

## Steuerliche Belastung von Nutzfahrzeugen in Europa

Hubertus Bardt / Winfried Fuest,\* März 2010

**Die Belastung des Straßenverkehrs mit Steuern und Abgaben ist in Europa nicht einheitlich geregelt. Vielfältige Steuersätze, unterschiedliche Bemessungsgrundlagen und verschiedene Abgaben zur Anmeldung eines Fahrzeugs prägen das Bild ebenso wie die unterschiedlichen Mineralölsteuersätze. Während bezüglich der Belastung von Nutzfahrzeugen vor allem die unterschiedlichen Straßennutzungsgebühren diskutiert werden, stehen die weiteren Steuern und Abgaben für Nutzfahrzeuge nicht im Rampenlicht. Auch hier gibt es erhebliche Unterschiede innerhalb Europas. Deutschland ist dabei ein teures Pflaster für den Besitz und Betrieb von Nutzfahrzeugen. Bei mittleren und schweren Nutzfahrzeugen weist nur das Vereinigte Königreich eine höhere Abgabenbelastung auf. Bei leichten Nutzfahrzeugen rangiert Deutschland auf Platz zehn der 23 betrachteten Länder.**

### Kosten des Straßenverkehrs

Mobilität ist eine der entscheidenden Stützen moderner Volkswirtschaften. Dabei dürfen nicht nur die Arbeitsplätze und die Wertschöpfung im Fahrzeugbau und bei den Logistik- und Transportdienstleistungen betrachtet werden. Arbeitsteilung, Spezialisierung und industrielle Produktion könnten ohne einen modernen Verkehrssektor nicht stattfinden, und Wohlstandszuwächse durch internationalen Handel wären ohne ihn nicht zu realisieren. Ein hoher Lebensstandard hängt auch von einer guten Erreichbarkeit ab. Der gesamte Verkehrssektor ist ein Schlüsselsektor für die ganze Volkswirtschaft.

Verkehr ist stets Mittel zum Zweck. Die Aufrechterhaltung des zukünftigen Verkehrsangebots ist notwendig, um die Grundlagen des Wohlstands zu sichern. Besonders der Straßengüterverkehr spielt aufgrund seiner hohen Flexibilität eine maßgebliche Rolle. Gleichzeitig muss sichergestellt sein, dass die unerwünschten Effekte des Verkehrs, zum Beispiel negative Umweltauswirkungen, möglichst weit reduziert werden. Art und Volumen der externen Effekte des Straßenverkehrs unterliegen dabei allerdings erheblichen Bewertungsspielräumen. Ob überhaupt noch externe Kosten bestehen, die nicht bereits durch Steuern und Gebühren internalisiert sind, ist strittig. Zudem gibt es Zweifel, ob das Ziel einer äquiva-

---

\* Wir danken Esther Chrischilles für ihre Unterstützung.

lenten Besteuerung der externen Kosten des Straßenverkehrs mittels Steuern überhaupt zu erreichen ist (Puls, 2009).

Die Kosten des Straßenverkehrs umfassen nicht nur die angesprochenen externen Kosten, hierzu zählen auch die Reisezeit, der Materialverbrauch (beispielsweise für Treibstoff und Fahrzeuge), die Straßennutzungsgebühren sowie Steuern und weitere Abgaben. Diese sind von den Fahrzeugführern oder -haltern der Nutzfahrzeuge selbst zu tragen, und sie sind daher relevant für die wirtschaftliche Entscheidung, ob eine Fahrt oder ein Transport ausgeführt wird. Die Wettbewerbsbedingungen in diesem Bereich werden maßgeblich durch den Staat beeinflusst. Er greift auf diese Weise im nationalen Bereich direkt in das Wirtschaftlichkeitskalkül des Straßentransportverkehrs im Vergleich zu anderen Transportträgern ein und beeinflusst auf europäischer Ebene die steuerlichen Rahmenbedingungen für die internationale Wettbewerbsfähigkeit. Hohe staatliche Kosten für Nutzfahrzeuge führen zu staatlich induzierten Wettbewerbsunterschieden und im Bereich der Nutzfahrzeuge auch zu Wettbewerbsnachteilen.

### **Untersuchungsgegenstand und Berechnungsgrundlagen**

Die finanziellen Belastungen für Personenkraftwagen in Europa sind verhältnismäßig gut dokumentiert und analysiert (Busch/Fuest, 1998; Kalinowska et al., 2005; Kalinowska/Keser/Kunert, 2009). Für den Bereich der Nutzfahrzeuge, der für die gewerbliche Nutzung sowohl für die in Deutschland stark ausgeprägte Industrie als auch für den Dienstleistungssektor besonders bedeutsam ist, fehlt eine aktuelle Analyse. Er wurde zuletzt im Jahr 2005 in einem Gutachten für das Bundesfinanzministerium berücksichtigt (Kalinowska et al., 2005).

