

Nutzfahrzeuge

Der Staat kassiert kräftig

Deutsche Spediteure haben europaweit für ihre Nutzfahrzeuge mit die höchsten Steuern und Gebühren zu zahlen. Dies zeigt eine aktuelle Studie des Instituts der deutschen Wirtschaft Köln (IW), die die staatlichen Lasten für Lkw-Besitzer in 23 europäischen Staaten untersucht hat. So müssen beispielsweise Besitzer eines mittelgroßen Nutzfahrzeugs hierzulande gut 8 Cent pro gefahrenen Kilometer für den Fiskus einkalkulieren. Nur die Briten werden noch stärker zur Kasse gebeten.

Die Mautgebühren sind in den Belastungen noch gar nicht mit eingerechnet. Größter Kostentreiber ist aber ohnehin die hohe Mineralölsteuer. Besonders bemerkbar macht sich dies bei schweren Lkws, die mehr als 7,5 Tonnen auf die Waage bringen und dementsprechend viel Kraftstoff brauchen. Von den fast 92.000 Euro, die etwa für die großen Brummis während der durchschnittlichen sechs Jahre Nutzungsdauer an den Staat zu zahlen sind, entfallen 88.000 Euro auf Mineralölsteuern.

Hubertus Bardt, Winfried Fuest: Steuerliche Belastung von Nutzfahrzeugen in Europa, in: IW-Trends 1/2010

Gesprächspartner im IW: **Dr. Hubertus Bardt, Telefon 0221 4981-755**
Prof. Dr. Winfried Fuest, Telefon 0221 4981-752

Nutzfahrzeuge

Deutschland ist ein teures Pflaster

Die Kosten des Gütertransports per Lastkraftwagen werden maßgeblich durch Steuern und Abgaben mitbestimmt. Im europäischen Vergleich zahlen deutsche Spediteure überdurchschnittlich viel an Vater Staat – ein echtes Wettbewerbshandicap.*)

Arbeitsteilung, Spezialisierung, industrielle Großproduktion und internationaler Handel – ohne Mobilität würde all dies nicht funktionieren. Der Verkehrssektor ist somit ein Schlüsselbereich für die ganze Volkswirtschaft.

Wie teuer es beispielsweise ist, eine Sache von A nach B zu transportieren, wird zum einen über sich am Markt bildende Preise bestimmt. Insbesondere der steuerfreie Anteil des Kraftstoffpreises und die eigentlichen Fahrzeugkosten sind hier relevant. Zum anderen hat aber auch der Staat seine Finger im Spiel. So bestimmt der Fiskus über Steuern und die sonstigen Abgaben, die auf Inbetriebnahme, Besitz und Nutzung von Kraftfahrzeugen erhoben werden – er legt etwa Zulassungsgebühren fest und kassiert beim Tanken die Mineralölsteuer.

Die durch den Staat entstehenden Kosten sind in Europa recht unterschiedlich. Das Institut der deutschen Wirtschaft Köln hat in einer Studie 23 europäische Länder untersucht. Spediteure in der Bundesrepublik haben demnach neben den Briten und Iren meist die größten Lasten zu stemmen. Dies ist sogar bereits der Fall, wenn die Lkw-Maut auf Autobahnen noch nicht eingerechnet ist. Wie viel die Besitzer der Lkws zahlen müssen, hängt vor allem von der Größe ihres Gefährts ab (Grafik):

Bei einem typischen schweren Nutzfahrzeug mit einem Gewicht von über 7,5 Tonnen liegt Deutschland mit staatlich verursachten Kosten in Höhe von

