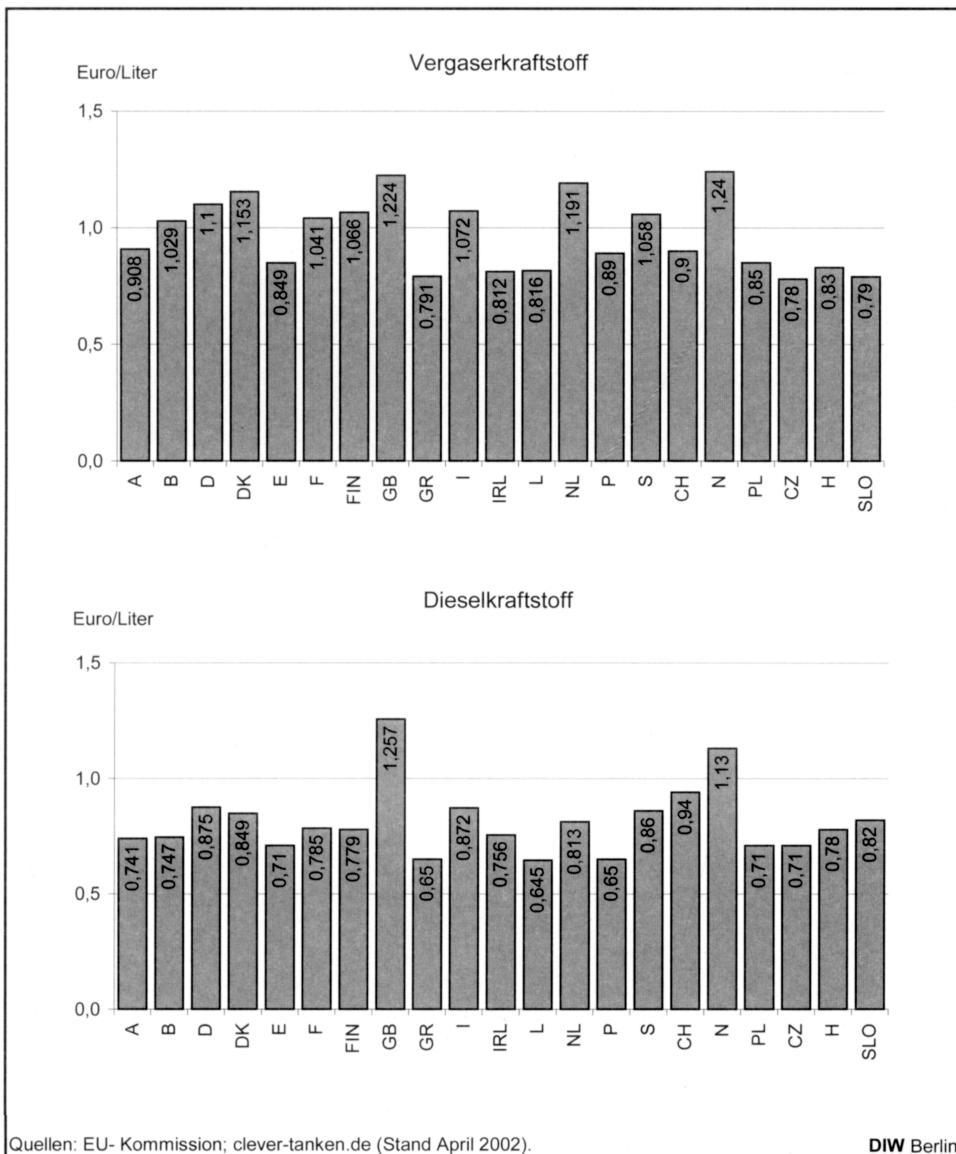
Die Abgaben auf Kraftstoffe sind die mit der Nutzung von Kraftfahrzeugen direkt verbundenen staatlichen Belastungen; sie setzen sich aus der Mineralölsteuer, den sonstigen Abgaben auf Mineralöl und der Umsatzsteuer zusammen. Mineralölsteuer und Umsatzsteuer werden in allen hier betrachteten Staaten erhoben. Bei aktuellen Verbraucherpreisen von 0,80 € (GR) bis 1,24 € (GB) machen die Abgaben bei unverbleitem Euro-Super in den Mitgliedsstaaten 56 % (L) bis 76 % (GB) aus. Für Dieselkraftstoff liegen die Tankstellenpreise zwischen 0,65 (GR) und 1,26 € (GB), der Anteil der gesamten Abgaben beträgt hier 52 % (L) bis 74 % (GB). In den sechs anderen Ländern rangieren die Verbraucherpreise und die Anteile der Abgaben in diesen Spannen, jedoch liegt der Verbraucherpreis für Euro-Super in Norwegen, wo der höchste Preis für Rohöl zu zahlen ist, noch über dem in Großbritannien. Slowenien und Ungarn weisen unter allen hier betrachteten Ländern den geringsten Abgabenanteil am Endpreis auf, haben allerdings auch vergleichsweise hohe Ropreise. Die jeweiligen Preise und Abgaben auf Kraftstoffarten sind in der Übersicht 10 auf der Basis verschiedener Quellen zusammengestellt und in den Übersichten 11 und 12 veranschaulicht. Die großen Unterschiede in den Verbraucherpreisen werden nicht nur durch die Abgaben hervorgerufen, denn bereits die reinen Produktpreise variieren zwischen den Ländern um mehr als 50 %.

In einigen Ländern besteht die in der Übersicht 10 als Mineralölsteuer bezeichnete Abgabe aus Komponenten oder es existieren sonstige Abgaben, wie die in Deutschland erhobene Erdölbevorratungsabgabe. In den 15 Ländern der Europäischen Union beträgt der Steuersatz auf Super-Benzin derzeit 0,33 € (GR) bis 0,74 € (GB), auf Diesel-Kraftstoff werden 0,25 € (L) bis 0,74 € (GB) erhoben. In vier Ländern (E, GR, F, IRL) sind die Steuersätze für Vergaserkraftstoff nach der Oktanzahl gestaffelt, und einige Länder haben reduzierte Steuersätze für schwefelarmen Kraftstoff (B, D, FIN, GB, DK, NL, PL). Unabhängig von der quantitativen Bedeutung auf dem Markt existiert in allen Ländern eine erhöhte Steuer auf bleihaltigen Kraftstoff. Außer in GB, CH und SLO ist die Mineralölsteuer auf Dieselkraftstoff in allen Ländern geringer als die auf Euro-Super. Der Steuersatz auf Diesel ist in den Ländern um 20 % bis 40 % niedriger als der für Benzin, im Extremfall sind es 45 % (FIN, NL).

Zusätzlich zur Mineralölsteuer wird die Umsatzsteuer mit Sätzen von 7,6 % (CH) bis 25 % (DK, S, SLO) auf den Produktpreis (einschließlich Mineralölsteuer) erhoben. Dabei gibt es in zwei Ländern zwischen den Sorten eine Differenzierung des Satzes: Ein

reduzierter Satz von 12 % wird in Luxemburg auf Vergaserkraftstoff und in Portugal auf Dieselkraftstoff angewendet. In Ungarn wird generell auf Kraftstoffe eine auf 12 % reduzierte Umsatzsteuer erhoben (gegenüber einem Normalsatz von 25 %), indes gilt in Slowenien auf Kraftstoffe ein erhöhter Satz von 25 %.

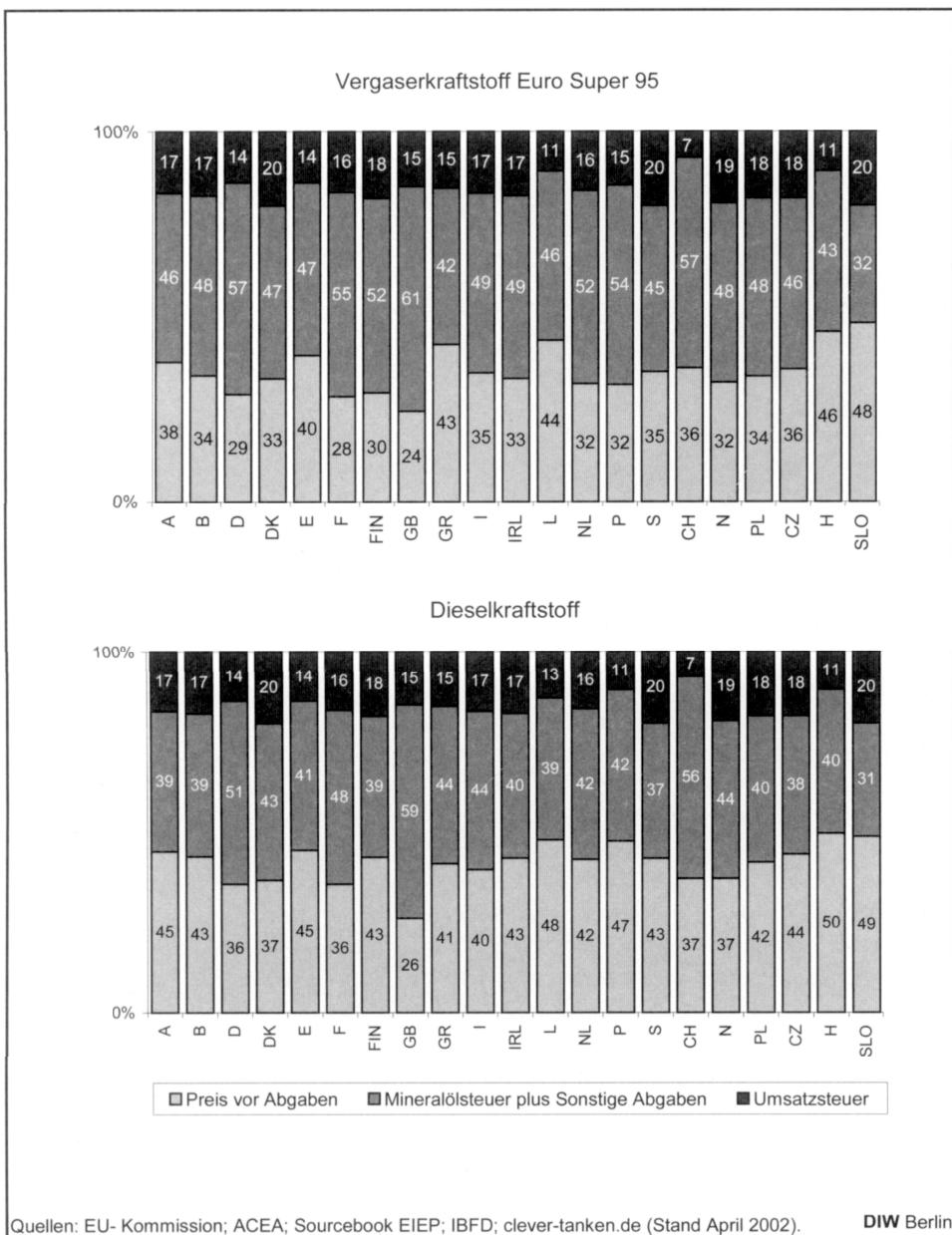
Übersicht 11 Verbraucherpreise von Kraftstoffen in Europa



Übersicht 12

Preiskomponenten von Kraftstoffen in Europa

Anteile in %



Quellen: EU-Kommission; ACEA; Sourcebook EIEP; IBFD; clever-tanken.de (Stand April 2002).

DIW Berlin

3 Die steuersystematische Rolle der Abgaben auf Kraftfahrzeuge

Der Vergleich der europäischen Länder zeigt, dass der Erwerb und die Nutzung von Kraftfahrzeugen in allen Ländern der Mehrwertsteuer und laufenden Halterabgaben unterliegen, hinzu kommt die Mineralölsteuer auf die Kraftstoffverbräuche. Die meisten Länder erheben besondere Zulassungsteuern sowie die Versicherungssteuer auf die Kfz-Versicherungsprämien. Es stellt sich die Frage, welche steuerpolitischen Ziele sowie welche sonstigen wirtschafts-, verkehrs- und umweltpolitischen Ziele die einzelnen Länder bei ihren Kfz-bezogenen Abgabensystemen verfolgen. Dabei lassen sich Gemeinsamkeiten für alle Länder feststellen. Die Unterschiede zwischen den nationalen Systemen lassen Rückschlüsse auf die Gewichtung einzelner Ziele zu.

3.1 Steuerpolitische Ziele

Steuern und Abgaben dienen bekanntlich dazu, die Staatsausgaben zu finanzieren. Das fiskalische Interesse allein reicht aber nicht aus, Steuerbelastungen zu begründen. Die Steuerpolitik sollte eine akzeptable Belastungskonzeption verfolgen, die ein Mindestmaß an Belastungsgleichheit bzw. -gerechtigkeit und Verträglichkeit mit den Wirtschaftsprozessen enthält. Als grundlegende Maßstäbe dafür hat die Steuerlehre das *Leistungsfähigkeitsprinzip* und das *Äquivalenzprinzip* entwickelt. Daneben ist es allgemein anerkannt, dass die Politik „mit Steuern steuern“ kann, also über die Besteuerung *Lenkungsziele* der Wirtschafts-, Sozial-, Umwelt- oder Verkehrspolitik verfolgt. Das kann im Rahmen bestehender Steuern geschehen, z.B. indem Steuervergünstigungen gewährt werden oder die Belastungen durch die Kfz-Steuer variiert werden; daneben gibt es besondere Lenkungssteuern, etwa Öko-Steuern auf Kraftstoffverbräuche.

Das *Leistungsfähigkeitsprinzip* gilt als zentrales Leitbild der direkten Besteuerung von Einkommen und Vermögen. Auch die allgemeine Verbrauchsbesteuerung durch die Mehrwertsteuer wird damit gerechtfertigt. Die kraftfahrzeug- und verkehrsbezogenen Besteuerungsformen sind nur teilweise in diesen Kontext einzuordnen: So ist die Kfz-Steuer in den meisten Ländern als „Luxussteuer“ eingeführt worden, teilweise anknüpfend an ältere Besteuerungsformen auf Kutschen und Pferde. Die erheblichen Zulassungsteuern einzelner Länder sind wohl ebenfalls von der Idee der Luxusbesteuerung geprägt, bis zur Einführung des Binnenmarktes (1993) hatten eine Reihe von europäischen Ländern die erhöhten Mehrwertsteuersätze auf Kraftfahrzeuge und andere Konsumgüter. Die Zulassungsteuern unterstreichen dieses Besteuerungsziel durch progressi-

ve Tarife in Bezug auf Kaufpreis oder Hubraum/Motorleistung der Fahrzeuge (vgl. oben, Abschnitt 2.1).

In Zeiten der Massenmotorisierung überzeugt diese Begründung aber kaum noch. Besitz und der Betrieb von Kraftfahrzeugen sind nur ein bedingt geeigneter Indikator für die steuerliche Leistungsfähigkeit. Grundsätzlich verfügen die modernen Steuersysteme über bessere Instrumente, um die Leistungsfähigkeit zu erfassen: Dies sollte primär im Rahmen der personenbezogenen Steuern auf Einkommen und Vermögen geschehen. Daher ist zu begrüßen, dass Deutschland keine Zulassungssteuer erhebt.

Dass im Bereich der privaten Nutzung von Kraftfahrzeugen deren Anschaffungskosten sowie laufende Unterhalts- und Kraftstoffkosten der Mehrwertsteuer unterliegen, ist akzeptabel, sofern dieselben Sätze wie auf die übrigen Konsumgüter erhoben werden. Die Mehrwertsteuer ist eine allgemeine Verbrauchsteuer, die den Endverbrauch gleichmäßig belastet. Dies ist in den hier betrachteten Ländern auch überwiegend der Fall, in einzelnen Ländern werden allerdings ermäßigte Sätze auf bestimmte Kraftstoffsorten angewendet (Luxemburg, Portugal, Ungarn).

Eine nachvollziehbare Begründung für kraftfahrzeug- und verkehrsbezogene Abgaben liefert das *Äquivalenzprinzip* der Besteuerung. Kfz-Steuer bzw. Halterabgaben sowie die Mineralölbesteuerung der Kraftstoffe werden als Ausgleich für die kostenlose Nutzung der Straßen begründet, deren Bau und Unterhalt viel Geld kosten. Wie auch in anderen Bereichen des Steuersystems (z.B. bei den Gemeindebesteuern) lässt sich ein mittelbarer Zusammenhang herstellen zwischen der Nutzung von öffentlichen Gütern durch bestimmte Gruppen (den Haltern von Kraftfahrzeugen) und der darauf bezogenen Besteuerung („gruppenmäßige Äquivalenz“, „fiskalische Äquivalenz“).

Wohlgemerkt besteht hierbei keine direkte „kostenmäßige“ Äquivalenz zwischen einer individuell zurechenbaren Leistung des Staates und der Höhe der Abgabenbelastung, wie es bei Gebühren oder Beiträgen der Fall ist. Steuern sind öffentliche Abgaben ohne Gegenleistung des Staates; grundsätzlich gilt das Verbot der Zweckbindung von Einnahmen (Nonaffektation), um die Flexibilität und parlamentarische Kontrolle der öffentlichen Haushaltswirtschaft zu gewährleisten. Nur Teile des Aufkommens aus der Mineralölsteuer sind nach dem Verkehrsförderungsgesetz für den Straßenbau bzw. den öffentlichen Personennahverkehr zweckgebunden. Allerdings wird die Zweckbindung seit 1973 jährlich in den Haushaltsgesetzen auf „sonstige verkehrspolitische Zwecke im Bereich des Bundesministers für Verkehr“ ausgedehnt. Demnach handelt es sich primär um ein steuer- und wirtschaftspolitisches Begründungsmuster, das in der politischen Diskussion häufig aufgegriffen wird (vgl. Link et al. 2000). Wenn Straßennutzungsbücher vorgeschlagen oder eingeführt werden, verlangen die betroffenen Verbände Entlastungen bei den Halterabgaben oder bei der Mineralölsteuer. Oder es wird vorgeschlagen, die Kfz-Steuer auf die Mineralölsteuer „umzulegen“, um damit die kraftfahrzeugbezogenen Steuern nutzungsgerechter zu verteilen.

Zugleich enthalten die Kraftfahrzeugsteuersysteme auch Elemente, die einen Bezug zur potentiellen Inanspruchnahme der Infrastruktur durch das jeweilige Fahrzeug herstellen: So werden Lkw primär nach dem Gewicht bzw. Nutzlast besteuert, wobei die Belastung häufig nach der Zahl der Achsen oder teilweise auch nach der Federungsart differenziert

wird, auch bei den Pkw staffeln einzelne Länder die Kfz-Steuer nach dem Gewicht. Eine Orientierung an den effektiven Wegekosten ist damit aber nicht verbunden, da der Besitz noch nichts über die Intensität der Nutzung aussagt.

3.2 Verkehrs- und umweltpolitische Lenkungsziele

Neben diesen allgemeinen steuerpolitischen Aspekten haben *verkehrs- und umweltpolitische Lenkungsziele* bei der Kfz- und Kraftstoffbesteuerung in den vergangenen beiden Jahrzehnten erheblich an Bedeutung gewonnen. Die Kfz-Steuer wurde in Deutschland von Mitte der 80er Jahre an als ein Instrument zur Durchsetzung verbesserter technischer Standards bei der Abgasreinigung eingesetzt, in einzelnen Ländern sind ähnliche Strategien verfolgt worden. Ferner lässt sich die Kfz-Steuer mit kommunalen Besteuerungskompetenzen anreichern, da sie als direkte Abgabe vom Halter zu entrichten ist. Einige Länder (Spanien, Frankreich, die Niederlande und die Schweizer Kantone) praktizieren eine solche Besteuerung. Die Kommunen in den Ballungsräumen erhalten dadurch – je nach Reichweite der Besteuerungskompetenz – ein zusätzliches verkehrs- und umweltpolitisches Instrument, das gleichzeitig ihre Besteuerungsautonomie stärkt und der fiskalischen Äquivalenz in der Gemeinde Rechnung tragen kann.

