



CO₂-Minderung bei Pkw – die Rolle der Steuerpolitik

Ein europäischer Vergleich



Impressum

CO₂-Minderung bei Pkw – die Rolle der Steuerpolitik

Ein europäischer Vergleich

ERSTELLT IM AUFTRAG VON

Agora Verkehrswende

Anna-Louisa-Karsch-Str. 2 | 10178 Berlin

T +49 (0)30 700 14 35-000

F +49 (0)30 700 14 35-129

www.agora-verkehrswende.de

info@agora-verkehrswende.de

PROJEKTLEITUNG

Dr. Fritz Vorholz

fritz.vorholz@agora-verkehrswende.de

DURCHFÜHRUNG

International Council on Clean Transportation (ICCT)

Neue Promenade 6

10178 Berlin

www.theicct.org

Dr. Sandra Wappelhorst

Satz: Marica Gehlfuß

Titelbild: [iStock.com/AndreasWeber](https://www.istock.com/AndreasWeber)



Unter diesem QR-Code steht diese
Publikation als PDF zum Download
zur Verfügung.

Veröffentlichung: Dezember 2018

14-2018-DE

Bitte zitieren als:

Agora Verkehrswende (2018): *CO₂-Minderung bei Pkw –
die Rolle der Steuerpolitik. Ein europäischer Vergleich.*

www.agora-verkehrswende.de

Vorwort

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

mit Steuern steuern – diese Devise begleitet die Umweltpolitik seit ihren Anfängen. Im Rahmen der Finanzpolitik komme auch steuerpolitischen Maßnahmen „große Bedeutung“ zu, „weil der Umweltschutz durch steuerliche Maßnahmen wirkungsvoll unterstützt werden kann“, hieß es im Umweltprogramm der Bundesregierung vom Oktober 1971, das als Grundstein einer systematischen Umweltpolitik in Deutschland gilt. Allein, die Erkenntnis hat das politische Handeln nicht wirklich geleitet. 2017 lag der Anteil der umweltbezogenen Steuern am gesamten Steueraufkommen (einschließlich der Beiträge zur Sozialversicherung) bei rund fünf Prozent. Das war sogar weniger als 1970.

Von den gesamten amtlich als „umweltbezogen“ kategorisierten Steuern zahlen das Gros die Autofahrer, und zwar in Form der Energie- und der Kraftfahrzeugsteuer. Nur, konsequent „umweltbezogen“ sind diese beiden Steuern eben tatsächlich nicht. Das gilt für die Hubraumkomponente der Kfz-Steuer ebenso wie für die Besteuerung von Kraftstoff, die weder etwas mit den beim innermotorischen Verbrennungsprozess freiwerdenden Schadstoffen zu tun hat noch mit den Treibhausgasemissionen von Autos. Es überrascht deshalb nicht, dass die OECD (Organisation for Economic Cooperation and Development) die Bundesregierung in ihrem Wirtschaftsbericht Deutschland vom Juni 2018 daran erinnert hat, dass „eine bessere Bepreisung der Externalitäten verschiedener Verkehrsträger, insbesondere der individuellen Pkw-Nutzung, ein entscheidender Faktor für die Ausrichtung der Verkehrspolitik ist“.

Dies gilt umso mehr, weil laut Beschluss der Bundesregierung der Verkehrssektor bis 2030 seine CO₂-Emissionen um 40 bis 42 Prozent im Vergleich zu 1990 senken soll. Das entspricht einer Minderung um rund 70 Millionen Tonnen CO₂, ein äußerst ambitioniertes Ziel. Ohne die Steuerpolitik in den Dienst des Umwelt- und Klimaschutzes zu stellen wird es nicht möglich sein, diese Herausforderung zu stemmen.

Zudem, und das geht aus dieser Studie zweifelsfrei hervor, wäre die Bundesregierung in guter Gesellschaft, würde sie den Verkehrssektor, dessen CO₂-Ausstoß

bisher partout nicht sinken will, auch mit Hilfe ihrer Finanzpolitik zügeln. Verschiedene europäische Nachbarländer haben sich längst auf diesen Weg gemacht – und von deren Erfahrungen kann die deutsche Politik lernen. Es geht dabei, soviel sei vorweggenommen, um weit mehr als um die Besteuerung von Benzin, Diesel und Strom oder um eine jährlich zu entrichtenden Kfz-Steuer.

Mit konkreten Reformempfehlungen halten wir uns trotzdem vorerst zurück. Die müssen erst im Lichte einer weiteren, bereits in Auftrag gegebenen vertiefenden Studie reifen. Es gilt schließlich, bei der unvermeidlichen Reform des fiskalischen Instrumentariums im Verkehrssektor auch die Verteilungseffekte nicht aus dem Blick zu verlieren. Für sozial unausgewogene Lösungen wird sich Agora Verkehrswende nicht stark machen.

Mit der hiermit vorgelegten Studie zeigen wir auf, was in anderen Ländern bereits praktizierte Politik ist. Damit hoffen wir, die Debatte über Handlungsoptionen der Steuerpolitik bei der CO₂-Minderung von Pkw vorantreiben zu können. Soll die Mobilität von Morgen klimaneutral sein, muss sie ihren Beitrag leisten – so oder so.

Eine anregende Lektüre wünscht

Christian Hochfeld

Abkürzungsverzeichnis

BEV	Battery Electric Vehicle (Batterieelektrisches Fahrzeug)
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
Cent	ct
cm³	Kubikzentimeter
CO₂	Kohlendioxid
d. h.	das heißt
€	Euro
Ebd.	ebenda
EC	European Commission (Europäische Kommission)
ETS	Emissions Trading System (Emissionshandelssystem)
EU	Europäische Union
FCEV	Fuel Cell Electric Vehicle (Brennstoffzellenfahrzeug)
g	Gramm
inkl.	inklusive
Kfz	Kraftfahrzeug
kg	Kilogramm
kWh	Kilowattstunde
km	Kilometer
£	Britische Pfund
l	Liter
Mio.	Millionen
MwSt.	Mehrwertsteuer
NEFZ	Neuer Europäischer Fahrzyklus
NOK	Norwegische Krone
NO_x	Stickstoffoxide
PHEV	Plug-in Hybrid Electric Vehicle (Plug-in Hybrid Elektrofahrzeug)
Pkw	Personenkraftwagen
sog.	sogenannte
t	Tonne
THG	Treibhausgase
VW	Volkswagen
WLTP	Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure

Inhalt

Vorwort	3
Abkürzungsverzeichnis	5
Zusammenfassung und Handlungsempfehlungen	9
01 Einleitung	13
02 Politischer Rahmen	15
03 Besteuerung von Pkw	17
3.1.1 Kauf und Erstanmeldung eines Neufahrzeugs	18
3.1.2 Halten eines Fahrzeugs	18
3.1.3 Verbrauch von Kraftstoffen und Strom	20
3.1.4 Nutzung von Verkehrsinfrastrukturen	20
3.1.5 Private Nutzung eines Dienstwagens	21
3.1.6 Kostenrückerstattungen: Bonuszahlungen für Elektrofahrzeuge und Entfernungspauschale	23
04 Erkenntnisse für die Besteuerung von Pkw in Deutschland	43
05 Literaturverzeichnis	45
Abbildungsverzeichnis	51
Tabellenverzeichnis	52
06 Anhang	53

Zusammenfassung und Handlungsempfehlungen

Die Steuerpolitik kann als wirkmächtiges Instrument dem Ziel der Kohlendioxid (CO₂)-Minderung im Verkehr dienen. Fiskalische Anknüpfungspunkte können der Kauf von Pkw sein, das Halten bzw. der Besitz eines Fahrzeugs, der Verbrauch von Kraftstoffen, die Inanspruchnahme von Infrastruktur und die private Nutzung von Dienstwagen. Dem Klimaschutz dient die Steuerpolitik dann, wenn ihre jeweilige Bemessungsgrundlage maßgeblich der CO₂-Ausstoß eines Fahrzeugs ist.

Die Bestandsaufnahme der Steuerpolitik in Deutschland und ihr Vergleich mit Regelungen in Frankreich und in Norwegen, in den Niederlanden und im Vereinigten Königreich (Großbritannien plus Nordirland) zeigt, dass

- in Ländern mit ausgesprägter CO₂-Besteuerung von Pkw neu zugelassene Fahrzeuge geringere CO₂-Emissionen als in Deutschland haben können
- die deutsche Steuerpolitik noch erhebliches Potenzial hat, die CO₂-Emissionsminderung im Verkehr voranzutreiben
- die deutsche Finanzpolitik im europäischen Vergleich kein Neuland beträte, würde sie das Steuerrecht verstärkt in den Dienst des Klimaschutzes stellen.

Sollen die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2030 um 40 bis 42 Prozent im Vergleich zu 1990 sinken, wie im Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung angelegt, wird daran ohnehin kein Weg vorbeiführen; die Politik wird entsprechende Weichenstellungen vornehmen müssen. Sie sollten fair sein und die Komplexität des Steuersystems nicht unnötig erhöhen. Die folgenden Empfehlungen sind als Hinweise zu verstehen, vor dem Hintergrund in ausgewählten Ländern bereits gängiger Besteuerungspraxis. Sie stehen unter dem Vorbehalt der Prüfung ihrer ökonomischen Effizienz sowie ihrer Verteilungseffekte.

Anpassung der Dienstwagensteuer

Dienstwagen spielen bei der Emissionsminderung und Elektrifizierung der Pkw-Flotte eine entscheidende Rolle: Im Jahr 2017 wurden in Deutschland lediglich 36 Prozent aller neu registrierten Pkw von privaten Haltern zugelassen, knapp zwei Drittel von gewerblichen Haltern; in den Jahren zuvor war der Anteil gewerblicher

Pkw-Neuzulassungen ähnlich hoch. Dies ist nicht zuletzt darauf zurückzuführen, dass Fahrzeuge in gewerblichen Flotten deutlich schneller ausgetauscht werden als dies bei Privatpersonen der Fall ist. Während Neuwagen von privaten Haltern durchschnittlich gut alle sechs Jahre und Gebrauchtwagen alle sieben Jahre ausgetauscht werden¹, liegt die Haltedauer bei gewerblichen Haltern mit durchschnittlich drei bis vier Jahren deutlich darunter². Eine Dienstwagenflotte, die in kurzen Zeitabständen durch Fahrzeuge mit geringen CO₂-Emissionen ersetzt wird, trägt deshalb maßgeblich zur Reduktion verkehrsbedingter CO₂-Emissionen bei.

Die Besteuerung des geldwerten Vorteils für die private Nutzung eines Dienstwagens zu Lasten eines Arbeitnehmers bietet Mitarbeitern von Unternehmen derzeit kaum einen finanziellen Anreiz, sich für ein elektrisch betriebenes Fahrzeug³ zu entscheiden. Mit dem am 1. August 2018 vom Bundeskabinett beschlossenen Gesetzentwurf zur Steuerbegünstigung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen soll diesem Sachverhalt begegnet werden. Mitarbeiter, die ein batterieelektrisches Auto oder ein *Plug-in* Hybridfahrzeug als Dienstwagen auch für private Zwecke nutzen, sollen den geldwerten Vorteil nur noch mit monatlich 0,5 Prozent des Bruttolistenpreises versteuern müssen anstatt wie bislang mit 1 Prozent.⁴ Das Gesetz wird am 1. Januar 2019 in Kraft treten.⁵

Grundsätzlich hat der Gesetzentwurf eine Signalwirkung zur Förderung von Fahrzeugen mit geringen CO₂-Emissionen. Es wäre indes konsequent, nur echte Nullmissionsfahrzeuge, also batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) und Brennstoffzellenfahrzeuge (FCEV), steuerlich zu begünstigen. In den Niederlanden und in Norwegen wird bereits heute die private Nutzung aller Dienstfahrzeuge, die mehr als 0 Gramm (g) CO₂ pro Kilometer (km) emittieren, deutlich höher besteuert.

1 DAT Group (2017).

2 VCD (2015).

3 Zu den elektrisch betriebenen Fahrzeugen zählen rein batterieelektrische Fahrzeuge, also BEVs (*Battery Electric Vehicles*) und wasserstoffbetriebene FCEVs (*Fuel Cell Electric Vehicles*) sowie *Plug-in Hybrid* Fahrzeuge (PHEVs).

4 Die Bundesregierung (2018).

5 Deutscher Bundestag (2018 a); Bundesrat (2018).

Reform der Kraftfahrzeug (Kfz)-Steuer

Die derzeitige Ausgestaltung der Kfz-Steuer in Deutschland besteuert Dieselfahrzeuge höher als Fahrzeuge, die mit einem Ottomotor betrieben werden. Das wird häufig mit der geringeren Steuer auf Dieselmotorkraftstoff begründet. Mit dem Ziel, die Kfz-Steuer zu vereinfachen und einen stärkeren Lenkungseffekt zu erzielen, gehört die Reform der Kfz-Steuer auf die politische Tagesordnung. Dabei ist nicht nur zu prüfen, das Gewicht der CO₂-Komponente im Vergleich zur Hubraumkomponente zu stärken. Weil steuerliche Anreize, die im direkten Zusammenhang mit dem Erwerb eines Fahrzeugs stehen, einen besonders starken Einfluss auf Kaufentscheidungen haben⁶, könnte im Rahmen einer solchen Reform die Besteuerung im Zuge des Fahrzeugkaufs deutlich erhöht werden; in den Folgejahren könnten dann die Tarife reduziert werden. Die Steuerpolitik im Vereinigten Königreich folgt bereits dieser Logik. Nullemissionsfahrzeuge wie BEVs und FCEVs sind dort von der erstmaligen, beim Fahrzeugkauf erhobenen Kfz-Steuer wie auch von der in den Folgejahren fälligen Kfz-Steuer befreit – es sei denn, sie haben mehr als £ 40.000 (ca. 45.500 €) gekostet und unterliegen deshalb der „Luxussteuer“.

Umstellung der Besteuerung von Kraftstoffen

Die Energiesteuer (ehemals Mineralölsteuer) trug im Jahr 2017 rund 41 Milliarden € zum Steueraufkommen bei und war damit die stärkste Bundessteuer. 89 Prozent der Einnahmen entfielen auf die Besteuerung des Kraftstoffverbrauchs, vor allem Diesel und Benzin.⁷

Die Energiesteuer folgt bisher allerdings keiner ökologischen Logik. Diesel hat nicht nur einen höheren Energiegehalt als Benzin, bei der Verbrennung von 1 Liter (l) Diesel werden auch 12 Prozent mehr CO₂ freigesetzt als bei der Verbrennung von 1 Liter Benzin (2,65 Kilogramm (kg) CO₂/l vs. 2,37 kg CO₂/l).⁸ Dennoch ist die Steuer auf Diesel pro Liter 18,41 Cent (ct) geringer als die Steuer auf Benzin.

6 Yang, Zifei et al. (2016).

7 BMF (2018 a).

8 Agora Verkehrswende (2017).

Es ist deshalb naheliegend, die Bemessungsgrundlage für die Besteuerung von Kraftstoffen auf die bei deren Verbrennung verursachten CO₂-Emissionen umzustellen. In Frankreich wird in einem sich über mehrere Jahre erstreckenden Prozess die Steuer auf Diesel- und Ottokraftstoff entsprechend ihrem CO₂-Potenzial angeglichen und schrittweise erhöht werden. Dadurch werden auch Anreize geschaffen, weniger und effizienter zu fahren.

Die Abschaffung der Steuervergünstigung für Dieselmotorkraftstoff müsste mit der gleichen Behandlung von Benzin- und Dieselfahrzeugen bei der Kfz-Steuer einhergehen und das derzeitige System der Kraftstoff- und Besitzsteuer ablösen.

Reform der Pkw-Maut

Deutschland steht vor der Einführung einer Pkw-Maut auf Autobahnen. Geplant ist eine zeitabhängige Vignette, deren Höhe auf dem Hubraum, der Kraftstoffart, der Schadstoffklasse und dem Zulassungsjahr eines Pkw beruht. Die spezifischen CO₂-Emissionen eines Fahrzeugs sollen für die Höhe der Maut ebenso wenig eine Rolle spielen wie die zurückgelegte Strecke. Weder soll also die tatsächliche Straßennutzung bepreist werden, noch soll ein Lenkungseffekt im Sinne des Klimaschutzes von der Maut ausgehen. In anderen Ländern, unter anderem in Frankreich, existiert bereits eine streckenbezogene Pkw-Maut; eine CO₂-Komponente enthält die französische Autobahnmaut zwar nicht, allerdings könnte eine solche Komponente bei der Weiterentwicklung von Mautsystemen berücksichtigt werden.

Modifikation der Entfernungspauschale

Die derzeitige Ausgestaltung der Entfernungspauschale für Arbeitnehmer und Selbständige fördert den Trend zu langen Arbeitswegen und trägt damit zur Erhöhung verkehrsbedingter Lärm-, Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie zur Zersiedlung der Landschaft bei. 68 Prozent der Berufspendler, also mehr als zwei Drittel, nutzen den Pkw für Arbeitswege.⁹ Gleichzeitig entgehen dem Staat erhebliche Einnahmen; im Jahr 2012 waren es

9 Statistisches Bundesamt (2017).

5,1 Milliarden €. ¹⁰ Die Entfernungspauschale begünstigt zudem vor allem Erwerbstätige mit hohem Einkommen.

Vor diesem Hintergrund sollte geprüft werden, die Entfernungspauschale abzuschaffen, abzuschmelzen oder nach ökologischen Kriterien zu reformieren. Dabei sind verfassungsrechtliche und sozialpolitische Aspekte sorgfältig zu berücksichtigen. Unzumutbare Härten ließen sich durch passgenaue Regelungen vermeiden. Im Vereinigten Königreich können bereits heute Fahrten zwischen Wohnort und Arbeitsplatz in der Regel nicht steuerlich geltend gemacht werden.

¹⁰ UBA (2016).

01 | Einleitung

Der Verkehrssektor nimmt eine Schlüsselrolle angesichts des sich beschleunigenden Klimawandels ein. Knapp ein Viertel der weltweiten Kohlendioxid (CO₂)-Emissionen wird allein durch den Verkehrssektor verursacht.¹¹ In Deutschland sind es knapp 20 Prozent.¹² Darüber hinaus sind die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen in Deutschland weiter steigend, hauptsächlich bedingt durch den stetig wachsenden Bestand an motorisierten Fahrzeugen. Allein die CO₂-Emissionen im motorisierten Individualverkehr – Personenkraftwagen (Pkw) und Krafträder – machen einen Anteil von etwa 60 Prozent aus.¹³

Um die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor zu reduzieren, setzen Regierungen verschiedener Länder auf weitreichende Maßnahmenpakete, zu denen auch der Einsatz fiskalischer Instrumente zählt. Die Besteuerung von Pkw in Abhängigkeit bestimmter Umweltmerkmale kann dabei helfen, die Kaufentscheidungen von Kunden zugunsten bestimmter Fahrzeugtypen und -spezifikationen zu beeinflussen. Je nach Ausgestaltung kann die Steuerpolitik dazu beitragen, den Übergang hin zu einer elektrisch betriebenen Fahrzeugflotte mit geringen CO₂-Emissionen zu beschleunigen. Unter „Fahrzeugen mit geringen CO₂-Emissionen“ verstehen wir in unserer Studie vorwiegend elektrisch betriebene Fahrzeuge, d. h. Nullemissionsfahrzeuge, also Batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) und Brennstoffzellenfahrzeuge (FCEV), und auch Fahrzeuge, die weniger als 50 Gramm (g) CO₂ pro Kilometer (km) ausstoßen (wie z. B. viele *Plug-in* Hybridfahrzeuge (PHEV)). Wird zusätzlich Strom aus erneuerbaren Energien für das Aufladen elektrisch betriebener Fahrzeuge genutzt, so kann dies in Kombination mit einer verstärkten Elektrifizierung der Fahrzeugflotte einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, nationale Ziele zur Reduktion verkehrsbedingter Fahrzeugemissionen innerhalb gesetzter Zeitfenster zu erreichen.

Wie sich die Besteuerung auf die persönlichen Fahrzeugkosten auswirkt, zeigt ein Blick in das benachbarte Ausland: Während der Besitzer eines Volkswagen (VW) Golf Dieselfahrzeugs in den Niederlanden rund 23.000 € an Steuern über einen Zeitraum von vier Jahren zahlt –

von einmaligen Steuern beim Kauf eines Neufahrzeugs und dessen Registrierung über jährliche Kraftfahrzeug (Kfz)-Steuern bis hin zu Steuern auf Dieselmotorkraftstoff – zahlt sein Nachbar in Deutschland lediglich Steuern in Höhe von 8.200 € über den gleichen Zeitraum.

Vor diesem Hintergrund stellen sich zwei Fragen: Wie kann das deutsche Steuersystem besser in den Dienst des Klimaschutzes gestellt werden? Und: Welche fiskalischen Instrumente können Kunden zum Kauf von Fahrzeugen mit vergleichsweise geringen CO₂-Emissionen veranlassen – und zwar volkswirtschaftlich effizient? Angesichts des von der deutschen Bundesregierung beschlossenen „Klimaschutzplan 2050“ sind diese Fragen von kaum zu überschätzender Bedeutung. Der Plan sieht für den Verkehrssektor bereits bis zum Jahr 2030 eine Emissionsminderung von 40 – 42 Prozent im Vergleich zu 1990 vor.¹⁴ Das heißt: Nachdem in dem Vierteljahrhundert seit 1990 die Verkehrsemissionen sogar leicht gestiegen sind, sollen sie nun in weniger als der Hälfte der Zeit um fast 70 Millionen (Mio.) Tonnen (t) sinken. Das ist eine enorme Herausforderung, zu deren Bewältigung auch die Steuerpolitik Beiträge liefern müssen.¹⁵ Um zu klären, wie sie das könnte, werden nachfolgend zunächst die bereits existierenden verkehrsbezogene fiskalischen Instrumente dargestellt und ihre Wirkungen auf die CO₂-Minderungsziele analysiert. Vor dem Hintergrund der Erfahrungen ausgewählter Länder werden anschließend Defizite identifiziert und Erkenntnisse abgeleitet. Im Fokus der Kurzstudie steht dabei der Pkw-Verkehr. Betrachtet werden Privatpersonen, die im Besitz eines Pkw sind oder die in ihrer Rolle als Arbeitnehmer die Möglichkeit haben, einen Dienstwagen für private Zwecke zu nutzen.

11 IEA (2017).

12 BMU (2018).

13 UBA (2018).

14 BMUB (2016).

15 Agora Verkehrswende (2018).

02 | Politischer Rahmen

Im Jahr 2016 wurde von Seiten der Europäischen Kommission die sogenannte Lastenteilungsverordnung beschlossen, die für die Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU) verbindliche Zielvorgaben zur Reduzierung der Treibhausgas (THG)-Emissionen für den Zeitraum 2021 bis 2030 nach Sektoren festlegt. Diese Verordnung sieht vor, dass die THG-Emissionen der nicht dem europäischen Emissionshandel unterliegenden Emissionsquellen (Nicht-ETS-Sektoren) – Gebäude, Industrie, Transport, Landwirtschaft und Abfallwirtschaft – in den europäischen Mitgliedstaaten bis 2030 im Durchschnitt um 30 Prozent gegenüber dem Basisjahr 2005 gesenkt werden. Für Deutschland beträgt das analoge Reduktionsziel für die Nicht-ETS-Sektoren minus 38 Prozent (Tabelle 1).¹⁶

Im November 2017 veröffentlichte die EU-Kommission ihren neuesten Regulierungsvorschlag zur Fortschreibung der CO₂-Grenzwerte für neue Pkw. Dieser Vorschlag definiert CO₂-Reduktionsziele ab dem Jahr 2022. Die derzeitige Verordnung der EU legt ein durchschnittliches Emissionsziel von 95 g CO₂/km für Neu-Pkw nach dem Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) bis 2021 fest.¹⁷ Ab dem Jahr 2022 soll nach dem Vorschlag der EU-Kommission der CO₂-Ausstoß neuer Pkw im Durchschnitt um 15 Prozent bis 2025 und um 30 Prozent bis 2030 gegenüber dem Jahr 2021 reduziert werden – dann auf der Grundlage des neuen WLTP-Standard

(Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure).¹⁸ Dieser Vorschlag ist momentan Gegenstand intensiver Verhandlungen. Wie auch immer die finale Regelung aussehen wird – fest steht, dass die EU ihre Emissionsminderungsziele ohne deutliche Reduzierung der CO₂-Emissionen aus dem Verkehr nicht einhalten können.