In der folgenden Analyse wird die steuerliche Belastung von Nutzfahrzeugen für insgesamt 23 europäische Länder aktualisiert. 21 Staaten gehören zur Europäischen Union (EU), zudem werden Island und die Türkei betrachtet. Für diese Länder ist die Datenlage verhältnismäßig gut. Die Datengrundlage ist im Wesentlichen die aktuelle Synopse der steuerrechtlichen Regelungen durch den europäischen Verband der Automobilindustrie (ACEA, 2009). Die ganze Bandbreite der Einzelregelungen und ihre unterschiedlichen Auswirkungen auf die verschiedenen Fahrzeugmodelle können nicht berücksichtigt werden. Vielmehr werden drei Fahrzeuge definiert und analysiert, die prototypisch für den Markt der Nutzfahrzeuge stehen (Tabelle).

Tabelle

## Merkmale der untersuchten Nutzfahrzeuge

	Leichtes Nutzfahrzeug <sup>1)</sup>	Mittleres Nutzfahrzeug <sup>2)</sup>	Schweres Nutzfahrzeug <sup>3)</sup>
Hubraum (ccm)	1.896	4.249	11.946
Leistung (KW)	75	130	320
Verbrauch (Liter je 100 km)	7,9	15,5	33
CO <sub>2</sub> -Emissionen (g je km)	208	408	868
Jährliche Fahrleistung (km)	20.000	45.000	95.000
Laufzeit (Jahre)	12	9	6

1) VW T5 (Multivan), Startline 1,9 l TDI mit Partikelfilter. 2) Daimler Vario 818D (reines Fahrgestell, geeignet für Normalaufbau). 3) Daimler Actros 2544LL (Fernverkehrsmodell, nur Fahrgestell/Zugmaschine).  
Quelle: Institut der deutschen Wirtschaft Köln



Unter diesen Fahrzeugen ist das leichte Nutzfahrzeug quantitativ das bedeutendste. In den letzten Jahren waren in Deutschland rund 80 Prozent der neu zugelassenen Lastkraftwagen (LKW) leichte Nutzfahrzeuge mit einem Gewicht von unter 3,5 Tonnen. In den Jahren 2007 und 2008 wurden jeweils über 215.000 Fahrzeuge dieser Klasse neu zugelassen (Abbildung 1). Im Jahr 2009 kam es zu einem Einbruch von 24 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Ähnlich – wenn auch auf niedrigerem Niveau – sieht es bei den mittleren LKWs zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen aus. Sie machten in den Vorjahren mit rund 22.000 Stück etwa 8 Prozent der Zulassungszahlen aus, bevor die Neuzulassungen im Jahr 2009 um 34 Prozent einbrachen. Bei den schweren Fahrzeugen kam es im vergangenen Jahr zu einem Einbruch um 30 Prozent, nachdem in den Vorjahren mit rund 35.000 Fahrzeugen insgesamt 13 Prozent der Zulassungen erreicht wurden.

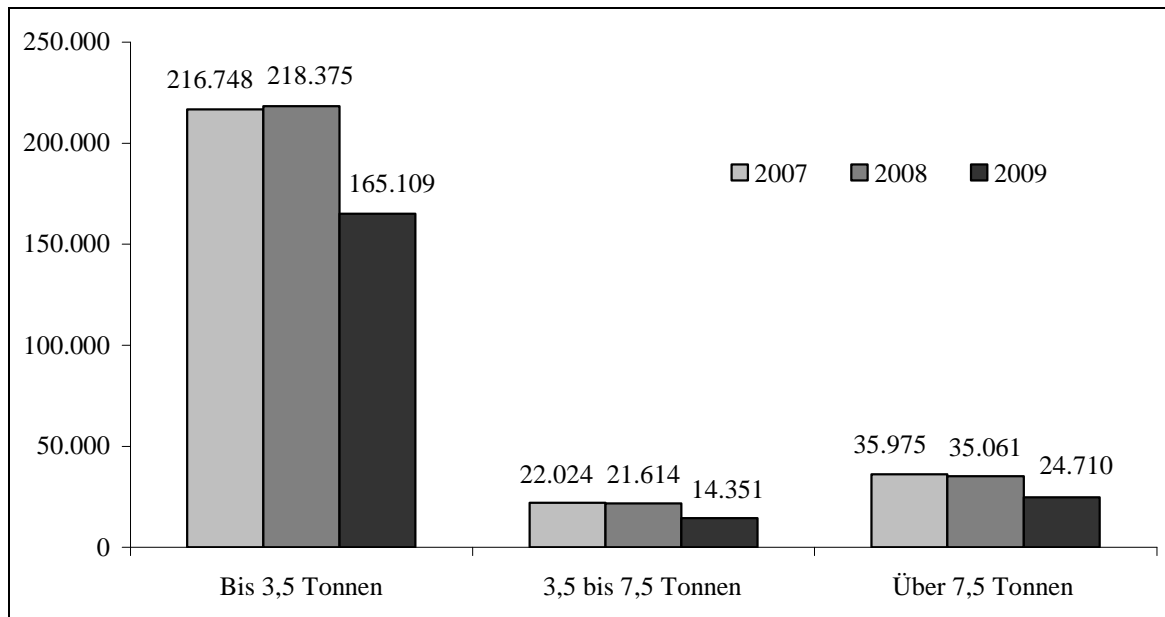
Für die definierten Fahrzeuge werden in Anlehnung an die ACEA unterschiedliche Steuern und Abgaben berücksichtigt, die für die gewerbliche Nutzung besonders relevant sind und für die eine ausreichende Datengrundlage vorhanden ist. Nicht berücksichtigt wird die Mehrwertsteuer, die in der Regel für gewerbliche Nutzer im Rahmen des Vorsteuerabzugs geltend gemacht werden kann. Zudem handelt es sich hierbei nicht um eine spezifische Belastung des Straßenverkehrsfahrzeugs, sondern um eine allgemeine Besteuerung, die für andere Investitionsgüter ebenso anfällt. Nicht berücksichtigt sind ferner Steuern auf die Fahrzeugversicherung oder Straßennutzungsgebühren wie die LKW-Maut in Deutschland. Dabei hat die Maut in den letzten Jahren zu einer erheblichen Zusatzbelastung des Güterstraßenverkehrs in Deutschland geführt. Der Mautumsatz ist um über 20 Prozent von knapp 2,9 Milliarden Euro im Jahr 2005 auf knapp 3,5 Milliarden Euro im Jahr 2008 gestiegen. Damit wurden in diesen vier Jahren insgesamt knapp 12,8 Milliarden Euro zusätz-