Die Mineralölsteuersätze sind vor allem in den neunziger Jahren in den meisten Ländern deutlich erhöht worden. Dabei spielen zunehmend umwelt- und klimapolitische Ziele bzw. Begründungsmuster eine Rolle (ökologische Steuerreform). Deutschland ist von 1999 an diesen Weg ausdrücklich gegangen; die Mineralölsteuersätze auf Benzin und Diesel werden bis 2003 jeweils zum Jahresbeginn um 6 Pfennig je Liter angehoben – in den neunziger Jahren waren sie bereits in weniger Schritten ähnlich stark angehoben worden. Ferner wurden die Mineralölsteuersätze mehrfach differenziert: Zum einen hat man Anreize für umweltfreundlichere Kraftstoffe gesetzt – bleifreie Kraftstoffe wurden in Deutschland von 1985 an niedriger belastet, schwefelarme Kraftstoffe von 2002 an, andere Länder verfahren ebenso. Zum anderen gibt es in Deutschland schon seit langem eine Spreizung der Steuersätze auf Benzin und Diesel. Der Dieselkraftstoff wurde in die sukzessiven Steuererhöhungen der 90er Jahre nicht oder nur vermindert einbezogen, um den Güterfernverkehr nicht stärker zu belasten. Die meisten anderen Länder besteuern den Dieselkraftstoff ebenfalls geringer als Vergaserkraftstoff, nur in wenigen Ländern ist es umgekehrt (Großbritannien, Schweiz, Slowenien).

3.3 Fiskalische Bedeutung

Die folgenden Übersichten 13 bis 15 geben einen Überblick über die fiskalische Bedeutung der kraftfahrzeugbezogenen Besteuerung in den untersuchten europäischen Ländern. Sie beziehen sich auf die regelmäßigen Statistiken zu den öffentlichen Einnahmen der OECD-Länder (OECD 2001).¹ Um wegen der unterschiedlichen Staats- bzw. Staateinnahmenquoten eine bessere Vergleichbarkeit zu erreichen, werden die Einnahmen aus den betrachteten kraftfahrzeugbezogenen Steuern nicht als Anteil der Steuereinnahmen

¹ Dabei waren die Informationen teilweise nicht in der erforderlichen Differenzierung verfügbar. So können für Spanien keine Angaben gemacht werden, für andere Länder war die Zulassungssteuer nicht gesondert nachgewiesen.

insgesamt, sondern ins Verhältnis zum jeweiligen Bruttoinlandsprodukt (BIP) gesetzt, also zur volkswirtschaftlichen Bruttowertschöpfung.

Übersicht 13

Aufkommen der Mineralölsteuer

in % des Bruttoinlandsprodukts (BIP)

	1980	1985	1990	1996	1997	1998	1999
Deutschland	1,3	1,2	1,3	1,8	1,8	1,8	1,8
Belgien	1,3	1,1	1,2	1,4	1,5	1,5	1,5
Dänemark	1,4	0,9	1,1	1,3	1,3	1,3	1,4
Finnland	1,5	1,3	1,1	2,0	2,2	2,2	2,2
Frankreich	1,6	1,8	1,7	1,8	1,8	1,8	1,8
Griechenland	1,2	1,8	1,6	2,5	2,6	2,4	2,1
Großbritannien	1,4	1,8	1,7	2,0	2,2	2,5	2,5
Irland	4,1	3,0	2,1	1,6	1,7	1,7	1,6
Italien	1,7	1,7	2,3	2,3	1,9	2,2	2,1
Luxemburg	2,0	2,0	2,0	2,7	2,7	2,6	2,5
Niederlande	1,0	0,9	1,0	1,4	1,4	1,4	1,4
Österreich	1,4	1,2	1,1	1,3	1,4	1,4	1,4
Portugal	2,3	2,4	2,5	2,5	2,4	2,5	2,4
Schweden	0,8	1,3	1,2	1,0	1,3	1,3	1,2
Spanien	-	-	-	-	-	-	-
Schweiz	1,2	1,1	1,0	1,2	1,1	1,2	1,2
Norwegen	0,7	0,7	1,0	1,0	1,0	1,0	0,8
Tschech. Republik	-	-	-	2,4	2,3	2,3	2,6
Ungarn	-	-	-	2,2	2,6	3,0	2,9
Polen	-	-	-	1,0	1,4	1,6	-
Quelle: OECD Revenue Statistics 1965-2000.							

In allen Ländern hat die Mineralölsteuer die größte fiskalische Bedeutung. Am aktuellen Rand (1999) schwanken die Relationen zum BIP zwischen 0,8 und 2,5 %. Dabei ist allerdings berücksichtigen, dass die Reichweite der Besteuerung von Mineralölprodukten international unterschiedlich ist. Zwar dürfte in den meisten Ländern das Aufkommen der Mineralölsteuer ganz überwiegend aus der Belastung der Verkehrskraftstoffe entstehen. Darüber hinaus werden aber auch weitere Energieträger (vor allem Heizöl, Gas, Strom) in verschiedenem Umfang belastet, teilweise innerhalb der Mineralölsteuerregime, teilweise im Rahmen von gesonderten Besteuerungsformen oder parafiskalischen Sonderabgaben. Deutschland liegt inzwischen mit seinem Mineralölsteueraufkommen im oberen Mittelfeld; durch die Maßnahmen der ökologischen Steuerreform ist das Aufkommen in den vergangenen Jahren weiter gestiegen (auf gegenwärtig 2 % des BIP). Bemerkenswert ist das hohe Steueraufkommen Luxemburgs in Relation zu seinem

Sozialprodukt – hat doch Luxemburg eher niedrige Mineralölsteuersätze. „Tanktourismus“ von Verbrauchern aus den Nachbarländern dürfte hier eine maßgebliche Rolle spielen.

Deutlich geringer ist das Aufkommen der Kraftfahrzeugsteuer. Deutschland liegt hier eher im Mittelfeld, das Aufkommen dieser Steuer liegt gegenwärtig (2001) bei gut 0,4 % des BIP.

Übersicht 14

Aufkommen der Kraftfahrzeugsteuer

in % des Bruttoinlandsprodukts (BIP)

	1980	1985	1990	1996	1997	1998	1999
Deutschland	0,4	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4
Belgien	0,4	0,4	0,4	0,5	0,6	0,6	0,6
Dänemark	0,7	0,5	0,5	0,4	0,5	0,5	0,5
Finnland	0,1	0,1	0,2	0,1	0,3	0,3	0,3
Frankreich	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Griechenland	0,4	0,5	0,6	0,6	0,7	0,6	0,5
Großbritannien	0,3	0,4	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4
Irland	1,1	0,7	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Italien	0,1	0,1	0,1	0,3	0,3	0,4	0,4
Luxemburg	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1
Niederlande	0,4	0,4	0,4	0,4	0,2	0,2	0,2
Österreich	0,3	0,4	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4
Portugal	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1
Schweden	0,7	0,5	0,5	0,2	0,3	0,3	0,3
Spanien	-	-	-	-	-	-	-
Schweiz	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Norwegen	0,4	0,4	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4
Tschech. Republik	-	-	-	0,1	0,1	0,1	0,1
Ungarn	-	-	-	0,1	0,2	0,2	0,2
Polen	-	-	-	-	-	-	-

Quelle: OECD Revenue Statistics 1965-2000.

Die Zulassungsteuer hat dagegen in einzelnen Ländern eine erhebliche Bedeutung, wie es auch in den Berechnungen zu den Abgabenbelastungen typischer Fahrzeuge zum Ausdruck kommt (vgl. die folgenden Abschnitte 4 und 5). Zu nennen sind hier allen voran Dänemark, wo die Zulassungsteuer in den 90er Jahren ein höheres Aufkommen als die Mineralölsteuer erzielte, sowie Portugal, Finnland, Norwegen, Irland und die Niederlande. In Österreich, Frankreich und Belgien spielt sie nur eine geringe Rolle für das Steueraufkommen.

Übersicht 15

Aufkommen der Zulassungsteuer

in % des Bruttoinlandsprodukts (BIP)

	1980	1985	1990	1996	1997	1998	1999
Deutschland	-	-	-	-	-	-	-
Belgien	-	-	-	0,1	0,1	0,1	0,1
Dänemark	0,8	1,8	1,0	1,4	1,5	1,6	1,4
Finnland	0,7	0,8	0,8	0,5	0,7	0,8	0,8
Frankreich	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,2	0,2
Griechenland	-	-	-	-	-	-	-
Großbritannien	-	-	-	-	-	-	-
Irland	1,5	1,4	0,9	0,6	0,8	0,8	0,9
Italien	-	-	-	-	-	-	-
Luxemburg	-	-	-	-	-	-	-
Niederlande	0,4	0,4	0,5	0,6	0,6	0,7	0,8
Österreich	-	-	-	0,2	0,2	0,2	0,2
Portugal	0,8	0,8	0,6	0,8	0,9	1,0	1,2
Schweden	-	-	-	-	-	-	-
Spanien	-	-	-	-	-	-	-
Schweiz	-	-	-	-	-	-	-
Norwegen	0,9	1,4	0,6	0,9	1,0	1,0	0,8
Tschech. Republik	-	-	-	-	-	-	-
Ungarn	-	-	-	0,0	0,0	0,0	0,0
Polen	-	-	-	-	-	-	-

Quelle: OECD Revenue Statistics 1965-2000.

4 Quantitative Ermittlung der Abgabekomponenten

Das zweite Kapitel hat einen systematischen Überblick der existierenden Abgabearten und ihrer Ausgestaltung in den Untersuchungsländern geboten. Diese Informationen wurden im Rahmen dieser Studie weitergehend detailliert aufbereitet, um die konkrete Abgabenbelastung ausgewählter Fahrzeuge in den Ländern berechnen zu können. Dazu wurden Dateien mit allen Informationen zur formalen Inzidenz der Belastung von Kraftfahrzeugen erstellt. In diesen Datenbanken sind die Fahrzeugmerkmale mit den relevanten Besteuerungsgrundlagen verknüpft. Basierend auf diesen Informationen wurden in einer Modellrechnung fixe und variable Kostenbestandteile ermittelt. Um einen aussagekräftigen Ländervergleich der Abgabensysteme zu erhalten, sind eine Reihe von Festlegungen zu treffen, die für alle betrachteten Länder gleichermaßen unterstellt werden müssen.

Die Frage, welche Annahmen als Grundlage der Berechnung als repräsentativ anzusehen sind (Fahrzeugtyp, Fahrleistung, Haltedauer des Fahrzeugs in erster Hand, etc.) kann nicht allgemeingültig beantwortet werden. In dieser Untersuchung wird überwiegend eine Betrachtungsweise „aus deutscher Sicht“ gewählt, d.h. mit den in Deutschland vorhandenen Strukturen gerechnet. Dabei können die für die Abgabenhöhe bestimmenden Annahmen in generell gültige (z.B. Haltedauer, Versicherungsprämien) und variable Größen unterteilt werden. Letztere wurden für die folgenden Analysen variiert, um Sensitivitätsrechnungen durchzuführen (z.B. Kraftstoffpreise, jährliche Fahrleistung).

Für die Berechnungen wird unterstellt, dass die betrachteten Pkw privat, die betrachteten Lkw gewerblich gehalten werden. In Abstimmung mit dem Auftraggeber wurde festgelegt, dass sich der Vergleich auf die für Neufahrzeuge jährlich beim Erstbesitzer entstehenden Abgaben beziehen soll.¹ Daraus ergibt sich das Problem einer adäquaten Verteilung der einmalig bei Erwerb und Erstzulassung anfallenden Abgaben. Grundsätzlich werden diese dem Wertverlust des Fahrzeuges entsprechend verteilt. Da dieser bei neuen Pkw gerade im ersten Jahr besonders hoch ist, würden die einmaligen Abgaben bei einer Betrachtung des ersten Besitzjahres ein sehr hohes Gewicht erhalten. Daher wird bei Pkw davon ausgegangen, dass das Fahrzeug vier Jahre im Besitz des ersten Halters bleibt. Die einmaligen Abgaben bei Erwerb und Inverkehrbringen des Fahrzeugs werden pro Jahr anteilig mit einem Viertel des geschätzten Wertverlustes des Fahrzeugs in den ersten vier Jahren zugerechnet. Je nach Pkw-Typ gehen damit im Saldo 11 % bis

¹ Damit ist es auch gerechtfertigt die Kosten aus gesetzlich vorgeschriebenen technischen Untersuchungen nicht einzubeziehen, da diese generell nur für ältere Fahrzeuge entstehen.

16 % der einmaligen Abgaben in die Berechnung der jährlichen Belastung ein.² Bei den gewerblichen Fahrzeugen werden die einmaligen Abgaben entsprechend der üblichen Abschreibung auf 6 Jahre verteilt.

4.1 Abgaben auf Personenkraftwagen je Land

Zur Berechnung der Abgaben auf Personenkraftwagen sind die erforderlichen Informationen für 22 Pkw-Modelle zusammengestellt worden (Übersicht 16). Die Pkw-Typen reichen von Kleinwagen bis zur Oberklasse und umfassen Otto- ebenso wie Diesel-Fahrzeuge. Als weitere variable Größen sind die Jahresfahrleistung und der Kraftstoffpreis aufgenommen worden. Damit ist es möglich, Vergleiche bei unterschiedlicher Fahrleistung anzustellen und die Auswirkungen von Änderungen des Kraftstoffpreises zu berechnen und zu vergleichen. Bei den zu bestimmenden Abgaben ist zwischen fixen (Erwerb, Zulassung, Haltung) und variablen (Nutzung) Bestandteilen zu unterscheiden, zusätzlich kann leicht ein Verlauf der Durchschnittskosten (je Kilometer) über die Fahrleistung dargestellt werden.

Eine besondere Fahrzeuggruppe sind Modelle, die zumindest in Deutschland prinzipiell sowohl als Pkw als auch als Lkw (Transporter) zugelassen werden können. Die Zulassung von eigentlich überwiegend zur Personenbeförderung genutzten Fahrzeugen als Lkw wird oft nicht nur wegen der niedrigeren Kfz-Steuer, sondern auch wegen Einstufungsvorteilen bei der Versicherung empfohlen.³ Daher sind die Merkmale von drei Fahrzeugtypen aufgenommen worden, die sowohl als Pkw als auch, ggf. im Aufbau modifiziert, als Lkw zugelassen werden können.

Die als Bemessungsgrundlagen in die Berechnung der Abgaben eingehenden Fahrzeugdaten stammen für Deutschland überwiegend aus Quellen des ADAC. Benötigt werden

- die technischen Daten Antriebsart, Schadstoffklasse (Abgasnorm), Hubraum, Leistung und Gewicht;
- der durchschnittliche Verbrauch in l/100km: Die Werte zum Verbrauch sind die Herstellerangaben zum gemischten Betrieb nach EU-Norm (NEFZ). Sie werden für alle Länder in gleicher Höhe in die Rechnungen einbezogen;
- als durchschnittliche Kaufpreise der Fahrzeuge sind für Deutschland ADAC-Angaben verwendet worden, die Preise in den anderen Ländern wurden diversen Quellen entnommen, vor allem der jährlichen Preiserhebung durch die EU;
- die Höhe der Versicherungsprämien ist zur Berechnung der entsprechenden Versicherungsteuer erforderlich. Es wird für alle Länder eine Haftpflicht-Versicherung mit den für Deutschland ermittelten Prämien unterstellt;
- der geschätzte Wertverlust über vier Jahre nach der Erstzulassung.

2 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.

3 Z.B. im Internet unter <http://www.a-und-o.de/tippa.html>, vgl. Abschnitt 5.4.

Übersicht 16

Fahrzeugdaten Personenkraftwagen

Segment – Typ	Antriebsart	Abgas-norm	Hub-raum ccm	Leis-tung in kW	Neu-preis in Euro	Verbrauch in l/100km
Kleinstw. – MCC Smart pure	Ottomotor	Euro 3	599	33	7 246	4,9
Kleinstw. – MCC Smart pure	Dieselmotor	Euro 3	799	30	8 370	3,4
Kleinstw. – Lupo Basis 1.0	Ottomotor	Euro 4	999	37	8 448	5,8
Kleinw. – Peugeot 106 Filou D 55	Dieselmotor	Euro 3	1 527	42	8 081	5,2
Kleinw. – Corsa C 1,0 12V	Ottomotor	Euro 4	973	43	9 212	5,6
Kleinw. – Corsa 1.7 DI	Dieselmotor	Euro 3	1 686	48	10 790	4,7
Unt. Mittelkl. – Golf Basis 1.4	Ottomotor	Euro 4	1 390	55	12 672	6,6
Unt. Mittelkl. – Opel Astra-G	Ottomotor	Euro 3	1 598	74	12 624	7,0
Unt. Mittelkl. – Golf 1.9 SDI	Dieselmotor	Euro 3	1 896	50	13 534	5,1
Mittelkl. – BMW 316i	Ottomotor	Euro 3	1 895	77	18 953	7,9
Mittelkl. – BMW 320 D	Dieselmotor	Euro 3	1 951	100	21 818	5,7
Obere Mittelkl. – Audi A6 2.0	Ottomotor	Euro 4	1 984	96	24 483	8,3
Obere Mittelkl. – Audi A6 1.9 TDI	Dieselmotor	Euro 3	1 896	96	25 991	5,7
Oberklasse – MB S320	Ottomotor	Euro 3	3 199	165	52 000	11,5
Oberklasse – MB S320 CDI	Dieselmotor	Euro 3	3 222	145	48 600	8,0
Oberklasse – BMW 728i	Ottomotor	Euro 3	2 793	142	42 005	10,0
Oberklasse – BMW 730d	Dieselmotor	Euro 3	2 926	142	43 768	8,7
Transporter – Renault Kangoo	Ottomotor	Euro 3	1 390	55	24 447	7,5
Transporter – Renault Kangoo	Dieselmotor	Euro 3	1 870	47	25 523	6,8
Transporter – VW LT 28 2,5 TDI	Dieselmotor	Euro 3	2 461	80	23 475	8,6
Off-Road – Mercedes ML 320	Ottomotor	Euro 4	3 199	160	36 100	13,8
Off-Road – Mercedes ML 400 CDI	Dieselmotor	Euro 3	3 997	184	50 000	10,8

Quelle: ADAC.

DIW Berlin

Bei der Bestimmung des für den Erstbesitzer in vier Jahren eintretenden Wertverlustes wurde von einer Gesamtfahrleistung von 60 000 km ausgegangen. Der daraus für Deutschland ermittelte Wertverlust wird auch in allen anderen betrachteten Ländern für den einzubziehenden Anteil der einmalig anfallenden Steuern und Abgaben verwendet, zum einen um Verzerrungen der internationalen Vergleiche durch diese Annahme zu vermeiden, zum anderen wegen des unvertretbaren Aufwands zur Ermittlung von belastbaren Größen für die Wertverluste bei 22 Fahrzeugen in 21 Ländern.