Auch die deutsche Bundesregierung hat die Notwendigkeit erkannt, CO₂-Emissionen von Neu-Pkw zu reduzieren. So sieht der im November 2016 veröffentlichte "Klimaschutzplan 2050" vor, dass der deutsche Verkehrssektor bis 2030 seine CO₂-Emissionen insgesamt um 40 bis 42 Prozent gegenüber 1990 senken muss und proklamiert ein weitgehend treibhausgasneutrales Verkehrssystem bis zum Jahr 2050, „nahezu unabhängig von Kraftstoffen mit fossilem Kohlenstoff“. Weiter heißt es: „Vor dem Hintergrund der Nutzungsdauer von Fahrzeugen ergibt sich daraus der Maßstab für die Treibhausgas-Minderungserfordernisse von Neufahrzeugen künftiger Entwicklungsgenerationen.“ Um das definierte CO₂-Reduktionsziel im Verkehrsbereich zu erreichen, muss laut Klimaschutzplan das für den Verkehrssektor geltende Steuer- und Abgabensystem überprüft werden.¹⁹

16 EC (2016).

17 Mock, Peter (2014); EC (2017 a).

18 EC (2017b).

19 BMUB (2016).

THG-Emissions-Reduktionsziele für Nicht-ETS-Sektoren sowie CO₂-Reduktionsziele für den Transportsektor

Tabelle 1

Ziel	Deutschland	EU
	2030	2030
THG-Emissionen in Nicht-ETS-Sektoren (Gebäude, Industrie, Transport, Landwirtschaft, Abfallwirtschaft) im Vergleich zu 2005	-38%	-30%
CO ₂ -Emissionen im Verkehrssektor gegenüber 1990	-40 bis -42%	Nicht definiert

Eigene Darstellung nach EC (2016 a) und BMUB (2016)

03 | Besteuerung von Pkw

Steuern sind laut Abgabenordnung Zwangsabgaben ohne Anspruch auf Gegenleistung.²⁰ Sie dienen der Erzielung von Einnahmen, haben aber fast immer auch einen Lenkungseffekt, der das Verbraucherverhalten beeinflusst. Dieser Effekt kann bewußt in den Dienst des Umwelt- und Klimaschutzes gestellt werden.

Die Besteuerung von Pkw ist eine dieser Maßnahmen mit Lenkungseffekt. Ein wesentliches Ziel der Pkw-Besteuerung ist es, Besitzer von Fahrzeugen mit höheren CO₂-Emissionen stärker zu besteuern bzw. Besitzer von CO₂-armen Fahrzeuge steuerlich zu entlasten. Dabei kann die Besteuerung von Pkw zu unterschiedlichen Zeitpunkten ansetzen. Zunächst beim Kauf, beispielsweise durch die einmalige Erhebung einer Mehrwert- und/oder Zulassungssteuer. Das Halten eines Pkw hat in der Regel eine in regelmäßigen Abständen zu zahlende Steuer (Kfz-Steuer) zur Folge und auch für den Verbrauch von Kraftstoffen (im Falle von konventionell betriebenen Fahrzeugen) bzw. Strom (im Falle von elektrisch betriebenen Fahrzeugen) werden Steuern erhoben. Die private Nutzung eines Dienstwagens durch Arbeitnehmer ist ebenfalls eine zu versteuernde Leistung. Schließlich können auch für die Nutzung der Verkehrsinfrastruktur Gebühren²¹ erhoben werden.

Vorab sei eins hervorgehoben: Studien belegen, dass finanzielle und fiskalische Anreize den Absatz CO₂-armer Fahrzeuge stimulieren und mittelfristig den Anteil CO₂-armer Fahrzeuge an der Gesamtflotte erhöhen können.²² Besonders stark ist dieser Effekt, wenn Anreize beim Fahrzeugkauf in Form von Preisreduktionen oder Steuervergünstigungen gewährt werden, die den Anschaffungspreis CO₂-armer Fahrzeuge deutlich reduzieren und damit den Betrag, den ein Käufer beim Erwerb eines Neu-Pkw aufbringen muss.²³ Wichtig beim Einsatz von Anreizinstrumenten ist darüber hinaus, dass sie einfach und leicht verständlich sind, einen möglichst breiten Zielmarkt adressieren und Stabilität über einen

längeren Zeitraum gewährleisten, wobei regelmäßige Anpassungen an den Markt berücksichtigt werden sollten.²⁴

Im Folgenden wird zunächst näher auf die derzeitige Besteuerung von Pkw in Deutschland eingegangen, bevor ein Blick auf ausgewählte Beispiele im europäischen Ausland geworfen wird. Neben Frankreich zählen wir hierzu die Niederlande, Norwegen und das Vereinigte Königreich, da in diesen Ländern Fahrzeugemissionen zu einem frühen Zeitpunkt, d. h. bereits beim Kauf bzw. der Zulassung eines Neuwagens, besteuert werden. Gleichzeitig bieten diese Länder zum Teil starke steuerliche und damit substantielle Kostenvorteile für den Besitz und die Nutzung von Fahrzeugen mit geringen CO₂-Emissionen, zum Beispiel BEVs und PHEVs. Die folgende Beschreibung der Steuersysteme deckt sowohl Steuerzahlungen ab, die beim Kauf eines Neufahrzeugs entstehen, die für das Halten eines Fahrzeugs und den Verbrauch von Kraftstoffen bzw. Strom zu entrichten sind sowie Gebühren für die Nutzung von Infrastrukturen (Abbildung 1). Ergänzend wird auch ein Blick auf die Besteuerung der privaten Nutzung von Dienstwagen geworfen. Auf der anderen Seite wird auf Kostenrückerstattungen in Form von einmaligen Prämienzahlungen für CO₂-arme Fahrzeuge sowie Steuerrückerstattungen für Fahrten zwischen Wohnort und Arbeitsplatz eingegangen. Da Deutschland im Fokus der Studie steht, wird das zu Grunde liegende Steuersystem ausführlich betrachtet. Für die ausgewählten Beispielländer wird auf eine vergleichende Detailtiefe verzichtet; vielmehr erfolgt der Fokus auf die wesentlichen Aspekte des jeweiligen Steuersystems.

20 BMJV (2017 a).

21 Gebühren sind laut Bundesgebührengesetz Zahlungen für die Inanspruchnahme von öffentlichen Einrichtungen.

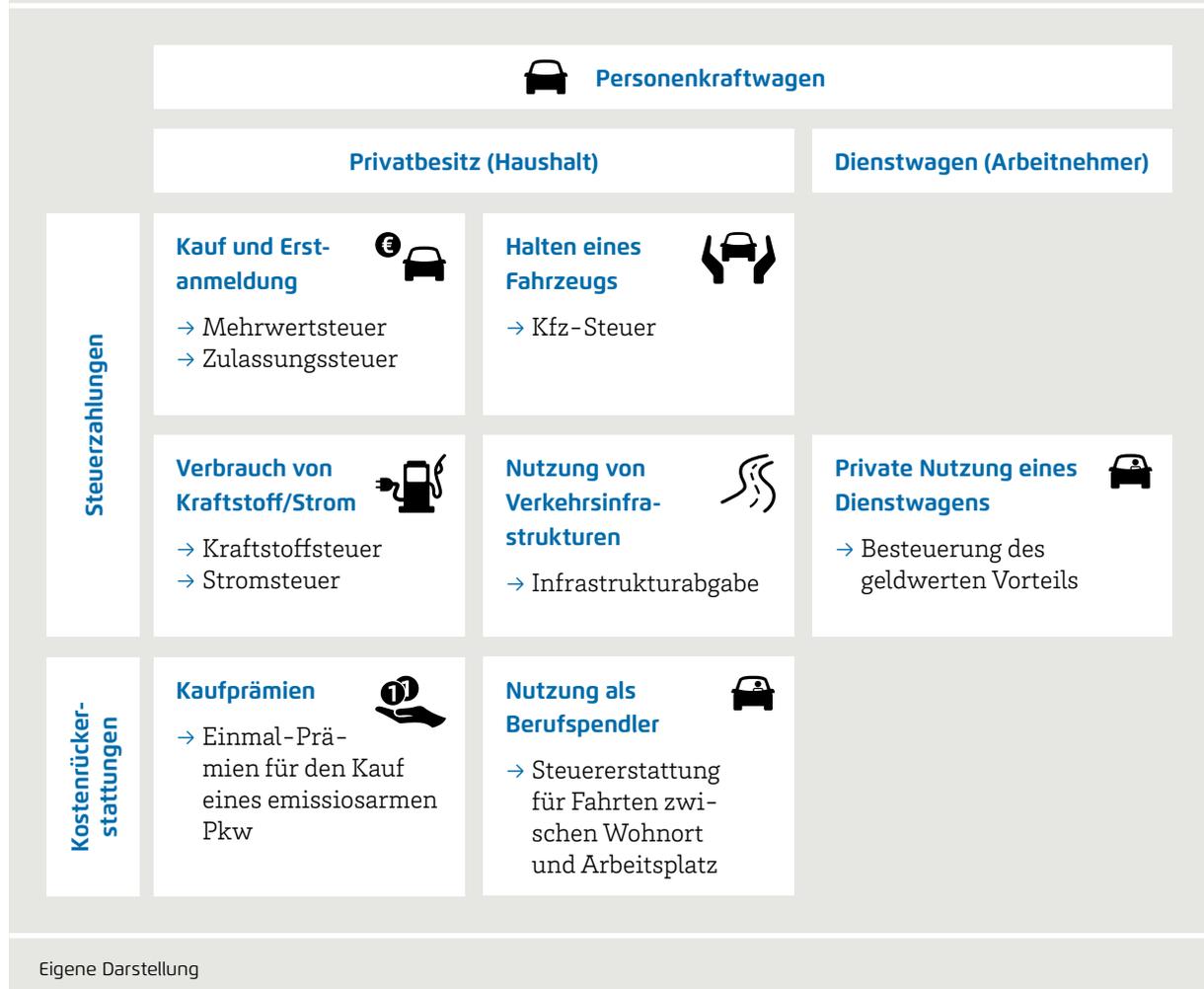
22 Mock, Peter; Yang, Zifei (2014); Yang, Zifei et al. (2016); Hall, Dale et al. (2017); Slowik, Peter (2017).

23 Yang, Zifei et al. (2016).

24 Ebd.

Wesentliche nationale Steuern/Gebühren und Kostenrückerstattungen für Besitzer bzw. Nutzer eines Pkw

Abbildung 1



3.1 Deutschland

Das Steuersystem in Deutschland ist dadurch gekennzeichnet, dass Käufer eines Neu-Pkw im Gegensatz zu vielen europäischen Ländern keine Zulassungssteuer bei der Erstanmeldung eines Neufahrzeugs zahlen, sondern lediglich eine Anmeldegebühr zu entrichten ist. Für Halter eines Fahrzeugs sind darüber hinaus eine jährliche Kfz-Steuer sowie Steuern auf den Verbrauch von Kraftstoffen bzw. Strom zu zahlen. Der geldwerte Vorteil für die private Nutzung eines Dienstwagens durch den Arbeitnehmer ist ebenfalls zu versteuern.

3.1.1 Kauf und Erstanmeldung eines Neufahrzeugs

Die Erstanmeldung eines Neuwagens ist in Deutschland mit einer Zulassungsgebühr von ca. 26 € verbunden, unabhängig davon ob es sich um ein Fahrzeug mit hohen oder niedrigen CO₂-Emissionen handelt.²⁵

3.1.2 Halten eines Fahrzeugs

Sobald ein Fahrzeug zum Straßenverkehr in Deutschland zugelassen wurde, ist vom Eigentümer jährlich eine Kfz-Steuer zu zahlen. Für Fahrzeuge, die ab dem 1. Juli 2009 neu zugelassen wurden, richtet sich der zu zahlende Betrag nach dem CO₂-Ausstoß des Fahrzeugs,

²⁵ STVA (2017).

dem Hubraum (angegeben in Kubikzentimeter (cm³)) und der Antriebsart (Abbildung 2)²⁶:

- Besitzer eines Fahrzeugs, das mehr als 95 g CO₂/km emittiert, zahlen einen linear ansteigenden Steuersatz von 2 € pro g CO₂/km; bis zu 95 g CO₂/km sind sie von der CO₂-Komponente befreit. Diese Regelung gilt für Fahrzeuge, die ab dem 1. Januar 2014 neu zugelassen wurden. Zuvor lag der Steuerfreibetrag bei einem CO₂-Grenzwert von 110 g CO₂/km (Erstzulassung ab dem 1. Januar 2012) bzw. 120 g CO₂/km (Erstzulassung ab dem 1. Juli 2009).
- Der Steuersatz für die Hubraum-Komponente berechnet sich nach der Antriebsart (diesel- oder benzinbetriebene Fahrzeuge inkl. PHEV): Besitzer eines Benzinfahrzeugs zahlen 2 € je 100 cm³, die eines Dieselfahrzeugs 9,50 € je 100 cm³. Die Steuersätze sind seit 2009 unverändert.

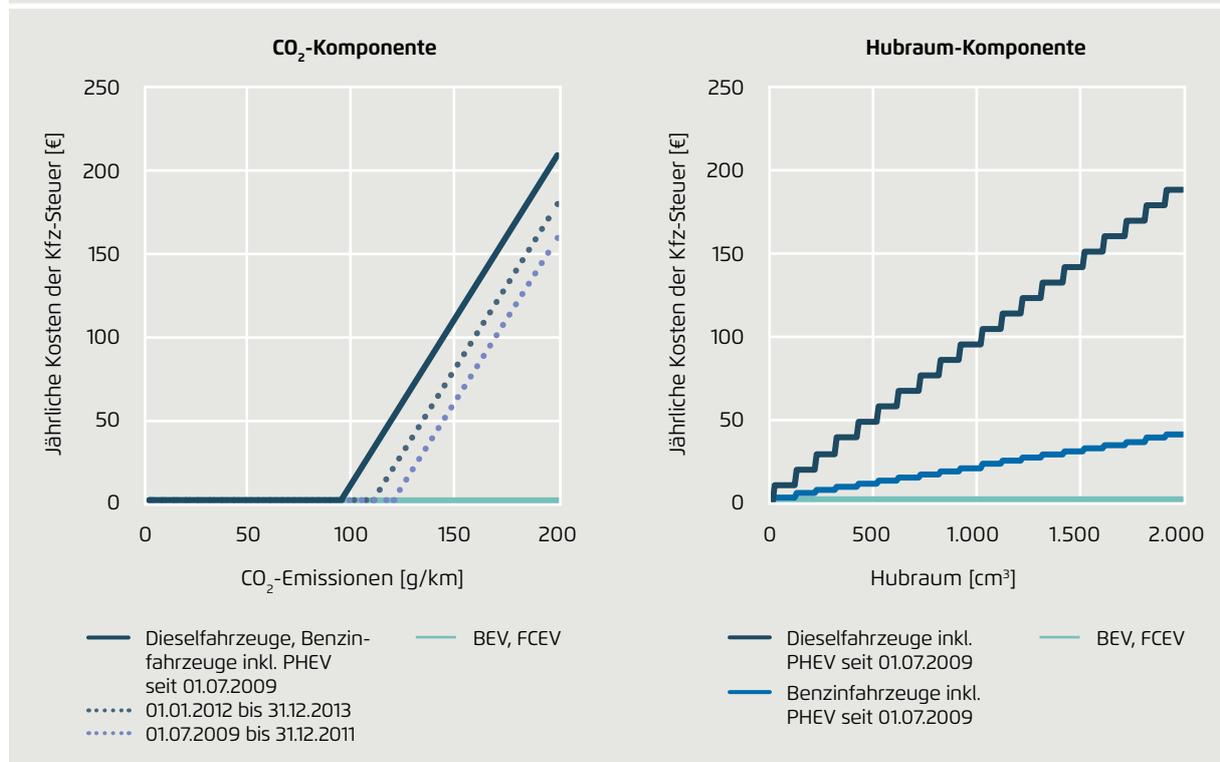
- BEV und FCEV sind für einen Zeitraum von zehn Jahren ab der Erstzulassung des Fahrzeugs von der Kfz-Steuer befreit. Dies gilt für Fahrzeuge mit einem Erstzulassungsdatum zwischen dem 18.05.2011 und 31.12.2020. Fahrzeuge, die vor dem 18.05.2011 neu zugelassen wurden, waren für einen Zeitraum von fünf Jahren von der Kfz-Steuer befreit. Nach Ablauf dieser Frist fällt die konventionelle Kfz-Steuer an, die sich nach dem zulässigen Gesamtgewicht bemisst.

Ein Beispiel für die Höhe der Kfz-Steuer: Der Besitzer eines VW Golf mit Dieselantrieb (114 g CO₂/km, 1.968 cm³ Hubraum) mit Erstzulassungsdatum nach dem Jahr 2009 zahlt im Jahr 2018 eine Kfz-Steuer in Höhe von gut 200 €, ein vergleichbarer VW Golf mit Benzinantrieb (112 g CO₂/km, 1.498 cm³ Hubraum) zahlt gut 60 €. Der Halter der VW Golf PHEV Variante zahlt knapp 30 € und der Besitzer des VW e-Golf (BEV) zahlt keine Kfz-Steuer.

26 BMJV (2017b).

Berechnung der Kfz-Steuer für Fahrzeuge, die ab dem 1. Juli 2009 in Deutschland neu zugelassen wurden

Abbildung 2



Eigene Darstellung nach BMJV (2017b)

Bei der Mehrheit der Fahrzeuge, die im Jahr 2017 in Deutschland neu zugelassen wurden, handelte es sich um Fahrzeuge, die mehr als 95 g CO₂/km ausstoßen. Ihr Anteil lag bei 95 Prozent, d. h. fast alle Neufahrzeuge aus dem Registrierungsjahr 2017 zahlen jährlich Steuern für die CO₂-Emissionen ihres Fahrzeugs, wenn auch einen vergleichsweise geringen Betrag (Abschnitt 3.7).²⁷

3.1.3 Verbrauch von Kraftstoffen und Strom

Weitere hoheitlich veranlasste Kosten entstehen Pkw-Haltern in Deutschland für die Verwendung von Kraftstoffen und Strom. Einen hohen Anteil des jeweiligen Endverbraucherpreises machen Steuern und Abgaben aus:

- Die Verbrauchsteuer auf die Kraftstoffe Benzin und Diesel, die in Deutschland in den Bereich der Energiesteuer fallen, ist eine Mengensteuer, die unabhängig vom Preis pro verkauftem Liter (l) Kraftstoff fällig wird. Der Steuersatz ist seit dem Jahr 2003 nicht mehr verändert worden und beträgt für Diesel 47,04 Cent (ct)/l und für Benzin 65,45 ct/l.²⁸ Die deutlich geringe Energiesteuer auf Diesel- im Vergleich zu Ottokraftstoff resultiert in deutlich geringen Verkaufspreisen für Dieselmotorkraftstoff an den Tankstellen: 129,3 ct/l im Vergleich zu 147,4 ct/l für Ottokraftstoff (Preise geltend am 21. Mai 2018). Der Anteil der gesamten Steuern am Endverbraucherpreis (Energiesteuer, Mehrwertsteuer (MwSt.) auf Warenpreis und Energiesteuer) ist an diesem Bezugsdatum entsprechend geringer, 52 Prozent für Dieselmotorkraftstoff und 60 Prozent für Ottokraftstoff.²⁹
- Die gesamten Abgaben auf Haushaltsstrom sind mit 54 Prozent ähnlich hoch wie die Steuern auf Dieselmotorkraftstoff (Haushalt mit 3.500 Kilowattstunde (kWh) Jahresverbrauch, Stand Mai 2018). Bei 23 Prozent der Abgaben handelt es sich um Steuern (Umsatzsteuer und Stromsteuer), 31 Prozent bestehen aus anderen Abgaben (Umlage nach dem Erneuerbare-Energien-Gesetz, kurz EEG-Umlage sowie Offshore- und Konzessionsabgabe).³⁰ Haushalte in Deutschland mit

einem Verbrauch zwischen 2.500 und 5.000 kWh/Jahr mussten im 2. Halbjahr 2017 beispielsweise durchschnittlich 30,48 ct/kWh zahlen, den höchsten Betrag in Europa.³¹ Davon entfallen neben der Umsatzsteuer 2,05 ct/kWh auf die Stromsteuer (analog zur Energiesteuer bei Kraftstoffen).³²

Vergleicht man den Endverbraucherpreis auf Kraftstoffe und Strom auf Basis des Energiegehalts und legt die zuvor getroffenen Annahmen zugrunde, zeigt sich, dass Strom deutlich teurer ist als Benzin oder Diesel: Strom kostet 30,5 ct/kWh, gefolgt von Benzin mit 16,6 ct/kWh und Diesel mit 13,2 ct/kWh (Tabelle 6). Betrachtet man nur die Abgaben (Steuern, Umlagen, Entgelte), ist die Belastung des Stroms nach wie vor teurer: 16,6 ct/kWh im Vergleich zu 10,0 ct/kWh auf Benzin und 6,9 ct/kWh auf Diesel.

3.1.4 Nutzung von Verkehrsinfrastrukturen

Eine Pkw-Maut, die die Nutzung von verkehrlichen Infrastrukturen bepreist, um u. a. Straßeninfrastrukturen zu finanzieren, verkehrslenkend zu wirken oder zu einer Entlastung der Umwelt durch eine Verringerung des motorisierten Individualverkehrs beizutragen, existiert in Deutschland nicht. Allerdings gibt es Planungen zur Einführung einer Pkw-Maut seit einigen Jahren; diese sollte ursprünglich bereits Anfang 2016 wirksam werden, die gesetzliche Grundlage dazu wurde mit dem am 12. Juni 2015 in Kraft getretenen Gesetz über die „Erhebung einer zeitbezogenen Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen“, kurz Infrastrukturabgabengesetz, geschaffen.³³ Nach aktueller Mitteilung der Bundesregierung soll die Pkw-Maut in dieser Legislaturperiode, d. h. bis spätestens 2021, eingeführt werden.³⁴

Die geplante Infrastrukturabgabe für die Nutzung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen sieht den Erwerb einer Jahresvignette für Halter von in Deutschland zugelassenen Kfz vor. Der zu zahlende Jahresbeitrag soll sich nach Hubraum, Kraftstoffart/Technologie, Schadstoffklasse und Zulassungsjahr richten, mit höheren Gebühren für Diesel- im Vergleich zu Benzinfahrzeugen; vorgesehen ist eine Obergrenze für die Jahresvignette von 130 €. Elektrisch betriebene Fahrzeuge sollen von

27 IHS (2018).

28 BMJV (2017 c).

29 EC (2018 a).

Verkaufspreise von Kraftstoffen an den Tankstellen und die entsprechenden Steueranteile am Endverbraucherpreis sind täglichen Schwankungen unterworfen. Für die vorliegende Studie beziehen sich die jeweiligen Preise auf den 21. Mai 2018 und dienen vor allem als Orientierungswerte.

30 BDEW (2018).

31 Eurostat (2018).

32 BMJV (2017 d).

33 BMJV (2017 e).

34 Deutscher Bundestag (2018 b).

der Straßenbenutzungsgebühr befreit werden. Gemäß aktuellem Stand würde der Besitzer eines neuen VW Golf TSI mit Ottomotor 27 € pro Jahr zahlen, der der vergleichbaren Dieselsonversion VW Golf TDI 96 €, der des VW Golf PHEV 25 € und der Besitzer eines VW e-Golf BEV würde keine Maut-Gebühren bezahlen. Um der durch die Infrastrukturabgabe erhöhten Belastung für Autofahrer zu begegnen, soll die Kfz-Steuer gekürzt werden, was sogar zu einer Nettoentlastung führen kann.³⁵

Halter eines Fahrzeugs, das nicht in Deutschland zugelassen wurde, sollen lediglich Gebühren bei der Nutzung von Bundesautobahnen zahlen. Dazu sollen Vignetten für zehn Tage, zwei Monate oder ein Jahr käuflich erworben werden können. Die Gebührenhöhe soll sich wie bei inländisch zugelassenen Fahrzeugen nach Hubraum, Kraftstoffart, Schadstoffklasse und Zulassungsjahr bemessen, mit einem Maximalbetrag von 25 € für eine 10-Tages-Vignette, 50 € für eine 2-Monatsvignette und 130 € für eine Jahresvignette.³⁶

3.1.5 Private Nutzung eines Dienstwagens

Neben der Besteuerung von Fahrzeugen im Eigentum privater Endverbraucher ist die Besteuerung von Dienstfahrzeugen von Bedeutung – nicht zuletzt, weil die meisten neuen Pkw von gewerblichen Haltern zugelassen werden. Im Jahr 2017 traf das auf fast zwei Drittel aller Neu-Pkw zu.³⁷

Mit der hohen Quote gewerblicher Neuzulassungen sind weitreichende Folgen verbunden. Überlässt ein Arbeitgeber seinem Angestellten einen Dienstwagen zur Nutzung für private Zwecke bzw. für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte, ist dieser geldwerte Vorteil vom Arbeitnehmer zu versteuern. Für die Besteuerung der privaten Nutzung eines Dienstwagens gibt es in Deutschland zwei Methoden, die pauschale 1-Prozent-Methode und die Fahrtenbuchmethode.

Bei der Berechnung des geldwerten Vorteils nach der **1-Prozent-Methode** (pauschale Nutzungswertmethode) wird die Nutzung des Dienstwagens besteuert. Die Nutzung des Dienstwagens wird monatlich mit 1 Prozent des Bruttolistenpreises (plus Sonderausstattung, falls vorhanden) des Neuwagens besteuert. Für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeit wird ein Zuschlag von 0,03 Prozent pro Monat fällig. Die Berechnung erfolgt auf Grundlage des Bruttolistenpreises des Fahrzeugs multipliziert mit der einfachen Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsplatz.

