

Pressemitteilung

Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung DIW Berlin

Renate Bogdanovic

08.08.2018

<http://idw-online.de/de/news700419>

Forschungsergebnisse
Energie, Umwelt / Ökologie, Verkehr / Transport, Wirtschaft
überregional



Im europäischen Vergleich werden Pkw in Deutschland gering besteuert

Reform der Fahrzeug- und Kraftstoffbesteuerung ratsam – Bei einem systematischen Europa-Vergleich aller Abgaben auf Pkw belegt Deutschland einen Platz im unteren Drittel – Pkw-Abgaben sind hierzulande weder fiskalisch ausreichend ergiebig, noch setzen sie hinlänglich Anreize für einen weniger umweltbelastenden Pkw-Verkehr Deutschland sollte die Besteuerung von Personenkraftwagen und Kraftstoffen reformieren, Priorität sollte dabei die schrittweise Erhöhung der Dieselsteuer haben. Zu diesem Schluss kommt Uwe Kunert, Verkehrsökonom am Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW Berlin).

Kunert hat das Abgabensystem für Pkw in 30 europäischen Ländern (EU-28, Norwegen und Schweiz) in einer neuen Studie systematisch analysiert und verglichen. „Es zeigt sich eine sehr variantenreiche Gestaltung der Steuersysteme, mit vielfältigen Bemessungsgrundlagen und im Ergebnis recht unterschiedlicher Steuerlast“, fasst Uwe Kunert das Ergebnis zusammen. Die Summe der Abgaben, die beim Erwerb (Umsatzsteuer, Zulassungssteuer und -gebühren), bei der Haltung (Kfz-Steuer, Versicherungssteuer) sowie bei der Nutzung (Steuern auf Kraftstoffe) für einen Mittelklassewagen im Erstgebrauch mit einer jährlichen Fahrleistung von 15.000 Kilometern anfallen, liegen für die Mehrzahl der Länder zwischen 1.200 und 2.000 Euro. Für die Länder mit noch höheren Abgaben ist die Zulassungssteuer – die in Deutschland nicht existiert – ausschlaggebend. Zudem ergibt diese Beispielrechnung unter dem Strich in 26 Ländern eine geringere Abgabenbelastung für Pkw mit Dieselmotor als für die mit Ottomotor. Unter den untersuchten Ländern erheben nur die osteuropäischen EU-Länder, die baltischen Länder sowie die Schweiz und Luxemburg geringere Steuern auf Pkw-Besitz und -nutzung als Deutschland. Berücksichtigt man die Kaufkraftparität in den jeweiligen Ländern, liegt Deutschland zusammen mit Luxemburg und der Schweiz ganz am Ende der Skala.

„Zumindest was die Steuern angeht, kosten Autobesitz und -nutzung in Deutschland deutlich weniger als in den meisten Nachbarländern“, kommentiert Uwe Kunert. „Die verschiedenen Abgaben sind zudem für den Staat fiskalisch nicht ergiebig. Gleichzeitig werden offensichtlich nicht ausreichend Anreize für weniger umweltschädliche Technologien gesetzt, denn die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor steigen und die Luftqualität – vor allem in Städten – ist unzureichend. Das Abgabensystem ist dringend reformbedürftig.“

Energiesteuer und Kfz-Steuer reformieren

Priorität sollte dabei eine schrittweise Angleichung des Steuersatzes auf Dieselmotor auf das Niveau von Vergaserkraftstoff haben, so Kunert. In Deutschland wird wie in den meisten europäischen Ländern die Dieselmotor mit einem niedrigeren Satz der Energiesteuer, die auf jeden Liter verbrauchten Kraftstoffs entfällt, stark begünstigt (47 Cent für Diesel und 65,5 Cent für Benzin). Das hat Dieselfahrzeugen zu einem stattlichen Marktanteil verholfen.

In einem weiteren Reformschritt sollten beide Steuersätze angehoben werden. Die Energiesteuer, die auf jeden verbrauchten Liter Kraftstoff entfällt, wurde hierzulande seit dem Jahr 2003 nicht mehr erhöht. Dagegen haben seit dem Jahr 2009 die meisten der untersuchten Länder ihren Steuersatz für Benzin und für Diesel angehoben. Hieraus erzielte

Mehreinnahmen sollte der Fiskus zum Beispiel durch die Senkung anderer Steuern, die nicht am Umweltverbrauch ansetzen, ausgleichen.

Ein dritter Reformansatz ist die Bemessungsgrundlage der Kfz-Steuer. Der Pkw-Bestand ist seit dem Jahr 2008 um etwa 13 Prozent gewachsen. Dennoch stagnieren die Einnahmen aus der Kfz-Steuer, weil sie sich am Hubraum der Fahrzeuge und an offiziellen Angaben von CO₂-Emissionswerten orientieren. Sowohl Hubraum als auch angegebene CO₂-Emissionen sinken. Dabei liegen die offiziellen Angaben zu den Emissionen weitaus niedriger als die tatsächlich emittierten Mengen. „Die Basis für die Kfz-Steuer erodiert, und das Aufkommen der Steuer reflektiert keinesfalls die Tatsache, dass immer mehr Autos auf den deutschen Straßen sind. Als alternative Bemessungsgrundlagen würden sich stattdessen das Gewicht oder die Motorleistung eignen“, so Uwe Kunert. „Beide Größen sind objektiv messbar, beide stehen im Zusammenhang mit Umweltaspekten, und beide steigen kontinuierlich.“

URL zur Pressemitteilung: <http://www.idw.de>