

Dennerlein, Rudolf

Article — Digitized Version

Die Umlage der Kfz-Steuer auf die Mineralölsteuer

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Dennerlein, Rudolf (1980) : Die Umlage der Kfz-Steuer auf die Mineralölsteuer, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 60, Iss. 10, pp. 503-507

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/135490>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Bedingt durch diese divergierende gesellschaftspolitische Einschätzung erhält der aktuelle Konflikt bei Mannesmann exemplarische Bedeutung²⁷. Die Tragweite der Auseinandersetzung kann mithin nicht nur unter isolierter Betrachtung innerbetrieblicher Prozesse bewertet werden, sondern muß die prinzipiellen Spannungsverhältnisse zwischen den Sozialkontrahenten einbeziehen.

In historischer Perspektive zeichnet sich der Mitbestimmungskonflikt dadurch aus, daß Kapitalvertreter 1947 die paritätische Mitbestimmung forderten²⁸, während sie gegen das wesentlich defensiver ausgestaltete MitbG von 1976 Verfassungsklage erhoben. Dabei konzentrierte sich das unternehmerische Kalkül 1947 primär auf die Abwendung der im Potsdamer Abkommen vorgeschriebenen Entflechtungsmaßnahmen, 1976 hingegen auf eine möglichst restriktive verfassungsrechtliche Auslegung bestehender Mitbestimmungsrechte. Zwangsläufig erkennen die Gewerkschaften in der gegenwärtigen Auseinandersetzung primär die Gefahr, den historisch bereits angelegten

Substanzverlust der qualifizierten Mitbestimmung fortzuschreiben und das „modernere“ Reformgesetz von 1976 zu verallgemeinern, so daß die Durchsetzungschancen des gewerkschaftlichen Ziels nach Ausweitung der Montan-Mitbestimmung in immer größere Ferne rücken.

Da beide Sozialkontrahenten diesem Konfliktbereich eine große gesellschaftspolitische Relevanz beimessen, wird es „in der Mitbestimmungsfrage . . . gewiß noch zu weiteren harten Auseinandersetzungen von großer gesellschaftspolitischer Tragweite kommen. Der Testfall Mannesmann gibt erst einen Vorgegeschmack davon“²⁹.

²⁸ So schlug der Aufsichtsratsvorsitzende der Klöckner-Werke in einem Brief an die Gewerkschaften vom 18. 1. 1947 vor: „1. Der Aufsichtsrat der Klöckner-Werke wird nach dem Grundsatz der Gleichstellung von ‚Kapital und Arbeit‘ umgebildet. Die Vertreter der Arbeitnehmer sollen hierbei, zusammen mit der öffentlichen Hand, die Mehrheit der Sitze erhalten (. . .)“, zitiert nach: J. Anthes, O. Blume u. a.: Mitbestimmung – Ausweg oder Illusion?, Reinbek bei Hamburg 1972, S. 87.

²⁹ Handelsblatt vom 18./19. 7. 1980, S. 23.

STEUERPOLITIK

Die Umlage der Kfz-Steuer auf die Mineralölsteuer

Rudolf Dennerlein, Augsburg

Für die 9. Legislaturperiode des Deutschen Bundestages wird eine umfassende Reform der Kfz-Steuer geplant. Ziel ist es, die Steuervorschriften und die Verwaltung zu vereinfachen, die Konstruktion umweltfreundlicher Motoren anzuregen und durch die Umlage der Kfz-Steuer auf die Mineralölsteuer Energie zu sparen. Können diese Ziele realisiert werden?

Die Vorstellungen der Bundesregierung zur Reform der Kraftfahrzeugsteuer gehen in Richtung einer vollständigen oder teilweisen Abschaffung der Kfz-Steuer und einer entsprechenden Anhebung der Mineralölsteuer auf Kraftstoffe, um den Steuerausfall zu kompensieren. Um größere Steuerentlastungen bei den Nutzfahrzeugen zu vermeiden wird überlegt, die

Kfz-Steuer für Diesel-Nutzfahrzeuge zumindest teilweise beizubehalten. Im Rahmen der Vorschläge, die von einer nur teilweisen Umlage der Kfz-Steuer auf die Mineralölsteuer ausgehen, wird die Erhebung einer Zulassungssteuer für Kfz erwogen. Diese soll von der Größe des Hubraums des zugelassenen Pkw unabhängig sein¹.

Dr. Rudolf Dennerlein, 30, Dipl.-Volkswirt, ist Mitbegründer der Beratungsgesellschaft für angewandte Systemforschung (BASYS) Dr. Markus Schneider – Dr. Rudolf Dennerlein. Die Forschungsschwerpunkte liegen auf dem Gebiet der indirekten Steuern und der Verkehrswissenschaft.