Für Elektrofahrzeuge erfolgt die Berechnung nach der 1-Prozent-Methode ebenfalls auf Grundlage des Bruttolistenpreises des Neufahrzeugs. Allerdings können Unternehmen, die sich ein Elektrofahrzeug anschaffen, laut Einkommenssteuergesetz (EStG) § 6 (Nachteilsausgleich) den Bruttolistenpreis um die Kosten für das Batteriesystem pauschal mindern. Im Jahr 2018 liegt der Minderungsbetrag bei 250 € pro kWh der Batteriekapazität und einem maximalen Minderungsbetrag von 7.500 € (Tabelle 2). Die Kürzung vom Bruttolistenpreis zur Berechnung des geldwerten Vorteils ist nur dann zulässig, wenn im Kaufpreis die Batteriekosten enthalten sind.

35 BMVI (2018).

36 Ebd.

37 KBA (2017); KBA (2018).

	2013 und früher	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Minderungsbetrag pro kWh der Batteriekapazität (€)	500	450	400	350	300	250	200	150	100	50
Maximaler Minderungsbetrag (€)	10.000	9.500	9.000	8.500	8.000	7.500	7.000	6.500	6.000	5.500

Eigene Darstellung nach BMJV (2017f)

Ist die Batterie lediglich gemietet, trifft der Nachteilsausgleich nicht zu. Das Programm sollte ursprünglich bis zum Jahr 2022 laufen.³⁸ Mit dem neu beschlossenen Gesetz, das eine geringere Besteuerung für elektrische Dienstfahrzeuge (rein batterieelektrische Fahrzeuge und *Plug-in* Hybridfahrzeuge) von 0,5 Prozent ab dem 1. Januar 2019 vorsieht, wird der Nachteilsausgleich wegfallen.³⁹

Tabelle 3 zeigt die geldwerten Vorteile für verschiedene VW Golf Modelle⁴⁰, die sich aus der privaten Nutzung als

Dienstwagen für den Arbeitnehmer ergeben und errechnet die steuerliche Mehrbelastung – d. h. der Betrag, der auf den Bruttolohn des Arbeitnehmers angerechnet wird – auf Grundlage der 1-Prozent-Methode. Da sich der geldwerte Vorteil aus dem Bruttolistenpreis des Neufahrzeuges ergibt, fällt der zu versteuernde geldwerte Vorteil für den Nutzer des VW Golf GTE mit 347 € pro Monat am höchsten aus, gefolgt vom VW Golf Diesel mit 334 €, dem VW Golf Benzinfahrzeug mit 306 € und dem VW e-Golf mit 284 € pro Monat. Die Einführung der

38 BMJV (2017f).

39 Die Bundesregierung (2018); Deutscher Bundestag (2018 c); Bundesrat (2018).

40 Für die Analyse wurden unterschiedliche VW Golf Vari-

anten betrachtet, da der VW Golf seit vielen Jahren zum meistverkauften Auto in Deutschland zählt und auch die beiden elektrischen Varianten (BEV und PHEV) zu den meistverkauften elektrischen Pkw in Deutschland gehören (IHS 2018).

Berechnung der Steuerbeträge für verschiedene VW Golf Varianten nach der 1-Prozent-Methode für das Steuerjahr 2018 und nach der 0,5-Prozent-Methode für Elektrofahrzeuge ab 1. Januar 2019

Tabelle 3

Berechnungsgrundlagen	Besteuerung nach der 1-Prozent-Methode (Steuerjahr 2018)				Besteuerung nach der 0,5-Prozent-Methode (ab 1. Januar 2019)	
	VW Golf TSI (Benzin)	VW Golf TDI (Diesel)	VW Golf GTE (PHEV)	VW Golf e-Golf (BEV)	VW Golf GTE (PHEV)	VW Golf e-Golf (BEV)
Bruttolistenpreis	30.575 €	33.350 €	36.900 €	35.900 €	36.900 €	35.900 €
– Nachteilsausgleich für Elektrofahrzeuge	N/A	N/A	-2.175 €	-7.500 €	N/A	N/A
Angepasster Bruttolistenpreis	30.575 €	33.350 €	34.725 €	28.400 €	36.900 €	35.900 €
Berechnung des Steuerbetrags pro Monat (geldwerter Vorteil)						
Geldwerter Vorteil pro Monat (1% des Bruttolistenpreises)^[1]	306 €	334 €	347 €	284 €	185 €	180 €
Fällige Steuern pro Monat = Steuerlast (Beispiel: maximale Grenzsteuerbelastung von 45%)	138 €	150 €	156 €	128 €	83 €	81 €

^[1] Dieser Betrag ist der monatlich steuerpflichtige Betrag für die private Nutzung des Dienstwagens und wird auf den Bruttolohn des Arbeitnehmers angerechnet (Steuerlast).

Eigene Darstellung, Listenpreise nach VW (2018), gültig für das Modelljahr 2018

0,5-Prozent-Regelung für Elektroautos ab 1. Januar 2019 vermindert den Betrag, der derzeit noch auf das Gehalt des Arbeitnehmers angerechnet wird, um die Hälfte. Bei einer angenommenen maximalen Grenzsteuerbelastung von 45 Prozent liegen die monatlich durch einen Arbeitnehmer zu versteuernden Beträge zwischen 128 und 156 € (bis 31. Dezember 2018); ab dem 1. Januar 2019 muss der Nutzer eines VW e-Golf lediglich 81 € (anstatt 128 €) pro Monat versteuern, der Nutzer der *Plug-in* Variante 83 € (anstatt 156 €).

Abbildung 3 zeigt beispielhaft die monatliche Steuerlast eines in Vollzeit beschäftigten, alleinstehenden Arbeitnehmers (Steuerklasse I), der seinen Dienstwagen für private Zwecke nutzen kann. Dazu werden die in Tabelle 3 aufgeführten unterschiedlichen VW Golf Varianten (Diesel, Benzin, PHEV, BEV) betrachtet. Steuersätze sind Grenzsteuersätze, ohne Berücksichtigung des Solidaritätszuschlags.⁴¹ Deutlich wird, dass nach der 1-Prozent-Methode (ohne Berücksichtigung der Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz) die monatliche steuerliche Mehrbelastung bei allen vier Fahrzeugen ähnlich hoch ausfällt, wobei sich die Unterschiede mit steigendem Jahresbruttoeinkommen leicht erhöhen. Eine geringere Besteuerung von Elektrofahrzeugen mit 0,5 Prozent ab dem 1. Januar 2019 reduziert die monatliche Steuerlast. Beispielsweise wird bei einem Grenzsteuersatz von 42 Prozent und einem Jahresbruttoeinkommen von 56.000 € der Nutzer des VW e-Golf monatlich um gut 40 € weniger belastet, bei der *Plug-in* Variante sind es knapp 70 € weniger pro Monat.

Im Gegensatz zur 1-Prozent-Methode wird bei der Berechnung des geldwerten Vorteils für die private Nutzung eines Dienstwagens nach der **Fahrtenbuchmethode** jeder privat und geschäftlich gefahrene Kilometer in einem Fahrtenbuch festgehalten. Darüber hinaus werden die gesamten Fahrzeugkosten einschließlich Abschreibungs-, Kraftstoff-/Strom-, Versicherungs- und Instandhaltungskosten berücksichtigt. Für die Berechnung des geldwerten Vorteils wird nicht der Brutto Listenpreis zugrundegelegt, sondern der tatsächliche Anschaffungspreis. Die auf diese Weise für die private Nutzung ermittelten Kosten werden dem zu versteuernden Jahreseinkommen zugeschlagen.⁴²

41 BMF (2018 b).

42 BMJV (2017 g).

3.1.6 Kostenrückerstattungen: Bonuszahlungen für Elektrofahrzeuge und Entfernungspauschale

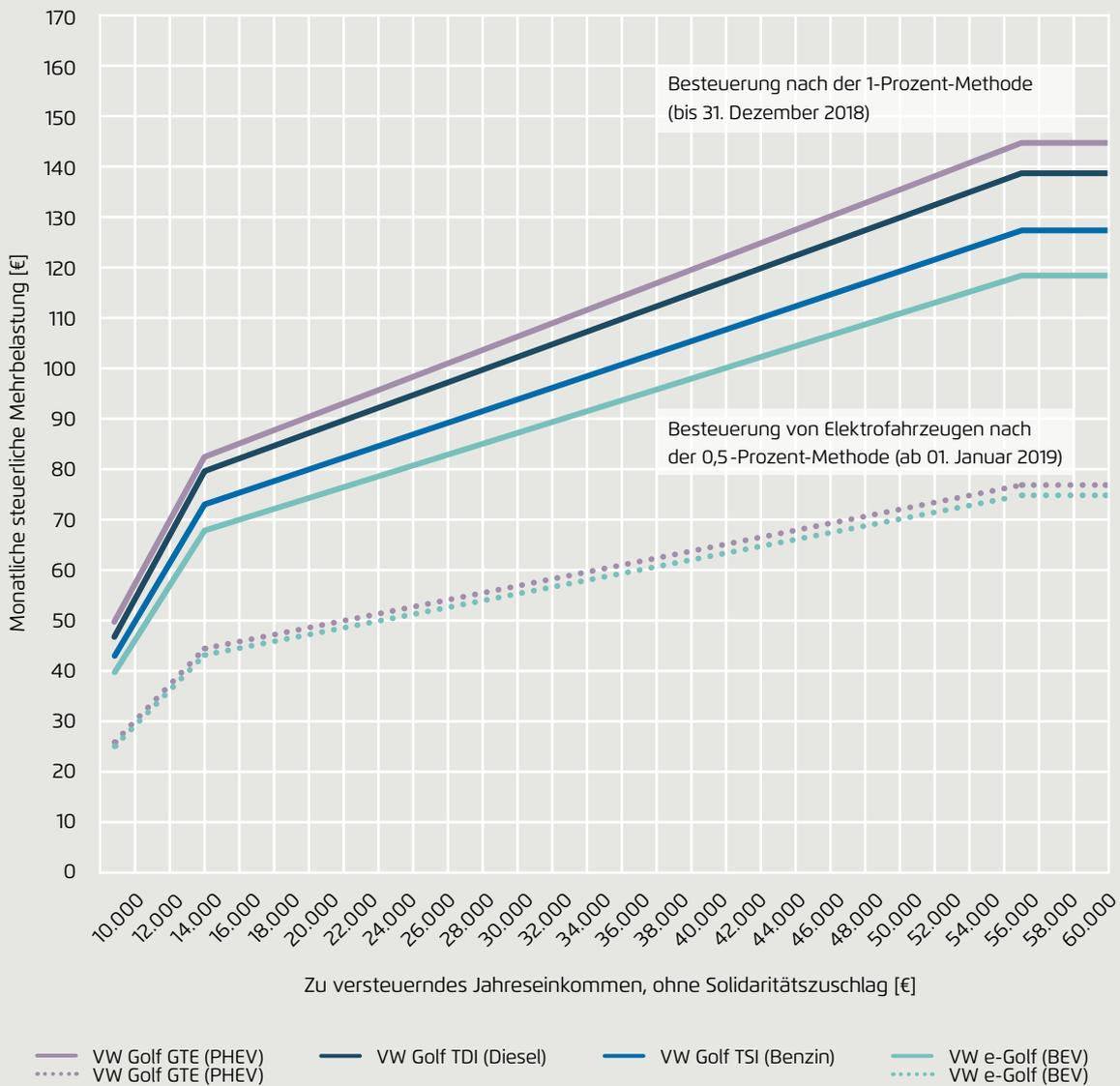
Um den Kauf von Fahrzeugen mit geringen CO₂-Emissionen zu fördern, setzt die deutsche Bundesregierung neben steuerlichen Anreizen bei der Kfz-Steuer (Befreiung von BEVs und FCEVs von der Kfz-Steuer) auf finanzielle Anreize in Form einmaliger Bonuszahlungen beim Kauf eines Neufahrzeugs mit geringen CO₂-Emissionen. Seit Juni 2016 fördert sie mit einem Umweltbonus den Kauf bzw. das Leasing von elektrisch betriebenen Fahrzeugen. BEV und FCEV erhalten einen Umweltbonus von 2.000 €, der Betrag für den Erwerb eines PHEV beträgt 1.500 €, wobei der Netto-Listenpreis des Basismodells einen Betrag von 60.000 € nicht überschreiten darf. „Der Bundesanteil der Förderung wird nur dann gewährt, wenn der Automobilhersteller dem Käufer mindestens den gleichen Anteil vom Netto-Listenpreis des Basismodells als Nachlass gewährt.“ Da die Hälfte der Prämie von Seiten der Automobilhersteller auf den Nettokaufpreis angerechnet wird, beträgt der Bruttovorteil aus Sicht eines Neuwagenkäufers 4.380 € beim Kauf eines BEV/FCEV und 3.285 € beim Erwerb eines PHEV. Der Umweltbonus richtet sich an Einzelpersonen, Firmen, Stiftungen, Körperschaften und Vereine. Bund und Automobilindustrie beteiligen sich mit einem Finanzierungsanteil von jeweils 600 Millionen €. Der Anteil der Automobilindustrie wird in der Regel beim Kauf eines Neufahrzeugs vom Kaufpreis abgezogen; nach Erwerb/Leasing/verbindlicher Bestellung eines Elektrofahrzeugs muss der Käufer für den nationalen Anteil des Umweltbonus einen Antrag stellen. Das Programm soll enden, sobald der Finanzierungsanteil des Bundes in Höhe von 600 Millionen € aufgebraucht ist, spätestens Ende 2019.⁴³

Darüber hinaus können Arbeitnehmer und Selbständige Pendelfahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte um einen Betrag von 0,30 € je Entfernungskilometer und Fahrtag als Werbungskosten bei der Lohnsteuer geltend machen (sog. Entfernungspauschale). Der Anspruch gilt für alle Verkehrsmittel, außer Taxi und Flugzeug. Die Berechnungsformel lautet: einfache und kürzeste Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsstätte * Kilometerpauschale von 0,30 € pro km * Arbeitstage pro Jahr. Die Höchstgrenze beläuft sich auf 4.500 €, sofern Fahrtkosten ausschließlich über die Pauschale geltend gemacht

43 BAFA (2018).

Monatliche steuerliche Mehrbelastung für einen Arbeitnehmer (alleinstehend) durch die private Nutzung eines Dienstwagens für das Steuerjahr 2018 nach der 1-Prozent-Methode und nach der 0,5-Prozent-Regelung für Elektrofahrzeuge ab 1. Januar 2019

Abbildung 3



Hinweis: Berücksichtigt nicht die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz; dargestellt sind Grenzsteuersätze. Der Eingangsteuersatz für das Jahr 2018 liegt bei einem zu versteuernden Jahreseinkommen von 9.001 € (ohne Solidaritätszuschlag) bei 14 Prozent. Der Spitzensteuersatz liegt bei 42 Prozent und beginnt ab einem zu versteuernden Jahreseinkommen von 54.950 €. Ab einem Jahreseinkommen von 260.533 € greift der Reichensteuersatz von 45 Prozent.
Eigene Darstellung und Berechnungen nach VW (2018), BMF (2018b), BMJV (2017f)

werden.⁴⁴ Bei einer einfachen Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsstätte von 17 km und 220 Arbeitstagen pro Jahr ergibt sich beispielsweise eine Entfernungspauschale in Höhe von 1.122 € pro Jahr.

3.2 Frankreich

Die Besteuerung von Pkw in Frankreich zeichnet sich insbesondere dadurch aus, dass Neuwagenkäufer eines Fahrzeugs mit geringen CO₂-Emissionen bei der Zulassungssteuer von einer Bonuszahlung profitieren, während Käufer eines Fahrzeugs mit hohen CO₂-Emissionen einen Malus zahlen müssen (sog. Bonus-Malus-System). Darüber hinaus wird in Frankreich die bislang unterschiedliche Besteuerung von Benzin- und Dieselmotoren seit 2016 bis zum Jahr 2022 schrittweise angeglichen.

Die **Zulassungssteuer** für Neufahrzeuge bemisst sich in Frankreich nach den CO₂-Emissionen eines Fahrzeugs (Abbildung 4). Für das Jahr 2018 gilt⁴⁵: Fahrzeuge, die mehr als 119 g CO₂/km ausstoßen zahlen einen Malus, der bei 50 € startet und sich exponentiell erhöht bis zu einem Maximalbetrag von 10.500 € für Fahrzeuge, die mehr als 184 g CO₂/km ausstoßen. Während Fahrzeughalter eines Fahrzeugs mit hohen CO₂-Emissionen bei der Zulassung steuerlich höher belastet werden, profitieren Fahrzeughalter eines Fahrzeugs mit niedrigen CO₂-Emissionen bei der Zulassung von Bonuszahlungen: Sowohl Privatpersonen als auch Unternehmen erhalten für Neufahrzeuge, die weniger als 21 g CO₂/km ausstoßen, einen Bonusbetrag von 27 Prozent des Fahrzeugkaufpreises (inkl. Mehrwertsteuer und wenn zutreffend, inkl. Batterieleasing/-miete), wobei der maximale Bonusbetrag bei 6.000 € liegt. Die Bonuszahlungen werden entweder vom Autohändler direkt vom Neuwagenpreis abgezogen oder von der Regierung auf Antrag zurückerstattet. Käufer eines Fahrzeugs mit CO₂-Emissionen zwischen 21 und 119 g/km zahlen keine Zulassungssteuer.⁴⁶ Neben den nationalen Steuern

zahlen Neuwagenkäufer bei der Erstzulassung zusätzlich eine regionale Zulassungssteuer, die für das Jahr 2018 zwischen 27 € (Korsika) und 51,20 € (*Provence-Alpes-Côte-D'Azur*) liegt. Fast alle Regionen befreien Fahrzeuge mit niedrigen CO₂-Emissionen von der regionalen Zulassungssteuer oder gewähren einen reduzierten Beitrag.⁴⁷ In den vergangenen Jahren wurden die CO₂-Grenzwerte und die (Maximal-)Zahlungen für den Malus schrittweise verschärft; gleichzeitig wurden die Bonuszahlungen verringert.⁴⁸

Die jährliche **Kfz-Steuer** spielt in Frankreich eine untergeordnete Rolle. Autos im Privatbesitz zahlen einen Pauschalbetrag von 160 € pro Jahr, unabhängig von der Kraftstoffart. Allerdings gilt die Kfz-Steuer nur für Fahrzeuge, die mehr als 190 g CO₂/km ausstoßen, Fahrzeuge mit geringeren CO₂-Emissionswerten sind von der Steuer befreit.⁴⁹ Diese Regelung gilt seit 2012. Im Jahr 2017 waren lediglich 0,3 Prozent der Neuwagenkäufer in Frankreich von der Kfz-Steuer betroffen.⁵⁰

Die **Besteuerung von Kraftstoffen** erfolgt auf Grundlage der Energie-Verbrauchsteuer (*Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Énergétique*, kurz *TICPE*) und wird proportional zum Gewicht oder Volumen berechnet. Die Tarife werden vom Parlament festgesetzt und können im Laufe des Jahres in Abhängigkeit vom Ölpreis variieren.⁵¹ Seit 1. April 2014 enthält die Steuer eine CO₂-Komponente: Der Betrag liegt im Jahr 2018 bei 44,60 € pro t/CO₂ und wird bis zum Jahr 2022 schrittweise auf 86,20 € pro t/CO₂ erhöht. Im Jahr 2016 hat die französische Regierung darüber hinaus beschlossen, die Verbrauchsteuer für Diesel und Benzin anzugleichen. Anders als im Jahr 2017, als die Überleitung durch die Senkung

der Benzinsteuern und die Erhöhung der Dieselsteuer erfolgte, sieht der Entwurf des Haushaltsgesetzes für das Jahr 2018 eine Erhöhung der Besteuerung von Dieselmotoren um 2,60 ct pro Jahr vor – zusätzlich zur Erhöhung der CO₂-Steuer – ohne die Benzinsteuern zu senken. Im Jahr 2018 beträgt die Verbrauchsteuer auf

44 BMJV (2017h).

45 Directorate of Legal and Administrative Information (2018 a).

46 Im Jahr 2017 lag der Bereich, für den keine Zulassungssteuer zu entrichten war, zwischen 61 und 126 g CO₂/km. Die Mehrheit der französischen Fahrzeugneukäufer (81 Prozent) im Jahr 2017 waren nicht von der nationalen Zulassungssteuer betroffen (IHS 2018).

47 Directorate of Legal and Administrative Information (2018 b).

48 Yang, Zifei (2018).

49 Directorate of Legal and Administrative Information (2018 a).

50 IHS (2018).

51 R.publique Fran.aise (2017a).

Diesellokraftstoff 59,40 ct/l, auf Ottokraftstoff (Super E10) 66,29 ct/l – ohne regionale Zuschläge⁵² (Tabelle 4). Damit wird der bislang noch ungleiche Gesamtsteueranteil am Endverbrauchspreis aufgehoben, sodass ab dem Jahr 2021 der Steueranteil für Benzin in etwa angeglichen sein wird.⁵³ Insgesamt lag der Gesamtsteuersatz (TICPE, Mehrwertsteuer auf TICPE und Warenpreis) im Mai 2018 für Ottokraftstoff bei 61 Prozent, für Diesel bei 58 Prozent; Verbraucher zahlten für Benzin einen Endpreis von 154,3 ct/l und für Diesel 146,1 ct/l (Steuersätze und Preise geltend am 21. Mai 2018).⁵⁴

Die **Besteuerung von Strom** nimmt in Frankreich am Endverbrauchspreis einen Anteil von 36 Prozent ein (jährlicher Stromverbrauch von 2.500 bis 5.000 kWh) und kostete im 2. Halbjahr 2017 im Durchschnitt 17,56 ct/kWh. Ein Teil der Steuern macht die Stromsteuer in Höhe von 2,25 ct/kWh aus, die in Frankreich zur Finanzierung von Fördersystemen für erneuerbare Energien eingesetzt wird.⁵⁵

Für die **Nutzung von Straßeninfrastrukturen**, d. h. für die meisten französischen Autobahnen sowie einige Brücken und Tunnel, zahlen Autofahrer eine streckenbasierte Pkw-Mautgebühr. Diese wird im Regelfall nach Ausfahrt aus der Autobahn gezahlt. Unterschieden wird dabei nach Fahrzeugklassen, allerdings nicht nach der Kraftstoffart. Beispielsweise zahlt der Fahrer eines Pkw

52 Die insgesamt 18 französischen Regionen haben ein begrenztes Heberecht zur Erhöhung der TICPE Abgabe. Da der Fokus der Studie auf nationalen Steuern liegt, wird an dieser Stelle nicht näher auf diesen Aspekt eingegangen.

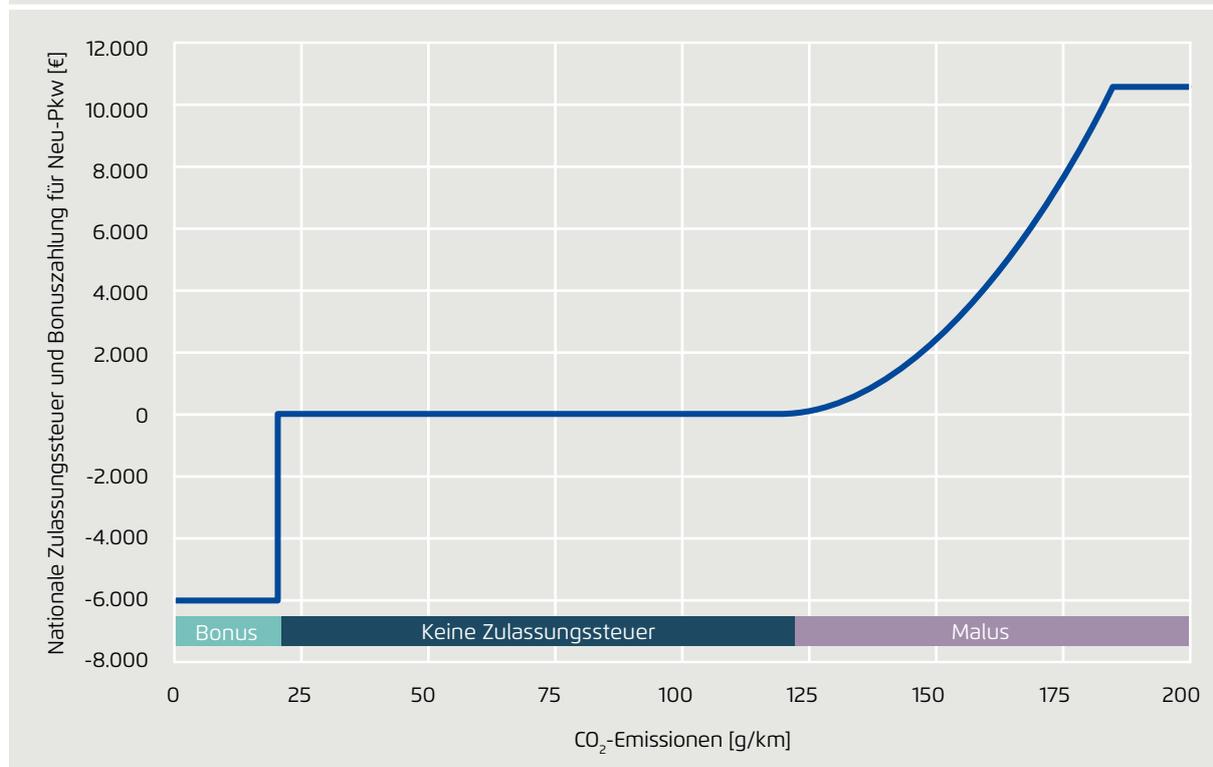
53 Sénat (2018).