Die vielfältigen Möglichkeiten der Analyse werden hier zunächst nur anhand eines Fahrzeugmodells vorgeführt. Weitere exemplarische Analysen werden im fünften Kapitel unter inhaltlichen Fragestellungen vorgenommen. Als Vertreter des Fahrzeugsegmentes „Untere Mittelklasse“ steht der VW Golf Basis 1,4 Liter Ottomotor. Für die Berechnung der Abgaben ist von einer jährlichen Fahrleistung von 15 000 Kilometern bei aktuellen Kraftstoffpreisen in den Ländern ausgegangen worden.

Unter diesen Annahmen ergeben sich in den 21 Ländern die in der Übersicht 17 dargestellten jährlichen Abgaben in den ersten vier Nutzungsjahren. Die Spanne reicht von 770 € in Luxemburg bis zu 3 700 € in Dänemark. Bei den sieben Ländern am oberen Rand der Abgabenbelastung – insbesondere bei Dänemark – spielt die Zulassungsteuer eine herausragende Rolle. In Finnland macht sie die Hälfte und in Dänemark fast 60 % der gesamten Belastung aus. Die Zulassungsteuer weist im Vergleich der Abgabekomponenten die größte Variation zwischen den Ländern auf. Erwartungsgemäß differenziert hingegen die Umsatzsteuer auf den Fahrzeugkauf die Abgaben zwischen den Ländern nur sehr gering.

Für Pkw privater Halter fällt auch die jährliche Kraftfahrzeugsteuer sehr unterschiedlich aus: In zwei Ländern wird sie gar nicht erhoben (F, PL) und in den weiteren Ländern finden sich Beträge bis zu 370 €. Ebenfalls breit gestreut mit stets geringeren Beträgen (außer Frankreich) als die Kfz-Steuer verteilt sich die Versicherungsteuer. Bei der hier unterstellten Fahrleistung von 15 000 Kilometer ist die Mineralölsteuer in vielen Ländern die höchste Abgabe. Nur für fünf Länder mit hohen Zulassungsteuern (DK, FIN, N, IRL, SLO) ist diese noch höher. In Tschechien und Ungarn ist die anteilige Umsatzsteuer aus dem Fahrzeugerwerb etwas höher. Die Mineralölabgabe weist in Großbritannien den höchsten (740 €) und in Slowenien den kleinsten Wert (250 €) auf. Schließlich kommt die Umsatzsteuer als sechste Abgabekomponente hinzu, die in der Mehrheit der Länder unter den geltenden Annahmen ein größeres Gewicht hat als die Kfz-Steuer. Diese Aussage gilt auch noch bei einer geringeren Fahrleistung von 12 000 Kilometer.

Betrachtet man die Rangfolge der Abgaben für die 21 Länder (Übersicht 17), so erkennt man ein breites Mittelfeld von etwa der Hälfte der Länder, für die die Summe der Abgaben in einem engen Bereich von 1 000 bis 1 300 € liegt. Bedingt durch die hohe Mineralölsteuer folgt Großbritannien in der Rangfolge darüber. Für die weiteren Länder am oberen Rand des Abgabenvergleichs ist die Zulassungsteuer für die Position bestimmend. Die extreme Stellung Dänemarks wird jedoch auch durch die anderen Abgaben verursacht.

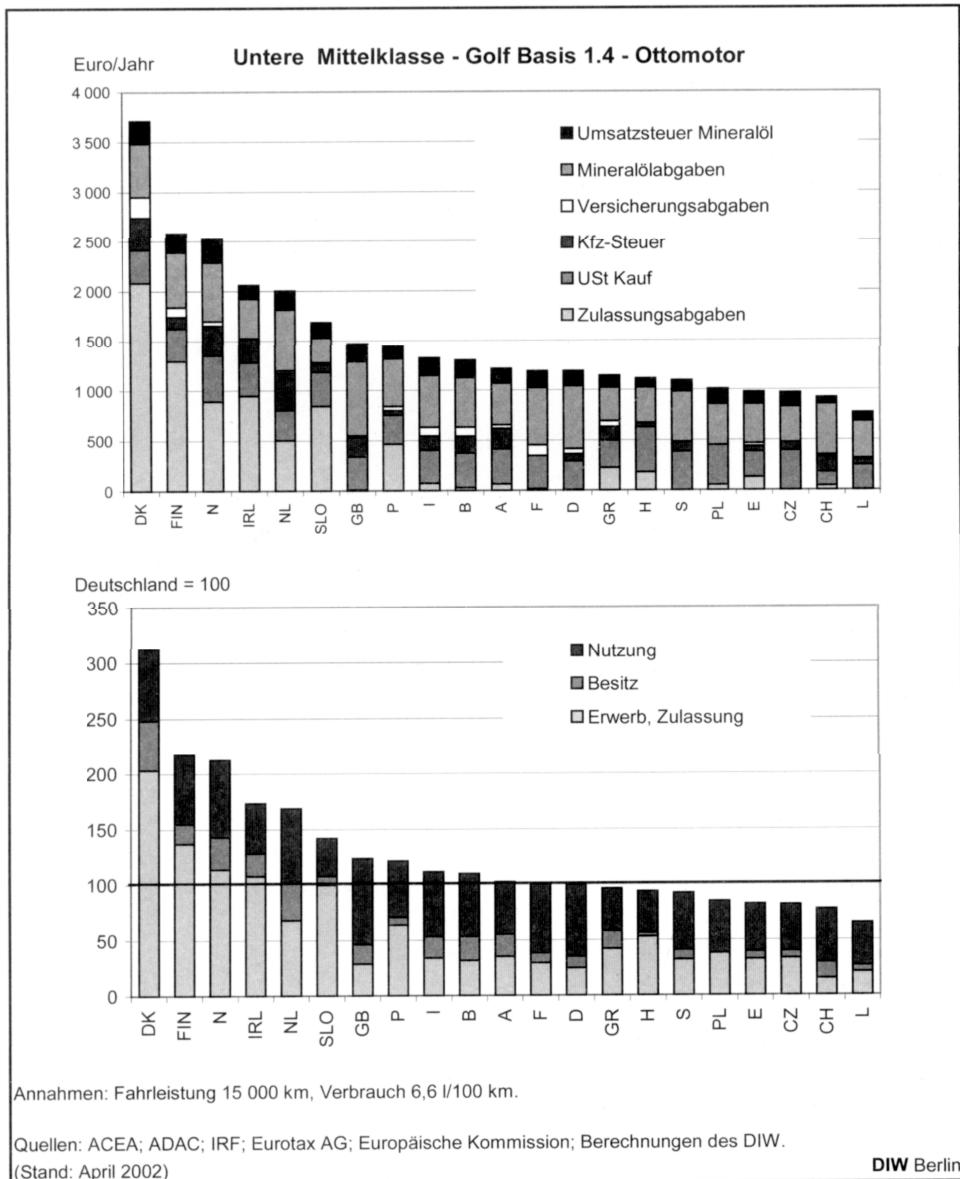
Im Durchschnitt über alle Länder haben die auf den Erwerb und das Zulassen eines Mittelklasse-Pkw bezogenen Abgabekomponenten (Zulassungsteuer und -gebühr, Umsatzsteuer) einen Anteil von 42 %, die auf das Halten bezogenen (Kfz- und Versicherungsteuer) einen von 12 % und die auf die Nutzung bezogenen (Mineralölsteuer, Umsatzsteuer) von 46 %. Freilich sind für jede dieser Komponenten erhebliche Spannen zwischen den Ländern zu verzeichnen: Bei Erwerb und Zulassung reichen die Anteile von 19 % (CH) bis 65 % (DK), für das Halten bis zu 20 % (NL, B, A) und für die Nutzung von 21 % (DK) bis zu 65 % (GB, D).

Hinsichtlich der Höhe dieser drei Komponenten liegt Deutschland bei den auf Fahrzeugerwerb und -haltung ausgerichteten Abgaben im Mittelfeld. Die Abgabenbelastung des Kraftstoffverbrauchs wird hingegen nur von drei Ländern übertroffen (GB, NL, N). In der Rangfolge der gesamten Abgabenbelastung liegt Deutschland damit im Mittelfeld: In dieser Beispielrechnung weisen acht Länder geringere und zwölf Länder höhere Abgaben auf.

Drei der vier hier ebenfalls betrachteten Beitrittsländer rangieren mit der Abgabensumme im unteren Drittel der Rangfolge. Erstaunlich ist, dass selbst bei dieser nicht mit der jeweiligen Kaufkraft gewichteten Betrachtung die Republik Slowenien durch die Zulassungsteuer und den Einfuhrzoll eher zu den Ländern mit hohen Abgaben zu zählen ist.

Übersicht 17

Abgaben auf Pkw im europäischen Vergleich



Übersicht 18

Abgaben auf Pkw im europäischen Vergleich

Untere Mittelklasse – Golf Basis 1.4 – Ottomotor
in Euro/Jahr

Kenn-zei-chen	Land	Gesamt-abgaben	Zulas-sungs-abgaben	Umsatz-steuer Kauf	Kraft-fahr-zeug-steuer	Versiche-rungs-abgaben	Mineral-ölabga-ben	Umsatz-steuer Mineral-öl
A	Österreich	1 215	64	351	205	36	410	150
B	Belgien	1 302	31	343	169	88	494	177
CH	Schweiz	920	43	136	156	16	506	63
CZ	Tschechien	970	0	394	80	0	356	139
D	Deutsch-land	1 188	6	287	71	52	622	150
DK	Dänemark	3 711	2 082	334	326	207	534	228
E	Spanien	974	128	257	50	31	392	116
F	Frankreich	1 190	18	328	0	107	568	169
FIN	Finnland	2 582	1 295	330	118	96	553	190
GB	Großbritan-nien	1 468	10	329	195	16	737	181
GR	Griechen-land	1 143	226	272	132	60	334	119
H	Ungarn	1 112	179	448	41	0	356	88
I	Italien	1 325	75	329	142	87	515	177
IRL	Irland	2 061	945	337	236	6	397	140
L	Luxemburg	771	4	244	55	13	368	87
N	Norwegen	2 524	892	461	303	42	589	238
NL	Niederlande	2 002	505	301	370	23	615	188
P	Portugal	1 441	465	290	43	42	474	128
PL	Polen	1 006	54	396	0	0	404	152
S	Schweden	1 093	0	383	100	0	498	112
SLO	Slowenien	1 685	843	341	75	21	249	156
Annahmen: Fahrleistung 15 000 km, Verbrauch 6,6 l/100 km.								
Quellen: ACEA; ADAC; CEA; Eurotax AG; Europäische Kommission; Berechnungen des DIW Berlin. (Stand: April 2002)								
DIW Berlin								

Die hier aufgezeigten Unterschiede zwischen den Ländern sind natürlich vom Fahrzeugsegment und der unterstellten Nutzungsintensität abhängig. Über die Fahrzeugsegmente bei gleicher jährlicher Fahrleistung (hier 15 000 Kilometer) betrachtet verändern sich die Positionen der Länder in der Rangfolge nur wenig. Allerdings fällt auf, dass die relative Abgabenposition Deutschlands mit zunehmender Fahrzeuggröße immer günstiger wird: Während das Segment „Mini“ in der Mitte der Abgabenpositionen platziert ist, wird die Abgabensumme für einen Pkw der Oberklasse nur noch in Tschechien, Luxemburg und der Schweiz unterboten.

4.2 Abgaben auf Lastkraftwagen je Land

Bei den Nutzfahrzeugen wird von gewerblicher Haltung ausgegangen. Die Umsatzsteuer auf Fahrzeug- und Treibstoffkauf wird bei der Berechnung der Abgaben daher nicht einbezogen. Die weiteren steuerlichen Absetzungsmöglichkeiten im Zusammenhang mit der Fahrzeuganschaffung und -haltung werden in den Rechnungen jedoch nicht berücksichtigt. In der für die detaillierte Berechnung erstellten Datei sind die steuerrelevanten Merkmale von acht Fahrzeugen enthalten (Übersicht 19). Dies sind zuerst die im internationalen Güterverkehr eingesetzten Sattel- bzw. Anhänger-Kombinationen mit 40 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht. Ein Lkw mit 7,5 t zGG steht für die überwiegend im Verteil- und Lieferverkehr eingesetzten Fahrzeuge mittlerer Größe. Die drei leichten Lkw von 1,6 bis 2,8 t zGG sind im Lieferverkehr oder im Handwerkerservice genutzte Fahrzeugtypen. Zusammen mit den zwei Off-Road Fahrzeugen sind damit in dieser Datei fünf Fahrzeuge, die nach der Zulassungspraxis in Deutschland prinzipiell als Pkw oder Lkw im Verkehr sein können und die daher auch in der Datei der Personenkraftwagen enthalten sind. Für die benötigten Daten ist der „Lastauto-Omnibus-Katalog“ der Vereinigten Motor Verlage die Hauptquelle:

- Die technischen Daten Antriebsart, Schadstoffklasse (Abgasnorm), Hubraum, Leistung, Gewicht, Nutzlast und Achskonfiguration.
- Der durchschnittliche Verbrauch in l/100km: Die Werte zum Verbrauch sind die im Katalog ausgewiesenen Test-Ergebnisse im realistischen Fahrbetrieb. Sie werden für alle Länder in gleicher Höhe in die Rechnungen einbezogen.
- Der durchschnittliche Kaufpreis der Fahrzeuge kann für die Zulassungssteuer relevant sein.
- Die Höhe der Versicherungsprämien ist zur Berechnung der entsprechenden Versicherungsteuer erforderlich. Es wird für alle Länder eine Haftpflicht-Versicherung mit den für Deutschland ermittelten Prämien unterstellt.

Die vielfältigen Möglichkeiten der Auswertung der zusammengestellten Daten werden zunächst am Beispiel eines Fahrzeuges illustriert. Neben dem Fahrzeugtyp ist in der Datei die Jahresfahrleistung (hier 135 000 Kilometer) und der Kraftstoffpreis (hier aktuelle Landespreise) wählbar. Für die im internationalen Straßengüterverkehr eingesetzten Fahrzeuge steht stellvertretend ein Lkw-Lastzug Mercedes Actros 2540 LL mit einem Zweiachs-Pritschenanhänger (17+23 t, Euro 2, Luftfederung).

Übersicht 19

Fahrzeugdaten Lastkraftwagen

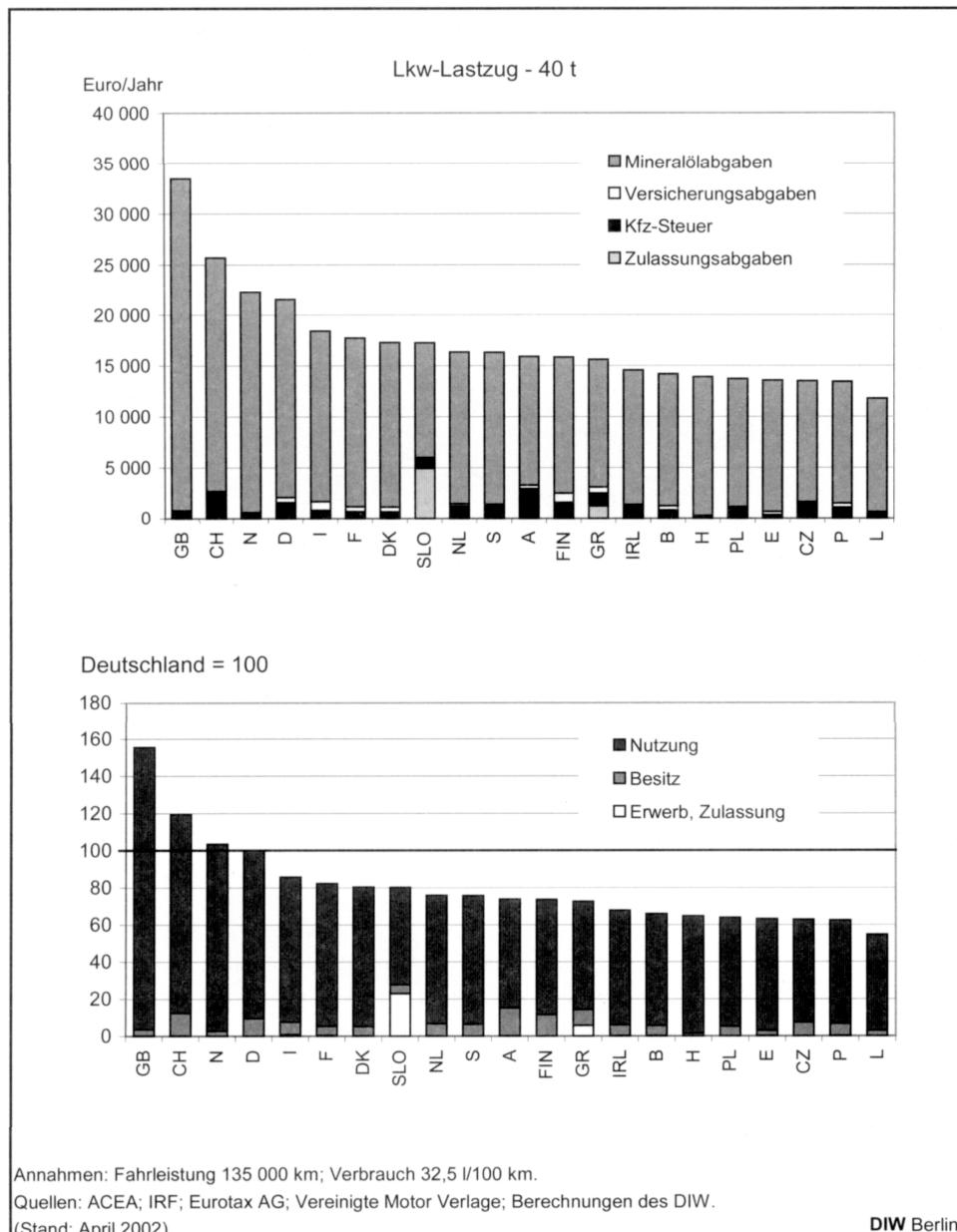
	Motor-leistung	Hubraum	Kraft-stoff-art	Ver-bräu-ch/100 km	Steuerrelevantes Gesamtgewicht	Anhänger
					Fahrzeug	Anhänger
Sattelzug – 40 t	260 kW	11 946 ccm	Diesel	31,50 l	17 000 kg	23 000 kg
Lkw-Lastzug – 40 t	290 kW	11 946 ccm	Diesel	32,50 l	17 000 kg	23 000 kg
Lkw – 7,5t	110 kW	3 920 ccm	Diesel	13,80 l	7 500 kg	0
Lkw – 2,8t	80 kW	2 461 ccm	Diesel	10,70 l	2 800 kg	0
Lkw – 1,7t Diesel	47 kW	1 870 ccm	Diesel	6,80 l	1 680 kg	0
Lkw – 1,6t Ottomotor	55 kW	1 390 ccm	Super	7,50 l	1 600 kg	0
Off-Road Diesel	184 kW	3 997 ccm	Diesel	10,80 l	2 870 kg	0
Off-Road Ottomotor	160 kW	3 199 ccm	Super	13,80 l	2 650 kg	0

Quelle: Vereinigte Motor Verlage. DIW Berlin

Aus den getroffenen Annahmen ergibt sich die in der Übersicht 20 dargestellte Rangfolge der Abgabenbelastung mit einer Spanne von knapp 11 000 € in Luxemburg bis zu gut 33 500 € in Großbritannien. Mehr als die Hälfte der Länder bilden ein breites Mittelfeld der Abgabensumme um 15 000 €. Für fast alle Länder weist von den vier Abgabearten die Mineralölsteuer eine überragende Bedeutung von annähernd oder über 90 % der Abgabensumme auf. Nur in drei Ländern haben die auf die Fahrzeugzulassung oder das Halten bezogenen Abgaben ein größeres Gewicht: In Slowenien ist es die hohe Zulassungsteuer (und der Importzoll), in Österreich die hohe Kraftfahrzeugsteuer und in Griechenland tragen beide Komponenten zu diesem Effekt bei.