lich aufgebracht. Obwohl die Straßennutzungsgebühren mit dem erhöhten Finanzierungsbedarf für die Infrastruktur begründet wurden, hat die Zusatzbelastung sich nicht in steigenden Aufwendungen für den Straßenbau niedergeschlagen.

Abbildung 1

## Neuzulassungen von LKWs in Deutschland

Anzahl der neu zugelassenen LKWs



Quellen: Kraftfahrtbundesamt; Institut der deutschen Wirtschaft Köln

Institut der deutschen  
Wirtschaft Köln

Beim folgenden internationalen Vergleich werden die Abgaben anhand von drei Phasen unterschieden (Übersicht): Wenn ein Fahrzeug neu beschafft und angemeldet werden soll, sind in einigen Ländern spezielle Verbrauchssteuern, in den meisten Ländern Zulassungs- und Verwaltungsgebühren fällig. Vor allem die speziellen Verbrauchssteuern auf das Inverkehrbringen eines Fahrzeugs können erhebliche Größenordnungen annehmen. Der Besitz und das Halten eines Nutzfahrzeugs werden in Europa durch die international übliche Kraftfahrzeugsteuer besteuert, während für die Nutzung ebenfalls in allen europäischen Ländern spezielle mengenbezogene Steuern auf den Kraftstoffverbrauch anfallen. Hierbei handelt es sich auch um spezielle Verbrauchssteuern, die als Kostenfaktor umso stärker zu Buche schlagen, je höher der spezifische Kraftstoffverbrauch der Nutzfahrzeuge ausfällt. Dies gilt besonders für den Schwerlastverkehr, der nicht nur einen vergleichsweise hohen Kraftstoffverbrauch aufweist, sondern auch die jährlich höchsten Fahrleistungen zurücklegt. Für die Festsetzung dieser mengenbezogenen Verbrauchssteuer gewährt die EU ihren Mitgliedstaaten eine weitgehende nationale Souveränität. Es existieren allenfalls wie bei der Mehrwertsteuer verbindlich vorgegebene Mindeststeuersätze. Neben den in den letzten

Jahren spürbar angehobenen mengenbezogenen Verbrauchssteuern fällt dann bei steigenden Kraftstoffpreisen noch zusätzlich als wertbezogene Steuer von der Steuer eine höhere Mehrwertsteuer an, die dann teilweise als zusätzlicher Kostenfaktor zu Buche schlägt.

Übersicht

## Typisierung der Steuern und Abgaben für Nutzfahrzeuge

Inverkehrbringen	Besitz	Nutzung
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Spezielle Verbrauchssteuern auf das Fahrzeug</li> <li>• Zulassungs- und Verwaltungsgebühren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kraftfahrzeugsteuer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dieselsteuer</li> </ul>

Quellen: ACEA, 2009; Institut der deutschen Wirtschaft Köln



Auch wenn die hier dokumentierten Steuern einen ähnlichen Zweck erfüllen und in der gleichen Phase erhoben werden, gibt es doch erhebliche Unterschiede im Detail. So variiert bei der Dieselsteuer im Wesentlichen der Steuersatz, bei Zulassungsgebühren und Kraftfahrzeugsteuer unterscheiden sich die Bemessungsgrundlagen deutlich, was einen Vergleich schwierig macht, weil die effektive Belastung sich als Produkt von Steuersatz und Bemessungsgrundlage ergibt. In den betrachteten Staaten wird die Zulassung beispielsweise aufgrund des Hubraums, des Preises, der CO<sub>2</sub>-Emissionen, des Alters, des Kraftstoffverbrauchs, der Fahrzeuglänge, des Schadstoffausstoßes oder Kombinationen hieraus besteuert. Die Kraftfahrzeugsteuer bemisst sich an Gewicht, Achsenanzahl, Emissionen, Lärm, Zuladung oder Kombinationen daraus. Daher kann ein internationaler Vergleich der steuerlichen Belastung nur an Beispielen von konkreten Fahrzeugen vorgenommen werden.