54 EC (2018 a).

55 Eurostat (2018); République Française (2018 a).

Nationale Zulassungssteuer für die Erstanmeldung eines Neufahrzeugs in Frankreich für das Jahr 2018

Abbildung 4



Eigene Darstellung nach Directorate of Legal and Administrative Information (2018 a)

Anpassung der Besteuerung (ohne MwSt.) von Diesel und Super E10 in Frankreich

Tabelle 4

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Entwicklung von 2017 bis 2022
Diesel (ct/l)	53,07	59,40 (+6,33)	64,76 (+5,36)	70,12 (+5,36)	75,47 (+5,36)	78,23 (+2,76)	+25,17
Super E10 (ct/l)	63,07	66,29 (+3,22)	68,67 (+2,38)	71,05 (+2,38)	73,43 (+2,38)	75,80 (+2,37)	+12,73

Hinweis: Steuersätze ohne regionale Zuschläge. In Klammern die absolute Veränderung gegenüber dem Vorjahr.
Eigene Darstellung nach Sénat (2018)

für eine Fahrt von Nizza nach Toulon (ca. 138 Autobahnkilometer) eine Straßennutzungsgebühr von etwa 14 €. ⁵⁶

Die **private Nutzung eines Dienstfahrzeugs** durch den Arbeitnehmer unterliegt ebenfalls einer Steuerpflicht. Der geldwerte Vorteil richtet sich nach dem Alter des Fahrzeugs und danach, ob der Arbeitgeber das Fahrzeug käuflich erworben oder geleast/gemietet hat. Auf dieser Grundlage wird der zu versteuernde Betrag entweder als jährliche Pauschale ermittelt oder es werden die tatsächlich entstandenen Ausgaben zugrunde gelegt. Dabei wird nochmals unterschieden, ob der Arbeitgeber für die Kraftstoffkosten aufkommt oder nicht. Entsprechend der jeweiligen Zuordnung gelten unterschiedliche Prozentsätze bezogen auf die Bruttoanschaffungskosten, die wiederum für die Berechnung des geldwerten Vorteils herangezogen werden (Tabelle 7, Anhang). ⁵⁷

Eine einmalige **Prämienzahlung** für Fahrzeuge mit geringen CO₂-Emissionen wird – wie unter dem Abschnitt zu den Zulassungssteuern beschrieben – Käufern im Rahmen des Kaufprozesses gewährt oder auf Antrag von der Regierung zurückerstattet.

Berufspendler können in Frankreich ihre Fahrten mit dem Pkw, Moped, Roller oder Motorrad zwischen Wohnung und Arbeitsplatz (Hin- und Rückfahrt) steuerlich geltend machen. Grundsätzlich wird ein Pauschalbetrag von 10 Prozent vom Einkommen abgezogen. Diese 10 Prozent decken alle berufsbedingten Ausgaben ab (inkl. Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz). Im Jahr

2017 lag die Höchstgrenze des Abzugs bei 12.305 €, die Untergrenze bei 430 €. ⁵⁸ Es besteht aber auch die Möglichkeit, alle berufsbedingten Ausgaben auf Grundlage der tatsächlichen Ausgaben geltend zu machen, sofern davon ausgegangen wird, dass die realen Ausgaben höher ausfallen als mit Abzug der 10 Prozent. Die mit einem Pkw oder einem anderen motorisierten Verkehrsmittel verbundenen Kosten werden nach dieser Methode auf Grundlage eines festgesetzten Kilometersatzes berechnet, sofern der Arbeitsplatz bis zu 40 km von der Wohnung entfernt liegt. Entfernungen darüber hinaus können nur steuerlich berücksichtigt werden, wenn besondere Umstände dies rechtfertigen (z. B. Schwierigkeiten, einen wohnstandortnahen Arbeitsplatz zu finden; gesundheitliche Gründe; Wohnkostenunterschiede). Der zu Grunde liegende Kilometersatz beinhaltet alle berufsbedingten Wege, d. h. Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz, Reisetätigkeiten während der Arbeitszeit, Umzugsfahrten sowie Fahrten aufgrund doppelter Haushaltsführung. Die Höhe des Kilometersatzes richtet sich nach dem „cheval fiscal“ (kurz CV, „steuerliche Pferdestärke“), deren Formel sich in Frankreich nach der Motorisierung und den CO₂-Emissionen eines Fahrzeugs sowie den gefahrenen Kilometern pro Jahr richtet; dabei sind Wertverlust, Reparatur- und Wartungskosten, Kosten für Reifen und Versicherungsbeiträge berücksichtigt. Je höher der CV eines Fahrzeugs, desto höher der Betrag, der steuerlich geltend gemacht werden kann. Steuerlich geltend zu machende Beträge liegen zwischen 0,29 € und 0,60 € pro gefahrenen Kilometern. ⁵⁹ Beispielsweise kann ein Arbeitnehmer im privaten Besitz eines Pkw mit 5 CV, dessen gesamte

56 ASFA (2018).

57 Ministère de l'Action et des Comptes publics (2018 a).

58 Ministère de l'Action et des Comptes publics (2018 b).

59 République Française (2018 b); République Française (2017b).

berufsbedingte Fahrten sich auf 4.000 km pro Jahr belaufen, insgesamt 2.172 € steuerlich geltend machen (4.000 km * 0,543 €). Liegen die Fahrten über 20.000 km pro Jahr, kann der Besitzer desselben Pkw 8.421 € geltend machen (21.000 km * 0,401 €). Fahrten mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln können nicht als Entfernungspauschale geltend gemacht werden.

3.3 Niederlande

In den Niederlanden werden für Käufer eines Neufahrzeugs mit hohen CO₂-Emissionen erhebliche Steuerzahlungen fällig. Dies gilt sowohl für die einmalige Zulassungssteuer als auch für die regelmäßig zu zahlende Kfz-Steuer. Im Gegensatz zu Ländern wie Deutschland gibt es auf nationaler Ebene keine separaten Prämienzahlungen für den Erwerb eines Elektrofahrzeugs. Bei der Erstanmeldung eines Pkw zahlt der Neuwagenkäufer in den Niederlanden eine auf CO₂-Emissionen basierende **Zulassungssteuer** (Tabelle 8, Anlage). Dazu wird nach Kraftstoffart unterschieden:⁶⁰

- Fahrzeuge, die keine CO₂-Emissionen ausstoßen, wie BEV oder FCEV, sind zunächst bis einschließlich 2020 von der Zulassungssteuer befreit.
- Benzinfahrzeuge zahlen einen Grundbetrag von 356 € plus einer festgesetzten Rate je g CO₂/km. Hierzu werden fünf Tarifbereiche unterschieden.
- Dieselfahrzeuge zahlen wie Benzinfahrzeuge ebenfalls einen Grundbetrag von 356 € plus einer festgesetzten Rate je g CO₂/km, unterteilt in fünf Tarifbereiche. Hinzu kommt ein Dieselaufschlag ab einem bestimmten Schwellenwert: Dieser liegt im Jahr 2018 bei Fahrzeugemissionen von mehr als 64 g CO₂/km, der zu zahlende Zuschlag beträgt 87,32 € je g CO₂/km.
- *Plug-in* Hybride zahlen ebenfalls eine Zulassungssteuer basierend auf ihren CO₂-Emissionen, allerdings entfällt der Grundbetrag in Höhe von 356 € und es wird lediglich zwischen drei Tarifbereichen unterschieden.

Die Ermittlung der Zulassungssteuer für Neu-Pkw basiert auf einer Berechnungsmethode, die zu erheblichen Zahlungsverpflichtungen führt (Tabelle 9, Anlage). Ein VW Golf Benzinfahrzeug, das 114 g CO₂/km ausstößt, zahlt beispielsweise eine einmalige Zulassungssteuer von 4.301 € im Jahr 2018.

60 Tax and Customs Administration (2018).

Die **Kfz-Steuer** in den Niederlanden berücksichtigt neben den CO₂-Emissionen auch das Gewicht des Fahrzeugs und die Kraftstoffart. Diesen Komponenten wird eine regionale Steuer hinzugerechnet, die unterschiedlich hoch für die 12 niederländischen Provinzen ausfällt.⁶¹ Fahrzeuge, die keine CO₂-Emissionen ausstoßen, sind von der Kfz-Steuer zunächst bis zum Jahr 2020 befreit. Fahrzeuge, die zwischen 1 und 50 g CO₂/km emittieren, zahlen die Hälfte des Tarifs im Vergleich zu konventionell betriebenen Fahrzeugen. Benzin, Diesel- und Hybridfahrzeuge zahlen den vollen Betrag. Eine Übersicht mit zu zahlenden Beträgen gibt es nicht. Der Betrag zur Berechnung der Kfz-Steuer lässt sich beispielsweise auf der Regierungsseite der Niederlande ermitteln.⁶²

Auf **Kraftstoffe** wird in den Niederlanden eine **Verbrauchsteuer** erhoben, die sich auf 77,84 ct/l für Benzin und 48,98 ct/l für Diesel beläuft. Die Verbrauchsteuer wurde in den vergangenen Jahren jährlich für beide Kraftstoffarten erhöht; so betrug die Verbrauchsteuer auf Benzin beispielsweise im Jahre 2011 noch 71,83 ct/l, auf Diesel 42,36 ct/l.⁶³ Aufgrund der höheren Verbrauchsteuer auf Ottokraftstoff ist der Steueranteil (Verbrauchsteuer, Mehrwertsteuer) am Endverbrauchspreis mit 64 Prozent deutlich höher im Vergleich zu Dieselmotoren mit 53 Prozent; insgesamt zahlten Besitzer eines Pkw an der Tankstelle einen Endverbrauchspreis von 168,8 ct/l auf Ottokraftstoff, aber lediglich 138,1 ct/l auf Dieselmotoren (Steuersätze und Endverbrauchspreise geltend für den 21. Mai 2018).⁶⁴ Für den **Verbrauch von Strom** zahlen niederländische Haushalte Steuern und Abgaben in Höhe von 26 Prozent. Der Endverbraucherpreis für Haushalte mit einem Verbrauch von 2.500 bis 5.000 kWh pro Jahr lag im 2. Halbjahr 2017 bei durchschnittlich 15,56 ct/kWh.⁶⁵ Die Verbrauchsteuer auf Strom, die lediglich einen Teil der Gesamtsteuern auf Strom ausmacht, wird in den Niederlanden nach Verbrauchsmenge unterteilt. Haushalte mit einem Verbrauch zwischen 0 – 10.000 kWh pro Jahr zahlen 10,46 ct/kWh, zwischen 10.001 – 50.000 kWh beträgt der Betrag 5,27 ct/kWh, zwischen 50.001 – 10.000.000 kWh 1,40 ct/kWh und bei einem Verbrauch von mehr als

61 Centraal Bureau voor de Statistiek (2018).

62 Belastingdienst (2018 a).

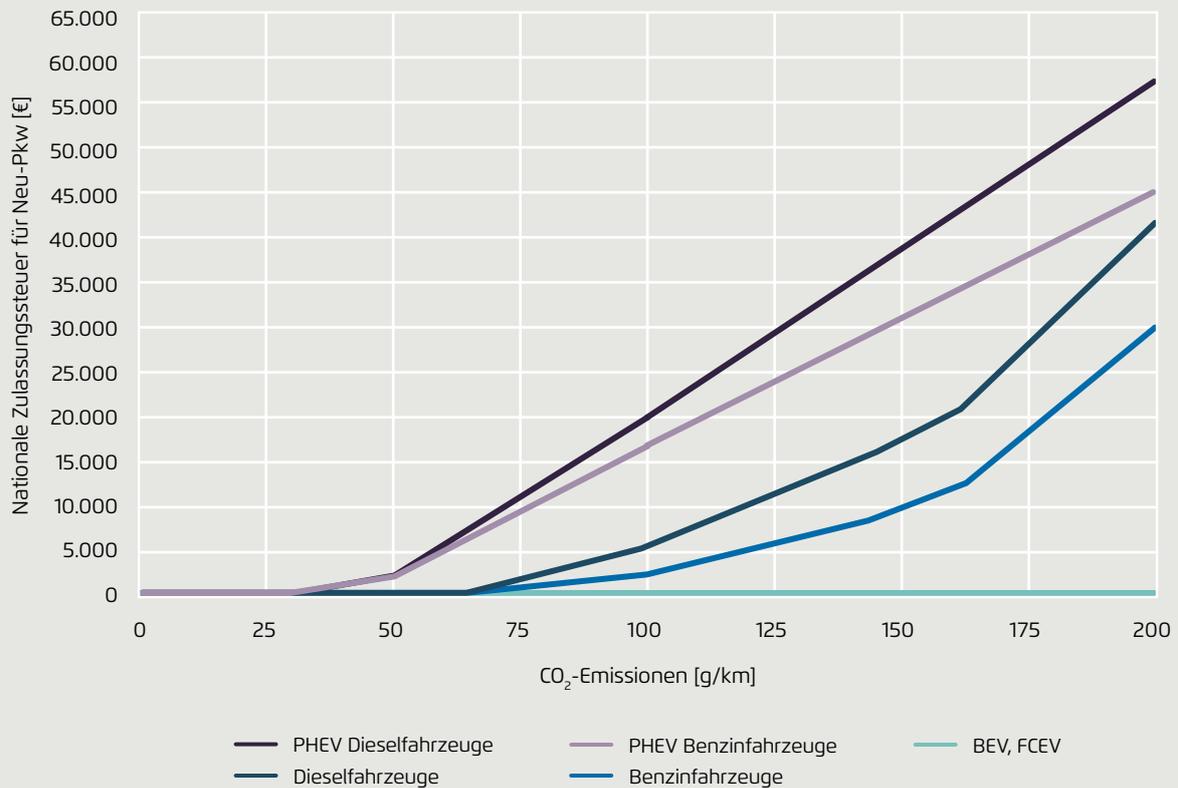
63 Belastingdienst (2018 b).

64 EC (2018 a).

65 Eurostat (2018).

Nationale Zulassungssteuer für die Erstanmeldung eines Neufahrzeugs in den Niederlanden für das Jahr 2018

Abbildung 5



Eigene Darstellung nach Tax and Customs Administration (2018).

10.000.000 kWh liegt der Betrag bei 0,12 ct/kWh; damit zählt die Verbrauchsteuer auf Strom in den Niederlanden zu den höchsten innerhalb der EU-Mitgliedstaaten nach Dänemark. Seit 2017 gilt eine ermäßigte Verbrauchssteuerrate für Strom, der Ladeeinrichtungen mit mindestens einem Ladepunkt für das Laden von Elektrofahrzeugen zur Verfügung gestellt wird; Voraussetzung hierfür ist ein unabhängiger Stromanschluss für die Ladeeinrichtung. Im Jahr 2018 beträgt die ermäßigte Rate für die ersten 10.000 kWh 5,27 ct/kWh.⁶⁶

Straßenbenutzungsgebühren werden in den Niederlanden nicht erhoben. Lediglich für die Durchfahrung zweier Tunnel ist eine Gebühr fällig.⁶⁷

Die **Versteuerung des geldwerten Vorteils für die private Nutzung** eines Dienstfahrzeugs durch einen Arbeitnehmer basiert in den Niederlanden auf den CO₂-Emissionen eines Neufahrzeugs; der zu versteuernde Betrag ist ein Prozentsatz des sogenannten Steuerwertes eines Neufahrzeugs inklusive Mehrwertsteuer und Zulassungssteuer. Bei Fahrzeugen, die mehr als 0 g CO₂/km ausstoßen (u. a. konventionelle Fahrzeuge, *Plug-in Hybride*) wird ein zu versteuernder geldwerter Vorteil von 22 Prozent des Steuerwertes zugrunde gelegt. Bei Fahrzeugen, die keine CO₂-Emissionen ausstoßen, reduziert sich der Anteil auf 4 Prozent des Steuerwertes. Allerdings werden von 2019 an Nullemissionsfahrzeuge, die teurer

⁶⁶ Belastingdienst (2018 c); EC (2018b); EE CARE (2018).

⁶⁷ ANWB (2018 a).

Jährliche Bemessung des geldwerten Vorteils für die private Nutzung eines Dienstwagens durch einen Arbeitnehmer in den Niederlanden

Tabelle 5

0 g CO ₂ /km ≤ 50.000 €				0 g CO ₂ /km > 50.000 €				> 0 g CO ₂ /km			
2017	2018	2019	2020	2017	2018	2019	2020	2017	2018	2019	2020
4%	4%	4%	4%	4%	4%	22%	22%	22%	22%	22%	22%

Eigene Darstellung nach ANWB (2018 b)

als 50.000 € sind, wie Fahrzeuge behandelt, die mehr als 0 g CO₂/km ausstoßen (Tabelle 5). Der geldwerte Vorteil ist vom Arbeitnehmer nur dann nicht zu versteuern, wenn die private Nutzung weniger als 500 km pro Jahr beträgt.⁶⁸

In den Niederlanden werden von Seiten der nationalen Regierung keine einmaligen **Bonuszahlungen** für den Kauf eines Fahrzeugs mit geringen CO₂-Emissionen gewährt, wie beispielsweise in Deutschland oder Frankreich.

Auch können Berufspendler in den Niederlanden ihre **Fahrten mit dem Privat-Pkw zwischen Wohnung und Arbeitsplatz** nicht steuerlich geltend machen. Allerdings können Arbeitgeber in den Niederlanden ihren Arbeitnehmern Kosten für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz zurückerstatten. Die maximale Höhe der steuerfreien Rückerstattung liegt bei 0,19 € pro km (Hin- und Rückweg).⁶⁹

3.4 Norwegen

Die norwegische Regierung fördert gezielt den Kauf von Fahrzeugen, die keine CO₂-Emissionen ausstoßen. Beim Kauf solcher Fahrzeuge wird weder die **Mehrwertsteuer** in Höhe von 25 Prozent noch die Zulassungssteuer bei der Erstregistrierung fällig. Dadurch verringern sich die Anschaffungskosten für Nullemissionsfahrzeuge (BEV, FCEV) deutlich im Vergleich zu Fahrzeugen mit höheren CO₂-Emissionen.

Wie in vielen anderen europäischen Ländern zahlen Neuwagenkäufer in Norwegen eine einmalige **Zulassungssteuer** bei der Erstanmeldung des Fahrzeugs. Die Zulas-

sungssteuer setzt sich aus drei Komponenten zusammen, einer CO₂-Komponente, einer Komponente abhängig von den Emissionen von Stickstoffoxiden (NO_x) sowie einer Gewichts-Komponente, deren Werte addiert werden (Abbildung 6)⁷⁰:

1. Die CO₂-Komponente unterscheidet zwischen sechs Tarifbereichen. Zwei Tarifbereiche gewähren Steuervorteile für Fahrzeuge mit geringen CO₂-Emissionen: Besitzer von Fahrzeugen, die zwischen 40 und 70 g CO₂/km ausstoßen, profitieren von einem Steuervorteil in Höhe von 952,20 Norwegischen Kronen (NOK)⁷¹ – was etwa 99 € entspricht, bei Emissionen von weniger als 40 g CO₂/km liegt der Steuervorteil bei 1.120,29 NOK (117 €), jeweils je g CO₂/km.
2. Die NO_x-Komponente beträgt pauschal pro Milligramm (mg)/km 72,06 NOK (7,50 €).
3. Die Gewichts-Komponente ist in fünf Tarifbereiche unterteilt. Fahrzeuge mit einem Leergewicht bis zu 500 kg sind steuerfrei, zwischen 501 und 1.200 kg zahlt ein Neuwagenkäufer 25,04 NOK (2,61 €) je kg. Der Maximalbetrag gilt für Fahrzeuge die mehr als 1.500 kg wiegen; sie zahlen jenseits der 1.500 kg 226,83 NOK (23,68 €) pro kg. Ein Fahrzeug mit einem Gewicht von 1.500 kg zahlt beispielsweise 5.170 € auf die Gewichtskomponente.

Aufgrund der Steuervergünstigungen für Fahrzeuge, die weniger als 71 g CO₂/km ausstoßen kann die Summierung aller drei Komponenten unter 0 € liegen. Allerdings ergeben sich daraus keine Steuerrückzahlungsansprüche für Neuwagenkäufer; liegt der Betrag unter 0 €, ist der Neuwagenkäufer lediglich von der Zulassungssteuer befreit.

Darüber hinaus sind seit dem Jahr 2017 die CO₂-Schwellenwerte und die entsprechenden Tarife etwas

68 ANWB (2018 b).

69 Belastingdienst (2018 d).

70 Ministry of Finance (2018).

71 Wechselkurs vom 14. Mai 2018: 1 € = 9.578 NOK.

verschärft worden. Dies trifft auf Fahrzeuge zu, die mehr als 70 g CO₂/km ausstoßen. Im Gegenzug profitieren Fahrzeuge mit weniger CO₂-Emissionen von erhöhten Steuervergünstigungen. Auch der Pauschalbetrag für NO_x-Emissionen wurde leicht erhöht. Lediglich bei der Gewichtskomponente wurden die Beiträge zugunsten der Neuwagenkäufer reduziert, der Freibetrag für Fahrzeuge bis 500 kg wurde erhöht (Tabelle 10, Anhang).

Ein Blick auf das Jahr 2017 zeigt, dass 40 Prozent der registrierten Neuwagen weniger als 76 g CO₂/km ausstießen (Schwellenwert für das Jahr 2017), d. h. für 40 Prozent der Neuwagenkäufer entfiel die Zulassungssteuer auf die CO₂-Komponente.

