



INTERVIEW MIT UWE KUNERT

# „Deutschland hat sich in der Skala der Abgabenbelastung immer weiter nach unten bewegt“

Dr. Uwe Kunert, Wissenschaftlicher Mitarbeiter,  
Abteilung Energie, Verkehr, Umwelt am DIW Berlin

1. **Herr Kunert, Sie haben die Besteuerung von Pkw in 30 Staaten Europas verglichen. Wie hoch liegen die Kfz-Steuern in Deutschland im Vergleich zu anderen Ländern?** Im Vergleich zu den anderen Ländern nimmt Deutschland bei der Kraftfahrzeugsteuer insgesamt eine mittlere Position ein. Für die Besteuerung von Dieselfahrzeugen liegt Deutschland etwas über dem Durchschnitt und für Vergaserkraftstofffahrzeuge unterhalb des Durchschnitts. Aber entscheidend scheint mir zu sein, dass wir in Deutschland keine Zulassungssteuer kennen. Insbesondere die nord- und westeuropäischen Staaten haben eine Zulassungssteuer, die in der Regel stark an den CO<sub>2</sub>-Emissionen oder an anderen technischen Merkmalen der Fahrzeuge ausgerichtet ist. Die Zulassungssteuern werden explizit als Lenkungsinstrumente betrachtet, und ein solches Instrument fehlt uns. Dadurch ist die Abgabenposition Deutschlands im Vergleich zu westeuropäischen Staaten insgesamt doch eher schwach. Zu ergänzen wäre, dass auch die Spreizung über die Merkmale, die zur Besteuerung herangezogen werden, in Deutschland relativ gering ist, das heißt die Spreizung zwischen großen und kleinen, gering oder stark emittierenden Fahrzeugen. Bezüglich all dieser Merkmale finden wir in anderen, höher besteuern Ländern eine deutlichere Spreizung, und damit auch deutlichere Anreize für Fahrzeugkäufer, sich ökologisch zu orientieren.
2. **Wie sieht es bei den verbrauchsabhängigen Abgaben, also den Energiesteuern aus?** Bei den rein nutzungsabhängigen Energiesteuern muss man daran erinnern, dass auf die Treibstoffe auch noch die Mehrwertsteuer fällig wird, die in den europäischen Ländern unterschiedlich hoch ist. Hier liegt Deutschland ebenfalls im Mittelfeld. Auffällig ist jedoch, dass in den letzten zehn Jahren mittlerweile fast alle Länder Steuererhöhungen hatten und wir in Deutschland seit dem Ende der ökologischen Steuerreform im Jahr 2003 unveränderte Steuersätze auf Benzin- und Dieselmotoren haben.
3. **Wie sieht es insgesamt bei den Abgaben für die Fahrzeughaltung und Nutzung aus, wenn man Deutschland mit den anderen von Ihnen untersuchten Ländern ver-**

**gleicht?** Auffällig ist, dass sich Deutschland in den letzten zehn Jahren in der Skala der Abgabenbelastung immer weiter nach unten bewegt hat, unter anderem weil keine dynamische Zulassungssteuer existiert, die von anderen Ländern dazu benutzt wird, den Konsumenten schon bei der Kaufentscheidung für ein neues Fahrzeug Anreize zu einem ökologischen Verhalten zu bieten.

4. **Dieseltreibstoff wird in Deutschland niedriger besteuert als Benzin. Ist das in den anderen Staaten genauso?** Ja, das ist in der Mehrzahl der Staaten der Fall, nur in Großbritannien und in der Schweiz werden beide Kraftstoffe mit gleichen Steuersätzen belegt. Die Differenzen zwischen den Steuersätzen sind in den jeweiligen Ländern unterschiedlich. Der Steuervorteil wird zusätzlich verstärkt durch den Verbrauchsvorteil der Dieselantriebe, und natürlich hat die immer weiter verbesserte Angebotspalette im Dieselsegment die Dieselmotortechnologie immer attraktiver gemacht und damit zur Verbreitung der Diesel-Pkw in allen europäischen Märkten beigetragen.
5. **Inwieweit herrscht in Deutschland bei den Abgaben auf Pkw und ihre Nutzung Reformbedarf?** Die Energiesteuer ist eine Mengensteuer. Das heißt, es wird ein fixer Steuerbetrag auf den Produktpreis gelegt, und auf beides wird dann die Mehrwertsteuer erhoben. Eine Mengensteuer passt sich jedoch nicht der Preisentwicklung an. Hier könnte man zum einen für eine Erhöhung der Energiesteuer auf Diesel und später auch auf Benzin plädieren. Ein alternatives Instrument könnte auch eine Indizierung der Steuer, also eine Anpassung des Steuersatzes an die Preisentwicklung sein, sodass man nicht jährlich über dieses Thema politisch abstimmen muss. In der Literatur ist belegt, dass vorhersehbare, staatlich verordnete Steuersatzerhöhungen positive Anreize geben für ein entsprechendes Verhalten der Konsumenten, also in diesem Fall für Energieeinsparung.

Das Gespräch führte Erich Wittenberg.



Das vollständige Interview zum Anhören finden Sie auf [www.diw.de/interview](http://www.diw.de/interview)

## IMPRESSUM

---



DIW Berlin — Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung e.V.

Mohrenstraße 58, 10117 Berlin

[www.diw.de](http://www.diw.de)

Telefon: +49 30 897 89-0 Fax: -200

85. Jahrgang 8. August 2018

### Herausgeberinnen und Herausgeber

Prof. Dr. Tomaso Duso; Dr. Ferdinand Fichtner; Prof. Marcel Fratzscher, Ph.D.;  
Prof. Dr. Peter Haan; Prof. Dr. Claudia Kemfert; Prof. Dr. Alexander Kriwoluzky;  
Prof. Dr. Stefan Liebig; Prof. Dr. Lukas Menkhoff; Prof. Johanna Möllerström,  
Ph.D.; Prof. Karsten Neuhoff, Ph.D.; Prof. Dr. Jürgen Schupp;  
Prof. Dr. C. Katharina Spieß

### Chefredaktion

Dr. Gritje Hartmann; Mathilde Richter; Dr. Wolf-Peter Schill

### Lektorat

Dr. Stefan Bach

### Redaktion

Renate Bogdanovic; Dr. Franziska Bremus; Rebecca Buhner;  
Claudia Cohnen-Beck; Dr. Daniel Kemptner; Sebastian Kollmann;  
Matthias Laugwitz; Markus Reiniger; Dr. Alexander Zerrahn

### Vertrieb

DIW Berlin Leserservice, Postfach 74, 77649 Offenburg

[leserservice@diw.de](mailto:leserservice@diw.de)

Telefon: +49 1806 14 00 50 25 (20 Cent pro Anruf)

### Gestaltung

Roman Wilhelm, DIW Berlin

### Umschlagmotiv

© imageBROKER / Steffen Diemer

### Satz

Satz-Rechen-Zentrum Hartmann + Heenemann GmbH & Co. KG, Berlin

### Druck

USE gGmbH, Berlin

ISSN 0012-1304; ISSN 1860-8787 (online)

Nachdruck und sonstige Verbreitung – auch auszugsweise – nur mit  
Quellenangabe und unter Zusendung eines Belegexemplars an den  
Kundenservice des DIW Berlin zulässig ([kundenservice@diw.de](mailto:kundenservice@diw.de)).

Abonnieren Sie auch unseren DIW- und/oder Wochenbericht-Newsletter  
unter [www.diw.de/newsletter](http://www.diw.de/newsletter)