### Staatliche Kosten für Nutzfahrzeuge

Die Daten zeigen eine breite Streuung der Belastungen zwischen den betrachteten Ländern. Dies gilt für alle drei Fahrzeugtypen. So beträgt die durchschnittliche Belastung über den gesamten Nutzungszeitraum für ein leichtes Nutzfahrzeug 11.167 Euro, wobei im günstigsten Land Litauen nur 6.283 Euro, am teuersten Standort Dänemark sogar 31.013 Euro fällig werden. Die kumulierten Belastungen für mittlere Nutzfahrzeuge liegen zwischen 20.623 Euro in Spanien und 45.117 Euro im Vereinigten Königreich bei einem Durchschnitt von 25.976 Euro. Schwere Nutzfahrzeuge werden im Durchschnitt mit 75.212 Euro belastet. Im Vereinigten Königreich sind es 128.805 Euro, in Spanien hingegen nur 57.616 Euro. Es zeigt sich, dass die staatlichen Kosten mit der Größe oder dem Gewicht des Fahrzeugs ansteigen. Hier wirkt sich auch die erheblich höhere jährliche Fahrleistung bei den schweren Nutzfahrzeugen aus. Obwohl diese eine geringere Gesamtnutzungszeit von angenommenen

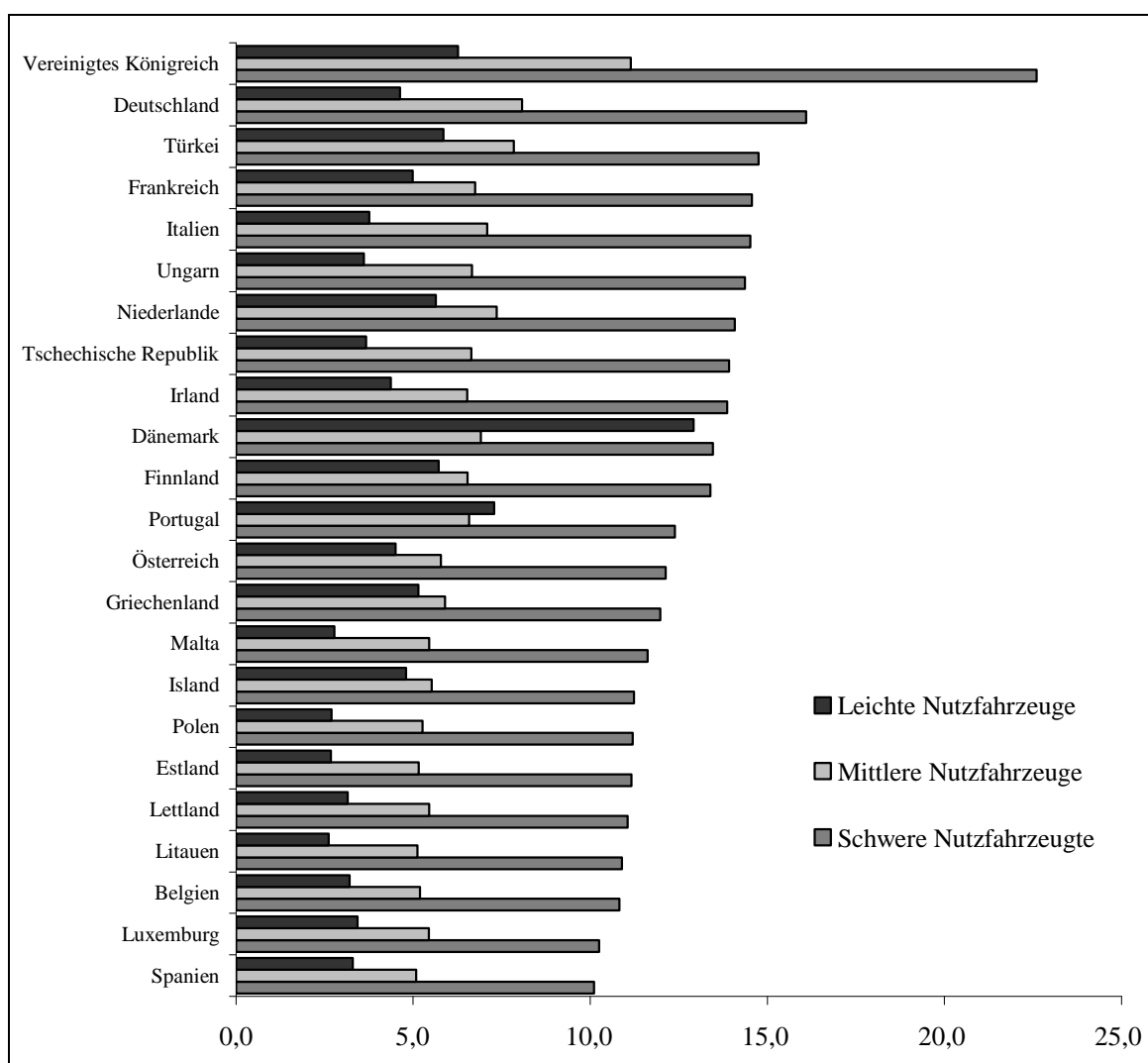
sechs Jahren aufweisen – bei den leichten Nutzfahrzeugen sind es hingegen zwölf Jahre –, ist die gesamte Fahrleistung höher. Dabei sind mittlere und schwere Nutzfahrzeuge im teuersten Land mehr als doppelt so stark belastet wie im günstigsten. Bei den leichten Nutzfahrzeugen muss man im teuersten Land hingegen fast das Fünffache aufbringen.