Seit dem 1. Januar 2018 zahlen Pkw-Besitzer in Norwegen keine jährliche **Kfz-Steuer** mehr. Diese wurde durch eine Haftpflichtversicherungssteuer ersetzt, die durch die Versicherungsunternehmen einbezogen wird. Der

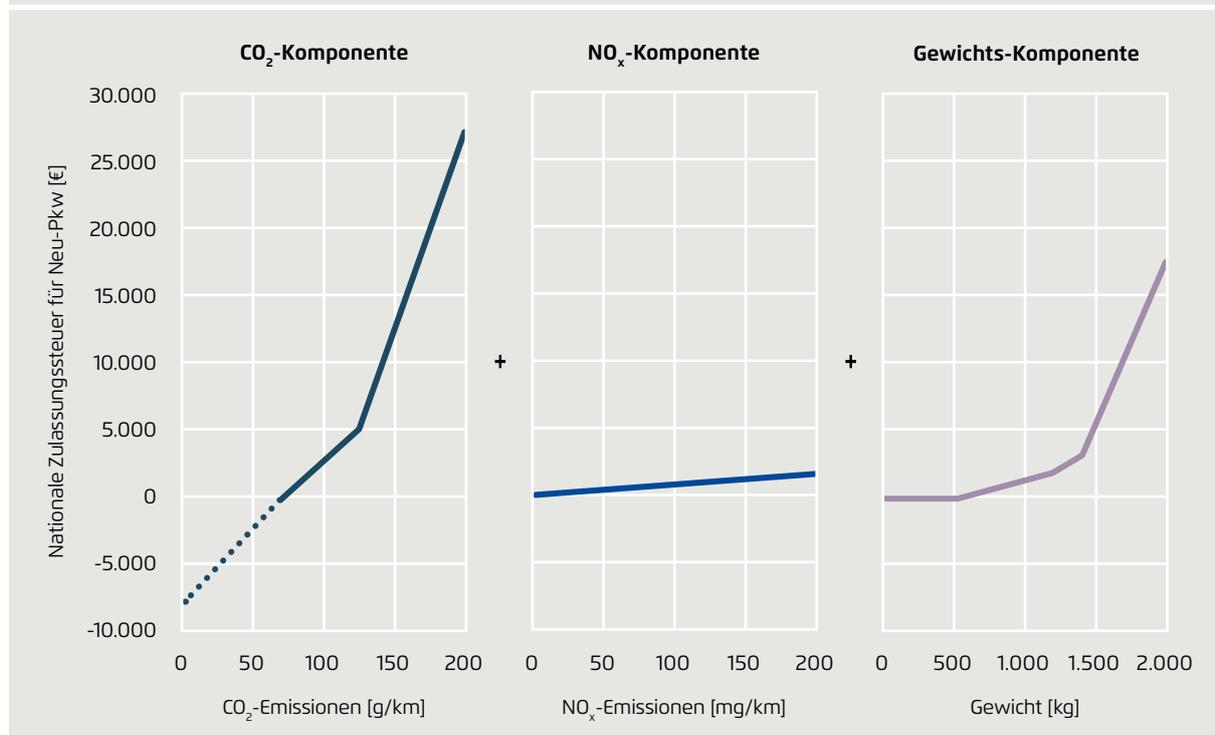
Betrag der neuen Haftpflichtversicherungssteuer wird pro Tag berechnet. Bei 365 Versicherungstagen im Jahr zahlt der Besitzer eines Dieselfahrzeugs ohne Partikelfilter im Jahr 2018 insgesamt 3.327 NOK (347 €), Besitzer eines Benzinfahrzeugs, Dieselfahrzeugs mit Partikelfilter oder eines PHEV zahlen 2.855 NOK (298 €) und die eines BEV oder FCEV zahlen keine Versicherungssteuer.⁷²

In Norwegen fällt wie in den meisten europäischen Ländern die **Verbrauchssteuer für Benzin** höher aus als für Diesel. Im Jahr 2018 liegt der Betrag bei 5,17 NOK/l (53,57 ct/l) für Benzin; hinzu kommt eine CO₂-Steuer in Höhe von 1,16 NOK/Liter (12,1 ct/l). Für Dieselmotoren beträgt die Steuer 3,75 NOK/l (39,2 ct/l) plus einer CO₂-Steuer von 1,33 NOK/l (13,9 ct/l). Die Beträge sind gegenüber dem Vorjahr leicht gesunken. Hinzukommt die Mehrwertsteuer in Höhe von 25 Prozent, die auf

72 Trafikkforsikringsforeningen (2018).

Berechnung der nationalen Zulassungssteuer für die Erstanmeldung eines Neufahrzeugs in Norwegen für das Jahr 2018

Abbildung 6



Hinweis: Gestrichelte Linie bei der CO₂-Komponente bedeutet, dass Neuwagenkäufer keine Bonuszahlungen erhalten. Eigene Darstellung nach Ministry of Finance (2018)

den Kraftstoffpreis erhoben wird. Insgesamt setzt sich der Kraftstoffpreis für Benzin zu 65 Prozent aus Steuern zusammen, bei Diesel sind es 58 Prozent; an der Tankstelle zahlten Pkw-Besitzer im Mai 2018 im Durchschnitt 166,5 ct/l auf Ottokraftstoff und 158,3 ct/l für Diesel (Steuersätze und Preise geltend am 21. Mai 2018).⁷³ **Strom für Haushalte** wird in Norwegen insgesamt mit 29 Prozent besteuert (Haushalte mit einem jährlichen Verbrauch von 2,500 bis 5,000 kWh) und kostete im 2. Halbjahr 2017 im Durchschnitt 16,05 ct/kWh; davon entfielen – neben weiteren Steuern – 16,58 øre/kWh (1,73 ct/kWh) auf die Stromsteuer.⁷⁴

Für die **Nutzung der verkehrlichen Infrastrukturen** in Norwegen zahlen Pkw-Fahrer eine pauschale Gebühr. Diese gilt für bestimmte Autobahnen, Stadtmaurtringe, Brücken und Tunnel. Darüber hinaus sind Gebühren auf einigen Fähren zu entrichten. Städte wie Oslo, Trondheim oder Bergen erheben eine City-Maut für den Zugang zu ihren Stadtzentren; in Oslo sind die Gebühren beispielsweise abhängig von der Zeit oder der Antriebsart des Fahrzeugs. BEV und FCEV zahlen bis zu 50 Prozent der regulären Mautgebühren für die Nutzung nationaler Straßen, während PHEV die regulären Mautsätze entrichten müssen.⁷⁵

Die Berechnung des **geldwerten Vorteils für die private Nutzung eines Dienstwagens** durch den Arbeitnehmer hängt in Norwegen vom Fahrzeugpreis sowie der Kraftstoffart ab.⁷⁶ Kostet ein Fahrzeug bis zu 303.900 NOK (ca. 31.700 €), muss der Arbeitnehmer im Steuerjahr 2018 30 Prozent des Listenpreises als geldwerten Vorteil geltend machen. Liegt der Listenpreis über 303.900 NOK, werden für den restlichen Betrag 20 Prozent hinzugegerechnet. Beispiel: Der Nutzer eines Fahrzeugs, das 660.00 NOK (ca. 68.900 €) kostet, kommt auf einen steuerpflichtigen Betrag von ca. 162.400 NOK (ca. 17.000 €) im Jahr 2018 – Berechnung: $(303.900 \text{ NOK} * 30 \text{ Prozent}/100) + (356.100 \text{ NOK} * 20 \text{ Prozent}/100)$. Bei Elektrofahrzeugen (BEV, FCEV) wird ein um 40 Prozent reduzierter Listenpreis (60 Prozent anstatt 100 Prozent) als Kalkulationsbasis für die Berechnung des geldwerten

Vorteils zugrunde gelegt. Beispiel: Für ein Elektrofahrzeug mit einem Listenpreis von 249.000 NOK (ca. 26.000 €) ergibt sich eine reduzierte Berechnungsgrundlage von 149.400 NOK $(249.000 \text{ NOK} * 60 \text{ Prozent}/100)$. Von dem angepassten Listenpreis werden wiederum die genannten 30 Prozent zur Berechnung des geldwerten Vorteils herangezogen, was einen steuerpflichtigen Betrag von 44.820 NOK bzw. gut 4.700 € im Jahr 2018 ergibt. Alternativ zu dieser pauschalen Ermittlung kann der geldwerte Vorteil in Norwegen auch auf Grundlage der tatsächlich entstandenen Kosten berechnet werden.

Eine einmalige **Prämienzahlung** für CO₂-arme Fahrzeuge wird Käufern eines Neuwagens von Seiten der norwegischen Regierung nicht gewährt.

Berufspendler in Norwegen erhalten Steuervergünstigungen für ihre Wege zwischen Wohnung und Arbeitsplatz, unabhängig von den tatsächlichen Ausgaben und Transportmitteln. Die Steuervergünstigung berechnet sich auf Grundlage der kürzesten Entfernung zwischen Wohnung und permanenten Arbeitsplatz. Bis 50.000 gefahrene km pro Jahr beträgt die Rate 1,56 NOK (0,16 €) pro km, zwischen 50.000 und 75.000 reduziert sich der Betrag auf 0,76 NOK (0,08 €) pro km. Für Entfernungen über 75.000 km hinaus gibt es keine Steuervergünstigungen. Die Untergrenze für Steuerermäßigungen liegt bei 22.350 NOK (2.333 €), d. h. nur Beträge darüber können steuerlich geltend gemacht werden. Um über diese Grenze zu kommen, muss die Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsplatz mindestens 31 km (einfache Strecke) betragen. Der Maximalbetrag der steuerlichen Vergünstigung liegt bei 74.650 NOK, was etwa 7.800 € entspricht; Berechnungsformel: $[(50.000 \text{ km} * 1,56 \text{ €}) + (25.000 \text{ km} * 0,76 \text{ €}) - 22.350 \text{ NOK}]$.⁷⁷

3.5 Vereinigtes Königreich

Das Steuersystem im Vereinigten Königreich zeichnet sich vor allem durch eine differenzierte CO₂-basierte Besteuerung der privaten Nutzung eines Dienstwagens aus. Darüber hinaus werden bei den Verbrauchssteuern auf Kraftstoffe Benzin und Diesel gleichbehandelt. Im Vereinigten Königreich zahlen Käufer eines Neuwagens eine sogenannte Verbrauchsabgabe, die die Kfz-

73 Smartepenger (2018); Ministry of Finance (2018); Statistics Norway (2018).

74 Eurostat (2018), Skatteetaten (2018 a).

75 Statens vegvesen (2018 b); AutoPASS (2018).

76 Skatteetaten (2018 b).

77 Skatteetaten (2018 c).

Steuer im ersten Jahr ersetzt. Streng genommen handelt es sich bei dieser Verbrauchsabgabe um eine **Zulassungsssteuer**, da der Betrag bei der erstmaligen Registrierung eines Neufahrzeugs zu zahlen ist. Bemessungsgrundlage sind die CO₂-Emissionen des Neufahrzeugs:⁷⁸ Zur Berechnung hat die britische Regierung insgesamt 13 Tarifbereiche definiert. Der zu zahlende Betrag richtet sich nach der Kraftstoffart (Tabelle 11, Anhang). Unterschieden wird nach folgenden Antriebsarten/Technologien: (1) Dieselfahrzeuge, die „nicht den Real Driving Emissions 2 (RDE2)-Standard⁷⁹ für Stickoxidemissionen erfüllen“⁸⁰, (2) Dieselfahrzeuge, die den RDE2-Standard erfüllen und Benzinfahrzeuge, (3) alternativ betriebene Fahrzeuge (wie Hybridfahrzeuge, PHEV sowie Fahrzeuge, die mit Bioethanol oder Flüssiggas betrieben werden) sowie (4) BEVs/FCEVs. Letztere, d. h. Fahrzeuge mit CO₂-Emissionen von 0 g/km, sind von der Steuer befreit. Ab 1 g CO₂/km werden Steuerzahlungen fällig. So zahlt beispielsweise der Halter eines Benzinfahrzeugs, das nach dem 31. März 2018 angemeldet wurde und 114 g CO₂/km ausstößt, einmalig 165 Britische Pfund (£) (ca. 190 €⁸¹) (Abbildung 7). Im Vergleich zum Vorjahr (April 2017) haben sich die Kosten seit der erneuten Steueränderung im April 2018 leicht erhöht. Unterschieden wird seitdem auch zwischen Dieselfahrzeugen, die „die Anforderungen des RDE2-Standard erfüllen und denjenigen, die sie nicht erfüllen“. Dies war vorher nicht der Fall.⁸²

Die jährliche **Kfz-Steuer**, die ab dem zweiten Jahr nach Fahrzeugneuwagenkauf fällig ist, richtet sich im Vereinigten Königreich nach dem Fahrzeugpreis und dem Kraftstoff⁸³:

- Benzin- und Dieselfahrzeuge, die bis £ 40.000 (ca. 45.500 €) kosten, zahlen eine Standardrate von £ 140 (159 €); Fahrzeuge mit alternativen Antrieben zahlen £ 130 (148 €). BEV und FCEV sind von der Kfz-Steuer befreit.

- Halter von Fahrzeugen, die mehr als £ 40.000 kosten, zahlen über einen Zeitraum von fünf Jahren eine erhöhte Kfz-Steuer, einen sogenannten Luxuszuschlag. Dieser Luxuszuschlag gilt für Benzin- und Dieselfahrzeuge sowie Fahrzeuge mit alternativen Antrieben und BEV/FCEV gleichermaßen. Bei dem Luxuszuschlag handelt es sich um eine Erhöhung der Standardrate in Höhe von £ 310 (353 €) pro Jahr. Nach Ablauf der fünf Jahre wird wieder die günstigere Standardrate erhoben.

Die **Verbrauchssteuer auf Otto- und Dieselmotorkraftstoff** ist im Vereinigten Königreich im Gegensatz zu fast allen europäischen Ländern identisch und beträgt 0,5795 £/l (65,85 ct/l). Entsprechend ist der Gesamtsteueranteil (Verbrauchssteuer, Mehrwertsteuer) am Endverbraucherpreis von 143,7 ct/l für Benzin und 148,4 ct/l für Diesel mit 63 Prozent für Benzin und 61 Prozent für Diesel nahezu identisch (Steuersätze und Preise geltend am 21. Mai 2018).⁸⁴ Der Endverbraucherpreis von **Haushaltsstrom** im Vereinigten Königreich enthält lediglich 28 Prozent Steuern und Abgaben. Strom kostete im 2. Halbjahr 2017 durchschnittlich 18,56 ct/kWh bei einem jährlichen Verbrauch von 2.500 bis 5.000 kWh.⁸⁵ Eine Verbrauchssteuer auf Strom als Teil der Gesamtsteuern wird wie in den anderen betrachteten Ländern im Vereinigten Königreich nicht erhoben.⁸⁶

Mautgebühren für die **Nutzung von verkehrlichen Infrastrukturen** gelten im Vereinigten Königreich für gut 20 Straßenabschnitte auf Autobahnen, Brücken und in Tunneln. Zu zahlen sind Pauschalbeträge, die nach Tageszeit unterschiedlich ausfallen können. Ausnahmen für Elektrofahrzeuge existieren nicht. Darüber hinaus erheben Städte wie London und Durham eine City-Maut. In London richtet sich die City-Maut auch nach den CO₂-Emissionen eines Fahrzeugs: Fahrzeuge, die weniger als 76 g CO₂/km ausstoßen, zahlen keine Gebühr.⁸⁷

Die Besteuerung von **Dienstwagen zur privaten Nutzung** durch den Arbeitnehmer wurde im April 2002 reformiert und basiert seitdem auf den CO₂-Emissionen eines

78 Government Digital Service (2018 a).

79 RDE2 wird erst 2021 für alle Fahrzeuge verpflichtend. Der Standard erlaubt eine Überschreitung der NO_x-Grenzwerte im realen Fahrbetrieb mit dem Faktor 1.43. Der bereits geltende RDE1 Standard erlaubt noch eine Abweichung um einen den Faktor 2.1. (Mock 2018).

80 Government Digital Service (2018 a).

81 Wechselkurs vom 15. Mai 2018, 1 £ = € 0,88.

82 Government Digital Service (2018 a).

83 Ebd.

84 Government Digital Service (2018 b); EC (2018 a).

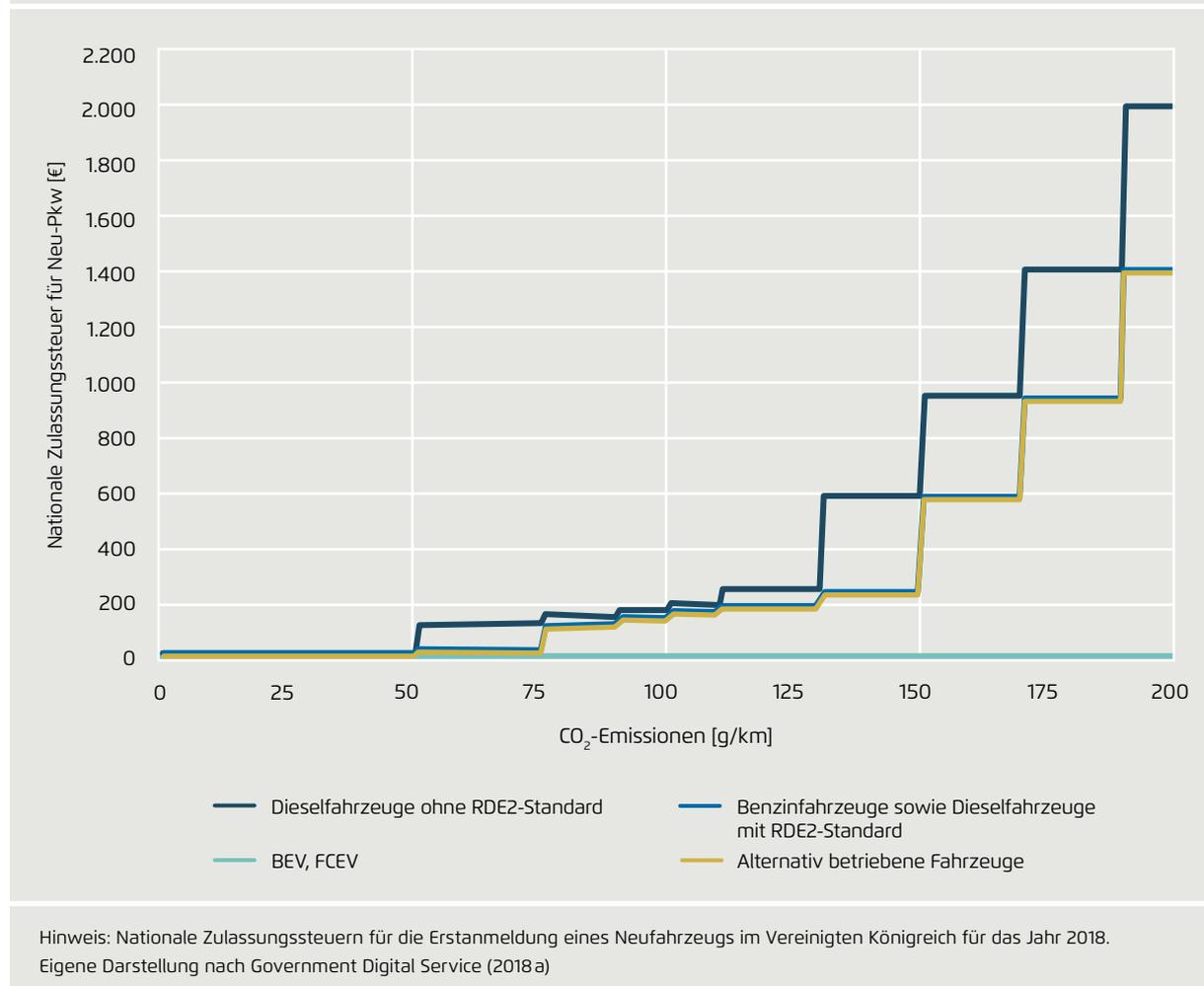
85 Eurostat (2018).

86 EC (2018 b).

87 Government Digital Service (2018 c); Transport for London (2018).

Nationale Zulassungssteuer für die Erstanmeldung eines Neufahrzeugs im Vereinigten Königreich für das Jahr 2018 (Neuzulassung nach dem 31. März 2018)

Abbildung 7



Fahrzeugs. 29 Tarifbereiche definieren bestimmte Prozentsätze des Fahrzeug-Listenpreises, die als Grundlage der Besteuerung dienen. Bei Fahrzeugen mit 0 g CO₂/km werden im Steuerjahr 2018/19 beispielsweise 13 Prozent des Listenpreises zugrundegelegt, bei Fahrzeugen mit höheren Emissionen steigt der Prozentsatz bis auf 37 Prozent. Dieser Höchstsatz wird in den kommenden Jahren auch auf Fahrzeuge mit niedrigeren CO₂-Emissionen angewendet. Bei Dieselfahrzeugen wird ein erhöhter Betrag zugrunde gelegt. Seit dem Steuerjahr 2018/19 wird wie bei der Zulassungssteuer unterschieden zwischen Dieselfahrzeugen, die den RDE2-Standard erfüllen und denen, die ihn nicht erfüllen. Letztere zahlen einen Aufschlag von 4 Prozentpunkten im Vergleich zu Elektro-, Benzin- und Dieselfahrzeugen, die die RDE2-Regu-

lierung erfüllen. Zuvor galt ein Aufschlag von 3 Prozentpunkten für alle Dieselfahrzeuge (Tabelle 12, Anhang).⁸⁸

Neben Steuervergünstigungen für Neufahrzeuge mit geringen CO₂-Emissionen unterstützt die britische Regierung auch Privatpersonen und Unternehmen beim Erwerb eines Elektrofahrzeugs in Form einer einmaligen **Prämienzahlung**. Dieser sogenannte **Plug-in Grant** wurde im Jahr 2011 eingeführt. Die Höhe richtet sich nach den CO₂-Emissionen des Neufahrzeugs und der elektrischen Reichweite. Dazu werden drei Kategorien unterschieden⁸⁹:

88 Government Digital Service (2018 d).

89 Government Digital Service (2018 e).

- Kategorie 1: Fahrzeuge, die weniger als 50 g CO₂/km ausstoßen und eine elektrische Reichweite von mindestens 112 km ohne CO₂-Emissionen haben, erhalten eine Prämie in Höhe von 35 % des Kaufpreises, maximal £ 4.500 (ca. 5.100 €); eine preisliche Deckelung gibt es nicht.
- Kategorie 2: Fahrzeuge, die weniger als 50 g CO₂/km ausstoßen und eine elektrische Reichweite von 16 km haben, erhalten 35 Prozent des Kaufpreises, wobei der Höchstbetrag bei £ 2.500 (ca. 2.800 €) liegt; Fahrzeuge, deren Verkaufspreis über £ 60.000 (ca. 68.000 €) liegt, sind von der Prämienzahlung ausgeschlossen.
- Kategorie 3: Fahrzeuge, die zwischen 50 und 75 g CO₂/km ausstoßen und eine elektrische Reichweite von mindestens 32 km aufweisen, können ebenfalls eine maximale Beihilfe von 35 Prozent des Kaufpreises erhalten, der Maximalbetrag liegt ebenfalls bei £ 2.500; auch hier erhalten Fahrzeuge, deren Verkaufspreis höher als £ 60.000 ausfällt, keine Prämienzahlung.

Offiziell endete das Programm im April 2018; im Juli 2018 wurde von Seiten des Department for Transport bekanntgegeben, dass das Programm in seiner jetzigen Form inkl. der derzeitigen Prämienhöhen bis mindestens Oktober 2018 fortgesetzt wird. Am 11. Oktober 2018 wurde von Seiten der britischen Regierung offiziell angekündigt, die Prämienzahlungen anzupassen. Fahrzeuge der Kategorie 1 erhalten seit November 2018 eine reduzierte Einmalprämie in Höhe von £ 3.500 (4.000 €), während Prämienzahlungen für Fahrzeuge der Kategorie 2 und 3 komplett entfallen.⁹⁰

Berufspendler können ihre Fahrten zwischen Wohnung und permanenten Arbeitsplatz im Gegensatz zu den anderen aufgeführten Ländern nicht steuerlich geltend machen.⁹¹

3.6 Überblick über die Steuersysteme

Insgesamt zeigt die Beschreibung der verschiedenen Steuersysteme eine sehr uneinheitliche und zum Teil komplexe Besteuerung von Pkw. Besteuerungsarten, Zeitpunkte der Besteuerung, Bemessungsgrundlagen und Tarife unterscheiden sich zum Teil sehr stark. Tabelle 6 fasst noch einmal wesentliche Grundlagen der verschiedenen Steuersysteme in Deutschland, Frankreich, den Niederlanden, Norwegen und dem Vereinigten Königreich zusammen und verdeutlicht die bereits beschriebene Komplexität und Differenziertheit der Besteuerung von Pkw in den jeweiligen Ländern.

⁹⁰ Government Digital Service (2018 f).

⁹¹ Government Digital Service (2018 g).

Überblick über wesentliche nationale Steuern/Gebühren und Kostenrückerstattungen für Besitzer/Nutzer eines Pkw in den betrachteten Ländern für das Steuerjahr 2018

Tabelle 6

		Deutschland	Frankreich	Niederlande	Norwegen	Vereinigtes Königreich
Steuerzahlungen						
Kauf und Erstanmeldung eines Neufahrzeugs	Mehrwertsteuer	19 % für alle Kraftstoffarten	20 % für alle Kraftstoffarten	21 % für alle Kraftstoffarten	25 % für alle Kraftstoffarten, Ausnahme 0 % für BEV/FCEV	20 % für alle Kraftstoffarten
	Zulassungssteuer	Nein , lediglich Zulassungsgebühr	Ja , basierend auf CO ₂ -Emissionen	Ja , basierend auf CO ₂ -Emissionen und Kraftstoffart	Ja , basierend auf CO ₂ -Emissionen, NO _x -Emissionen und Gewicht	Ja , basierend auf CO ₂ -Emissionen und Kraftstoffart
Halten eines Fahrzeugs	Kfz-Steuer	Ja , basierend auf CO ₂ -Emissionen, Hubraum und Kraftstoffart	Ja , basierend auf CO ₂ -Emissionen (Fahrzeuge mit mehr als 190 g CO ₂ /km)	Ja , basierend auf CO ₂ -Emissionen, Gewicht und Kraftstoffart	Nein , seit 2018 Zahlung in Form einer Versicherung	Ja , basierend auf CO ₂ -Emissionen und Kraftstoffart
Verbrauch von Kraftstoffen und Strom	Steuern auf Ottokraftstoff (%) und Endverbrauchspreis^[1]	60 % 147,4 ct/l 16,6 ct/kWh	61 % 154,3 ct/l 17,3 ct/kWh	64 % 168,8 ct/l 19,0 ct/kWh	65 % 166,5 ct/l 18,7 ct/kWh	63 % 143,7 ct/l 16,1 ct/kWh
	Steuern auf Dieselkraftstoff (%) und Endverbrauchspreis^[2]	52 % 129,3 ct/l 13,2 ct/kWh	58 % 146,1 ct/l 14,9 ct/kWh	53 % 138,1 ct/l 14,1 ct/kWh	58 % 158,3 ct/l 16,2 ct/kWh	61 % 148,4 ct/l 15,1 ct/kWh
	Steuern und Abgaben auf Strom (%) und Endverbrauchspreis^[3]	54 % 30,5 ct/kWh	36 % 17,6 ct/kWh	26 % 15,6 ct/kWh	29 % 16,4 ct/kWh	28 % 18,6 ct/kWh
Nutzungs von Verkehrsinfrastrukturen	Straßenbenutzungsgebühren	Nein , aber Vignette in Planung	Ja , abhängig von den gefahrenen Kilometern	Nein , nur für die Durchfahrung zweier Tunnel	Ja , Pauschalgebühr; BEVs/FCEVs zahlen in der Regel geringere Gebühren	Nein , lediglich für ca. 20 Straßenabschnitte

		Deutschland	Frankreich	Niederlande	Norwegen	Vereinigtes Königreich
Private Nutzung eines Dienstwagens	Besteuerung geldwerter Vorteil pro Jahr (Anteil des Listenpreises)^[4]	12 % für alle Kraftstoffarten (aber Gesetzentwurf vom 01.08.2018 sieht 6 % für BEV/FCEV und PHEV vor, allerdings noch nicht verabschiedet Stand August 2018)	9 % oder 12 % für alle Kraftstoffarten	4 % für BEV/FCEV, 22 % für übrige Kraftstoffarten	30 % bei einem Bruttolistenpreis bis ca. 31.700 € und 20 % auf den Restbetrag, gilt für alle Kraftstoffarten, Prozentsatz abhängig von der Höhe des Bruttolistenpreises	13 % (0 g CO ₂ /km), 13 – 37 % für übrige Kraftstoffarten inkl. Dieselfahrzeuge mit RDE2-Standard (> 0 g CO ₂ /km), 17 – 37 % für Dieselfahrzeuge ohne RDE2-Standard (> 0 g CO ₂ /km); Prozentsätze abhängig von CO ₂ -Emissionen des Fahrzeugs
	Kostenrückerstattungen					
Nutzung als Berufspendler	Kaufprämien	Ja , max. 4.380 € für BEV/FCEV, max. 3.285 € für PHEV; Preisdeckelung bei 60.000 €	Ja , max. 6.000 € für Fahrzeuge, die 20 g CO ₂ /km nicht überschreiten	Nein , keine nationalen Bonuszahlungen für CO ₂ -arme Fahrzeuge	Nein , keine nationalen Bonuszahlungen für CO ₂ -arme Fahrzeuge	Ja , max. ca. 5.100 € bzw. 2.800 €, abhängig von CO ₂ -Emissionen und elektrischer Reichweite; z. T. preisdeckelung bei ca. 68.000 € (bis 08.11.2018)
	Enfernungspauschale, Wege zwischen Wohnung – Arbeit	30 ct/km (einfache Entfernung)	29 – 60 ct/km , Arbeitsplatz bis 40 km von Wohnung entfernt (doppelte Entfernung)	19 ct/km Maximalbetrag, Zahlung durch Arbeitgeber (doppelte Entfernung)	8 – 16 ct/km , ab 31 km (einfache Entfernung)	0 ct/km , in der Regel keine Entfernungspauschale

^[1] Zur Umrechnung des Kraftstoffpreises in kWh wird ein Heizwert von 8,9 kWh/l für Superbenzin angewendet.