Deutschland befindet sich unter den gewählten Bedingungen im Bereich der Staaten mit hohen Abgaben, höhere Abgaben weisen nur Norwegen (um 4 %), die Schweiz (um 20 %) und Großbritannien als Inselstaat (um 60 %) auf.

Übersicht 20

Abgaben auf Lkw im europäischen Vergleich

Übersicht 21

Abgaben auf 40 t Lkw-Lastzug im europäischen Vergleich

in Euro/Jahr

Kenn-zei-chen	Land	Gesamt-abgaben	Zulassungs-abgaben	Kraftfahr-zeugsteuer	Versiche-rungs-abgaben	Mineralöl-abgaben
A	Österreich	15 864	46	2 879	346	12 592
B	Belgien	14 165	21	797	404	12 943
CH	Schweiz	25 701	57	2 453	157	23 034
CZ	Tschechien	13 479	0	1 604	0	11 875
D	Deutschland	21 504	4	1 560	504	19 437
DK	Dänemark	17 261	31	633	441	16 157
E	Spanien	13 552	21	333	299	12 899
F	Frankreich	17 698	133	549	475	16 541
FIN	Finnland	15 810	0	1 544	928	13 338
GB	Großbritannien	33 449	14	595	157	32 683
GR	Griechenland	15 594	1 234	1 244	579	12 537
H	Ungarn	13 896	0	279	0	13 617
I	Italien	18 412	183	628	841	16 760
IRL	Irland	14 572	17	1 242	63	13 250
L	Luxemburg	11 743	6	511	126	11 100
N	Norwegen	22 413	3	694	84	21 632
NL	Niederlande	16 307	11	1 202	220	14 874
P	Portugal	13 407	17	1 052	404	11 934
PL	Polen	13 703	0	1 133	0	12 570
S	Schweden	16 285	0	1 378	0	14 907
SLO	Slowenien	17 223	4 934	823	205	11 261

Annahmen: Fahrleistung 135 000 km, Verbrauch 32,5 l/100 km.

Quellen: ACEA; IRF; Eurotax AG; ETM EuroTransportMedia; Berechnungen des DIW.
(Stand: April 2002)

DIW Berlin

Zur Bewertung dieser Ergebnisse müssen allerdings einige Einschränkungen bedacht werden, da im gewerblichen Sektor – stärker als bei der Betrachtung für privat genutzte Personenkraftwagen – weitere Randbedingungen von Belang sind, die auf die tatsächliche Abgabenhöhe für ein einzelnes Fahrzeug und auf die Stellung der Abgaben in der gesamten Kostenstruktur einwirken:

- Die im internationalen Güterverkehr eingesetzten Fahrzeuge werden nicht – wie hier unterstellt – ausschließlich im Heimatland betankt, sondern gegebenenfalls en route nach Notwendigkeiten oder um Preisvorteile mitzunehmen.
- In einigen Ländern erhält das Verkehrsgewerbe Erstattungen oder Verrechnungen für geleistete Abgaben. So werden infolge des Anstiegs der Dieselpreise im Jahre 1999 in den Niederlanden, in Italien und in Frankreich zeitlich befristete und begrenzte Erstattungen von geleisteter Mineralölsteuer bzw. Ökosteuer gewährt.
- In den Ländern bestehen unterschiedliche Sonderregelungen für die Besteuerung von Anhängern (z.B. Anhängerzuschlag in D und Kupplungssteuer in NL). Die Nutzung dieser Regelungen kann eine deutlich verminderte Belastung bewirken.
- 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 für Deutschland würden die Abgaben von 21 500 € etwa 15 % der gesamten Kosten ausmachen.

5 Die Differenzierung der Besteuerung von Personenkraftwagen in Europa

Wie die erstellte Dokumentation der Steuersysteme und die erarbeiteten Dateien für internationale Vergleiche genutzt werden können, wird in diesem Abschnitt an einigen Anwendungen und Auswertungen beispielhaft dargestellt. Dabei wird näher auf die Steuerspreizung über Fahrzeugmerkmale und auf die Berücksichtigung von Umweltaspekten bei der Besteuerung eingegangen. Ferner werden die Abgaben auf Pkw mit den Antriebsarten Otto vs. Dieselmotor verglichen.

5.1 Vergleich der Steuerspreizung über Fahrzeugmerkmale

Wesentliche Elemente jeder Ausgestaltung einer Steuer sind die Bemessungsgrößen, der Funktionsverlauf (de-, progressiv oder linear) und die Spreizung, d.h. die Steilheit der Abgabefunktion. Mit der vorliegenden Datei kann im Vergleich verschiedener Pkw, z.B. für die Kraftfahrzeugsteuer, gezeigt werden, wie unterschiedlich hoch die Spreizung ist – unabhängig von den unterschiedlichen Bemessungsgrundlagen.¹

Betrachtet wird hier als Kleinwagen ein VW Lupo mit Ottomotor, 1 l Hubraum, 37 kW Motorleistung und einem Durchschnittsverbrauch von 5,8 l/100 km. Vergleichsfahrzeug der Oberklasse ist ein Mercedes Benz S320 mit einem 3 l-Ottomotor, 165 kW Leistung, nahezu dem doppelten Gewicht von 1 770 kg und dem doppelten Benzinverbrauch (11,5 l/100 km). Um gegebenenfalls Asymmetrien im Ländervergleich erkennen zu können, also ob die Unterschiede in der Steuerspreizung nicht gleichermaßen auf die niedrige Besteuerung des kleinen wie auf eine vergleichsweise hohe Besteuerung des großen Fahrzeugs zurückzuführen ist, wird als dritter Pkw noch ein Opel Astra mit 1,6 l Hubraum als Fahrzeug der unteren Mittelklasse berücksichtigt.

Übersicht 22 zeigt die ermittelte Kfz-Steuer für die drei Fahrzeugtypen. In der oberen Grafik sind die Absolutwerte in Euro ausgewiesen. Es lassen sich drei Ländergruppen unterscheiden:

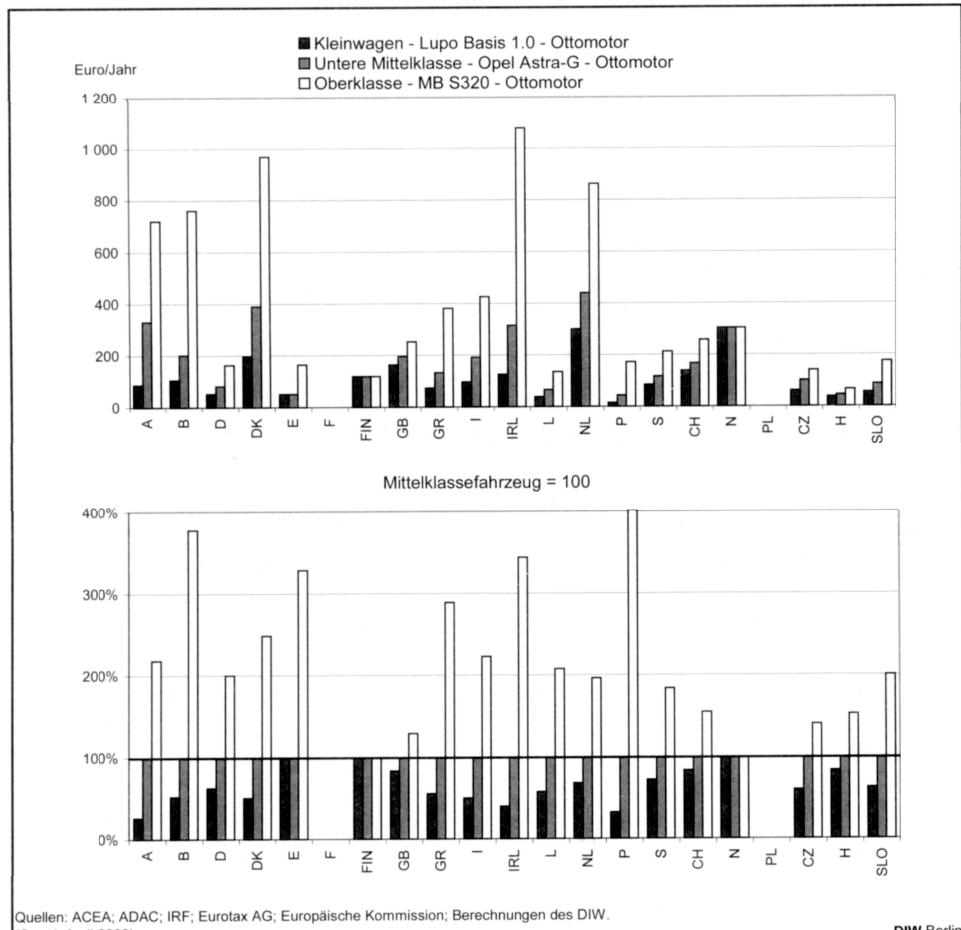
- Länder ohne (Frankreich, Polen) oder mit einheitlichen Steuerbeträgen (Finnland und Norwegen) für private Pkw mit den hier gewählten Merkmalen,
- Länder mit mittleren Tarifen und

¹ Auf Basis der vorhandenen Daten kann die Spreizung auch für die weiteren Abgabearten ermittelt werden.

- fünf Länder (Belgien, Dänemark, Irland, Niederlande und Österreich) mit einer jährlichen Kfz-Steuer von über 600 Euro für große Fahrzeuge.

Übersicht 22

Spreizung der Kraftfahrzeugsteuer bei Pkw im europäischen Vergleich



Die Steuerspreizung ist in Portugal, Österreich und Belgien am höchsten: Für das Oberklasse-Fahrzeug sind das Zwölf-, Acht- bzw. Siebenfache zu entrichten wie für den Lupo.

In der unteren Grafik ist für jedes Land die Steuerhöhe für das Mittelklasse-Fahrzeug auf 100 gesetzt, so dass sich die Spreizung nach unten und nach oben ablesen lässt. In Deutschland sind für das kleine Fahrzeug rund zwei Drittel an Kfz-Steuer im Vergleich zur Mittelklasse zu zahlen. Eine geringere Spreizung nach unten haben (von den Ländern mit festen Beträgen abgesehen) nur die Schweiz und Großbritannien, deren Sätze nur rund 20 % unter dem des Mittelklasse-Pkw liegen. Bei der Schweiz ist dies darauf

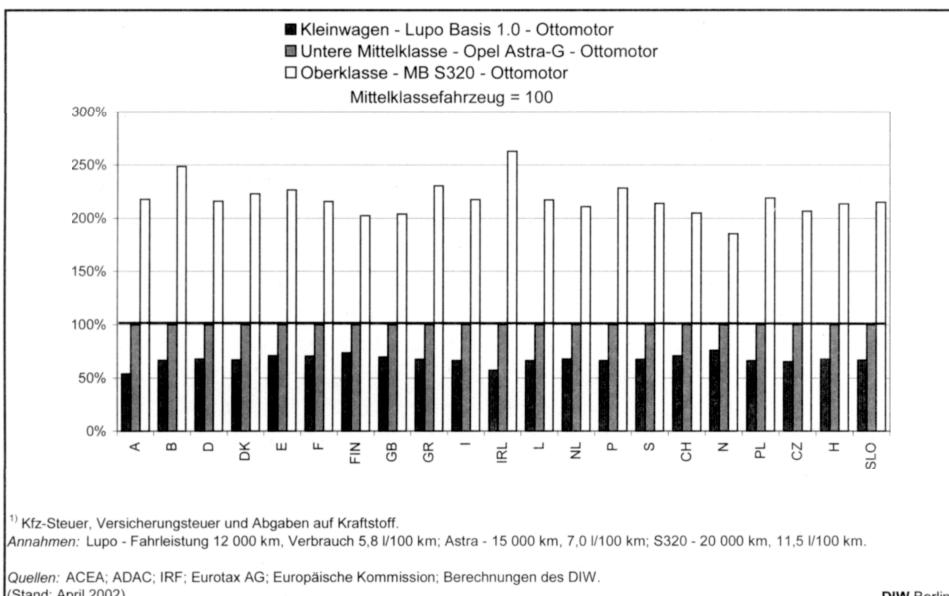
zurückzuführen, dass das Fahrzeuggewicht die Bemessungsgrundlage ist und die beiden Fahrzeuge mit 970 kg bzw. 1 160 kg hier dicht beieinander liegen, während die in vielen anderen Ländern maßgeblichen Größen Hubraum und Motorleistung um den Faktor 1,6 bzw. 2 differieren. In Großbritannien werden neue Pkw seit 2001 nur nach dem CO₂-Ausstoß besteuert, vorher galt ein Einheitssatz von 150 Pfund Sterling. Eine deutlich stärkere Spreizung nach unten haben Österreich und Portugal: Hier beträgt die Kfz-Steuer für den Kleinwagen nur ein Viertel bzw. ein Drittel des für den Mittelklassewagen zu bezahlenden Betrags.

Im Vergleich von Mittel- und Oberklasse zeigt sich, dass in Deutschland für den S320 etwa der doppelte Betrag wie für den Opel Astra zu entrichten ist. Hier hat Österreich ungefähr das gleiche Verhältnis, während in Portugal die Spreizung auch nach oben am höchsten ist: Für das Oberklasse-Fahrzeug ist das Vierfache des Betrags für den Mittelklasse-Wagen zu zahlen. Die Kfz-Steuer richtet sich für Neufahrzeuge in Portugal nur nach dem Hubraum und ist stark progressiv. Der Hubraum des Mercedes ist „nur“ doppelt so groß wie beim Opel-Astra.

Diese großen Unterschiede bei der Kfz-Steuer relativieren sich, wenn auch die für den Kraftstoffverbrauch zu zahlenden Abgaben mitberücksichtigt werden. Diese sind generell höher als die Kfz-Steuer und nur vom Durchschnittsverbrauch und der Fahrleistung abhängig. Da diese Bezugsgrößen für die betrachteten Länder einheitlich gesetzt werden, sind die Abgaben für das Oberklasse-Fahrzeug in allen Ländern gut doppelt so hoch wie für den Mittelklassewagen. Für den Kleinwagen ergeben sich 55 % bis 75 % der Abgaben für das Fahrzeug der Mittelklasse (Übersicht 23).

Übersicht 23

Jährliche Abgaben auf Pkw im europäischen Vergleich¹⁾



5.2 Die Berücksichtigung umweltrelevanter Komponenten in den Besteuerungsgrundlagen

Neben dem Sicherheitsaspekt gehören die Beeinträchtigungen der Umwelt zu den „externen Effekten“ des Autoverkehrs. Während die Schadstoffemissionen in vielen und der CO₂-Ausstoß in einigen Ländern bei der Besteuerung berücksichtigt werden, ist dies bei den Lärmemissionen (bisher) nur in Deutschland für Lkw der Fall. Für die Typzulassung von Fahrzeugen werden in der EU Grenzwerte für die Geräuschemissionen vorgegeben. Aus Gründen des Lärmschutzes werden lokal Verkehrseinschränkungen erlassen.

Unterschiedliche Strategien sind bei der steuerlichen Berücksichtigung zu erkennen. Naheliegend ist es, umweltrelevante Bemessungsgrundlagen zu wählen und die Abgaben in unterschiedlicher Höhe, nach dem Grad der Umweltbeeinträchtigung differenziert, zu erheben – Umweltfreundlichkeit wird damit dauerhaft belohnt. *Befristete* Ermäßigungen bei den Abgaben sind darüber hinaus geeignet, sicherheits- und umweltrelevante Ausstattungsmerkmale schneller im Fahrzeugbestand durchzusetzen. Nach der Etablierung im Markt gehören diese technischen Einrichtungen dann zum Standard, der auch ohne zusätzliche fiskalische Anreize genutzt wird. Als Bemessungsgrundlage, die die vom Pkw ausgehende Umweltbeeinträchtigung einbezieht, ist vor allem die Einhaltung von Schadstoff-Emissionsgrenzen zu nennen (Euro2/3/4). Um eine Verminderung des Durchschnittsverbrauchs und damit die Reduzierung des CO₂-Ausstoßes im Verkehrsberreich zu erreichen, sind in einigen Ländern Verbrauch und CO₂-Emissionen als neue Bemessungsgrundlagen eingeführt worden.

Als Bemessungsgrundlagen, die Umweltbelange berücksichtigen, können auch Merkmale zur Fahrzeuggröße (Preis, Hubraum, Motorleistung und Fahrzeuggewicht) angesehen werden, da sie Kraftstoffverbrauch und Emissionen mit bestimmen. Allerdings sind diese nur indirekt mit der Umweltbeeinträchtigung in Zusammenhang stehenden Größen ein unvollkommener Ersatz mit unerwünschten Nebeneffekten. Eine Besteuerung etwa nach dem Gewicht berührt auch sicherheitsrelevante Ausstattungsmerkmale.

Unter den 15 Ländern, die eine *Zulassungsteuer* aufweisen, berücksichtigen sechs das Abgasverhalten oder den Kraftstoffverbrauch als eine Bemessungsgrundlage. In Finnland gibt es z.B. eine Zulassungsteuer, die auf dem Wert des Neufahrzeugs beruht; für Katalysator und eingebaute Sicherheitseinrichtungen wird jedoch ein Abschlag von 773 € gewährt. Dies entspricht bei einem Mittelklassefahrzeug etwa 8 % der gesamten Zulassungsteuer, die bei fast 100 % des Neuwerts des Fahrzeugs liegt. Faktisch werden die höheren Kosten der Zusatzausstattung also nicht in die Steuer einbezogen. In Griechenland ist der Hebesatz für die vom Hubraum abhängige Zulassungsteuer auf die Hälfte bzw. ein Viertel reduziert, wenn das Neufahrzeug mit geregeltem Katalysator ausgestattet ist. Auch in Ungarn wird die Importsteuer auf Pkw um 1 bis 5 Prozentpunkte gemindert, wenn das Fahrzeug entsprechend ausgestattet ist; dadurch reduziert sich die Steuer um ein Viertel bis zu einem Drittel.

Umweltgesichtspunkte spielen in acht der betrachteten Länder für die Höhe der *Kraftfahrzeugsteuer* eine Rolle. In Deutschland muss das Drei- bis Vierfache für Pkw ohne Schadstoffreduzierung im Vergleich zu Euro2/3/4-Fahrzeugen gezahlt werden. Darüber hinaus wird zur verstärkten Einführung von Fahrzeugen der Schadstoffklassen Euro3

und Euro4 eine befristete Steuerbefreiung bei der Kfz-Steuer eingesetzt.² Befristete Steuerbefreiungen zielen auch auf die Förderung von Elektrofahrzeugen und von Pkw, deren Kohlendioxidemissionen 90 g/km („3-Liter-Auto“) oder bei erstmaliger Zulassung vor dem 1. Januar 2000 120 g/km („5-Liter-Auto“) nicht übersteigen. In Schweden wird, da es wie in Deutschland keine Zulassungssteuer gibt, für schadstoffarme Neufahrzeuge ebenfalls ein auf die Kfz-Steuer anrechenbarer Freibetrag gewährt. In Dänemark ist die Kfz-Steuer 1996/97 für neue Pkw von dem Gewicht auf den Verbrauch als Bemessungsgrundlage geändert worden. In Großbritannien richtet sich die Kfz-Steuer seit 2001 direkt nach den CO₂-Emissionen.