Um den Einfluss der unterschiedlich langen Nutzungszeiten und der jeweiligen jährlichen Fahrleistung zu isolieren, werden in Abbildung 2 die staatlichen Kosten für Nutzfahrzeuge je gefahrenen Kilometer ausgewiesen. Dies verändert nicht die Rangfolge beim internationalen Kostenvergleich. Es wird allerdings eine bessere Vergleichbarkeit zwischen den einzelnen Nutzfahrzeugtypen hergestellt, da sich diese vor allem hinsichtlich der Nutzungskosten durch ihre stark divergierenden Fahrleistungen merklich unterscheiden.

Abbildung 2

## Steuern und Abgaben für Nutzfahrzeuge in Europa

Steuern und Abgaben je gefahrenen Kilometer in Eurocent für die jeweiligen Nutzfahrzeugtypen

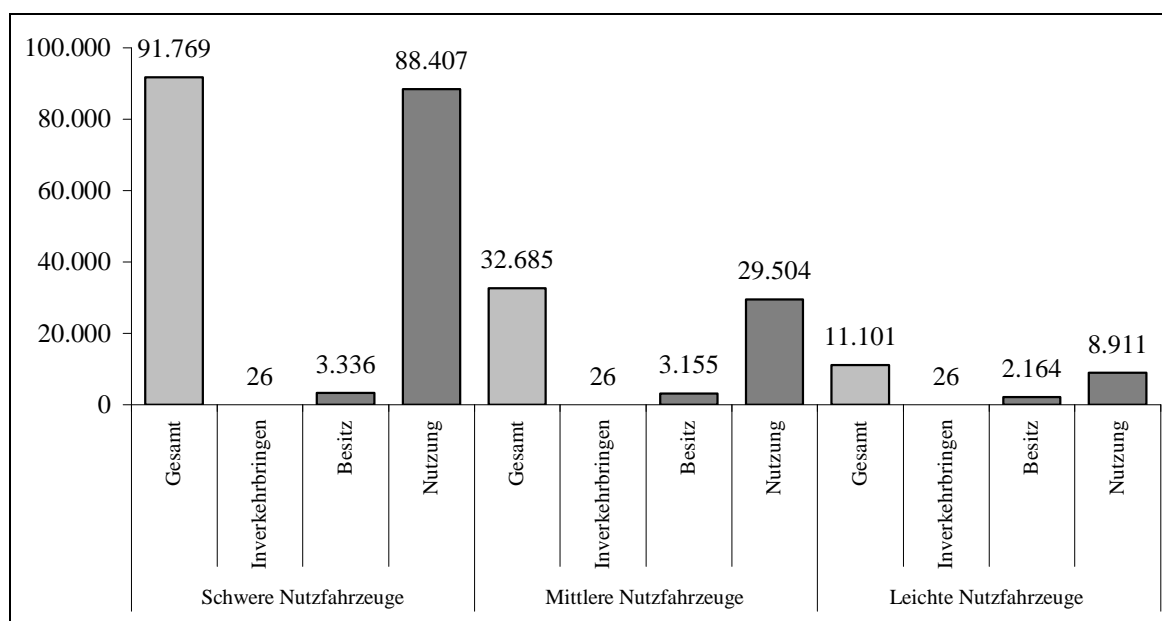


Die staatlichen Lasten für Nutzfahrzeuge sind in Deutschland besonders hoch. Das gilt auch, wenn die LKW-Maut auf Autobahnen nicht eingerechnet ist. Bei schweren Nutzfahrzeugen liegt Deutschland mit Kosten in Höhe von 16,1 Eurocent je gefahrenen Kilometer nach dem Vereinigten Königreich an zweiter Stelle. Bei mittleren Nutzfahrzeugen rangiert Deutschland ebenfalls nach dem Vereinigten Königreich mit Kosten in Höhe von 8,1 Eurocent je Kilometer auf Platz zwei. Das Vereinigte Königreich zeichnet sich durch eine besonders hohe Mineralölsteuer auf Diesel aus, die bei den mittleren und schweren Nutzfahrzeugen mit ihrem hohen Kraftstoffverbrauch zum Tragen kommt. Bei den leichten Nutzfahrzeugen liegt Dänemark aufgrund der besonders hohen speziellen Verbrauchssteuern für leichte Fahrzeuge deutlich an der Spitze. Deutschland liegt mit 4,6 Eurocent je Kilometer auf Platz zehn von 23 untersuchten Ländern.