^[2] Zur Umrechnung des Kraftstoffpreises in kWh wird ein Heizwert von 9,8 kWh/l für Diesel verwendet.

^[3] Beispielhaft für einen Haushalts-Stromverbrauch zwischen 2.500 – 5.000 kWh pro Jahr.

^[4] Bezogen auf den vollen Bruttolistenpreis (100 Prozent) im Falle von Deutschland, Frankreich, Norwegen (60% bei BEV/FCEV) und dem Vereinigtem Königreich bzw. auf den vollen Steuerwert (100 Prozent) im Falle von den Niederlanden. Prozentuale Werte pro Jahr.

Eigene Darstellung

3.7 Auswirkungen der Steuersysteme

Um zu veranschaulichen, welchen Einfluss die unterschiedlichen Steuersysteme und -komponenten konkret auf Fahrzeugkosten haben und welche Kosten Privatpersonen und Nutzer eines Dienstwagens im jeweiligen Land zu tragen haben, wurden vier verschiedene VW Golf Varianten (Benzin, Diesel, PHEV, BEV) ausgewählt und wesentliche Kosten – Netto-Kaufpreis sowie Steuerkosten (Mehrwertsteuer, Zulassungssteuer, Kfz-Steuer, Steuern auf Kraftstoffe/Strom) – über einen Zeitraum von vier Jahren addiert. Um die gesamten Kosten speziell für den Verbrauch von Kraftstoffen und Strom besser vergleichen zu können, wurden zusätzlich die jeweiligen Vorsteuerpreise berücksichtigt. Kostenrückerstattungen in Form von Umweltprämien für Elektrofahrzeuge sind ebenfalls dargestellt, um deren Effekt auf die Gesamtkosten eines Fahrzeugs zu veranschaulichen. Darüber hinaus wurden die Kosten analysiert, die Arbeitnehmern für die private Nutzung eines Dienstwagens entstehen; angenommen wurde dabei die jeweils maximale Grenzsteuerbelastung. Die Kosten wurden über eine angenommene Haltedauer von drei Jahren betrachtet (Abbildung 8). Da der Fokus der Studie auf steuerlichen Einflüssen liegt, sind Kosten für Versicherung, Reparaturen und Wartung nicht berücksichtigt. Auch sind Straßenbenutzungsgebühren in der Betrachtung ausgeschlossen, da sich das Nutzerverhalten individuell stark unterscheidet. Genauere Hinweise zu Fahrzeugen und methodischen Vorgehensweise finden sich im Anhang (Kapitel 6.2).

In **Deutschland** zahlen Besitzer eines VW Golf GTE (PHEV) oder VW e-Golf (BEV) im Vergleich zu den Benzin- und Dieselfahrzeugvarianten deutlich weniger Steuern über einen Zeitraum von vier Jahren; sie sind um 1.600 bis gut 1.800 € geringer. Die Kostenvorteile der Elektrofahrzeuge ergeben sich vorwiegend aufgrund geringerer Gesamtverbrauchskosten. Aufgrund der einmaligen Prämienzahlungen seitens des Staates und der Fahrzeughersteller ergeben sich für beide Elektrofahrzeuge leichte Wettbewerbsvorteile gegenüber den konventionell betriebenen VW Golf Varianten, betrachtet man die Gesamtkosten über einen Zeitraum von vier Jahren. Für die private Nutzung eines VW e-Golf als Dienstwagen ist die Steuerlast über eine angenommene Haltedauer von drei Jahren gegenüber den anderen drei VW Golf Varianten am geringsten. Der Steuervorteil bewegt sich zwischen 300 und knapp 1.000 €.

In **Frankreich** sind es insbesondere die einmalige Prämienzahlung in Höhe von 6.000 €, die Befreiung von der nationalen Zulassungssteuer sowie die vergleichsweise geringen Stromkosten, die sowohl die vierjährigen Steuer- als auch Gesamtkosten für einen privaten Besitzer eines BEV VW e-Golf gegenüber den drei anderen VW Golf Varianten (Benzin, Diesel, PHEV) deutlich senken. Als Dienstwagen in privater Nutzung sind die Kostenvorteile des VW e-Golf weniger deutlich ausgeprägt. Bleibt die Prämienzahlung unberücksichtigt, so liegt die Steuerlast über einen Zeitraum von drei Jahren sogar über der des VW Golf Benzin- sowie des Dieselfahrzeugs.

In den **Niederlanden** sind Zulassungs- und Kfz-Steuern für Besitzer eines Benzinfahrzeuges und vor allem eines Dieselfahrzeugs relativ hoch, während Besitzer eines BEV von Befreiungen bei der Zulassungs- sowie Kfz-Steuer profitieren. Diese Steuervorteile tragen dazu bei, die Gesamtkosten für Besitzer eines VW e-Golf über eine Haltedauer von vier Jahren deutlich zu senken, so dass sich ein leichter Wettbewerbsvorteil gegenüber dem Benzinfahrzeug und PHEV-Golf Variante und ein deutlicher gegenüber der Diesel Variante ergibt. Noch deutlicher wird der Vorteil bei der Steuerlast: Der Besitzer des BEV zahlt lediglich die Hälfte an Steuern über einen Zeitraum von vier Jahren im Vergleich zum Besitzer des VW Golf TSI; gegenüber dem Besitzer des Dieselfahrzeugs beträgt die Steuerlast sogar nur ein Drittel. Betrachtet man allerdings nur die Anschaffungskosten, so sind weder der VW Golf PHEV noch der VW e-Golf zum Zeitpunkt des Kaufes wettbewerbsfähig gegenüber den konventionellen Varianten, vor allem aufgrund des deutlich höheren Netto-Listenpreises und entsprechend höherer Mehrwertsteuer. Erst durch die geringen Steuern auf den Besitz und den Stromverbrauch ergibt sich ein Wettbewerbsvorteil für den VW e-Golf. Einen deutlichen Vorteil hat der VW e-Golf allerdings als Dienstwagen. Der Betrag, der hier über einen Zeitraum von drei Jahren von einem Arbeitnehmer versteuert werden muss, ist zwischen 8.000 € und gut 10.000 € geringer als bei den drei vergleichbaren VW Golf Varianten.

In **Norwegen** sind BEV von der Mehrwertsteuer befreit und wie PHEV zahlen Halter keine Zulassungssteuer. Darüber hinaus profitieren Besitzer eines Elektrofahrzeugs von deutlich geringeren Verbrauchskosten im Vergleich zu einem konventionellen Fahrzeug. Daher ist

Kosten für verschiedene VW Golf Varianten: Im Privatbesitz über eine Haltedauer von vier Jahren (Balkendiagramme) und für die private Nutzung eines Dienstwagens über einen Zeitraum von drei Jahren (gelbe Punkte)

Abbildung 8



Hinweis: Angenommen wird eine jährliche Fahrleistung von 15.000 km. Infrastrukturabgaben in den jeweiligen Ländern sind nicht berücksichtigt. Prämienzahlung für Elektrofahrzeuge im Vereinigten Königreich geltend bis November 2018. Eigene Darstellung und Berechnungen

der VW e-Golf die günstigste Option über eine Halte-dauer von vier Jahren, gefolgt vom PHEV VW Golf. In der Anschaffungsphase kann sich der VW e-Golf kosten-technisch deutlich von den anderen drei Modellen abheben; sein Wettbewerbsvorteil liegt bei gut 5.000 € gegenüber der Benzin- und PHEV-Variante und gut 9.000 € gegenüber dem VW Golf Diesel, trotz des höchsten Netto-Listenpreises. Wie in den Niederlanden profitieren Nutzer eines VW e-Golf als Dienstwagen von einer deutlich geringeren Steuerlast im Vergleich zur Benzin-, Diesel- oder PHEV-Variante. Die Steuerlast, die sich aus der privaten Nutzung eines Dienstwagens ergibt, ist für den Nutzer der BEV Golf Variante. Über einen Zeitraum von drei Jahren um mindestens 4.800 € geringer.

Im **Vereinigten Königreich** trägt vor allem die einmahlige Prämienzahlung des Staates sowie geringe Stromkosten im Vergleich zu Kraftstoffen dazu bei, die Kosten der elektrisch betriebenen VW Golf Varianten auf ein konkurrenzfähiges Niveau zu senken. Der sich daraus ergebende Wettbewerbsvorteil über eine vierjährige Haltedauer lässt sich am besten beim VW e-Golf erkennen. Als Dienstwagen in privater Nutzung haben sowohl der VW Golf GTE (PHEV) als auch der VW e-Golf (BEV) für einen Arbeitnehmer einen klaren Wettbewerbsvorteil gegenüber dem konventionellen VW Golf TSI und TDI dank niedrigerer prozentualer Besteuerung.

Die Frage, wie sich die verschiedenen Steuersysteme auf verkehrsbedingte CO₂-Emissionen auswirken, lässt sich im Gegensatz zu den Fahrzeugkosten nur schwer abbilden. Grundsätzlich kann eine Steuerpolitik, die auf positive fiskalische Anreize für Fahrzeuge mit geringen CO₂-Emissionen und negative Anreize für Fahrzeuge mit hohen CO₂-Emissionen setzt, zielgerichtet das Verhalten von Fahrzeugkäufern beeinflussen. Die Zulassungsstatistik von Pkw im Jahr 2017 nach Kraftstoffarten verdeutlicht, dass CO₂-arme Pkw deutlich häufiger in Ländern wie Norwegen gekauft werden, wo solche Fahrzeuge erhebliche Steuervorteile genießen (Abbildung 9). Auf der anderen Seite kann eine starke steuerliche Belastung beispielsweise von Dieselfahrzeugen ein Grund dafür sein, dass Konsumenten von einem Kauf absehen. In den Niederlanden ist dieser Effekt am deutlichsten erkennbar. Ein Blick auf die durchschnittlichen CO₂-Emissionen neu registrierter Fahrzeuge im Jahr 2017 verdeutlicht ebenfalls, dass ein hoher Anteil an Elektrofahrzeugen den CO₂-Flottenwert deutlich senken

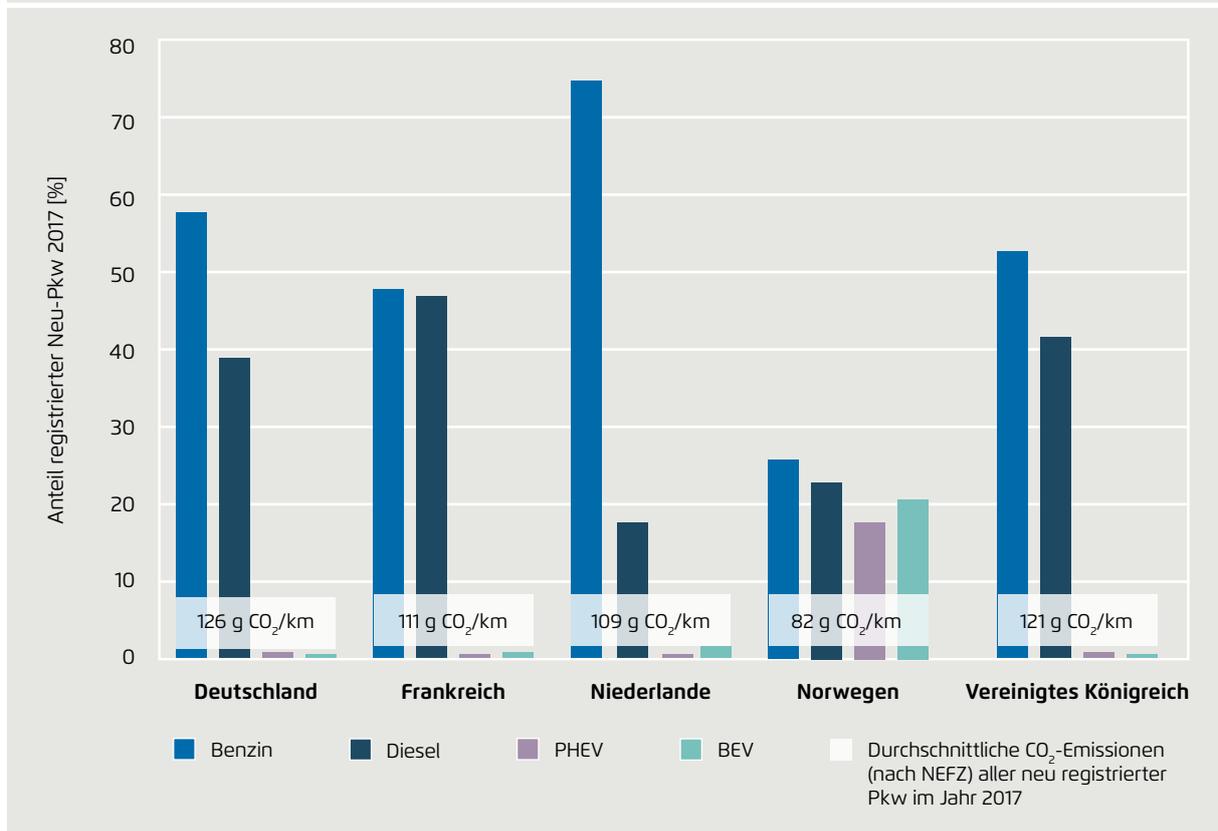
kann. Besonders sticht hier Norwegen hervor: Fahrzeuge, die im Jahr 2017 neu zugelassen wurden, emittierten im Durchschnitt 82 g CO₂/km. In den übrigen Ländern war der Durchschnittswert deutlich höher: 109 g CO₂/km in den Niederlanden, 111 g CO₂/km in Frankreich und 121 g CO₂/km im Vereinigten Königreich. In Deutschland emittierten Neufahrzeuge im Durchschnitt 126 g CO₂/km, einer der höchsten Werte in Europa.⁹²

Es sei jedoch betont, dass neben fiskalischen Steuerungsinstrumenten eine Vielzahl weiterer Faktoren das Konsumentenverhalten beim Kauf eines Pkw beeinflusst – im Falle von Elektrofahrzeugen beispielsweise deren Verfügbarkeit auf dem Fahrzeugmarkt oder ein hinreichendes Angebot an öffentlich zugänglichen Ladeinfrastrukturen. Grundsätzlich können aber auch weitere Aspekte wie Fahrzeugpreis, ordnungspolitische Maßnahmen wie Fahrverbote für bestimmte Fahrzeuge, Information und bewusstseinsbildende Maßnahmen oder individuelle Präferenzen den Kauf einer bestimmten Fahrzeugvariante beeinflussen. Dies sind nur einige Punkte, deren Komplexität und Interdependenzen nicht in aller Detailtiefe im Rahmen der vorliegenden Studie untersucht werden können.

92 IHS (2018).

Anteil neu registrierter Pkw im Jahr 2017 nach Kraftstoffart und durchschnittliche CO₂-Emissionen (nach NEFZ) aller neu registrierten Pkw im Jahr 2017

Abbildung 9



Eigene Darstellung nach IHS 2018

04 | Erkenntnisse für die Besteuerung von Pkw in Deutschland

Aus der vorangegangenen Betrachtung der Steuersysteme und deren Auswirkungen auf die Fahrzeugkosten in den unterschiedlichen Ländern lassen sich folgende Erkenntnisse für die Besteuerung von Pkw in Deutschland ableiten:

- 1. Die Steuersysteme in allen betrachteten Ländern – Deutschland, Frankreich, Niederlande, Norwegen, Vereinigtes Königreich – sind durch eine hohe Differenziertheit und Komplexität gekennzeichnet; darüber hinaus sind die Steuersysteme – mit Ausnahme von Deutschland – einer hohen Veränderungsdynamik unterworfen.** In allen Ländern wurden in der Vergangenheit in der Regel in jährlichen Zyklen Anpassungen des Steuersystems vorgenommen. Diese bezogen sich insbesondere auf die Verschärfung von Schwellenwerten (CO₂-Emissionen, NO_x-Emissionen) und die Erhöhung von Tarifen. Länder wie die Niederlande oder das Vereinigte Königreich haben bereits bis zum Jahr 2022 bzw. 2021 CO₂-Grenzwert- und Tarifanpassungen vorläufig definiert. In Frankreich gilt dies analog für die Angleichung der CO₂-Steuer auf Otto- und Dieselmotoren. Die Ankündigung regelmäßiger Anpassungen des Steuersystems bzw. einzelner Elemente (z. B. von Schwellenwerten, Tarifen) ist von besonderer Bedeutung, da sie aus Konsumentensicht eine gewisse Planungssicherheit gewährleistet.
- 2. Alle betrachteten Beispielländer erheben im Gegensatz zu Deutschland eine Zulassungssteuer bei der Erstanmeldung eines Fahrzeugs.** Die Zulassungssteuern auf Neu-Pkw in den betrachteten Ländern beruhen auf CO₂-Emissionen und im Falle von Norwegen zusätzlich auf NO_x-Emissionen und dem Gewicht des Fahrzeugs. Da die Anschaffungskosten eines Neuwagens aus Konsumentensicht in der Regel stärker gewichtet werden als Kosten, die zu einem späteren Zeitpunkt entstehen, spielen Zulassungssteuern als Instrument zur Beeinflussung des Konsumentenverhaltens eine wesentliche Rolle. Sie können wie in Norwegen dazu beitragen, die Anschaffungskosten für Fahrzeuge mit geringen CO₂-Emissionen im Vergleich zu konventionell betriebenen Fahrzeugen zum Teil

deutlich zu reduzieren. Der gleiche Effekt lässt sich durch den Wegfall der Mehrwertsteuer auf den Nettopreis erzielen. **In Norwegen sind beispielsweise BEV von der Mehrwertsteuer befreit; dadurch reduziert sich der Anschaffungspreis erheblich.**

Kfz-Steuern spielen in allen betrachteten Ländern eine untergeordnete oder gar keine Rolle. Lediglich die Niederlande setzen dieses Instrument ein, um Fahrzeuge mit hohen CO₂-Emissionen (und hohem Gewicht) steuerlich zu benachteiligen. Konsumentengewichten die erst nach dem Kaufvorgang entstehenden Kosten eines Neuwagenkaufs, wie beispielsweise jährlich anfallende Kfz-Steuern, im Vergleich zu den Anschaffungskosten häufig zwar weniger stark; gleichwohl kann auch auf diese Weise das Käuferverhalten in Richtung CO₂-armer Fahrzeuge gelenkt werden.

In Ländern wie Deutschland, Frankreich oder dem Vereinigten Königreich reichen die derzeit gewährten Steuervergünstigungen beim Kauf eines Neuwagens bzw. für das Halten eines Fahrzeugs mit geringen CO₂-Emissionen in der Regel noch nicht aus, um (deutliche) Kostenvorteile für CO₂-arme, d. h. insbesondere elektrisch betriebene Fahrzeuge, zu schaffen. Deshalb setzen diese Länder auf finanzielle Anreize in Form einmaliger Prämienzahlungen beim Kauf eines Fahrzeugs mit geringen CO₂-Emissionen. Allerdings sollten solche Prämienzahlungen nur als Übergangsmaßnahme zu verstehen sein, sofern sie nicht, wie in Frankreich der Fall, durch Maluszahlungen gegenfinanziert werden.

- 3. Frankreich und das Vereinigte Königreich haben ihre Kraftstoffbesteuerung umgestellt und setzen auf die Angleichung der Besteuerung von Diesel- und Ottokraftstoff.** Hierdurch wird das Dieselprivileg, wie es in Deutschland und den meisten europäischen Ländern besteht, aufgehoben. **Anders als in Deutschland sind die prozentualen Steuern und Abgaben auf Strom in den betrachteten Beispielländern deutlich niedriger als die Steuern auf Benzin- und Diesel; gleichzeitig ist der absolute Strompreis für Haushalte**

in Deutschland am höchsten. Die Abschaffung des Dieselprivilegs sowie Kostenvorteile beim Strombezug können Fahrzeugkäufer ebenfalls dazu veranlassen, sich für den Kauf eines elektrisch betriebenen Fahrzeugs, zu entscheiden.

4. Die Niederlande und Norwegen begünstigen elektrisch betriebene Dienstfahrzeuge (BEV), die auch privat vom Arbeitnehmer genutzt werden können, mit deutlichen Vorteilen bei der Dienstwagenbesteuerung. Im Vereinigten Königreich profitieren auch Nutzer eines PHEV von ähnlichen Steuervergünstigungen wie Nutzer eines BEV. In Deutschland (wie auch in Frankreich) sind die Steuervorteile für Elektro-Dienstwagen vernachlässigbar. Bisher werden in Deutschland für Arbeitnehmer kaum Anreize gesetzt, ein CO₂-armes Dienstfahrzeug zu nutzen. Das neue Gesetz zur geringeren Besteuerung von elektrisch betriebenen Dienstwagen, das ab 1. Januar 2019 gilt, ist ein erster Schritt, um diesem Sachverhalt zu begegnen.

5. Gebühren für die Nutzung von Verkehrsinfrastrukturen werden lediglich in Frankreich und Norwegen eingesetzt, allerdings macht nur Norwegen die Gebühr abhängig von der Kraftstoffart und begünstigt damit Fahrer von Nullemissionsfahrzeugen. Abgesehen von Norwegen setzen die betrachteten Länder inklusive Deutschlands bislang keine nationale Infrastrukturabgabe als verkehrslenkendes Instrument zur Förderung CO₂-armer Pkw ein.

Im Vergleich mit anderen europäischen Ländern wird deutlich, dass die deutsche Bundesregierung das Potenzial, das die Besteuerung von Pkw zur Verringerung verkehrsbedingter CO₂-Emissionen bietet, derzeit nicht ausschöpft. Darüber hinaus mangelt es an einer dynamischen, d. h. am Marktgeschehen und Konsumentenverhalten ausgerichteten kontinuierlichen Anpassung des Steuersystems, wie dies bereits in anderen Ländern praktiziert wird.

05 | Literaturverzeichnis

ADAC (2018): Autokatalog – Auswahl der Marke. <https://www.adac.de/infotestrat/autodatenbank/autokatalog/default.aspx>. Letzter Zugriff am: 25.07.2018.

Agora Verkehrswende (2017): Mit der Verkehrswende die Mobilität von morgen sichern. 12 Thesen zur Verkehrswende. Kurzfassung. https://www.stiftung-mercator.de/media/downloads/3_Publikationen/2017/September/12Thesen_Verkehrswende_Agora_Kurzfassung_September_2017.pdf. Letzter Zugriff am: 24.07.2018.

Agora Verkehrswende (2018): Die Fortschreibung der Pkw-CO₂-Regulierung und ihre Bedeutung für das Erreichen der Klimaschutzziele im Verkehr. https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/Klimaschutzszenarien/Agora_Verkehrswende_Pkw-CO2-Regulierung_web.pdf. Letzter Zugriff am: 25.07.2018.

ANWB – Royal Dutch Touring Club (2018 a): Toll in the Netherlands. <https://www.anwb.nl/vakantie/nederland/informatie/tol>. Zugriff am: 25.07.2018.

ANWB – Royal Dutch Touring Club (2018 b): Addition. Paying for private use of a company car. <https://www.anwb.nl/auto/autobelastungen/bijtelling>. Letzter Zugriff am: 25.07.2018.