Weitere Beispiele für die Einführung einer neuen Bemessungsgrundlage sind *verbrauchsabhängige CO₂-Abgaben* (Ökosteuern). Wenn die Mineralölsteuer allein als CO₂-Umweltsteuer interpretiert wird, dürfte Diesel nicht niedriger, sondern müsste – entsprechend seiner höheren Kohlenstoffdichte je Liter – stärker besteuert werden. In Großbritannien sind „echte“ CO₂-Komponenten bei Kfz-Steuer und Mineralölsteuer eingeführt worden. Auch in Finnland, den Niederlanden, Dänemark und Schweden werden die Abgaben auf Kraftstoff in eine Energie- und eine CO₂-Komponente aufgeteilt. Slowenien hat bereits 1997 eine CO₂-Steuer zusätzlich zur Mineralölsteuer eingeführt. Seit 1998 haben sich dadurch die Abgaben je Liter Kraftstoff um rund 10 % (Benzin) bzw. 15 % (Diesel) erhöht. In einer ähnlichen Größenordnung bewegt sich die Belastung durch die CO₂-Komponenten in den anderen erwähnten Ländern.

5.3 Die Antriebsarten Otto- und Dieselmotor als steuerrelevantes Merkmal

Aus verschiedenen Gründen unterscheiden sich die Besteuerung von Diesel- und von Vergaserkraftstoff in den betrachteten Ländern. Ein Hauptgrund dürfte sein, dass gewerbliche Kraftfahrzeuge normalerweise mit Dieselmotoren ausgestattet sind und nicht so stark belastet werden wie private Fahrzeuge. In Deutschland ist die Besteuerung von Vergaserkraftstoff seit Ende der achtziger Jahre stärker gestiegen als die für Diesel. Waren die höhere Energiedichte und der damit verbundene höhere CO₂-Aussstoss je Liter der Maßstab, müsste die Abgabe auf Diesel höher sein, doch nur in Großbritannien, in der Schweiz und in Slowenien sind die Abgaben auf Dieselkraftstoff nicht niedriger als auf Benzin (vgl. Abschnitt 2.3, Übersicht 10).

Auch die übrigen Abgaben sind in der Regel nach der Art des Motors unterschiedlich ausgestaltet. Die motortechnischen Parameter und damit die Bemessungsgrundlagen differieren bei vergleichbaren Motorleistungen je nach Antriebsart. So haben Dieselmotoren einen geringeren Durchschnittsverbrauch und einen größeren Hubraum. Die unterschiedlichen Abgaben auf Diesel- und Ottomotoren werden u.a. damit begründet, die niedrigere Besteuerung von Dieselkraftstoff für Pkw mit der Kfz-Steuer annähernd wieder zu kompensieren.

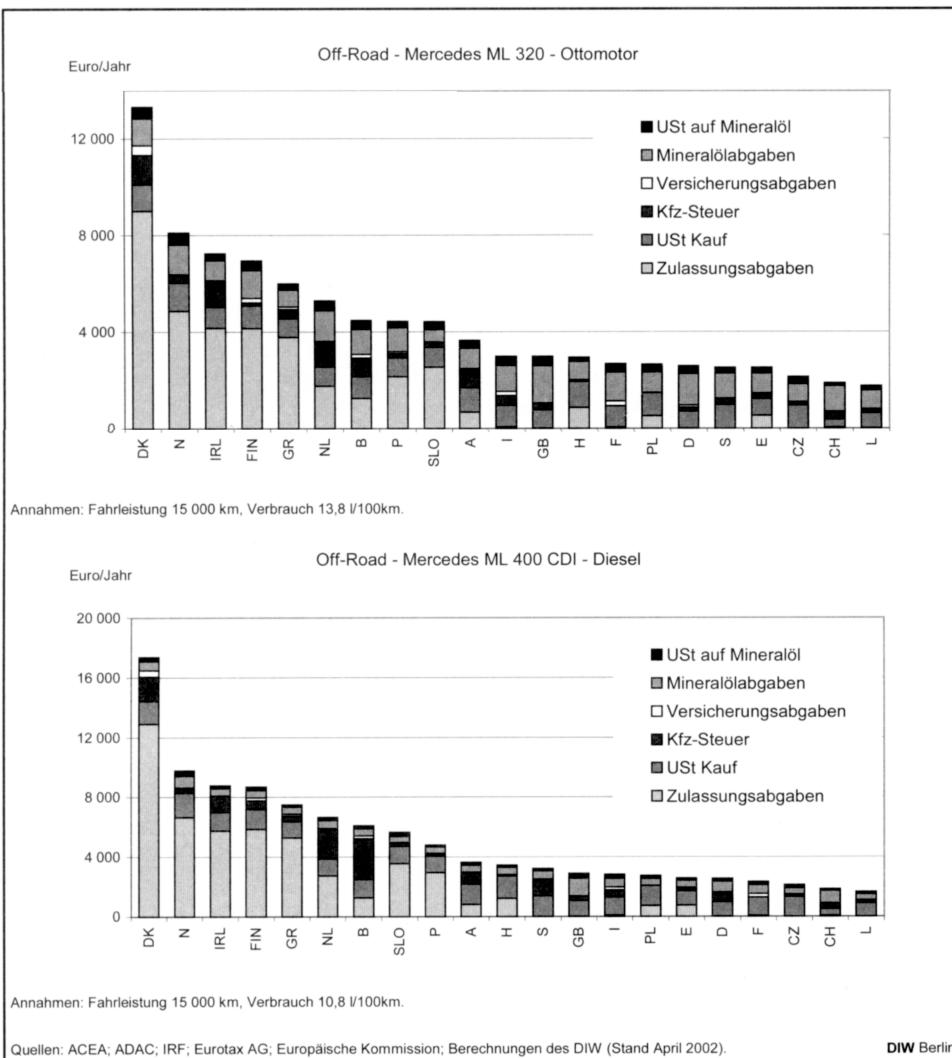
In der erstellten Datei zur Berechnung der Abgaben auf Pkw sind für jede Größenklasse möglichst vergleichbare Diesel- und Ottomotorfahrzeuge aufgenommen worden. Damit

² In den Berechnungsdateien werden diese auf das Erreichen einen bestimmten Betrages begrenzten befristeten Ermäßigungen nicht berücksichtigt.

lässt sich die Wirkung der Abgaben bei unterschiedlichen Rahmenbedingungen (Kraftstoffpreis, Fahrleistung) berechnen. Die Übersicht 24 zeigt die Ergebnisse für das Off-Road-Fahrzeug von Mercedes, für das die Merkmale der Varianten ML 320 (Ottomotor) und ML 400 CDI (Dieselmotor) in der Datei angegeben sind.

Übersicht 24

Vergleich der Abgabenbelastung von Pkw Ottomotor – Dieselmotor

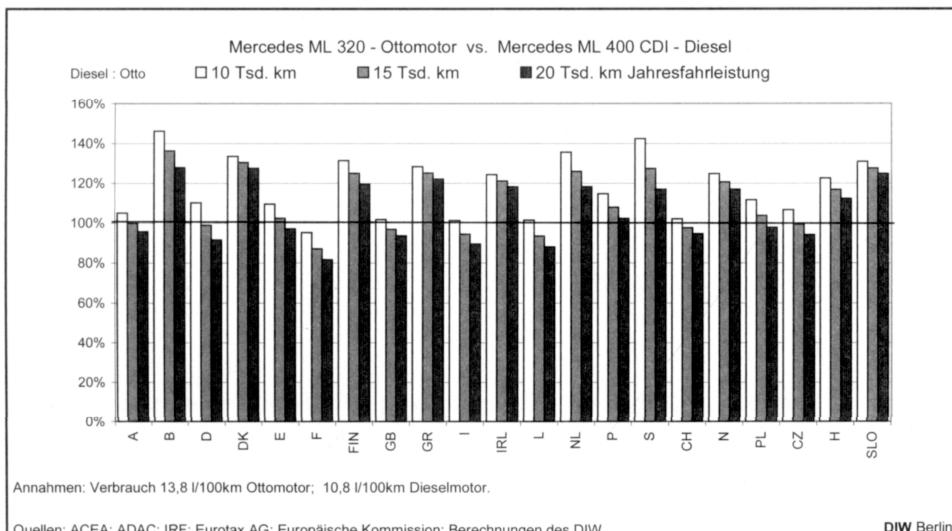


Der Vergleich ist naturgemäß von der Fahrleistung, die den Treibstoffverbrauch bestimmt, abhängig. Daher sind für die Übersicht 25 die Abgaben für drei Fahrleistungs-werte berechnet worden. Ausgewiesen wird das Verhältnis der Abgaben für das Diesel-Modell zum Ottomotor-Modell. Damit ist entlang der 100 %-Linie unmittelbar ablesbar, wann der Diesel-Motor günstiger ist. Wegen des geringeren Verbrauchs ist das Diesel-

Fahrzeug bei höherer Fahrleistung stets günstiger als bei niedriger Fahrleistung, auch wenn der Dieselkraftstoff, wie in Großbritannien, nicht billiger ist. In etwa der Hälfte der Länder lohnt sich dieses Dieselmodell nicht, wenn nur die Abgaben betrachtet werden. Nur in Frankreich ist das Dieselmodell stets günstiger, selbst bei einer Fahrleistung von nur 10 000 km. Für Österreich, die Schweiz, Tschechien und Deutschland zeigt sich, dass eine Abgabengleichheit zwischen Diesel- und Ottomotor bei einer Jahresfahrleistung von 15 000 km erreicht wird.

Übersicht 25

Vergleich der Abgabenbelastung von Pkw Ottomotor – Dieselmotor

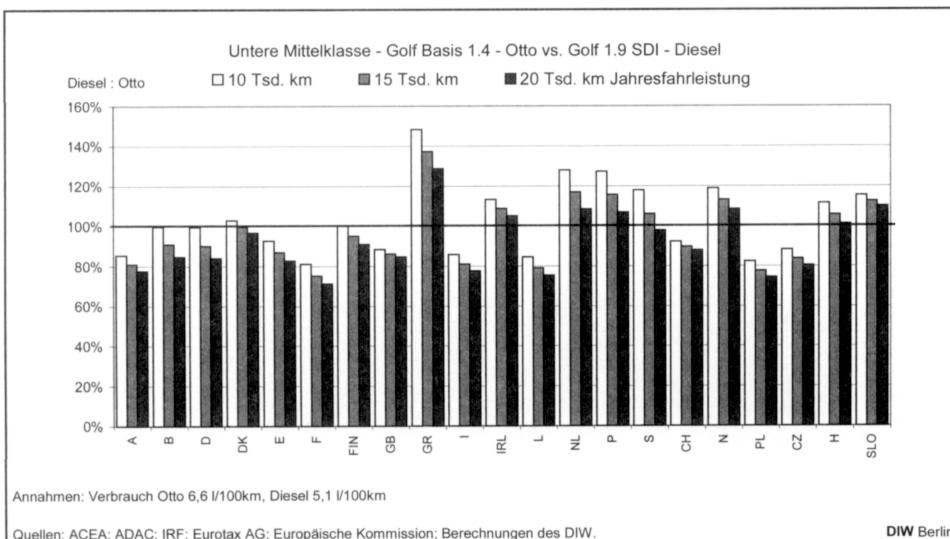


Der VW-Golf (Übersicht 26) in Deutschland erreicht diesen Punkt schon bei einer Jahresfahrleistung von 10 000 km, und der Smart (Übersicht 28) ist als Dieselmodell in fast allen Ländern günstiger als das mit einem Benzinmotor angetriebene Fahrzeug. Es ist daher nicht überraschend, dass der Diesel-Anteil an den Pkw-Neuzulassungen in Deutschland seit Ende der 80er Jahre kontinuierlich von 10 % auf nunmehr weit über 30 % gestiegen ist. Bei kleineren und mittleren Fahrzeugen mit Dieselmotor reicht die höhere Kfz-Steuer nicht mehr aus, einen steuerlichen Belastungsausgleich herbeizuführen.

Innerhalb der EU sind Dieselfahrzeuge in Frankreich generell günstiger als in Deutschland, in Griechenland sind die Abgaben bei allen Fahrzeugklassen hingegen deutlich höher. Die Übersicht 27 zeigt die Anteile der Dieselfahrzeuge am Bestand bzw. an den Neuzulassungen in den Ländern. Erkennbar wird eine Tendenz zu einer stärkeren Verbreitung des Dieselantriebes in den Ländern, in denen er im Vergleich zum Benziner in der Abgabenbelastung günstig abschneidet. Die Gegenüberstellung von Bestands- und Neuzulassungsanteilen des Diesels zeigt zudem die hohe Dynamik in der Popularität des Diesel-Autos in den meisten Ländern.

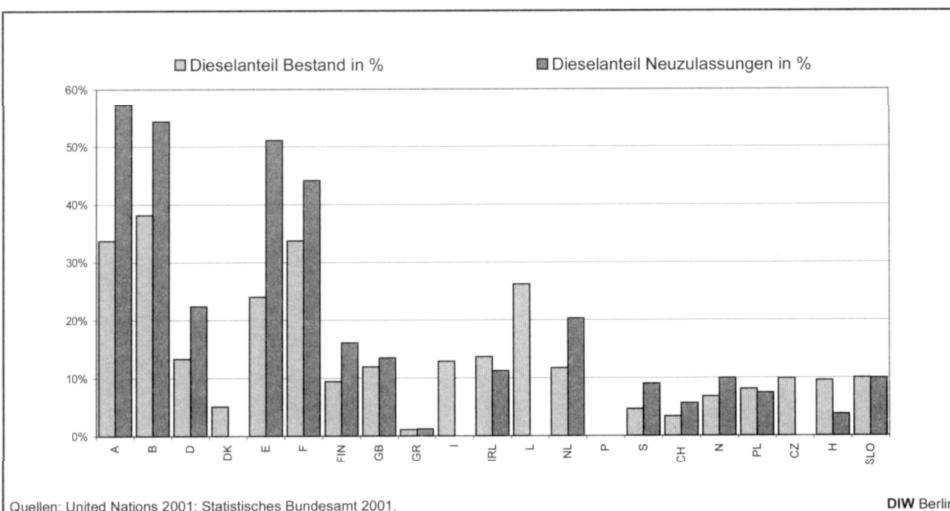
Übersicht 26

Vergleich der Abgabenbelastung von Pkw Ottomotor – Dieselmotor



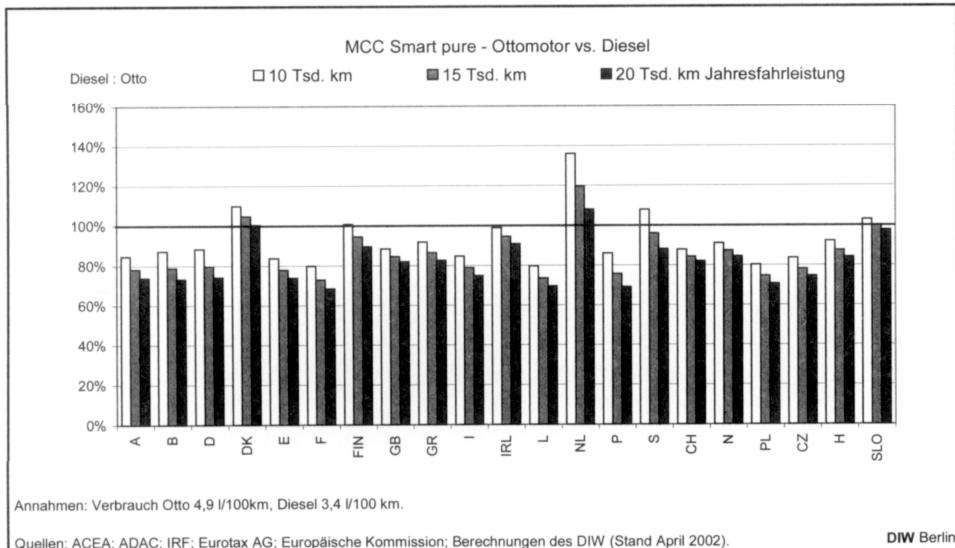
Übersicht 27

Dieselanteil an Pkw-Bestand und -Neuzulassungen in europäischen Ländern 1998/1999



Übersicht 28

Vergleich der Abgabenbelastung von Pkw Ottomotor – Dieselmotor



5.4 Exkurs Deutschland: Zulassung als Pkw oder Lkw

Für verschiedene Fahrzeugtypen besteht in Deutschland die Möglichkeit, die Zulassung als Personenkraftwagen oder Lastkraftwagen vorzunehmen. Diese Option besteht für leichte Nutzfahrzeuge und für einige Modelle von Personenkraftwagen (Van, Kombi, Off-Road). Leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5 t zGG werden von den Herstellern sowohl als Kombinationskraftwagen (Kombi) sowie als Kastenwagen angeboten. Obwohl beide Fahrzeugtypen in der Bauart nahezu identisch sind,³ unterscheiden sie sich in der Zulassungsart: Während die Kombis bei der Zulassung als Personenkraftwagen aufgefasst werden, gelten die Kastenwagen als Lkw. Begründet wird diese Zuordnung mit der Tatsache, dass Kastenwagen nur zum Gütertransport eingesetzt werden können, Kombis hingegen sowohl zum Personen- als auch zum Gütertransport (vgl. § 23 (6a) StVZO⁴ und § 4 (4) Nr. 3 PBefG). Gerade diese mögliche Doppelfunktion von Kombis macht diese Fahrzeuge für viele Nutzer interessant, zum Beispiel für Handwerksbetriebe oder private Nutzer.

Dieser höheren Flexibilität der als Pkw zugelassenen Kombis stehen jedoch – insbesondere bei Fahrzeugen mit Dieselmotoren – höhere Kosten bei Kfz-Steuer und Versicherung entgegen. Vergleicht man die Besteuerung von Fahrzeugmodellen mit gleicher

³ Kombis und Kastenwagen können auf dem gleichen Modelltyp basieren, allerdings müssen Kombis zusätzlich im Ladebereich mit Befestigungsmöglichkeiten für Sitzbänke und Sicherheitsgurte, einem Fenster, einer Innenverkleidung sowie Ausstattungen zur Geräuschreduzierung versehen sein. Darüber hinaus muss eine EU-Crash-Prüfung hinsichtlich des Lenkverhaltens bei Unfällen erfüllt werden (vgl. Güterverkehr Heft 8, 1995, S. 3).

⁴ § 23 (6a) StVZO limitiert das maximal zGG für Kombis auf 2,8 t. Aufgrund einer Ausnahmeregelung können bis zur endgültigen Klärung auch Fahrzeuge bis 3,5 t zGG als Kombi zugelassen werden (vgl. MORAVIA 1995, S. 4.1 t).