Lkws in Deutschland: Gebremst durch staatliche Lasten

Belastung durch Steuern und Abgaben im Jahr 2009
in Cent je gefahrenen Kilometer

	Leichte Nutzfahrzeuge	Mittlere Nutzfahrzeuge	Schwere Nutzfahrzeuge
Vereinigtes Königreich	6,27	11,14	22,60
Irland	4,37	6,53	16,89
Deutschland	4,63	8,07	16,10
Türkei	5,86	7,84	14,75
Frankreich	4,99	6,75	14,56
Italien	3,76	7,09	14,52
Ungarn	3,61	6,66	14,37
Niederlande	5,64	7,36	14,08
Tschechien	3,67	6,65	13,92
Dänemark	12,92	6,92	13,47
Finnland	5,72	6,53	13,40
Portugal	7,28	6,58	12,40
Österreich	4,50	5,78	12,14
Griechenland	5,15	5,91	11,98
Polen	2,70	5,27	11,20
Estland	2,68	5,16	11,16
Lettland	3,15	5,46	11,06
Litauen	2,62	5,12	10,90
Belgien	3,20	5,20	10,82
Luxemburg	3,43	5,45	10,25
Spanien	3,30	5,09	10,11

Ohne Island und Malta; Steuern und Abgaben: z.B. Zulassungsgebühren, Kraftfahrzeugsteuer, Steuern auf Kraftstoffverbrauch; schwere Nutzfahrzeuge: Gewicht von über 7,5 Tonnen; mittlere Nutzfahrzeuge: Gewicht von 3,5 bis 7,5 Tonnen; leichte Nutzfahrzeuge: Gewicht von unter 3,5 Tonnen
Ursprungsdaten: Europäische Vereinigung der Automobilhersteller

Institut der deutschen
Wirtschaft Köln

16,1 Cent je gefahrenen Kilometer hinter dem Vereinigten Königreich und Irland an dritter Stelle.

Bei mittelgroßen Lkws, die zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen wiegen, rangiert die Bundesrepublik hinter Großbritannien mit Kosten von 8,1 Cent je Kilometer sogar auf Platz zwei. Die Briten erheben eine besonders hohe Mineralölsteuer auf Diesel, die vor allem bei den mittleren und schweren Nutzfahrzeugen zum Tragen kommt, weil diese überdurchschnittlich viel Kraftstoff verbrauchen.

Besitzer von leichteren Nutzfahrzeugen müssen hingegen in Dänemark am tiefsten in die Tasche greifen – hier lassen die sehr hohen speziellen Verbrauchssteuern für leichte Fahrzeuge die Kosten nach oben klettern. Deutschland besetzt in dieser Fahrzeugkategorie mit 4,6 Cent je

Kilometer Platz zehn der 23 untersuchten Länder.

Rechnet man all diese Kosten hoch, muss der Halter eines schweren Lkws in Deutschland während der sechsjährigen Nutzungsphase fast 92.000 Euro an den Fiskus zahlen; davon entfallen 88.000 Euro auf die Mineralölsteuer.

Mit diesen Steuern und Abgaben entrichten Spediteure in der Bundesrepublik gut 23 Prozent mehr als ihre europäischen Kollegen – obendrauf kommen dann noch die Mautzahlungen.

Besitzer von mittelgroßen Nutzfahrzeugen zahlen pro Lkw hierzulande mit knapp 33.000 Euro über neun Jahre hinweg sogar 27 Prozent mehr als in Europa üblich. Den Löwenanteil der Ausgaben macht auch bei den mittelschweren Lastwagen die Mineralölsteuer aus.

Am besten kommen in Deutschland noch Eigentümer von leichten Nutzfahrzeugen weg: Mit knapp 11.000 Euro treten sie dem Fiskus über die mittlere Nutzungsdauer von

zwölf Jahren hinweg sogar etwas weniger ab als der durchschnittliche Halter kleiner Lkws in Europa. Wie bei den anderen Fahrzeugen sind die Ausgaben für die Mineralölsteuer der größte Posten.

Für die Gesamtwirtschaft bedeuten diese hohen staatlich verursachten Lasten, dass Transporte hierzulande teurer sind als im Ausland. Für Unternehmen, die auf die Transportfahrten im Inland angewiesen sind, ist das ein Problem – sie können ihre Waren und Dienstleistungen nicht zum gleichen Preis anbieten wie die Konkurrenz im Ausland, die weniger in den Weg ihrer Güter investieren muss. Vor diesem Hintergrund sollte der Fiskus in Deutschland nicht weiter an der Steuer- und Abgabenschraube drehen.

*) Vgl. Hubertus Bardt, Winfried Fuest: Steuerliche Belastung von Nutzfahrzeugen in Europa, in: IW-Trends 1/2010