ANWB – Royal Dutch Touring Club (2018 c): BPM: Tax on Passenger Cars and Motorcycles. <https://www.anwb.nl/auto/autobelastungen/bpm>. Letzter Zugriff am: 11.09.2018.

ASFA – The Association of French Motorway Companies (2018): Automatic toll payment system. <http://www.autoroutes.fr/index.htm?lang=en>. Zugriff am: 25.07.2018.

AutoPASS (2018): Electric cars. <http://www.autopass.no/en/payment/zeroemissionsvehicles>. Letzter Zugriff am: 25.07.2018.

BAFA – Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (2018): Elektromobilität (Umweltbonus). http://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/Elektromobilitaet/elektromobilitaet_node.html. Letzter Zugriff am: 24.07.2018.

BDEW – Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e. V. (2018): BDEW-Strompreisanalyse Mai 2018. Haushalte und Industrie. https://www.bdew.de/media/documents/1805018_BDEW-Strompreisanalyse-Mai-2018.pdf. Letzter Zugriff am: 24.07.2018.

Belastingdienst (2018 a): How much motor vehicle tax do I have to pay? <https://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/nl/auto-en-vervoer/content/hulpmiddel-motorrijtuigenbelasting-berekenen>. Zugriff am: 25.07.2018.

Belastingdienst (2018 b): Tarievenlijst – Accijns en verbruiksbelastingen. https://download.belastingdienst.nl/douane/docs/tarievenlijst_accijns_acc0552z77fd.pdf. Letzter Zugriff am: 25.07.2018.

Belastingdienst (2018 c): Tables rates for environmental taxes. https://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/belastingdienst/zakelijk/overige_belastingen/belastingen_op_milieugrondslag/tarieven_milieubelastingen/tabellen_tarieven_milieubelastingen. Zugriff am: 25.07.2018.

Belastingdienst (2018 d): Transport and travel expenses. https://www.belastingdienst.nl/bibliotheek/handboeken/html/boeken/HL/thema_s-vervoer_en_reiskosten.html. Zugriff am: 25.07.2018.

BMF – Bundesministerium der Finanzen (2018 a): Die Steuereinnahmen des Bundes und der Länder im Haushaltsjahr 2017. <https://www.bundesfinanzministerium.de/Monatsberichte/2018/01/Inhalte/Kapitel-3-Analysen/3-6-Steuereinnahmen-des-Bundes-und-der-Laender-in-2017.html>. Letzter Zugriff am: 25.07.2018.

BMF – Bundesministerium der Finanzen (2018 b): Lohn- und Einkommenssteuerrechner. <https://www.bmf-steuerrechner.de/index.xhtml?st=st-ekst-tb>. Zugriff am: 11.09.2018.

BMJV – Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (2017 a): Abgabenordnung (AO).

§ 3 Steuern, steuerliche Nebenleistungen. https://www.gesetze-im-internet.de/ao_1977/___3.html. Zugriff am: 24.07.2018.

BMJV – Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (2017 b): Kraftfahrzeugsteuergesetz.

§ 3 d Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge und § 9 Steuerersatz. <https://www.gesetze-im-internet.de/kraftstg/KraftStG.pdf>. Letzter Zugriff am: 24.07.2018.

BMJV – Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (2017 c): Energiesteuergesetz. § 2.

Steuer-tarif. https://www.gesetze-im-internet.de/energiestg/___2.html. Letzter Zugriff am: 24.07.2018.

BMJV – Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (2017 d): Stromsteuergesetz. § 3. Steuertarif.

https://www.gesetze-im-internet.de/stromstg/___3.html. Letzter Zugriff am: 24.07.2018.

BMJV – Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (2017 e): Gesetz über die Erhebung einer zeitbezogenen Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen (Infrastrukturabgabengesetz – InfrAG) in der Fassung vom 24.07.2017.

<https://www.gesetze-im-internet.de/infrag/BJNR090410015.html>. Zugriff am: 17.05.2018.

BMJV – Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (2017 f): Einkommenssteuergesetz (EStG).

§ 32 a Einkommensteuertarif. https://www.gesetze-im-internet.de/estg/___32a.html. Zugriff am: 11.09.2018.

BMJV – Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (2017 g): Einkommenssteuergesetz (EStG).

§ 6 Bewertung. <https://www.gesetze-im-internet.de/estg/EStG.pdf>. Zugriff am: 24.07.2018.

BMJV – Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (2017 h): Einkommenssteuergesetz (EStG).

§ 9 Werbungskosten. https://www.gesetze-im-internet.de/estg/___9.html. Zugriff am: 10.09.2018.

BMU – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (2018): Klimaschutz in Zahlen: Der Sektor Verkehr. <https://www.bmu.de/fileadmin/>

Daten_BMU/Download_PDF/Klimaschutz/klimaschutz_zahlen_2018_verkehr_bf.pdf. Zugriff am: 24.07.2018.

BMUB – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (2016): Klimaschutzplan 2050. Klimaschutzpolitische Grundsätze und Ziele der Bundesregierung. http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Klimaschutz/klimaschutzplan_2050_bf.pdf. Letzter Zugriff am: 24.07.2018.

BMVI (2018) – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2018): Infrastrukturabgabe. <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Infrastrukturabgabe/infrastrukturabgabe.html>. Letzter Zugriff am: 24.07.2018.

Infrastrukturabgabe. <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Infrastrukturabgabe/infrastrukturabgabe.html>. Letzter Zugriff am: 24.07.2018.

Bundesrat (2018): Steuerentlastung für E-Dienstwagen und Jobtickets kommt. <https://www.bundesrat.de/DE/plenum/bundesrat-kompakt/18/972/972-pk.htm?nn=4352766#top-5>. Letzter Zugriff am: 27.11.2018.

Infrastrukturabgabe. <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Infrastrukturabgabe/infrastrukturabgabe.html>. Letzter Zugriff am: 24.07.2018.

Centraal Bureau voor de Statistiek (2018): Provinces; surcharges vehicle tax rates. <http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?VW=T&DM=SLNL&PA=-80889NED&D1=0&D2=a&D3=a&HD=110830-1633&HDR=T%2cG2&STB=G1>. Letzter Zugriff am: 25.07.2018.

Steuerentlastung für E-Dienstwagen und Jobtickets kommt. <https://www.bundesrat.de/DE/plenum/bundesrat-kompakt/18/972/972-pk.htm?nn=4352766#top-5>. Letzter Zugriff am: 27.11.2018.

DAT Group (2017): DAT Report 2017. <https://files.vogel.de/vogelonline/vogelonline/issues/kfz/sonst/2017/8268.pdf>. Letzter Zugriff am: 25.07.2018.

Provinces; surcharges vehicle tax rates. <http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?VW=T&DM=SLNL&PA=-80889NED&D1=0&D2=a&D3=a&HD=110830-1633&HDR=T%2cG2&STB=G1>. Letzter Zugriff am: 25.07.2018.

Deutscher Bundestag (2018 a): Geplante Steuervergünstigung für Privatnutzung von E-Autos strittig bewertet.

<https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2018/kw42-pa-finanzen-onlinehandel/572528>. Zugriff am: 17.10.2018.

Deutscher Bundestag (2018 b): Bundesregierung hält an Pkw-Maut fest. <https://www.bundestag.de/presse/hib/-/569316>. Zugriff am: 10.10.2018.

Geplante Steuervergünstigung für Privatnutzung von E-Autos strittig bewertet. <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2018/kw42-pa-finanzen-onlinehandel/572528>. Zugriff am: 17.10.2018.

Deutscher Bundestag (2018 c): Gesetzentwurf der Bundesregierung – Entwurf eines Gesetzes zur Vermeidung von Umsatzsteuerausfällen beim Handel mit Waren im Internet und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften. <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/044/1904455.pdf>. Zugriff am: 17.10.2018.

Bundesregierung hält an Pkw-Maut fest. <https://www.bundestag.de/presse/hib/-/569316>. Zugriff am: 10.10.2018.

Die Bundesregierung (2018): Regierungspressekonferenz vom 1. August 2018. <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/pressekonferenzen/regierungspressekonferenz-vom-1-august-2018-1507608>. Zugriff am: 11.09.2018.

Directorate of Legal and Administrative Information (2018a): Malus et taxe CO₂ pour un véhicule polluant. <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F19911>. Letzter Zugriff am: 24.07.2018.

Directorate of Legal and Administrative Information (2018 b): Coût de la carte grise (certificate d'immatriculation). <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F19211>. Letzter Zugriff am: 24.07.2018.

EC – European Commission (2016): Proposal for an Effort Sharing Regulation 2021-2030. https://ec.europa.eu/clima/policies/effort/proposal_en. Letzter Zugriff am: 24.07.2018.

EC – European Commission (2017 a): Proposal for post-2020 targets for cars and vans. https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/proposal_en. Letzter Zugriff am: 24.07.2018.

EC – European Commission (2017b): Reducing CO₂ emissions from passenger cars. https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars_en. Letzter Zugriff am: 25.07.2018.

EC – European Commission (2018 a): Weekly Oil Bulletin. <https://ec.europa.eu/energy/en/data-analysis/weekly-oil-bulletin>. Letzter Zugriff am: 24.07.2018.

EC – European Commission (2018 b): Excise duty tables – Part II Energy products and Electricity. https://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/resources/documents/taxation/excise_duties/energy_products/rates/excise_duties-part_ii_energy_products_en.pdf. Letzter Zugriff am: 25.07.2018.

EE CARE (2018): Provisional rates for energy tax 2018. <https://eecare.nl/diensten/tarieven-energiebelasting-2018/>. Letzter Zugriff am: 25.07.2018.

Eurostat (2018): Electricity prices for household consumers – bi-annual data. http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=nrg_pc_204&lang=en. Letzter Zugriff am: 25.07.2018.

Government Digital Service (2018 a): Vehicle tax rates. <https://www.gov.uk/vehicle-tax-rate-tables>. Letzter Zugriff am: 25.07.2018.

Government Digital Service (2018 b): Tax on shopping and services. <https://www.gov.uk/tax-on-shopping/fuel-duty>. Letzter Zugriff am: 25.07.2018.

Government Digital Service (2018 c): Toll road charges. <https://www.gov.uk/uk-toll-roads>. Letzter Zugriff am: 25.07.2018.

Government Digital Service (2018 d): Taxable benefits in kind and expenses payments. https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/684687/tc2b.pdf. Letzter Zugriff am: 25.07.2018.

Government Digital Service (2018 e): Low-emission vehicles eligible for a plug-in grant. <https://www.gov.uk/plug-in-car-van-grants>. Letzter Zugriff am: 25.07.2018.

Government Digital Service (2018 f): Reformed Plug-in Grant extended into next decade. <https://www.gov.uk/government/news/reformed-plug-in-car-grant-extended-into-next-decade>. Zugriff am: 12.10.2018.

Government Digital Service (2018 g): Vehicles you use for work. <https://www.gov.uk/tax-relief-for-employees/vehicles-you-use-for-work>. Letzter Zugriff am: 25.07.2018.

Hall, Dale; Moultak, Marissa; Lutsey, Nic (2017): Electric vehicle capitals of the world – demonstrating the path to electric drive. White Paper. https://www.theicct.org/sites/default/files/publications/Global-EV-Capitals_White-Paper_06032017_vF.pdf. Letzter Zugriff am: 25.07.2018.

IEA – International Energy Agency (2017): Tracking Clean Energy Progress 2017. <https://www.iea.org/publications/freepublications/publication/TrackingCleanEnergyProgress2017.pdf>. Zugriff am: 25.07.2018.

IHS (2018): Data content supplied by IHS Markit; Copy-right (c) IHS Markit, 2017. All rights reserved.

KBA – Kraftfahrtbundesamt (2017): Fahrzeugneuzulassungen (FZ). Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen nach Umwelt-Merkmalen Jahr 2016. https://www.kba.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ/2016/fz14_2016_pdf.pdf?__blob=publicationFile&v=3. Letzter Zugriff am: 24.07.2018.

KBA – Kraftfahrtbundesamt (2018): Pressemitteilung Nr. 01/2018 – Fahrzeugneuzulassungen im Dezember 2017 – Jahresbilanz. https://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2018/Fahrzeugzulassungen/pm01_2018_n_12_17_pm_komplett.html. Letzter Zugriff am: 24.07.2018.

KPMG (2018): Individual income tax rates table. <https://home.kpmg.com/xx/en/home/services/tax/tax-tools-and-resources/tax-rates-online/individual-income-tax-rates-table.html>. Zugriff am: 29.07.2018.

Ministère de l' Action et des Comptes publics (2018 a): Évaluation de l'avantage résultant de l'usage privé d'un véhicule mis à la disposition du salarié. <http://bofip.impots.gouv.fr/bofip/2469-PGP.html>. Zugriff am: 25.07.2018.

Ministère de l' Action et des Comptes publics (2018 b): How can I benefit from the lump sum deduction of 10%? <https://www.impots.gouv.fr/portail/particulier/questions/comment-puis-je-beneficier-de-la-deduction-forfaitaire-de-10>. Zugriff am: 12.09.2018.

Ministry of Finance (2018): Avgiftssatser 2018. <https://www.regjeringen.no/no/tema/okonomi-og-budsjett/skatte-og-avgifter/avgiftssatser-2018/id2575160/>. Letzter Zugriff am: 25.07.2018.

Mock, Peter (2014): EU CO₂ emission standards for passenger cars and light-commercial vehicles. Policy update. http://www.theicct.org/sites/default/files/publications/ICCTupdate_EU-95gram_jan2014.pdf. Letzter Zugriff am: 25.07.2018.

Mock, Peter; Yang, Zifei (2014): Driving electrification. A global comparison of fiscal incentive policy for electric vehicles. White Paper. http://www.theicct.org/sites/default/files/publications/ICCT_EV-fiscal-incentives_20140506.pdf. Letzter Zugriff am: 25.07.2018.

Mock, Peter (2018): Changes to the motor vehicle type-approval system in the European Union. Policy update. https://www.theicct.org/sites/default/files/publications/EU-Type-Approval-System_ICCT-Policy-Update_20180529_vF.pdf. Zugriff am: 25.07.2018.

Plötz, Patrick; Funke, Simon; Jochem, Patrick (2017): Empirical Fuel Consumption and CO₂ Emissions of Plug-In Hybrid Electric Vehicles. *Journal of Industrial Ecology*.

République Française (2017a): Domestic consumption tax on energy products. <https://www.economie.gouv.fr/entreprises/taxe-interieure-consommation-sur-produits-energetiques-ticpe>. Letzter Zugriff am: 25.07.2018.

République Française (2017b): Travel Expenses. <http://bofip.impots.gouv.fr/bofip/2161-PGP.html>. Letzter Zugriff am: 25.07.2018.

République Française (2018 a): Fiscalité des énergies. <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/fiscalite-des-energies>. Zugriff am: 24.06.2018.

République Française (2018 b): Barème 2018 des frais kilométriques. <https://www.economie.gouv.fr/particuliers/bareme-kilometrique-2018>. Zugriff am: 25.07.2018.

Riemersma, Iddo; Mock, Peter (2017): Too low to be true? How to measure fuel consumption and CO₂ emissions of plug-in hybrid vehicles, today and in the future. Briefing. http://theicct.org/sites/default/files/publications/EU-PHEV_ICCT-Briefing-Paper_280717_vF.pdf. Letzter Zugriff am: 25.07.2018.

Sénat (2018): Projet de loi de finances pour 2018: Fiscalité de la transition écologique. <http://www.senat.fr/rap/a17-113-1/a17-113-14.html>. Zugriff am: 15.05.2018.

Smartepenger (2018): Drivstoffavgifter. <https://www.smartepenger.no/bilokonomi/358-drivstoffavgifter>. Letzter Zugriff am: 25.07.2018.

Skatteetaten (2018 a): Fee for electric power. <https://www.skatteetaten.no/bedrift-og-organisasjon/avgifter/saravgifter/om/elektrisk-kraft/>. Letzter Zugriff am: 25.07.2018.

Skatteetaten (2018 b): Car rates – Company car. <https://www.skatteetaten.no/en/rates/car-rates--company-cars/>. Letzter Zugriff am: 17.10.2018.

Skatteetaten (2018 c): Deduction for travel between home and work. <https://www.skatteetaten.no/satser/fradrag-for-reiser-mellom-hjem-og-arbeid/>. Letzter Zugriff am: 25.07.2018.

Slowik, Peter (2017): Expanding the electric vehicle market in U.S. cities. White Paper. http://www.theicct.org/sites/default/files/publications/US-Cities-EVs_ICCT-White-Paper_25072017_vF.pdf. Letzter Zugriff am: 25.07.2018.

Statens vegvesen (2018 a): Deregistration. <https://www.vegvesen.no/en/vehicles/own-and-maintain/number-plates/deregistration>. Letzter Zugriff am: 25.07.2018.

Statens vegvesen (2018 b): Toll roads. <https://www.vegvesen.no/en/vehicles/professional-transport/road-financing>. Letzter Zugriff am: 25.07.2018.

Statista (2018): Einnahmen ausgewählter Länder Europas durch die Straßenmaut im Jahr 2016 (in Millionen Euro). <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/309640/umfrage/mauteinnahmen-ausgewaehlte-laender-europas/>. Letzter Zugriff am: 25.07.2018.

Statistics Norway (2018): Sales of petroleum products. <https://www.ssb.no/en/petroleumslag>. Zugriff am: 25.07.2018.

Statistisches Bundesamt (2017): Pendeln in Deutschland: 68 % nutzen das Auto für den Arbeitsweg. <https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/ImFokus/Arbeitsmarkt/PendlerArbeitsweg.html>. Letzter Zugriff am: 25.07.2018.

STVA – Service Portal für Kraftfahrwesen (2018): KFZ-Behörden Gebühren. <https://www.strassenverkehrsamt.de/artikel/kfz-behoerden-gebuehren>. Letzter Zugriff am: 24.07.2018.

Tax and Customs Administration (2018): Tariffs list. Bpm tariffs (from 1993). https://download.belastingdienst.nl/belastingdienst/docs/bpm_forms_bpm651z5fdeng.pdf. Zugriff am: 25.07.2018.

Tietge, Uwe; Mock, Peter; German, John; Bandivadekar, Anup; Ligterink, Norbert (2017): From laboratory to road: A 2017 update. White Paper. <https://www.theicct.org/publications/laboratory-road-2017-update>. Letzter Zugriff am: 25.07.2018.

Trafikkforsikringsforeningen (2018): Traffic insurance fee. <https://www.tff.no/informasjon/trafikkforsikringsavgift/>. Letzter Zugriff am: 25.07.2018.

Transport for London (2018): Discounts & exemption. <https://tfl.gov.uk/modes/driving/congestion-charge/discounts-and-exemptions?intcmp=2133>. Letzter Zugriff am: 25.07.2018.

UBA – Umweltbundesamt (2016): Umweltschädliche Subventionen in Deutschland. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/uba_fachbroschuere_umweltschaedliche-subventionen_bf.pdf. Letzter Zugriff am: 25.07.2018.

UBA – Umweltbundesamt (2018): Klimabilanz 2017: Emissionen gehen leicht zurück. <https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/klimabilanz-2017-emissionen-gehen-leicht-zurueck>. Letzter Zugriff: 25.07.2018.

VCD – Verkehrsclub Deutschland (2015): Dienstwagensteuer – Klimaschutz durch CO₂-basierte Dienstwagenbesteuerung. <https://www.vcd.org/themen/auto-umwelt/auto-steuern/dienstwagensteuer/>. Letzter Zugriff am: 25.07.2018.

VW – Volkswagen (2018): Produktbroschüren Download. <https://www.volkswagen.de/de/dialog-center/downloadcenter.html#powerLayer=eren.display>. Letzter Zugriff am: 25.07.2018.

Yang, Zifei (2018): Practical lessons in vehicle efficiency policy: The 10-year evolution of France's CO₂-based bonus-malus (feebate) system. <https://www.theicct.org/blog/staff/practical-lessons-vehicle-efficiency-policy-10-year-evolution-frances-co2-based-bonus>.
Letzter Zugriff am: 26.07.2018.

Yang, Zifei; Slowik, Peter; Lutsey, Nic; Searle, Stephanie (2016): Principles for effective electric vehicle incentive design. White Paper. http://www.theicct.org/sites/default/files/publications/ICCT_IZEV-incentives-comp_201606.pdf.
Letzter Zugriff am: 26.07.2018.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Wesentliche nationale Steuern/Gebühren und Kostenrückerstattungen für Besitzer bzw. Nutzer eines Pkw	18
Abbildung 2: Berechnung der Kfz-Steuer für Fahrzeuge, die ab dem 1. Juli 2009 in Deutschland neu zugelassen wurden	19
Abbildung 3: Monatliche steuerliche Mehrbelastung für einen Arbeitnehmer (alleinstehend) durch die private Nutzung eines Dienstwagens für das Steuerjahr 2018 nach der 1-Prozent-Methode und nach der 0,5-Prozent-Regelung für Elektrofahrzeuge ab 1. Januar 2019	24
Abbildung 4: Nationale Zulassungssteuer für die Erstanmeldung eines Neufahrzeugs in Frankreich für das Jahr 2018	26
Abbildung 5: Nationale Zulassungssteuer für die Erstanmeldung eines Neufahrzeugs in den Niederlanden für das Jahr 2018	29
Abbildung 6: Berechnung der nationalen Zulassungssteuer für die Erstanmeldung eines Neufahrzeugs in Norwegen für das Jahr 2018	31
Abbildung 7: Nationale Zulassungssteuer für die Erstanmeldung eines Neufahrzeugs im Vereinigten Königreich für das Jahr 2018 (Neuzulassung nach dem 31. März 2018)	34
Abbildung 8: Kosten für verschiedene VW Golf Varianten: Im Privatbesitz über eine Haltedauer von vier Jahren (Balkendiagramme) und für die private Nutzung eines Dienstwagens über einen Zeitraum von drei Jahren (gelbe Punkte)	39
Abbildung 9: Anteil neu registrierter Pkw im Jahr 2017 nach Kraftstoffart und durchschnittliche CO ₂ -Emissionen (nach NEFZ) aller neu registrierten Pkw im Jahr 2017	41

Tabellenverzeichnis

Table 1: THG-Emissions-Reduktionsziele für Nicht-ETS-Sektoren sowie CO ₂ -Reduktionsziele für den Transportsektor	15
Table 2: Bemessung des Nachteilsausgleichs für elektrisch betriebene Dienstwagen	21
Table 3: Monatliche steuerliche Mehrbelastung für einen Arbeitnehmer (alleinstehend) durch die private Nutzung eines Dienstwagens für das Steuerjahr 2018 nach der 1-Prozent-Methode und nach der 0,5-Prozent-Regelung für Elektrofahrzeuge ab 1. Januar 2019	22
Table 4: Anpassung der Besteuerung (ohne MwSt.) von Diesel und Super E10 in Frankreich.	27
Table 5: Jährliche Bemessung des geldwerten Vorteils für die private Nutzung eines Dienstwagens durch Arbeitnehmer in den Niederlanden	30
Table 6: Überblick über wesentliche Steuern/Gebühren und Kostenrückerstattungen für Besitzer/Nutzer eines Pkw in den betrachteten Ländern für das Steuerjahr 2018	36
Table 7: Berechnung des geldwerten Vorteils für die private Nutzung eines Dienstwagens durch einen Arbeitnehmer in Frankreich für das Steuerjahr 2018	53
Table 8: Bemessung der Zulassungssteuer für Neuwagen in den Niederlanden	54
Table 9: Berechnung der Zulassungssteuer in den Niederlanden für ein Benzinfahrzeug	55
Table 10: Berechnungsgrundlage und Tarife für die Zulassungssteuer in Norwegen für die Jahre 2017 und 2018	56
Table 11: Steuer für die Zulassung eines Neufahrzeugs im Vereinigten Königreich	57
Table 12: Besteuerung von Dienstfahrzeugen zur privaten Nutzung durch einen Arbeitnehmer im Vereinigten Königreich als Anteil des Listenpreises	58
Table 13: Betrachtete VW Golf Varianten	60
Table 14: Methoden zur Berechnung des geldwerten Vorteils	62

06 | Anhang

6.1 Steuerdetails zu einzelnen Ländern

Tabelle 7 stellt die unterschiedlichen Berechnungsmodelle zur Ermittlung des geldwerten Vorteils für die private Nutzung eines Dienstwagens in **Frankreich** dar.