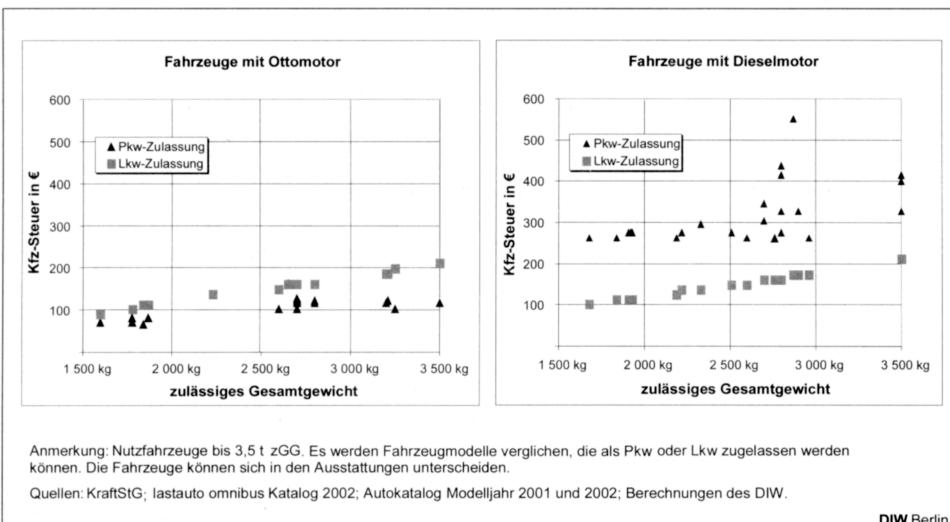
Motorisierung (Übersicht 29), die von den Herstellern als Kombi (Pkw-Zulassung) und als Kastenwagen (Lkw-Zulassung) angeboten werden, so stellt man folgendes fest:⁵

- Leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5 t zGG mit *Dieselmotor*, die als Pkw zugelassen sind, schneiden hinsichtlich der Kfz-Steuer generell schlechter ab als Fahrzeuge mit Lkw-Zulassung; für Neufahrzeuge ist dabei die Kfz-Steuer normalerweise zwei- bis dreimal so hoch wie bei einer entsprechenden Lkw-Zulassung. Bei älteren Fahrzeugen kann die Steuer sogar fünf- bis sechsmal höher sein.
- Neufahrzeuge mit *Ottomotor* hingegen haben durch die Pkw-Zulassung eine etwa 20 bis 40 % niedrigere Kfz-Steuer als entsprechende Fahrzeuge mit Lkw-Zulassung. Je älter die Fahrzeuge allerdings sind, desto eher übertreffen die Kfz-Steuern der Pkw wieder die der entsprechenden Lkw.

Übersicht 29

Kfz-Steuer für leichte Nutzfahrzeuge mit Pkw- und Lkw-Zulassung

Neuzulassungen (Modelljahre 2001/2002)



Diese Unterschiede in der Besteuerung der Fahrzeuge haben, je nachdem ob sie als Pkw oder als Lkw zugelassen sind, zwei Ursachen: zum einen die für Lkw und Pkw unterschiedliche Bemessungsgrundlage (bei Lkw das zGG, bei Pkw der Hubraum); zum anderen die zusätzliche Differenzierung der Pkw-Steuersätze nach Motorart (Diesel-/Ottomotor) und nach Schadstoffminderungskonzept (vgl. KraftStÄndG vom 18.4.1997). Während bei leichten Lkw bis 3,5 t zGG für alle Fahrzeuge ein einheitlicher Steuersatz je 200-kg-Gewichtsklasse gilt,⁶ sind die Kfz-Steuersätze je 100 cm³ Hubraum für Diesel-

⁵ Die Aussagen beruhen auf den derzeit gültigen Kfz-Steuersätzen (vgl. KraftStÄndG vom 18.4.1997). Bei Neufahrzeugen wurde berücksichtigt, dass ein Teil der Fahrzeuge die gesetzlich vorgeschriebenen Abgasnormen bereits heute übererfüllt und somit die günstigeren Steuersätze für abgasärmere Fahrzeuge in Anspruch nehmen kann. Die für Pkw gewährten zeitlich befristeten und in der Höhe begrenzten Steuerbefreiungen wurden nicht berücksichtigt.

⁶ Für Lkw über 3,5 t zGG hängt die Kfz-Steuer neben dem zGG zusätzlich von den Abgas- und Geräuschemissionen ab (vgl. KraftStÄndG vom 18.4.1997).

Pkw höher als für Otto-Pkw bzw. für Fahrzeuge mit geringen Emissionsanforderungen höher als für Fahrzeuge, die strengen Abgasnormen gerecht werden.

Die höheren Pkw-Steuersätze für Dieselfahrzeuge sind als Ausgleich für die – aus EU- und Wettbewerbsgründen – niedrigere Mineralölsteuerbelastung des Dieselkraftstoffs anzusehen. Bei hohen Fahrleistungen, wie sie im gewerblichen Bereich oft üblich sind, wird die höhere Kfz-Steuerbelastung der Diesel-Pkw durch die niedrigere Mineralölsteuer kompensiert. Zudem schneiden Dieselfahrzeuge in Hinblick auf den Kraftstoffverbrauch günstiger ab als entsprechende Otto-Fahrzeuge. Schon deshalb werden sie von gewerblichen Nutzern oft bevorzugt.

Die höhere Kfz-Besteuerung von Pkw, insbesondere von Diesel-Pkw, erklärt zudem, warum manche Fahrzeugbesitzer versuchen, ihre Fahrzeuge als Lkw zuzulassen. Hierzu müssen allerdings an den Fahrzeugen entsprechende bauliche Veränderungen vorgenommen werden (z.B. die Entfernung der Befestigungsmöglichkeiten für Sitzbänke und Sicherheitsgurte), damit die Fahrzeuge die an Lkw gestellten Anforderungen erfüllen (z.B. dass das Fahrzeug nur noch zum Gütertransport eingesetzt werden kann). Ein bekanntes Beispiel hierfür sind die von der Deutschen Post AG eingesetzten Fahrzeuge des Typs VW Golf, die im Wesentlichen durch den Ausbau der Rückbank und die Umgestaltung der dadurch gewonnenen Fläche in einen größeren Laderraum verkehrsrechtlich in einen Lkw umgewandelt werden können. Eine verkehrsrechtliche Umschreibung der Fahrzeugart bei der Zulassungsstelle ist allerdings für die Festsetzung der Kfz-Steuer nicht bindend; das Finanzamt kann trotz der Lkw-Zulassung das Fahrzeug weiterhin als Pkw besteuern. Umbauten, die eine von der Herstellerkonzeption abweichende Fahrzeugart ergeben (z.B. Lkw statt Pkw), werden vom Finanzamt nur dann anerkannt, wenn diese auf Dauer angelegt sind und das äußere Erscheinungsbild des Fahrzeuges wesentlich verändern.⁷

Neben der Kfz-Steuer sind auch die Beiträge zur Haftpflicht- und Kaskoversicherung (Teil- und Vollkasko) von der Art der Zulassung abhängig. Aufgrund der Differenzierung der Pkw-Versicherungen nach Regional-, Typen- und Schadenfreiheitsklassen und durch die Einführung von zahlreichen Sonderrabatten (z.B. Garagen- oder Kilometerrabatte) ist die Ermittlung von repräsentativen Versicherungsprämien kaum mehr möglich. Erschwerend kommt hinzu, dass viele Unternehmen ihren Fuhrpark als Ganzes oder sogar das gesamte Unternehmen einschließlich des Fuhrparkes versichern und dadurch Sonderkonditionen von den Versicherungsfirmen erhalten.

Auf der Basis der Grundeinstufung der Modelle kann allerdings festgestellt werden, dass für leichte Nutzfahrzeuge, die als Pkw zugelassen sind (Kombis), die Versicherungsprämien stets über denen entsprechender Fahrzeuge mit Lkw-Zulassung liegen – gleiche Modellvarianten und identische Motorisierung vorausgesetzt. Dies trifft sowohl für

⁷ Vgl. auch BFH-Urteil VII R 1/97 vom 29.4.1997. Die Entfernung der Rücksitzbank und der Sicherheitsgurte sowie der Einbau einer Trennwand zum Fahrerraum sind damit nicht unbedingt ausreichend. Zudem überprüfen seit einigen Jahren die Finanzämter die Kriterien für die steuerrechtliche Anerkennung eines Pkw als Lkw strenger und stellen deutlich höhere Anforderungen als früher (z.B. die Entfernung der Fenster im Laderaum und deren Ersatz durch Blech für die steuerrechtliche Anerkennung eines Fahrzeugs als Lkw).

Haftpflicht- als auch für Kaskoversicherungen zu.⁸ Damit können – ähnlich wie bei der Kfz-Steuer – die höheren Versicherungsprämien für leichte Nutzfahrzeuge mit Pkw-Zulassung einen Anreiz geben, diese Fahrzeuge durch bauliche Veränderungen verkehrsrechtlich als Lkw zuzulassen.⁹

8 Außerdem lässt sich feststellen, dass die Beiträge zur Haftpflicht- und Kaskoversicherung von Dieselfahrzeugen über denen entsprechender Ottofahrzeuge liegen. Die Aussagen zu den Haftpflicht- und Kaskoversicherungen basieren auf der DEKRA-CARCOST-Datenbank (vgl. lastauto omnibus: Katalog '99).

9 Im Gegensatz zur Kfz-Steuer ist für die Festlegung der Versicherungsbeiträge die verkehrsrechtliche Zulassung bindend.

6 Die Differenzierung der Besteuerung von Lastkraftwagen in Europa

6.1 Vergleich der Spreizung der Kraftfahrzeugsteuer über Fahrzeugtypen

Ein Vergleich der Abgabenbelastung über die im gewerblichen Sektor eingesetzten Nutzfahrzeuge ist weniger aussagekräftig als die im vorigen Kapitel durchgeföhrten Vergleiche für Personenkraftwagen, da die Einsatzbedingungen (z.B. internationaler Fernverkehr oder städtischer Verteilverkehr) und die Nutzungsintensitäten sehr unterschiedlich sind. Dennoch soll hier kurz die Bemessung der überwiegend am Gewicht orientierten Kfz-Steuer für drei Fahrzeugtypen dargestellt werden, um das existierende Spektrum aufzuzeigen.

Für einen 40 t Sattelzug, einen Lkw mit 7,5 t zGG und einen Transporter mit 2,8 t zGG wird die jährliche Kraftfahrzeugsteuer in der Übersicht 30 ausgewiesen. Bei der Kfz-Steuer für die Nutzfahrzeuge zeigen sich über die betrachteten Länder große Unterschiede: Für den schweren Sattelzug reichen die Werte recht kontinuierlich von 270 € (H) bis zu annähernd 3 000 € (A), für den leichteren Lkw von knapp 100 € (H) bis zu 750 € (CH). Auf den Transporter wird in Polen keine Kfz-Steuer erhoben, für die weiteren Länder reicht die Spanne von 30 € (H) bis zu 635 € (CH).

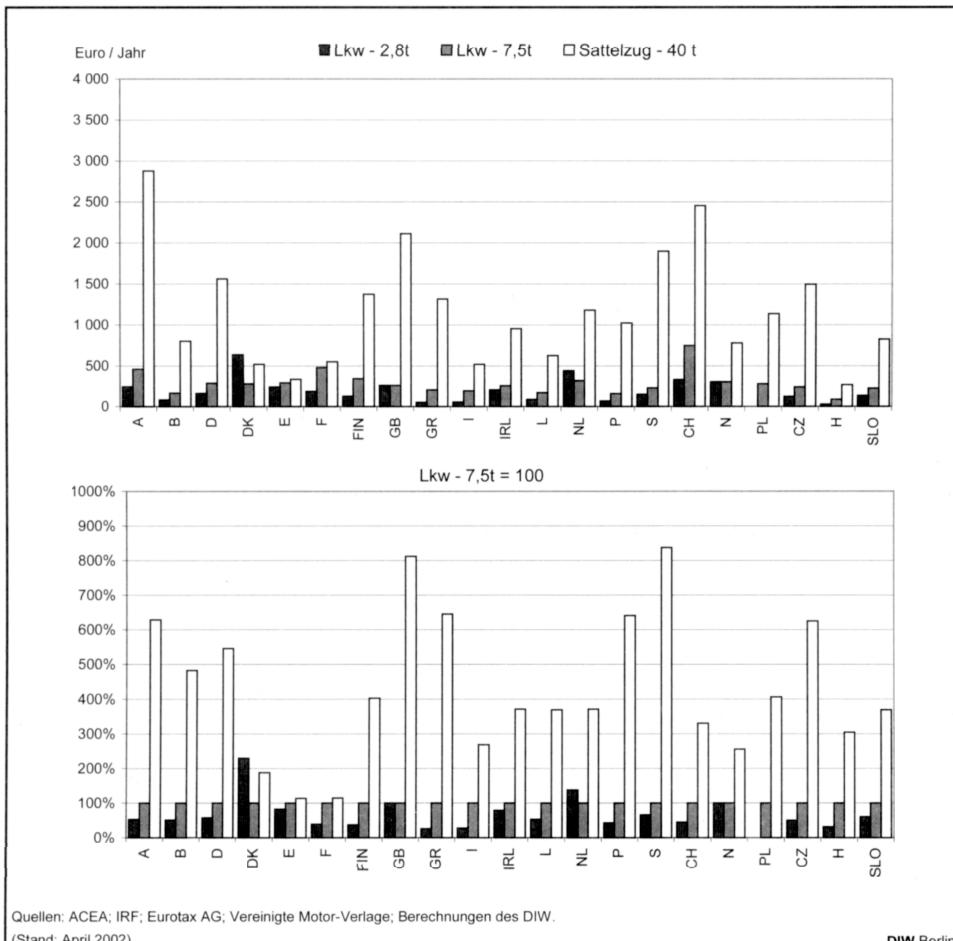
In einigen Ländern gelten schon für das 7,5 t Fahrzeug und in vielen Ländern für die Transporter andere Bemessungsgrundlagen als für die schwereren Fahrzeuge (vgl. Übersichten 8 und 9). Daher ist für diese auch eine höhere Besteuerung als für die jeweils schwereren Fahrzeuge möglich, wie dies in Dänemark und den Niederlanden der Fall ist.

Im unteren Teil der Übersicht 30 ist die Spreizung der Kfz-Steuer direkt ablesbar. In einigen Ländern existieren relativ geringe Unterschiede zwischen den Fahrzeugkategorien (DK, E, F), in neun Ländern wird das schwere Fahrzeug spürbar stärker als das mittlere belastet (Faktor 2,5 bis 4), und in weiteren neun Ländern reicht der Mehrbelastungsfaktor durch die Kfz-Steuer von 5 bis 9, für Deutschland beträgt er gut 5.

Da nur wenige Länder neben einer Gebühr eine Zulassungsteuer auf schwere Nutzfahrzeuge erheben, erübrigt sich hier die Darstellung einer Spreizung über die Fahrzeugmerkmale. Allerdings ist für die 2,8 t Transporter in mehr Ländern eine nennenswerte Zulassungsteuer zu entrichten als für die größeren Nutzfahrzeuge.

Übersicht 30

Spreizung der Kraftfahrzeugsteuer auf Lkw im europäischen Vergleich



6.2 Vergleich mit den Ergebnissen in anderen Quellen

Mit einem Vergleich von verschiedenen Studien zur Abgabenbelastung können im Allgemeinen nicht einzelne Ergebnisse falsifiziert werden, sondern dieser kann nur auf Unterschiede und vermutliche Ursachen hinweisen. Schon allein die Tatsache, dass Annahmen und Datenerhebung oder Berechnungswege nur bedingt nachvollziehbar sind, schränkt die Schlussfolgerungen ein. Zahlreiche Faktoren – die weitgehend auch bei einem Vergleich für Personenkraftwagen relevant sind – beeinflussen die in dieser und anderen Studien ausgewiesenen Ergebnisse für die Abgaben:

- die überhaupt einbezogenen Abgaben und Gebühren;
- selbst wenn man eine bestimmte Abgabe betrachtet, können noch Unterschiede dadurch auftreten, dass z.B. zusätzliche steuerähnliche Abgaben in nicht unerheblichen

Maße zu entrichten sind (z.B. neben der Versicherungsteuer Abgaben für verschiedene Fonds);

- der Zeitpunkt des Datenstandes kann alle Abgabearten nach Existenz und Höhe betreffen (z.B. durch Steueränderungen). Preisfluktuationen wirken sich auf die Umsatzsteuer und andere Wertsteuern aus;
- Wechselkurse beeinflussen die Relationen zu Ländern außerhalb der Währungsunion;
- die Betrachtung von Neufahrzeugen oder Bestandsfahrzeugen wirkt sich wegen unterschiedlicher Kraftstoffverbräuche, Emissionen und eventuell anderer Bemessungsgrundlagen auf die festgestellten Abgaben aus;
- die technische Ausführung des Fahrzeugs (z.B. Achskonstruktion);
- die Berücksichtigung von Anhänger oder Auflieger und die Art der Anrechnung (Anhängerzuschlag);
- die Konfiguration (Gewichtsverteilung, Achsen) der Fahrzeugkombination (Zugfahrzeug und Anhänger/Auflieger);
- die Wahl des exakten Fahrzeuggewichts insbesondere in Bezug auf steuerliche Abgrenzungen oder Tarifsprünge;
- der unterstellte Kraftstoffverbrauch;
- regionale Unterschiede der Besteuerung innerhalb der Länder;
- Sonderregelungen wie Rückerstattungen, Ermäßigungen, Befreiungen oder das Unterschreiten von EU-Mindestvorgaben;
- Zu- oder Abschläge nach Zahlungsart.

Im Folgenden werden daher die Ergebnisse der Abgabenermittlung in dieser Studie mit denen ohne Aufklärung der Differenzen aus zwei anderen Quellen verglichen, allerdings ohne ein Analyse möglicher Differenzen. Die Bestimmung der Abgaben erfolgt mit der hier erstellten Datei (Datenstand Abgaben 2001/2002, Kraftstoffpreise und Wechselkurse April 2002) für einen 40 t Lastzug mit 3+2 Achsen, der der Abgasnorm Euro 2 genügt und luftgefördert ist. Es wird eine jährliche Fahrleistung von 135 000 Kilometern angenommen.

Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. hat Informationen zur Besteuerung von Straßentransportunternehmen in Europa vorgelegt (BGL 2001, 2002). Hierin finden sich Angaben über die Höhe der Kraftfahrzeug- und der Mineralölsteuer für 17 Länder (Datenstand Juni 2002). Für die Versicherungsteuern werden die Steuersätze, nicht jedoch die sich aus den Prämien ergebenden Steuern genannt.