Abbildung 3

## Struktur der Abgaben für Nutzfahrzeuge in Deutschland

Angaben der für die jeweilige Nutzungszeit und Fahrleistung akkumulierten Steuern und Abgaben in Euro



Quellen: ACEA, 2009; Institut der deutschen Wirtschaft Köln

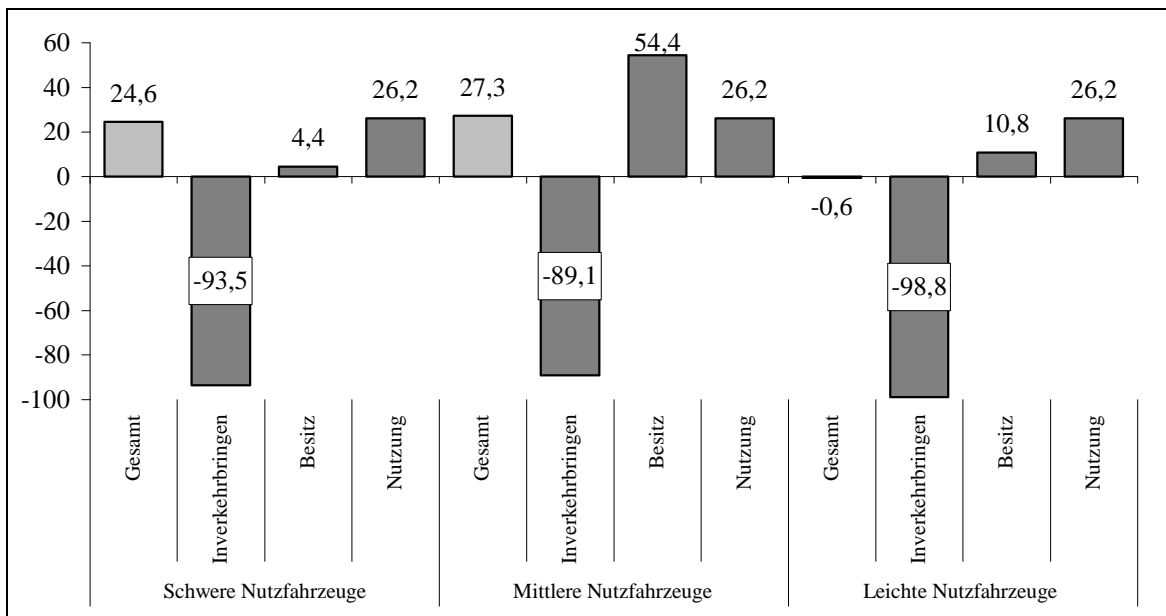
In absoluten Größen kommen auf den Besitzer eines schweren Nutzfahrzeugs in Deutschland während seiner sechsjährigen Nutzungsphase kumulierte Kosten in Höhe von fast 92.000 Euro zu. Davon entfallen 88.000 Euro auf die Mineralölsteuer (Abbildung 3). Geht man von einer jährlichen Autobahnnutzung von 60.000 Kilometern aus, was knapp zwei Dritteln der Gesamtnutzung entspricht, kommen weitere gut 55.000 Euro an Mautkosten für den gesamten sechsjährigen Nutzungszeitraum hinzu. Damit liegt Deutschland bei der

Belastung schwerer Nutzfahrzeuge an der europäischen Spitze. Bei mittleren Nutzfahrzeugen wird der Hauptanteil von 30.000 Euro für die Nutzung fällig. Die Kosten des Besitzes sind für schwere und mittlere Nutzfahrzeuge mit 3.300 Euro und 3.200 Euro nahezu gleich. Noch einmal deutlich niedriger sind die Belastungen für das leichte Nutzfahrzeug von gut 11.000 Euro, davon entfallen knapp 9.000 Euro auf die Mineralölsteuer und gut 2.000 Euro auf die Kraftfahrzeugsteuer.

Abbildung 4

## Deutschland im internationalen Vergleich

Differenz der steuerlichen Belastung von Nutzfahrzeugen in Deutschland zum Durchschnitt<sup>1)</sup> in Prozent



1) Durchschnitt von 22 Ländern (ohne Deutschland).