Berechnung des geldwerten Vorteils für die private Nutzung eines Dienstwagens durch einen Arbeitnehmer in Frankreich für das Steuerjahr 2018				
Tabelle 7				
Berechnungsmethode		Fahrzeugkauf vor maximal 5 Jahren	Fahrzeugkauf vor mehr als 5 Jahren	Fahrzeugmiete/-leasing
Jährlicher Pauschalbetrag	Der Arbeitgeber zahlt nicht für die Kraftstoffkosten, die für die private Nutzung entstanden sind	9% der Anschaffungskosten einschließlich Mehrwertsteuer	6% der Anschaffungskosten einschließlich Mehrwertsteuer	30% der jährlichen Kosten, die dem Unternehmen für Miete/Leasing, Versicherung und Wartung entstehen
	Der Arbeitgeber zahlt für die Kraftstoffkosten, die für die private Nutzung entstanden sind	9% der Anschaffungskosten einschließlich Mehrwertsteuer + entstandene Kraftstoffkosten oder 12% der Anschaffungskosten einschließlich Mehrwertsteuer	6% der Anschaffungskosten einschließlich Mehrwertsteuer + entstandene Kraftstoffkosten oder 9% der Anschaffungskosten einschließlich Mehrwertsteuer	30% der jährlichen Kosten + entstandene Kraftstoffkosten oder 40% der jährlichen Gesamtkosten
Tatsächlich entstandene Ausgaben	Berücksichtigte Ausgaben	Abschreibung von 20% der Anschaffungskosten einschließlich Mehrwertsteuer + Versicherung + Wartung	Abschreibung von 10% der Anschaffungskosten einschließlich Mehrwertsteuer + Versicherung + Wartung	Kosten für Miete/Leasing plus Steuern + Versicherung + Wartung
	Geldwerter Vorteil	Berücksichtigte Ausgaben * privat gefahrene Kilometer/gefahrene Gesamtkilometer im selben Zeitraum + entstandene Kraftstoffkosten für die private Nutzung, wenn zutreffend		

Eigene Darstellung nach Ministère de l'Action et des Comptes publics (2018 a)

In den **Niederlanden** richtet sich die Registrierungssteuer nach den CO₂-Emissionen und dem Kraftstoff. Die Tarife werden in der Regel jährlich angepasst (Tabelle 8). Die Berechnung erfolgt auf Grundlage einer bestimmten Formel, die in Tabelle 9 dargestellt ist.

Bemessung der Zulassungssteuern für Neuwagen in den Niederlanden									Tabelle 8
Nullemissionsfahrzeuge (BEV, FCEV)									
	2017		2018		2019		2020		
CO ₂ -Komponente	g CO ₂ /km	Tarif je g CO ₂ /km	g CO ₂ /km	Tarif je g CO ₂ /km	g CO ₂ /km	Tarif je g CO ₂ /km	g CO ₂ /km	Tarif je g CO ₂ /km	
	0	0 €	0	0 €	0	0 €	0	0 €	
Konventionelle Fahrzeuge (Benzin- und Dieselfahrzeuge)									
	2017		2018		2019		2020		
Grundbetrag	353 €		356 €		356 €		356 €		
+ CO ₂ -Komponente	g CO ₂ /km	Tarif je g CO ₂ /km	g CO ₂ /km	Tarif je g CO ₂ /km	g CO ₂ /km	Tarif je g CO ₂ /km	g CO ₂ /km	Tarif je g CO ₂ /km	
	1–76	2 €	1–73	2 €	1–71	2 €	1–68	2 €	
	77–102	66 €	74–98	63 €	72–95	58 €	69–91	57 €	
	103–150	145 €	99–144	139 €	96–139	129 €	92–133	124 €	
	151–168	238 €	145–162	229 €	140–156	213 €	134–150	207 €	
> 169	475 €	> 162	458 €	> 156	426 €	> 150	412 €		
+ Diesel-Zuschlag	> 65	86,69 €	> 63	87,38 €	> 61	87,38 €	> 59	87,38 €	
Plug-in Hybride (PHEV)									
	2017		2018		2019		2020		
Grundbetrag	0 €		0 €		0 €		0 €		
+ CO ₂ -Komponente	g CO ₂ /km	Tarif je g CO ₂ /km	g CO ₂ /km	Tarif je g CO ₂ /km	g CO ₂ /km	Tarif je g CO ₂ /km	g CO ₂ /km	Tarif je g CO ₂ /km	
	1–30	20 €	1–30	19 €	1–30	26 €	1–30	25 €	
	31–50	90 €	31–50	87 €	31–50	112 €	31–50	108 €	
> 50	300 €	> 50	289 €	> 50	270 €	> 50	260 €		
Hinweis: Tarife für 2019 und 2020 sind vorläufige Werte Eigene Darstellung nach Tax and Customs Administration (2018) und ANWB (2018 c)									

Berechnung der Zulassungssteuer in den Niederlanden für ein Benzinfahrzeug

Tabelle 9

Wenn die CO ₂ -Emissionen höher sind als		aber den folgenden Maximalwert nicht überschreiten		dann berechnet sich die Zulassungssteuer für Pkw wie folgt: 1. der Wert aus Spalte I wird von den CO ₂ -Emissionen des Fahrzeugs abgezogen 2. der Wert wird mit dem Betrag aus Spalte IV multipliziert 3. dieser Summe wird der Betrag aus Spalte III hinzugefügt	
I	II	III	IV		
0 g CO ₂ /km	73 g CO ₂ /km	356 €	2 €		
73 g CO ₂ /km	98 g CO ₂ /km	502 €	63 €		
98 g CO ₂ /km	144 g CO ₂ /km	2.077 €	139 €		
144 g CO ₂ /km	162 g CO ₂ /km	8.471 €	229 €		
162 g CO ₂ /km	–	12.593 €	458 €		

Eigene Darstellung nach Tax and Customs Administration (2018)

So zahlt beispielsweise der Käufer eines VW Golf Benzinfahrzeugs, das 114 g CO₂/km ausstößt, im Jahr 2018 eine einmalige Zulassungssteuer von 4.301 €:

1. 114 g CO₂/km – 98 g CO₂/km = 16
2. 16 x 139 € = 2.224 €
3. 2.224 € + 2.077 € = 4.301 €

Analog erfolgt die Berechnung für Dieselfahrzeuge und PHEV.

In **Norwegen** basieren die Zulassungssteuern auf den CO₂- und NO_x-Emissionen sowie dem Gewicht. Tabelle 10 zeigt die Veränderung der Berechnungsgrundlage gegenüber dem Vorjahr.

Berechnungsgrundlage und Tarife für die Zulassungssteuer in Norwegen für die Jahre 2017 und 2018

Tabelle 10

	2017		2018	
CO₂-Komponente	g CO₂/km	Tarif je g CO₂/km	g CO₂/km	Tarif je g CO₂/km
	0 – 39	- 115 €	0 – 39	- 117 €
	40 – 75	- 98 €	40 – 70	- 99 €
	76 – 100	96 €	71 – 95	97 €
	101 – 130	104 €	96 – 125	109 €
	131 – 200	280 €	126 – 195	285 €
	> 201	360 €	> 195	366 €
+ NO_x-Komponente	mg/km	Tarif je mg/km	mg/km	Tarif je mg/km
	≥ 0	7,41 €	≥ 0	7,52 €
+ Gewichts-Komponente	kg	Tarif je kg	kg	Tarif je kg
	0 – 350	0 €	0 – 500	0 €
	351 – 1.200	2,78 €	501 – 1.200	2,61 €
	1.201 – 1.400	6,90 €	1.201 – 1.400	6,52 €
	1.401 – 1.500	21,55 €	1.401 – 1.500	20,36 €
> 1.500	25,06 €	> 1.500	23,68 €	

Eigene Darstellung nach Ministry of Finance (2018)

Im **Vereinigten Königreich** haben sich gegenüber dem Vorjahr die Steuern bei der Zulassung leicht erhöht. Neu ist eine Unterscheidung zwischen Fahrzeugen, „die den RDE2-Standard erfüllen und denjenigen, die ihn nicht erfüllen“ (Tabelle 11). Tabelle 12 stellt die Berechnungsgrundlage für die Besteuerung eines privat genutzten Dienstwagens durch einen Arbeitnehmer und deren jährliche Anpassung seit dem Jahr 2013/2014 dar.

Steuer für die Zulassung eines Neufahrzeugs im Vereinigten Königreich					Tabelle 11	
g CO ₂ /km	04/2017 bis 03/2018		seit 04/2018			
	Dieselfahrzeuge, Benzinfahrzeuge	alternativ betriebene Fahrzeuge	Dieselfahrzeuge mit RDE2-Standard, Benzinfahrzeuge	Dieselfahrzeuge ohne RDE2-Standard	alternativ betriebene Fahrzeuge	
0	N/A	0 €	N/A	N/A	0 €	
1 – 50	11 €	0 €	11 €	28 €	0 €	
51 – 75	28 €	17 €	28 €	119 €	17 €	
76 – 90	114 €	102 €	119 €	142 €	104 €	
91 – 100	136 €	125 €	142 €	165 €	125 €	
101 – 110	159 €	148 €	165 €	188 €	147 €	
111 – 130	182 €	170 €	188 €	233 €	169 €	
131 – 150	227 €	216 €	233 €	585 €	213 €	
151 – 170	568 €	557 €	585 €	943 €	551 €	
171 – 190	909 €	898 €	943 €	1.409 €	894 €	
191 – 225	1.364 €	1.352 €	1.409 €	2.000 €	1.341 €	
226 – 255	1.932 €	1.920 €	2.000 €	2.000 €	1.908 €	
> 255	2.273 €	2.261 €	2.352 €	2.352 €	2.246 €	

Eigene Darstellung nach Government Digital Service (2018 a)

Besteuerung von Dienstfahrzeugen zur privaten Nutzung durch einen Arbeitnehmer im Vereinigten Königreich als Anteil des Listenpreises

Tabelle 12

g CO ₂ /km	2013/14		2014/ 15		2015/16		2016/ 17	
	Benzin, Elektro, Hybrid	Diesel						
0	0 %	0 %	0 %	0 %	5 %	8 %	7 %	10 %
1 – 50	5 %	8 %	5 %	8 %	5 %	8 %	7 %	10 %
51 – 75	5 %	8 %	5 %	8 %	9 %	12 %	11 %	14 %
76 – 94	10 %	13 %	11 %	14 %	13 %	16 %	15 %	18 %
95 – 99	11 %	14 %	12 %	15 %	14 %	17 %	16 %	19 %
100 – 104	12 %	15 %	13 %	16 %	15 %	18 %	17 %	20 %
105 – 109	13 %	16 %	14 %	17 %	16 %	19 %	18 %	21 %
110 – 114	14 %	17 %	15 %	18 %	17 %	20 %	19 %	22 %
115 – 119	15 %	18 %	16 %	19 %	18 %	21 %	20 %	23 %
120 – 124	16 %	19 %	17 %	20 %	19 %	22 %	21 %	24 %
125 – 129	17 %	20 %	18 %	21 %	20 %	23 %	22 %	25 %
130 – 134	18 %	21 %	19 %	22 %	21 %	24 %	23 %	26 %
135 – 139	19 %	22 %	20 %	23 %	22 %	25 %	24 %	27 %
140 – 144	20 %	23 %	21 %	24 %	23 %	26 %	25 %	28 %
145 – 149	21 %	24 %	22 %	25 %	24 %	27 %	26 %	29 %
150 – 154	22 %	25 %	23 %	26 %	25 %	28 %	27 %	30 %
155 – 159	23 %	26 %	24 %	27 %	26 %	29 %	28 %	31 %
160 – 164	24 %	27 %	25 %	28 %	27 %	30 %	29 %	32 %
165 – 169	25 %	28 %	26 %	29 %	28 %	31 %	30 %	33 %
170 – 174	26 %	29 %	27 %	30 %	29 %	32 %	31 %	34 %
175 – 179	27 %	30 %	28 %	31 %	30 %	33 %	32 %	35 %
180 – 184	28 %	31 %	29 %	32 %	31 %	34 %	33 %	36 %
185 – 189	29 %	32 %	30 %	33 %	32 %	35 %	34 %	37 %
190 – 194	30 %	33 %	31 %	34 %	33 %	36 %	35 %	37 %
195 – 199	31 %	34 %	32 %	35 %	34 %	37 %	36 %	37 %
200 – 204	32 %	35 %	33 %	35 %	35 %	37 %	37 %	37 %
205 – 209	33 %	35 %	34 %	35 %	36 %	37 %	37 %	37 %
210 – 214	34 %	35 %	35 %	35 %	37 %	37 %	37 %	37 %
> 214	35 %	35 %	35 %	35 %	37 %	37 %	37 %	37 %

g CO ₂ /km	2017 /18		2018 /19		2019/20	
	Benzin, Elektro, Hybrid	Diesel	Benzin, Elektro, Hybrid, Diesel mit RDE2-Standard	Diesel ohne RDE2-Standard	Benzin, Elektro, Hybrid, Diesel mit RDE2-Standard	Diesel ohne RDE2-Standard
0	9%	12%	13%	17%	16%	20%
1 – 50	9%	12%	13%	17%	16%	20%
51 – 75	13%	16%	16%	20%	19%	23%
76 – 94	17%	20%	19%	23%	22%	26%
95 – 99	18%	21%	20%	24%	23%	27%
100 – 104	19%	22%	21%	25%	24%	28%
105 – 109	20%	23%	22%	26%	25%	29%
110 – 114	21%	24%	23%	27%	26%	30%
115 – 119	22%	25%	24%	28%	27%	31%
120 – 124	23%	26%	25%	29%	28%	32%
125 – 129	24%	27%	26%	30%	29%	33%
130 – 134	25%	28%	27%	31%	30%	34%
135 – 139	26%	29%	28%	32%	31%	35%
140 – 144	27%	30%	29%	33%	32%	36%
145 – 149	28%	31%	30%	34%	33%	37%
150 – 154	29%	32%	31%	35%	34%	37%
155 – 159	30%	33%	32%	36%	35%	37%
160 – 164	31%	34%	33%	37%	36%	37%
165 – 169	32%	35%	34%	37%	37%	37%
170 – 174	33%	36%	35%	37%	37%	37%
175 – 179	34%	37%	36%	37%	37%	37%
180 – 184	35%	37%	37%	37%	37%	37%
185 – 189	36%	37%	37%	37%	37%	37%
190 – 194	37%	37%	37%	37%	37%	37%
195 – 199	37%	37%	37%	37%	37%	37%
200 – 204	37%	37%	37%	37%	37%	37%
205 – 209	37%	37%	37%	37%	37%	37%
210 – 214	37%	37%	37%	37%	37%	37%
> 214	37%	37%	37%	37%	37%	37%

Betrachtete VW Golf Varianten ^[1]							Tabelle 13	
Modell	Kraftstoff	Modelljahr	Kraftstoffverbrauch [l/100km]	Stromverbrauch [kWh/100 km]	Batteriekapazität [kWh]	Hubraum [cm ³]	CO ₂ -Emissionen [g/km]	
VW Golf 1.5 TSI ACT BMT Highline	Super	2017	4,9	N/A	N/A	1.498	112	
VW Golf 2.0 TDI BMT Highline	Diesel	2017	4,4	N/A	N/A	1.968	114	
VW Golf GTE	Super/ Strom	2017	1,6	11,4	8,7	0	0	
VW e-Golf	Strom	2017	N/A	12,7	35,8	1.395	36	

^[1] Angaben für Deutschland laut ADAC⁹⁴ und Hersteller⁹⁵. Abweichende Herstellerangaben in den ausgewählten Beispielländern (z. B. zu CO₂-Emissionen) sind bei den Berechnungen berücksichtigt. Angaben laut NEFZ. Eigene Darstellung

6.2 Methodik zur Berechnung der Fahrzeugkosten

Für die Berechnung der Kosten, die einem privaten Halter durch den Erwerb und die Nutzung eines Pkw entstehen sowie der Kosten für die private Nutzung eines Dienstwagens wurden vier verschiedene VW Golf Varianten ausgewählt (Tabelle 13).

In der Kostenberechnung sind Ausgaben für Versicherung, Reparaturen und Wartung nicht berücksichtigt. Folgende Kostenfaktoren sind einer differenzierten Analyse unterzogen worden:

- Der **Netto-Listenpreis** laut Herstellerangaben differenziert nach Land.⁹⁵
- Die **Mehrwertsteuer**, die auf dem Netto-Listenpreis des Fahrzeugs basiert und einmalig beim Kauf eines Neufahrzeugs fällig wird. Im Falle von Umweltprämien

für Elektrofahrzeuge wird die entsprechende Summe vom Brutto- oder Netto-Listenpreis abgezogen (unterschiedlich je Land) und auf Grundlage des angepassten Preises die Mehrwertsteuer berechnet.

- Die **Zulassungssteuer**, die einmalig beim Kauf oder der Erstregistrierung eines Neufahrzeugs zu zahlen ist und von Seiten der jeweiligen nationalen Regierungen erhoben wird. Regionale Steuern sind berücksichtigt, sofern sie wie in Frankreich Teil der Zulassungssteuer sind. Zulassungsgebühren, die zusätzlich zur Zulassungssteuer gezahlt werden müssen, sind nicht berücksichtigt.
- Die **Kfz-Steuer**, die in regelmäßigen Abständen zu zahlen ist, üblicherweise jährlich. Die zu Grunde liegenden Analysen projizieren die Beträge pro Jahr für die Länder, die vierteljährlich die Kfz-Steuer erheben, wie die Niederlande. Regionale Komponenten als Teil der Kfz-Steuer wie in den Niederlanden sind berücksichtigt.
- Die **Kraftstoff- und Stromkosten (Vorsteuer- und Steueranteil)**, die sich je nach Kraftstoffart unterschiedlich errechnen:
 - Benzin- und Dieselfahrzeuge: Der Kraftstoffverbrauch (l/km) basiert auf dem NEFZ-Testzyklus. Um die realen Kraftstoffverbräuche abzubilden,

93 ADAC (2018).

94 VW (2018).

95 Weil vor allem für BEV/FCEV derzeit noch keine belastbaren Wiederverkaufswerte verfügbar sind, wird bei allen Golf Varianten lediglich der Netto-Listenpreis zu Grunde gelegt.

werden entsprechende Anpassungsfaktoren auf den Kraftstoffverbrauch⁹⁶ berücksichtigt: 1,37 für den VW Golf TSI und 1,45 für die Dieselvariante (Durchschnittswerte für Mittelklassewagen). Die Kraftstoffpreise und Steueranteile beziehen sich auf Mai 2018.⁹⁷

- PHEV: Die Berechnung der Verbrauchskosten für PHEV gestaltet sich schwierig, da diese Fahrzeuge einen konventionellen und elektrischen Antrieb kombinieren. Reale Fahrdaten und -verbräuche existieren bislang kaum. Für unsere Analyse gehen wir davon aus, dass PHEV 30 Prozent der gefahrenen Kilometer elektrisch zurücklegen, und 70 Prozent mit dem konventionellen Antrieb. Als Anpassungsfaktor wählen wir den Wert 1,37 auf den Kraftstoffverbrauch und 1,5 auf den Stromverbrauch.⁹⁸
- BEV: Für BEV wird ein Anpassungsfaktor von 1,5 auf die NEFZ-Herstellerangaben zum Stromverbrauch hinzugerechnet, um die realen Stromverbräuche abzubilden. Die Stromkosten beziehen sich auf private Haushalte, die zwischen 2.500 und 5.000 kWh pro Jahr verbrauchen.⁹⁹ Stromkosten und Steuern beziehen sich auf die zweite Hälfte des Jahres 2017.¹⁰⁰

Grundlage für die Berechnung der Kraftstoff- und Stromkosten ist eine jährliche Fahrleistung von 15.000 km.

Für die Analyse der Kosten wird eine Haltedauer von vier Jahren angenommen.

Darüber hinaus sind Kostenrückerstattungen aufgeführt, und zwar

- **Umweltprämien für Elektrofahrzeuge**, die von Seiten der nationalen Regierungen zur Verfügung gestellt werden sowie von Seiten der Automobilindustrie wie im Falle von Deutschland.

Für die **private Nutzung** eines vom Arbeitgeber zur Verfügung gestellten **Dienstwagens** durch einen Arbeitnehmer wird der **geldwerte Vorteil** berechnet, der vom Arbeitnehmer zu versteuern ist. Die Höhe des durch den Arbeitnehmer zu zahlenden Steuerbetrages bemisst sich zudem nach dem (Grenz-)Einkommenssteuersatz des jeweiligen Arbeitnehmers. Tabelle 14 zeigt die Methoden, Referenzwerte und Annahmen, die für die jeweiligen Länder getroffen wurden. Wir legen eine Haltedauer von drei Jahren zu Grunde und gehen von der maximalen Grenzsteuerbelastung aus, da in der Regel Arbeitnehmer in den höheren Gehaltsklassen über ein Dienstfahrzeug verfügen. Wir fokussieren die Arbeitnehmersicht und klammern die Arbeitgebersicht aus. Referenzwerte sind die Bruttolistenpreise abzüglich des Nachteilsausgleichs für Elektrofahrzeuge in Deutschland; unberücksichtigt bleiben hingegen Umweltprämien. Darüber hinaus wird die Annahme zu Grunde gelegt, dass die Arbeitgeber für sämtliche Kfz-Kosten wie berufsbedingte Kraftstoffkosten aufkommen. Für Kraftstoffkosten, die für die private Nutzung eines Dienstwagens entstehen, wird angenommen, dass sie vom Arbeitnehmer selbst getragen werden.

96 Tietge et al. (2017).

97 EC (2018 a).

98 Riemersma/Mock (2017); Plötz/Funke/Jochem (2017).

99 Es wird davon ausgegangen, dass elektrische Fahrzeuge zu Hause aufgeladen werden, entsprechend werden Haushaltsstrompreise berücksichtigt.

100 Eurostat (2018).

Methoden zur Berechnung des geldwerten Vorteils

Tabelle 14

Land	Methode	Referenzwert	Maximale Grenzsteuerbelastung ¹⁰²	Annahme
Deutschland	1-Prozent-Methode (pauschale Nutzwertmethode)	Bruttolistenpreis inkl. Mehrwertsteuer, abzüglich Nachteilsausgleich	45 %	12 % bezogen auf den vollen Bruttolistenpreis (gilt für alle Kraftstoffarten) (Steuerjahr 2018)
Frankreich	Jährlicher Pauschalbetrag	Bruttolistenpreis inkl. Mehrwertsteuer	45 %	9 % bezogen auf den vollen Bruttolistenpreis (gilt für alle Kraftstoffarten)
Niederlande	Jährlicher Pauschalbetrag	Steuerwert des Fahrzeugs inkl. Mehrwertsteuer und Zulassungssteuer	51,95 %	22 % bezogen auf den vollen Steuerwert (alle Kraftstoffarten außer BEV/FCEV); Voraussetzung: private Fahrten übersteigen 500 km pro Jahr 4 % bezogen auf den vollen Steuerwert (nur BEV/FCEV); Voraussetzung: private Fahrten übersteigen 500 km pro Jahr
Norwegen	Jährlicher Pauschalbetrag	Bruttolistenpreis inkl. Mehrwertsteuer und Abwrackprämie	46,6 %	30 bzw. 20 % für alle Kraftstoffarten, Prozentsatz abhängig vom Bruttolistenpreis des Fahrzeugs. Prozentsatz bezogen auf den vollen Bruttolistenpreis (alle Kraftstoffarten außer BEV/FCEV) bzw. auf 60 % des Bruttolistenpreises (BEV/FCEV)
Vereinigtes Königreich	Jährlicher Pauschalbetrag	Bruttolistenpreis inkl. Mehrwertsteuer, Zulassungssteuer und Liefergebühren	45 %	13 – 37 % bezogen auf den vollen Bruttolistenpreis (alle Kraftstoffarten inkl. Dieselfahrzeuge mit RDE2-Standard) 17 – 37 % bezogen auf den vollen Bruttolistenpreis (Dieselfahrzeuge ohne RDE2-Standard) 13 % bezogen auf den vollen Bruttolistenpreis (BEV/FCEV)

Eigene Darstellung

101 KPMG (2018).

Publikationen von Agora Verkehrswende

Die Kosten von unterlassenem Klimaschutz für den Bundeshaushalt

Die Klimaschutzverpflichtungen Deutschlands bei Verkehr, Gebäuden und Landwirtschaft nach der EU-Effort-Sharing-Entscheidung und der EU-Climate-Action-Verordnung

Umparken – Den öffentlichen Raum gerechter verteilen

Zahlen und Fakten zum Parkraummanagement

Öffentlicher Raum ist mehr wert

Ein Rechtsgutachten zu den Handlungsspielräumen in Kommunen

Klimaschutz im Verkehr: Maßnahmen zur Erreichung des Sektorziels 2030

Bikesharing im Wandel

Handlungsempfehlungen für deutsche Städte und Gemeinden zum Umgang mit stationslosen Systemen

Die zukünftigen Kosten strombasierter synthetischer Brennstoffe

Towards Decarbonising Transport

Taking Stock of G20 Sectoral Ambition

Strategien für die nachhaltige Rohstoffversorgung der Elektromobilität

Synthesepapier zum Rohstoffbedarf für Batterien und Brennstoffzellen

Mit der Verkehrswende die Mobilität von morgen sichern

12 Thesen zur Verkehrswende

Agora Verkehrswende hat zum Ziel, gemeinsam mit Akteuren aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft die Grundlagen dafür zu schaffen, dass der Verkehrssektor in Deutschland bis 2050 dekarbonisiert werden kann. Hierfür erarbeiten wir Klimaschutzstrategien und unterstützen deren Umsetzung.



Unter diesem QR-Code steht diese
Publikation als PDF zum Download
zur Verfügung.

Agora Verkehrswende

Anna-Louisa-Karsch-Str. 2 | 10178 Berlin
T +49 (0)30 700 14 35-000
F +49 (0)30 700 14 35-129
www.agora-verkehrswende.de
info@agora-verkehrswende.de