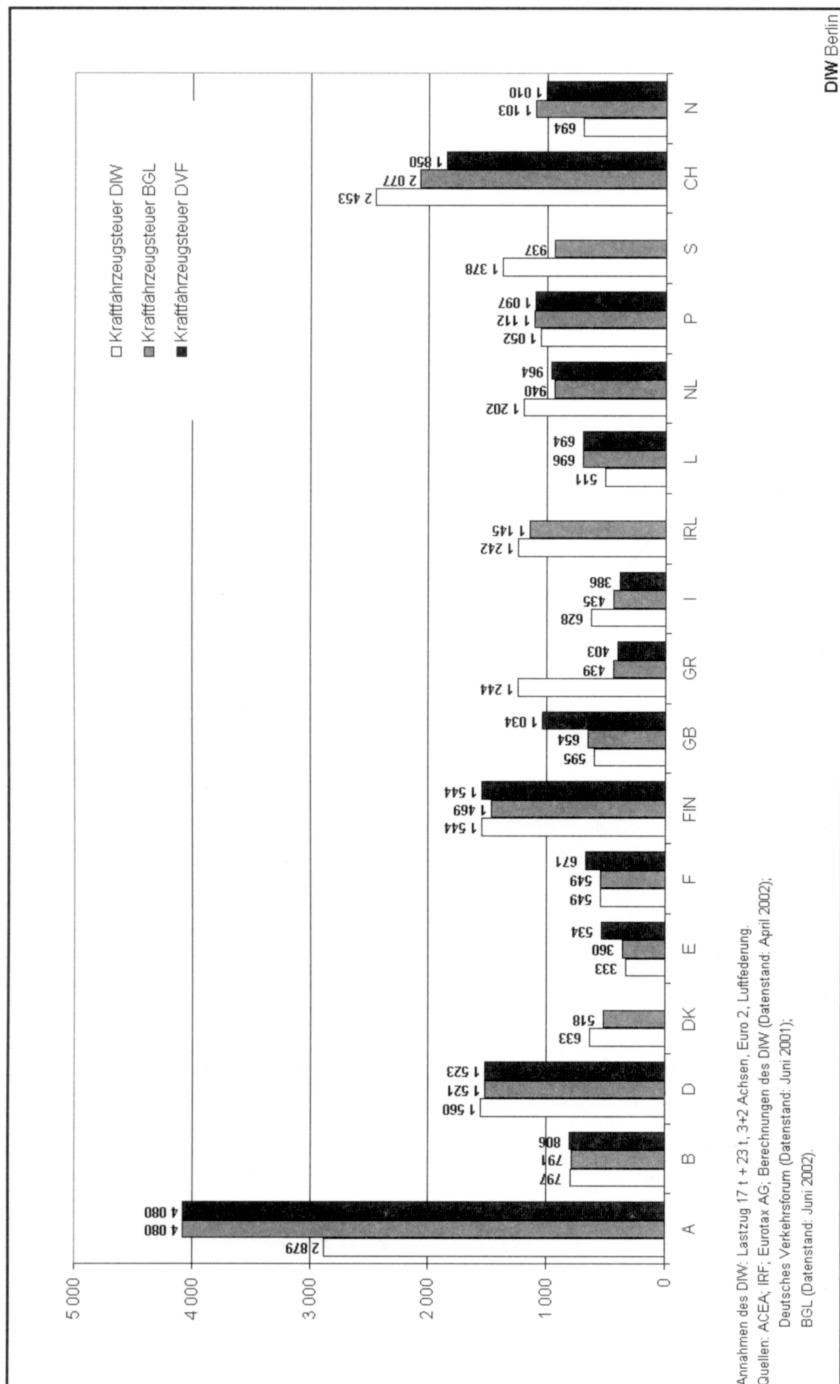
Im November 2001 hat das Deutsche Verkehrsforum ein Positionspapier zu den Wettbewerbsbedingungen im Straßengüterverkehr in der EU veröffentlicht. Hierin finden sich Ergebnisse zu den Kostenbelastungen in 12 EU-Staaten, der Schweiz und Norwegen (Datenstand 1.6.2001).

Die Übersichten 31 bis 33 stellen die Ergebnisse für die Kraftfahrzeugsteuer und die Mineralölsteuer dar. Bei der Kraftfahrzeugsteuer wird deutlich, dass bei den meisten Ländern erhebliche Unterschiede zwischen den ermittelten Werten bestehen. In einigen Fällen lassen sich mögliche Ursachen für die Differenzen anführen:

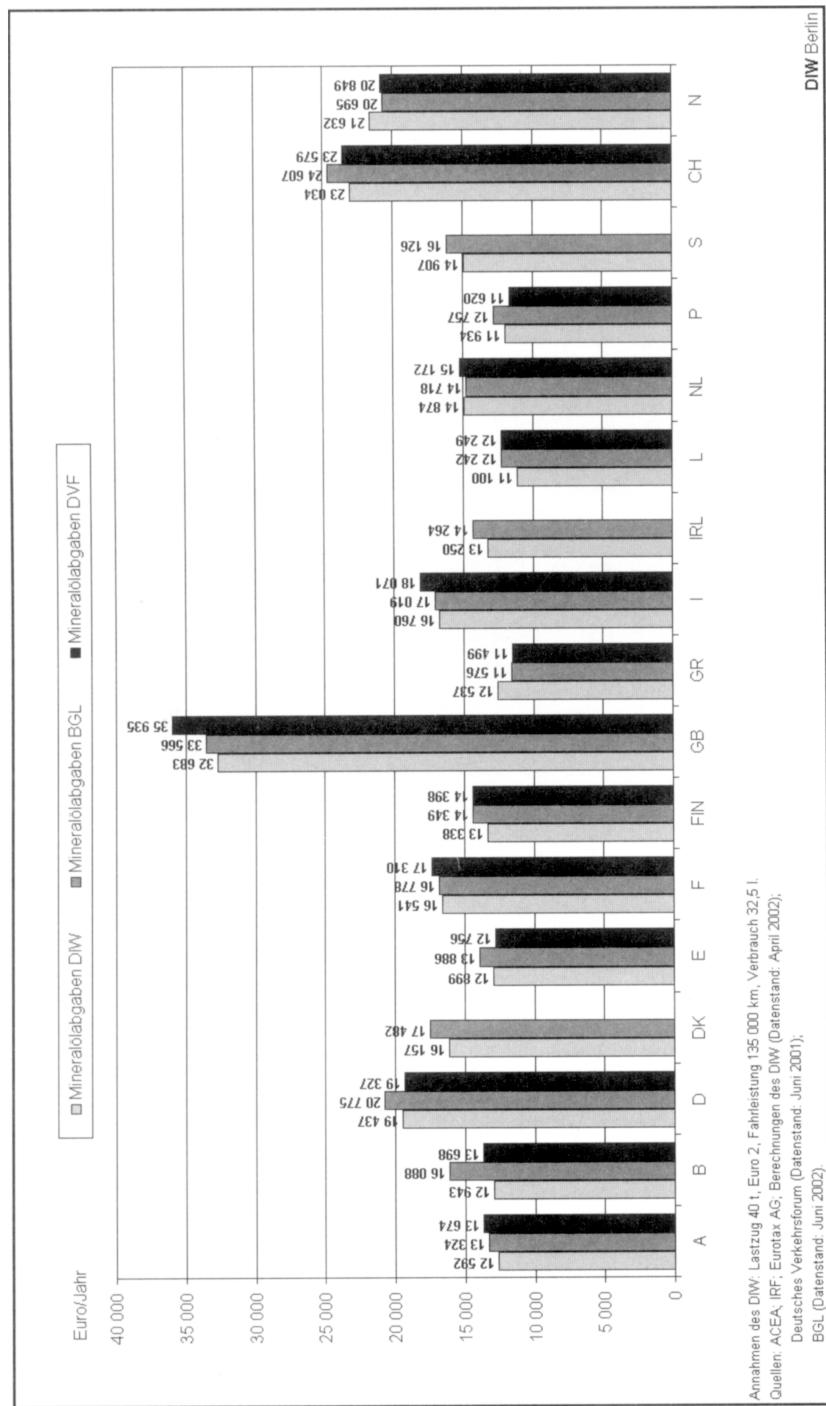
- Die ermittelte Kfz-Steuer in der Schweiz bezieht sich beim BGL auf einen 34 t-Zug, weil im Binnenverkehr das zulässige Gesamtgewicht diese Grenze nicht überschritten darf. Das DIW Berlin hat die Steuerbelastung für einen 40 t-Zug berechnet, der im internationalen Verkehr eingesetzt ist. Für die Abgabenerhebung bleibt das nationale Gewichtslimit bestimmd.
- Die Kfz-Steuer in Griechenland unterscheidet für Commercial Vehicles Steuersätze für „private use“ und „public use“. Die DIW-Berechnung verwendet die höheren Sätze des „private use“.
- In Italien, der Schweiz und Spanien spielen regionale Unterschiede in den Steuertarifen eine Rolle, die hier durch die Auswahl der Region bei der Berechnung zum Tragen kommen könnten.

Ansonsten beruhen die Details der Berechnungen durch das DIW Berlin für einige Länder auf Veröffentlichungen der zuständigen nationalen Ministerien. Der Vergleich der Mineralölabgaben in den drei Studien führt zu geringen Unterschieden, die sich durch den in den Berechnungen des DIW Berlin angesetzten niedrigeren Durchschnittsverbrauch erklären lassen. Der BGL berücksichtigt die Rückerstattungen auf Mineralölsteuer in Italien, Frankreich und den Niederlanden.

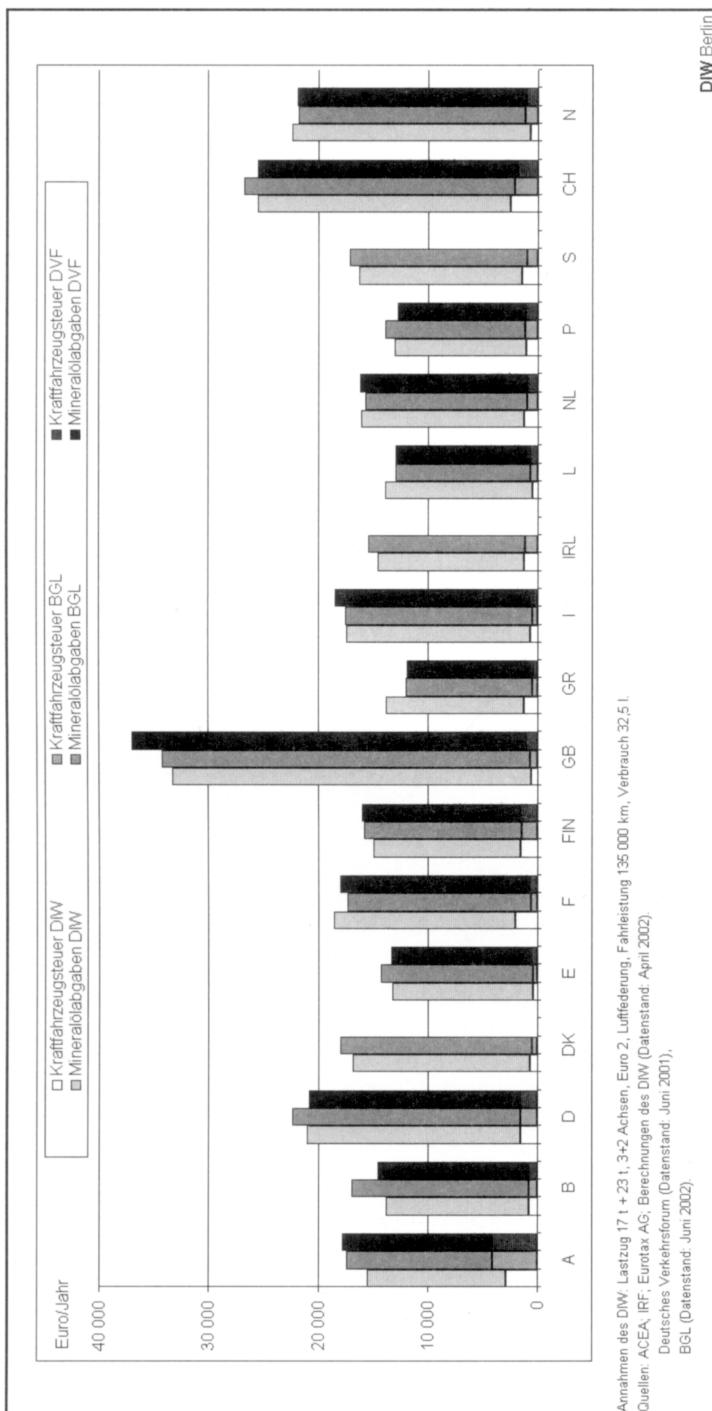
Übersicht 31 Vergleich der Kfz-Steuerbelastung eines Lkw-Lastzuges 40 t



Übersicht 32 Vergleich der Mineralölsteuerbelastung eines Lkw-Lastzuges 40 t



Übersicht 33
Vergleich der Abgabenbelastung eines Lkw-Lastzuges 40 t
Kraftfahrzeugsteuer



7 Zusammenfassung und Bewertung

Erwerb, Besitz und Betrieb von Kraftfahrzeugen unterliegen einer Vielzahl von fiskalischen Belastungen, die in ihrer Zielsetzung, Art und Ausgestaltung international sehr verschieden sind. Daher ist bislang eine vergleichende Darstellung und Beurteilung der Belastungskomponenten, wie sie für viele verkehrs- und wettbewerbspolitische Fragestellungen erforderlich ist, 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 in europäischen Ländern zu erstellen und diese Informationen datentechnisch so aufzubereiten, dass für ausgewählte Fahrzeugkategorien aussagekräftige Darstellungen der gesamten Abgabenbelastung möglich sind.

In dieser Studie werden mit der Umsatzsteuer, der Zulassungssteuer, der Kfz-Steuer, der Versicherungssteuer und der Mineralölsteuer fast alle Abgaben auf den Erwerb, das Inverkehrbringen und die Nutzung von Kraftfahrzeugen berücksichtigt. Erfasst werden auch Verwaltungsgebühren, die einmalig oder periodisch fällig sein können. In diese Untersuchung einbezogen wurden die 15 Mitgliedstaaten der EU, die Schweiz, Norwegen sowie die vier assoziierten Staaten Polen, die Tschechische Republik, Ungarn und Slowenien (Übersicht 2).

Nach einem systematischen Überblick der existierenden Abgabearten und ihrer Ausgestaltung in den Untersuchungsländern (Übersichten 3 bis 10) wurden diese Informationen weitergehend detailliert aufbereitet, um die konkrete Abgabenbelastung ausgewählter Fahrzeuge in den Ländern berechnen zu können. In Datenbanken wurden alle Informationen zur formalen Inzidenz der Belastung von Kraftfahrzeugen zusammengestellt. In den Dateien werden die Fahrzeugmerkmale mit den relevanten Besteuerungsgrundlagen verknüpft. Basierend auf diesen Informationen werden fixe und variable Kostenbestandteile für ausgewählte Fahrzeuge (22 Pkw-Modelle, 8 Lkw-Modelle) ermittelt und dargestellt.

Um einen aussagekräftigen Ländervergleich der Abgabensysteme zu erhalten, ist eine Reihe von Annahmen zu treffen, die für alle betrachteten Länder gleichermaßen gelten. Die einmaligen Abgaben werden für Pkw entsprechend dem durchschnittlichen Wertverlust in den ersten vier Jahren verteilt, bei den gewerblichen Fahrzeugen werden die einmaligen Abgaben auf 6 Jahre umgelegt. Für die Berechnungen wird angenommen, dass die betrachteten Pkw privat, die betrachteten Lkw gewerblich gehalten werden. Die ermittelten Abgaben beziehen sich auf die für Neufahrzeuge jährlich beim Erstbesitzer entstehenden Abgaben. Die in den Ländern unterschiedliche Höhe der Neuwagenpreise wird bei der Berechnung der Umsatzsteuer und der Zulassungssteuer berücksichtigt. Im

Ergebnis bietet diese Untersuchung eine systematische Bestandsaufnahme der Abgaben gegliedert nach Ländern und den relevanten Komponenten.

In den untersuchten Ländern kommen prinzipiell Steuern zur Anwendung, die einmalig in Verbindung mit dem Kauf und der Zulassung von Fahrzeugen anfallen, solche, die an den Besitz oder das Halten geknüpft periodisch zu entrichten sind, und solche, die in Abhängigkeit vom Ausmaß der Nutzung entstehen. Beim Erwerb eines Kfz werden in allen 21 hier betrachteten Ländern Umsatzsteuern mit Sätzen von 7,6 % bis 25 % erhoben. Diese Steuersätze gelten mit vier Ausnahmen auch für die Umsatzsteuer beim Kauf von Kraftstoffen. Mit der Zulassung von Kraftfahrzeugen sind in 15 Ländern Steuern und in 13 Ländern Gebühren zu zahlen. Zulassungssteuer und -gebühr, Kraftfahrzeugsteuer und Versicherungssteuer werden nicht für alle Fahrzeugkategorien erhoben und können verschieden ausgestaltet sein. Periodisch zu leistende Kraftfahrzeugsteuern existieren in allen 21 Ländern und eine Steuer auf die Versicherungsprämien in 17 Staaten. Alle betrachteten Länder erheben eine Steuer auf Kraftstoffe.

Mit dem *Erwerb und der erstmaligen Zulassung eines neuen Pkw* sind in allen Ländern einmalige Abgaben zu entrichten (Übersicht 4). Dies ist zumindest die Umsatzsteuer, deren Basis in fast allen Ländern der Netto-Rechnungspreis, in vier Ländern jedoch der Nettopreis plus der jeweiligen Zulassungssteuer ist. In vier Ländern zahlt der Fahrzeughalter bei der Zulassung des Weiteren nur moderate Gebühren, jedoch keine Zulassungssteuer. In den weiteren fünfzehn Staaten ist neben der Umsatzsteuer beim Erwerb des Autos bei der Zulassung eine Steuer zu leisten, in acht Fällen zusätzlich eine Zulassungsgebühr. Insgesamt lassen sich mindestens zehn verschiedene Bemessungsgrundlagen und Kombinationen bei der Zulassungssteuer unterscheiden. Am häufigsten sind dabei der Kaufpreis des Fahrzeugs und das Motorvolumen von Bedeutung. Sieben Länder berücksichtigen mit dem Kraftstoffverbrauch, der Abgasstufe oder der Sicherheitsausstattung der Autos ökologische Aspekte in den Bemessungsgrundlagen. In vier Ländern erfolgt eine Umrechnung der technischen Merkmale der Fahrzeuge (Engine Rating), um eine modifizierte Bemessungsgrundlage zu bestimmen (z.B. Fiscal Horsepower).

Die Zulassungssteuer ist in zehn Ländern eine Wertsteuer auf den Nettopreis oder den Bruttopreis. Dabei gibt es in allen zehn Ländern, die eine Wertsteuer anwenden, einen zweidimensionalen Tarif oder einen Abschlag auf die Bemessungsgrundlage, die von den Merkmalen des Fahrzeugs abhängig sind. Als Mengensteuer ist die bei der Zulassung fällige Abgabe in vier Staaten ausgestaltet. Über alle Länder betrachtet reicht die Höhe der auf ein Jahr umgelegten Zulassungsabgaben für ein Fahrzeug der Mittelklasse bis zu etwa 3 000 €. In den zwölf Ländern, die eine Verwaltungsgebühr bei der Zulassung von Personenkraftwagen erheben, beträgt diese 9 bis 172 €.

Im Vergleich zu den Pkw stellt sich international die Ausgestaltung der *Zulassungssteuer für Lastkraftwagen* einfacher dar (Übersicht 5). Neben der Umsatzsteuer beim Kauf wird nur in drei Mitgliedstaaten und einem weiteren Land eine Steuer für die Verkehrszulassung von Lkw erhoben, Gebühren sind damit in dreizehn Ländern verbunden. Der auf ein Jahr anzurechnende Anteil der Zulassungssteuer reicht für die hier gewählten Fahrzeuge bis zu über 4 000 €. Die Höhe der Zulassungsgebühren ist in den meisten Ländern unabhängig vom Fahrzeugtyp, für Lkw liegen sie bei 9 bis 250 €.

Transporter sind für eine gewerbliche Nutzung oder zum Gütertransport ausgelegt bzw. weisen im Vergleich zum Pkw ein höheres Gewicht auf. Für dieses Fahrzeugsegment gibt es in den Ländern verschiedene Bezeichnungen und unterschiedliche Abgrenzungen. Daraus ergibt sich, dass ein Fahrzeug der mittleren Gewichtsklassen in verschiedenen Ländern unterschiedlichen Fahrzeuggruppen zugerechnet wird und damit unterschiedlichen Besteuerungssystematiken unterliegen kann. In neun der untersuchten Staaten wird auf die Zulassung von leichten Nutzfahrzeugen eine Steuer erhoben, die in fünf Ländern als Wertsteuer und in vier Ländern als Mengensteuer ausgestaltet ist. Die in diesen Ländern gültigen Obergrenzen des Gewichts oder andere relevante Abgrenzungsmerkmale dieses Fahrzeugsegments sind in der Übersicht 6 angegeben. Je nach den relevanten Abgrenzungsmerkmalen können in den Ländern zu dem Fahrzeugsegment der Transporter gewisse Pkw-Kombi, die leichten Lkw und die mittelschweren Lkw gerechnet werden. In dreizehn Ländern werden bei der Anmeldung von Transportern Gebühren erhoben.