Quellen: ACEA, 2009; Institut der deutschen Wirtschaft Köln

Während Deutschland bei den schweren Nutzfahrzeugen fast 25 Prozent und bei den mittleren Nutzfahrzeugen um gut 27 Prozent über dem Durchschnitt der anderen Länder liegt, ist die Belastung bei den leichten Nutzfahrzeugen sogar leicht unter dem Durchschnitt (Abbildung 4). Rechnet man jedoch die extrem hohen Kosten der Inbetriebnahme in Dänemark und Portugal heraus, liegt Deutschland mit rund 11 Prozent vor den übrigen Ländern. Die erhöhte Gesamtbelastung in Deutschland resultiert aus der vergleichsweise hohen Mineralölsteuer, auch wenn diese für Diesel niedriger ist als für Ottokraftstoff. Bei der Belastung der Fahrzeugnutzung liegt Deutschland durchgängig um gut 26 Prozent über dem Durchschnittswert. Unter Berücksichtigung von Erstattungsregeln für die Mineralölsteuer in Belgien, Spanien, Frankreich und Italien fällt die relative Mehrbelastung Deutschlands noch größer aus. Während in Deutschland beinahe keine Abgaben für das Inverkehrbringen



des Fahrzeugs erhoben werden, liegen die Steuern auf den Besitz bei mittleren um gut 54 Prozent und bei leichten Nutzfahrzeugen um gut 10 Prozent über dem Durchschnitt der anderen Länder. Bei schweren Nutzfahrzeugen liegen sie dagegen nur um 4 Prozent über dem Durchschnitt.

Insgesamt kumuliert sich die Kostenbelastung durch staatliche Lasten in einem erheblichen Umfang. In Deutschland machen die Steuern und sonstigen Abgaben über die Nutzungsdauer des Erstbesitzers eines Nutzfahrzeugs zwischen 61 Prozent und 112 Prozent des Netto-Listenpreises aus. Die Belastung relativ zum Kaufpreis bei schweren Nutzfahrzeugen ist besonders hoch, obwohl hier nur die Kosten einer deutlich niedrigeren Laufzeit berücksichtigt werden.

Eine differenzierte Betrachtung der einzelnen Komponenten bringt die wesentlichen Ursachen für die hohen Belastungen zum Vorschein. Größter Posten ist in allen Ländern die Dieselsteuer. Sie macht im Durchschnitt der Länder zwischen 72 Prozent bei den leichten und 95 Prozent bei den schweren Nutzfahrzeugen aus. Deutlich weniger bedeutend sind die beiden anderen Kategorien. Hier sind deutliche Unterschiede zwischen den einzelnen Ländern auszumachen. So entfallen 12 Prozent der Belastungen für schwere Nutzfahrzeuge in Irland auf den Besitz. Besonders hoch sind die Anteile der Abgaben auf Inverkehrbringen und Besitz mit durchschnittlich 12 Prozent oder 16 Prozent bei den leichten Nutzfahrzeugen. In einigen Ländern beläuft sich weniger als die Hälfte der Abgaben auf den Kraftstoff, wobei Dänemark und Portugal hervorstechen. In Dänemark werden 52 Prozent der staatlich induzierten Lasten bei der Inbetriebnahme des leichten Nutzfahrzeugs fällig, 25 Prozent entfallen auf den Besitz und nur 23 Prozent auf den Betrieb. Portugal hat mit 57 Prozent unter allen Ländern den höchsten Anteil in der Phase der Inbetriebnahme, nur 39 Prozent entfallen auf den Kraftstoffverbrauch.

### **Steuersystematische und ökonomische Einordnung**

Unter steuersystematischen Gesichtspunkten sind die einzelnen Bestandteile unterschiedlich zu bewerten. Zulassungsgebühren und vergleichbare Abgaben sollen aufgrund ihres Äquivalenzcharakters die notwendigen Kosten der administrativen Zulassung abdecken. Spezielle Verbrauchssteuern werden üblicherweise entweder mit Verteilungsargumenten begründet oder dienen als Lenkungsinstrument, um die Nachfrage nach bestimmten Gütern zu senken. Eine positive Verteilungs- oder Lenkungswirkung ist jedoch in der Besteuerung des Kaufs eines Nutzfahrzeugs nicht zu erkennen. Eine laufende Kraftfahrzeugsteuer für den reinen Besitz der Fahrzeuge ist in ihrer Legitimation zweifelhaft. Sie kann jedoch genutzt werden, um den Kauf bestimmter – beispielsweise besonders umweltfreundlicher –

Fahrzeuge zu fördern. Die Besteuerung der Nutzung durch die Abgaben auf Kraftstoff als weitere spezielle Verbrauchssteuer wird einerseits als Gegenleistung für die öffentlich bereitgestellte Infrastruktur gerechtfertigt, andererseits zur Begrenzung externer Effekte eingesetzt. Jedoch gibt es grundsätzlich gegenüber speziellen Verbrauchssteuern sowohl in verteilungs- als auch umweltpolitischer Zielsetzung methodische Bedenken. So ist die Verteilungswirkung wenig zielgenau, während die richtige Höhe der Steuer zur Internalisierung externer Effekte nicht bekannt ist. Zudem nähren die in den letzten Jahren mehrfach angehobenen Steuersätze für Energie in Deutschland den Verdacht, dass hier der Fiskalzweck im Vordergrund des Gesetzgebers steht. Strittig ist zudem, diese spezielle Verbrauchssteuer zusätzlich zur Finanzierung der sozialen Sicherungssysteme heranzuziehen. Die von den Befürwortern zur Legitimation dieser Umweltsteuern vorgetragene These von der Existenz einer sogenannten „doppelten Dividende“ ist äußerst umstritten (Tipke/Lang, 2010, 229).

Dennoch ist die Struktur der staatlichen Lasten für Nutzfahrzeuge in Deutschland im Prinzip sinnvoll. Der Schwerpunkt liegt auf der verbrauchs- und nutzungsabhängigen Mineralölsteuer, die sich zudem durch vergleichsweise geringe Erhebungskosten auszeichnet. Zweifelhaft ist hingegen die Höhe, da die Infrastrukturausgaben insgesamt deutlich geringer als die Mineralölsteuereinnahmen sind und die Höhe der externen Effekte kaum objektiv und zweifelsfrei bestimmbar ist (Puls, 2009). Eine spezielle Verbrauchssteuer auf das Fahrzeug besteht zu Recht nicht. Die Kraftfahrzeugsteuer hingegen ist von geringer Bedeutung, sie kann nur eingeschränkt zur Steuerung eingesetzt werden.

Für das Transportgewerbe und die verladende Wirtschaft in Deutschland hat die Struktur unterschiedliche Wirkung. Die Besteuerung für Besitz und Anmeldung der Fahrzeuge ist in Deutschland relativ niedrig, während die mit der Nutzung verbundenen Abgaben für alle Fahrzeuge hoch sind, die in Deutschland fahren – unabhängig vom Heimatstandort der Fahrzeuge. Eine Beheimatung im Ausland hat jedoch den Vorteil, dass niedriger besteuert Kraftstoff dort gekauft werden kann. Für die Gesamtwirtschaft bedeuten die hohen staatlichen Lasten zudem, dass Transporte hierzulande stärker verteuert werden als im Ausland. Dies ist eine Belastung für die Industrie und Dienstleister, die auf die Durchführung von Transportfahrten im Inland angewiesen sind. Eine weitere Belastung des Straßengüterverkehrs sollte daher vermieden werden, zumal der europäische Vergleich deutlich gemacht hat, dass die Belastungen der Nutzfahrzeuge in Deutschland relativ hoch sind. Im Gegenteil wäre eine Senkung der Steuerbelastungen mit Blick auf die anderen europäischen Länder angemessen.

## Literatur

ACEA – Association des Constructeurs Européens d'Automobiles, 2009, ACEA Tax Guide 2009, Brüssel

Busch, Berthold / Fuest, Winfried, 1998, Steuern in der Währungsunion – Harmonisierung im Wettbewerb oder staatlicher Handlungsbedarf?, in: IW-Trends, 25. Jg., Heft 4, S. 28–40

Kalinowska, Dominika / Keser, Kerim / Kunert, Uwe, 2009, CO<sub>2</sub>-Besteuerung von Pkws in Europa auf dem Vormarsch, in: DIW-Wochenbericht, Nr. 27–28, S. 438–450

Kalinowska, Dominika / Kuhfeld, Hartmut / Kunert, Uwe A. / Rüllicke, Oliver, 2005, Die Abgaben auf Kraftfahrzeuge in Europa im Jahr 2005, Berlin

Puls, Thomas, 2009, Externe Kosten am Beispiel des deutschen Straßenverkehrs – Ökonomisches Konzept, politische Relevanz, praktische Möglichkeiten und Grenzen, IW-Analysen, Nr. 53, Köln

Tipke, Klaus / Lang, Joachim, 2010, Steuerrecht, 20. Aufl., Köln

\*\*\*

## Tax Burden on Utility Vehicles in Europe

Taxes on road traffic are not uniformly regulated in Europe. Differences include tax rates, taxable bases and car registration fees as well as gas tax rates. While the debate about taxing utility vehicles primarily focuses on road taxes, other taxes and duties on vehicles remain under the radar screen even though they too vary considerably in Europe. Germany is an expensive country for owners and users of utility vehicles. Only the UK has higher taxes on heavy and medium utility vehicles. Regarding taxes on light utility vehicles Germany ranks tenth among the 23 countries surveyed.

IW-Trends – Vierteljahresschrift zur empirischen Wirtschaftsforschung  
aus dem Institut der deutschen Wirtschaft Köln, 37. Jahrgang, Heft 1/2010; ISSN 0941-6838.

Rechte für den Nachdruck oder die elektronische Verwertung erhalten Sie über [lizenzen@iwkoeln.de](mailto:lizenzen@iwkoeln.de),  
die erforderlichen Rechte für elektronische Pressespiegel unter [www.pressemonitor.de](http://www.pressemonitor.de)

© 2010, IW Medien GmbH, Köln; DOI: 10.2373/1864-810X.10-01-05