Der Halter eines zum Verkehr zugelassenen Personenkraftwagen hat in fast allen hier betrachteten Staaten periodische Steuern zu entrichten. Eine *Kraftfahrzeugsteuer auf Pkw* besteht – außer in Polen – in allen Ländern, allerdings werden in Frankreich von 2001 an private Halter nicht mehr besteuert. Zusätzlich sind in siebzehn der untersuchten Staaten Steuern auf die Prämien der Haftpflichtversicherung zu zahlen, die 2 % bis 50 % betragen können und die in einigen Ländern bei bestimmten Fahrzeugarten noch um steuerähnliche Abgaben ergänzt werden (Übersicht 3).

In den europäischen Ländern lassen sich bei den Personenkraftwagen acht verschiedene Bemessungsgrundlagen identifizieren, die unterschiedlich kombiniert werden (Übersicht 7). Geringer Kraftstoffverbrauch und modernes Abgasverhalten werden in acht Ländern bei der Kfz-Steuer honoriert. Zusätzlich ist für die Festlegung der Kfz-Steuer in vier Ländern das Ergebnis des „Engine Rating“ für die Bemessung der Steuer relevant. Am häufigsten spielen die Antriebsart und der Hubraum für die Höhe der Steuer eine Rolle, wobei die Antriebsart (Otto vs. Diesel) eine Zweiteilung des Tarifs eröffnet, während z.B. innerhalb einer Antriebsart der Steuersatz nach dem Hubraum gestaffelt ist. Für ein Fahrzeug der Mittelklasse hat in den hier betrachteten Ländern der Halter jährlich bis zu 600 € Kfz-Steuer zu entrichten.

Auch für *Lastkraftwagen* finden sich in den untersuchten Ländern unterschiedliche Bemessungsparameter für die Kfz-Steuer, jedoch sind in allen Ländern das Leergewicht, das zulässige Gesamtgewicht oder die Nutzlast die entscheidende Bemessungsgrundlage (Übersicht 8). 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 Versicherungssteuer und steuerähnliche Abgaben erhoben (Übersicht 3). In der Mehrheit der Länder gelten für die Kraftfahrzeugsteuer auf leichte Nutzfahrzeuge auch die für Lkw gültigen Bemessungsgrundlagen. Daher ist das Fahrzeuggewicht oder die Nutzlast in 19 der 21 Länder ein steuerrelevantes Merkmal für Transporter (Übersicht 9). Die Kfz-Steuer für die Nutzfahrzeuge zeigt über die betrachteten Länder starke Unterschiede: Für den schweren Sattelzug reichen die Werte recht kontinuierlich von 270 € bis zu annähernd 3 000 €, für den leichteren Lkw von knapp 100 € bis zu

750 €. Auf den Transporter wird in Polen keine Kfz-Steuer erhoben, für die weiteren Länder reicht die Spanne von 30 € bis zu 635 €.

Die *Abgaben auf Kraftstoffe* sind die direkt mit der Nutzung von Kraftfahrzeugen verbundenen staatlichen Belastungen, sie bestehen aus der Mineralölsteuer, sonstigen Abgaben auf Mineralöl und der Umsatzsteuer (Übersicht 10). Mineralölsteuer und Umsatzsteuer werden in allen hier betrachteten Staaten erhoben. Bei aktuellen Verbraucherpreisen von 0,80 € bis 1,22 € machen die Abgaben bei unverbleitem Euro-Super in den Mitgliedstaaten 56 % bis 76 % aus. Für Dieselkraftstoff liegen die Tankstellenpreise bei 0,65 € bis 1,26 €, der Anteil der gesamten Abgaben beträgt hier 52 % bis 74 %. In den 15 EU-Ländern beläuft sich der Steuersatz auf Super-Benzin derzeit auf 0,33 € bis 0,74 €, auf Diesel-Kraftstoff sind es 0,25 € bis 0,74 €. Zusätzlich wird die Umsatzsteuer mit Sätzen von 7,6 % bis 25 % auf den Produktpreis einschließlich der Mineralölsteuer erhoben.

Die vielfältigen Auswertungsmöglichkeiten der erstellten Datenbanken zur Berechnung der Abgaben auf Pkw und Lkw werden anhand einiger repräsentativer Beispiele für die Bereiche Pkw und Lkw illustriert. Unter den gesetzten Annahmen (u.a. 15 000 km Fahrleistung pro Jahr) ergibt sich für die 21 Länder eine Spanne der jährlichen Abgaben für einen *Pkw* der unteren Mittelklasse in den ersten vier Nutzungsjahren von 770 € in Luxemburg bis zu 3 700 € in Dänemark. Bei den sieben Ländern am oberen Rand der Abgabenbelastung – insbesondere bei Dänemark – spielt die Zulassungsteuer eine herausragende Rolle (Übersicht 17). Die Zulassungsteuer weist im Vergleich der Abgabekomponenten die größte Variation zwischen den Ländern auf. Erwartungsgemäß differenziert hingegen die Umsatzsteuer auf den Fahrzeugkauf die Abgaben zwischen den Ländern nur sehr gering. Die Umsatzsteuer auf den Kraftstoff als sechste Abgabekomponente ist in der Mehrheit der Länder unter den geltenden Annahmen höher als die Kfz-Steuer. Diese Aussage gilt auch noch bei einer geringeren Fahrleistung von 12 000 Kilometer.

Betrachtet man die Rangfolge der Abgaben auf Pkw für die 21 Länder, so erkennt man ein breites Mittelfeld von etwa der Hälfte der Länder, für die die Abgabensumme in einem engen Bereich von 1 000 bis 1 300 € liegt. Hinsichtlich der auf Fahrzeugerwerb und -haltung ausgerichteten Abgaben liegt Deutschland im Mittelfeld. Die Abgabenbelastung des Kraftstoffverbrauchs wird hingegen nur von drei Ländern übertroffen. In der Rangfolge der gesamten Abgabenbelastung liegt Deutschland damit im Mittelfeld: In dieser Beispielrechnung weisen acht Länder geringere und zwölf Länder höhere Abgaben auf.

Die hier aufgezeigten Unterschiede zwischen den Ländern sind natürlich vom Fahrzeugsegment und der unterstellten Nutzungsintensität abhängig. Über die Fahrzeugsegmente bei gleicher jährlicher Fahrleistung (hier 15 000 Kilometer) betrachtet verändern sich die Positionen der Länder in der Rangfolge nur wenig. Allerdings fällt auf, dass die relative Abgabenposition Deutschlands mit zunehmender Fahrzeuggröße günstiger wird.

Beispielhaft für die im internationalen Straßengüterverkehr eingesetzten *Nutzfahrzeuge* werden die Abgaben für einen Lkw-Lastzug Mercedes Actros 2540 LL mit einem Zweiachs-Pritschenanhänger bei einer Jahresfahrleistung von 135 000 Kilometer und den

derzeit geltenden Kraftstoffpreisen berechnet. Mit den getroffenen Annahmen ergibt sich die in der Übersicht 20 dargestellte Rangfolge der Abgabenbelastung, die sich in einer Spanne von knapp 11 000 € in Luxemburg bis zu gut 33 500 € in Großbritannien bewegt. Mehr als die Hälfte der Länder bilden ein breites Mittelfeld um die Abgabensumme von 15 000 €. Für fast alle Länder weist die Mineralölsteuer eine überragende Bedeutung von annähernd oder über 90 % der Abgabensumme auf. Deutschland findet sich im Bereich der Staaten mit hohen Abgaben, höhere Abgaben weisen nur Norwegen (um 4 %), die Schweiz (um 20 %) und Großbritannien als Inselstaat (um 60 %) auf.

Mit weiteren Auswertungen wird näher auf die Steuerspreizung über Fahrzeugmerkmale und auf die Berücksichtigung von Umweltaspekten bei der Besteuerung eingegangen. Die sich aus den Berechnungen ergebende Spreizung der Kfz-Steuer für Pkw ist in Portugal, Österreich und Belgien am höchsten: Für das Fahrzeug der Oberklasse sind das Zwölf-, Acht- bzw. Siebenfache zu entrichten wie für den Kleinwagen.

Unterschiedliche Strategien sind bei der steuerlichen Berücksichtigung umweltrelevanter Komponenten zu erkennen. Als Bemessungsgrundlage, die die vom Pkw ausgehende Umweltbeeinträchtigungen einbezieht, ist vor allem die Einhaltung von Schadstoff-Emissionsgrenzen zu nennen (Euro2/3/4). Um eine Verminderung des Durchschnittsverbrauchs und damit die Reduzierung des CO₂-Ausstoßes im Verkehrsbereich zu erreichen, sind in einigen Ländern Verbrauch und CO₂-Emissionen als neue Bemessungsgrundlagen eingeführt worden. Unter den 15 Ländern, die eine Zulassungsteuer aufweisen, berücksichtigen sechs das Abgasverhalten oder den Kraftstoffverbrauch als eine Bemessungsgrundlage. Umweltgesichtspunkte spielen in sieben der betrachteten Länder bei der Höhe der Kraftfahrzeugsteuer eine Rolle.

Beim Vergleich der Besteuerung von Pkw mit Otto- oder Dieselmotor werden die Kfz-Steuer und die Mineralölsteuer miteinbezogen. Die Abgaben auf Dieselkraftstoff sind nur in Großbritannien, der Schweiz und in Slowenien nicht niedriger als auf Benzin (Übersicht 10). Es zeigt sich über alle Länder, dass ein Dieselmodell mit sinkender Fahrzeuggröße und steigender Fahrleistung bezüglich der Abgaben günstiger abschneidet, als ein mit einem Benzinmotor angetriebenes Vergleichsfahrzeug. Kleinere und mittlere Fahrzeuge mit Dieselmotor werden in den meisten Ländern über eine breite Spanne der Fahrleistungen steuerlich geringer belastet. Ein Blick auf die Anteile der Dieselfahrzeuge am Bestand bzw. an den Neuzulassungen lässt die Tendenz zu einer stärkeren Verbreitung des Dieselantriebes in den Ländern erkennen, in denen er im Vergleich zum Benziner steuerlich günstig abschneidet. Die Gegenüberstellung von Bestands- und Neuzulassungsanteilen des Diesels zeigt zudem die hohe Dynamik in der Popularität des Diesel-Autos in den meisten Ländern.

Dieser Überblick über die Abgaben auf Kraftfahrzeuge macht deutlich, dass es in den europäischen Ländern, insbesondere für die Personenkraftwagen, sehr verschiedene Besteuerungssysteme gibt. Dies drückt sich in der Vielzahl der Bemessungsgrundlagen und ihrer Kombinationen sowie in den unterschiedlich formulierten Tarifen für die Abgaben aus. Daraus ergeben sich sehr unterschiedliche Anteile für die fixen und die variablen Abgabekomponenten beim Pkw. Im Durchschnitt aller Länder haben die auf den Erwerb und die Zulassung eines Mittelklasse-Pkw bezogenen Abgabekomponenten (Zulassungsteuer und -gebühr, Umsatzsteuer) einen Anteil von 42 %, die auf das Halten

bezogenen (Kfz- und Versicherungsteuer) einen von 12 %, die auf die Nutzung bezogenen (Mineralölsteuer, Umsatzsteuer) Anteile machen 46 % aus. Für jede dieser Komponenten sind erhebliche Spannen zwischen den Ländern zu verzeichnen: Bei Erwerb und Zulassung reichen die Anteile von 19 % bis 65 %, für das Halten bis zu 20 % und für die Nutzung von 21 % bis zu 65 %.

Bezüglich der zusammen getragenen Besteuerungsgrundlagen in den 21 Ländern bleibt anzumerken, dass die Steuersysteme laufend umgestaltet werden und daher die hier getroffenen Aussagen zwar aktuell Gültigkeit haben, aber laufend überprüft werden müssen.

8 Literatur

ACEA (Association of European Automobile Manufacturers) (2001): Motor Vehicle Taxation in Europe, Bruxelles.

BGL (Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e.V.) (2001): Besteuerung von Straßentransportunternehmen in Europa, Rundschreiben A023-01 vom 17.07.2001, Frankfurt am Main.

- (2002) Besteuerung von Straßentransportunternehmen in Europa, Frankfurt am Main, <http://www.dvz.de/download/dateien/a019-02.pdf> (Juni 2002).

Bundesministerium der Finanzen (2001): Entwicklung der Mineralölsteuersätze für Benzin und Diesel in der Bundesrepublik Deutschland, <http://www.bundesfinanzministerium.de/Anlage9189/Uebersicht.pdf> (Juni 2002).

CEA (Comité Européen des Assurances) (2001): Die indirekte Besteuerung der Versicherungsverträge in Europa, Brüssel.

Colin Buchanan and Partners (2000): Comparison of Motoring Taxation Costs Across Europe, Final Report, <http://www.scottishsecretary.gov.uk/Publications/motoring.pdf> (November 2001).

COWI (2002): Fiscal Measures to Reduce CO₂ Emissions from New Passenger Cars – Main report, Final Report, A study contract undertaken by COWI Consulting Engineers and Planners AS on behalf of European Commission's Directorate General for Environment, January 2002.

Degryse, H. / Verboven, F. (2000): Car Price Differentials in the European Union: An Economic Analysis, http://europa.eu.int/comm/competition/carsector/distribution/evalreg_1475_95/studies/car price differentials.pdf (November 2001).

Deutsches Verkehrsforum (2001): Wettbewerbsbedingungen im Straßengüterverkehr der EU: Bestandsaufnahme und Harmonisierungsbedarf, Positionspapier, Berlin.

ECMT (1996): Taxation of International Goods Transport by Road, Report on Information Obtained, CEMT/CM (96) 6/Final.

- (1999): Fiscal and Financial Differences in the Taxation of Freight and Passenger Transport by Road and Rail in Europe, CEMT/CS/TR (98) 10/REV1.
- (2000): Harmonisation in Road Transport, Efficient Transport Taxes and Charges: Conclusions and Recommendations, CEMT/CM (2000) 14/Final.
- (2000): Harmonisation in Road Transport, Resolution on Charges and Taxes in Transport, Particularly in International Road Haulage, CEMT/CM (2000) 13/Final.
- (2000): Efficient Transport Taxes & Charges, Paris.

- (2001): Road Transport, Report on Regulatory Reform in Road Freight Transport, CEMT/CM (2001) 8.

Europäische Gemeinschaften (2001): Datenbank – Dialog mit den Bürgern, http://europa.eu.int/scadplus/scad_de.htm (November 2001).

Europäische Kommission (2000): Inventar der Steuern die in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union erhoben werden, 17. Ausgabe, Luxemburg, http://www.europa.eu.int/comm/taxation_customs/publications/info_doc/info_doc.htm#TAXATION (November 2001).

- (2000): Steuerpolitik in der Europäischen Union, Reihe: Europa in Bewegung, Luxemburg: Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften.

Europäische Union (1992): Richtlinie 92/82/EWG des Rates vom 19. Oktober 1992 zur Annäherung der Verbrauchsteuersätze für Mineralöle, Amtsblatt Nr. L 316 vom 31/10/1992 S. 0019 - 0020, http://www.europa.eu.int/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexapi!prod!CELEXnumdoc&lg=DE&numdoc=31992L0082&model=guichett (Juni 2002).

- (1999): Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, http://www.europa.eu.int/eurlex/pri/de/oj/dat/1999/l_187/l_18719990720 de004200 50.pdf (Juni 2002).

European Commission (1997): Vehicle Taxation in the European Union 1997, Background Paper, Directorate General XXI, Customs and Indirect Taxation, Brussels, http://europa.eu.int/en/comm/dg21/publicat/workingpapers/306-98_en.pdf (November 2001).

- (2000): Structures of the Tax Systems in Estonia, Poland, Hungary, the Czech Republic and Slovenia, Final Report commissioned by the European Commission, Brüssel, http://europa.eu.int/comm/taxation_customs/publications/reports_studies/taxation/tss/tssindex.htm (November 2001).
- (2001): Database on Environmental Taxation, http://europa.eu.int/comm/environment/enveco/database_env_taxation.htm (November 2001).
- (2001): Tax Harmonisation in the Community – Measures Adopted and Proposed, Period 01/01/1997 to 01/05/2001, Document TAXUD/2904/2001-EN.
- (2002): Car Price Differentials within the European Union, Price Comparisons of 01.05.02, http://europa.eu.int/comm/competition/car_sector/price_diffs/ (Juli 2002).

European Federation for Transport and Environment (1999): Road Fuel and Vehicles Taxation in Light of EU Enlargement, Brussels.

Eurotax (International) AG (2001): Automotive Pricing Analysis, <http://www.eurocarprice.com> (November 2001).

IBFD (International Bureau of Fiscal Documentation) (2002): Report on the Taxation of Vehicles in Poland and the Czech Republic, on behalf of the DIW Berlin, Amsterdam.

INFRAS (2000): Variabilisation and Differentiation in Road Taxation, Theoretical and Empirical Analysis, Final Report to ECMT, Bern.

IRF (International Road Federation) (2001): IRF World Road Statistics – 2001 edition, Geneva.

- Kunert, U. (1997): Kfz-Steuerreform: Nur geringe Umweltentlastung zu erwarten, in: Wochensbericht des DIW, Nr. 35/97 vom 28. August 1997.
- Link, H. / Rieke, H. / Schmied, M. (2000): Wegekosten und Wegekostendeckung des Straßen- und Schienenverkehrs in Deutschland im Jahre 1997, Gutachten des DIW Berlin im Auftrage des BGL und des ADAC, Berlin.
- Mennel, A. (Hrsg.) (2000): Steuern in Europa, Amerika und Asien, Berlin: Verlag Neue Wirtschaftsbriebe, 42.
- MORAVIA (1995): Umbau Lkw in Pkw unter Berücksichtigung der Kriterien für M1-Fahrzeuge: §§ 19, 20, 21 StVZO (Stand der Blattlieferung: 1.1.1995). Ohne Autor. MORAVIA Druck + Verlag: Was ist wie? Loseblattsammlung, Wiesbaden.
- NEI / DRD / LB / NEA (2000): Road Transport Charges, Final Report, Phare Multi-Country Transport Programme, Rotterdam.
- OECD (1999): Consumption Tax Trends, Paris.
- (2001): Revenue Statistics 1965–2000, Paris.
- REC (The Regional Environmental Center for Central and Eastern Europe) (2001): Environmental Taxes in an Enlarged Europe: An Analysis and Database of Environmental Taxes and Charges in Central and Eastern Europe, October 2001, Szentendre.
- Sourcebook EIEP (1999): Sourcebook on Economic Instruments for Environmental Policy in Central and Eastern Europe, The Regional Environmental Center for Central and Eastern Europe, Szentendre, Hungary. http://www.rec.org/REC/Programs/SofialInitiatives/EcoInstruments/EI_sourcebook.pdf (Februar 2002).
- TIS / DIW Berlin / EUR / INFRAS (2002): Study on Vehicle Taxation in the Member States of the European Union. Final Report, A study contract undertaken on behalf of the European Commission's Directorate General Taxation and Customs Union, January 2002.
- Vereinigte Motor-Verlage GmbH (2001): Auto Katalog-Modelljahr 2002, Stuttgart.
- (2001): Lastauto Omnibus-Katalog 2002, Stuttgart.