Die wesentlichen Ziele einer Kfz-Steuerreform sind
 die Vereinfachung der Steuervorschriften und der Verwaltung: Die Bemühungen um eine Vereinfachung der Steuervorschriften beziehen sich mittlerweile auf das gesamte Steuersystem. Die Kfz-Steuerumlegung soll hierzu beitragen. Durch die Kfz-Steuerumlegung

¹ Vgl. BMF-Dokumentation Nr. 22/1979, S. 2.

wird außerdem eine Verwaltungsvereinfachung erwartet. Ein erster Schritt auf diesem Weg ist die bereits erfolgte Umstellung auf die jährliche Zahlungsweise der Kfz-Steuer;

□ *die Förderung der Konstruktion von umweltfreundlicheren Motoren durch die Beseitigung der Hubraumsteuer:* Die gegenwärtige Kfz-Steuer knüpft an den Hubraum der Motoren an. Der jährlich zu entrichtende Steuerbetrag steigt proportional mit dem Hubraum. Die Abkehr von dieser Regelung soll die kostengünstige Konstruktion und die serienmäßige Verwendung von solchen Motoren fördern, die über einen größeren Hubraum die Umwelt weniger mit Lärm und Abgasen belasten;

□ *die Einsparung von Primärenergie durch die Verteuerung des Kraftstoffes:* Man erwartet durch die Kraftstoffverteuerung einen Anreiz zu einer kostenbewußteren Fahrweise und eine Einschränkung des Individualverkehrs zugunsten des öffentlichen Verkehrs.

Steuer- und Verwaltungsvereinfachung

Nach der Steuerreformkommission von 1971 können durch eine Kfz-Steuerreform etwa 4000 Bedienstete eingespart werden². Die Bundesregierung geht von ähnlichen Größenordnungen aus. Ein wesentlicher Teil der Vereinfachung, die dieser Schätzung zugrunde liegt, ist jedoch durch die Umstellung auf die jährliche Zahlungsweise der Kfz-Steuer bereits verwirklicht. Das verbleibende Einsparpotential an Bediensteten durch eine Kfz-Steuerumlegung wird daher möglicherweise überschätzt. Ein Großteil der noch möglichen Personaleinsparungen könnte auch dadurch erreicht werden, daß die Kfz-Steuer, wie vielfach in Europa der Fall, in Form einer Plakettensteuer erhoben wird. Negative Beschäftigungseffekte sind von einer Umlegung der Kfz-Steuer auf die Mineralölsteuer nicht zu erwarten, da die Bediensteten mit Sicherheit in anderen Bereichen der Verwaltung eine Beschäftigung finden dürften.

Man kann die Annahme, daß eine Umlegung der Kfz-Steuer auf die Mineralölsteuer eine Steuer- und Verwaltungsvereinfachung mit sich bringt, aber auch prinzipiell in Frage stellen. Für den Fall einer teilweisen Umlegung der Kfz-Steuer unter Beibehaltung einer Basissteuer bleibt der Stein des Anstoßes, die hohe Zahl der Steuerrückstände, erhalten. Bei der vollständigen Umlegung taucht vor allem die Frage auf, wie die bei der gegenwärtigen Regelung Kfz-Steuerbegün-

stigten behandelt werden sollen. Die Steuerausfälle aufgrund von Steuerbegünstigungen und -befreiungen sind beträchtlich. Laut Subventionsbericht haben sich diese Steuerausfälle im Zeitraum von 1969 bis 1979 von 340 Mill. DM auf 457 Mill. DM erhöht. Durch die Umlegung würden z. B. für Straßenreinigungs- und Müllfahrzeuge, die gegenwärtig von der Kfz-Steuer befreit sind (§ 2 Nr. 3a KraftStG), Subventionen in Höhe von ca. 160 Mill. DM entfallen. Da auch andere steuerbefreite Fahrzeuge im kommunalen Dienstleistungsbereich eingesetzt sind, wären bei einer Anhebung der Mineralölsteuer Gebührenerhöhungen nicht auszuschließen. Mineralölsteuerrückzahlungen, die zudem rechtlich zu verankern wären, würden den Verwaltungsaufwand jedoch kaum senken.

Die im produzierenden Gewerbe eingesetzten kraftstoffbetriebenen Arbeits- und stationären Motoren benötigen ebenfalls Dieselöl oder Benzin. Auch hier stellt sich die Frage, ob sich die Produktionskosten dieser Aggregate deshalb erhöhen sollen, weil die Kfz-Steuer auf die Mineralölsteuer umgelegt wird.

Vor ähnlichen Problemen stünde auch die Landwirtschaft, die zusätzlich zu den Kfz-Steuerbefreiungen (§ 92 Nr. 6 KraftStG) auch in den Genuß von Gasölverbilligungen kommt, die im Jahre 1979 laut Subventionsbericht 570 Mill. DM betragen. Bei den Fahrzeugen, die bislang von der Kfz-Steuer befreit waren, würde es zu einer Zusatzbelastung kommen, die durch Mineralölsteuerrückzahlungen und Erhöhungen der Gasölverbilligungen kompensiert werden müßten. Auch zur Lösung dieses Problems müßte an einer anderen Stelle eine neue Verwaltung eingerichtet werden, die man mit der Umlegung der Kfz-Steuer auf die Mineralölsteuer glaubte einsparen zu können.

Will man größere Belastungsverschiebungen vermeiden, die den eigentlichen Reformzielen zuwiderlaufen, sind Änderungen in anderen Steuergesetzen unumgänglich. Dies gilt auch für die Personengruppen, die aus beruflichen Gründen viel fahren müssen, hohe Pkw-km-Jahresleistungen erzielen und die kaum die Substitutionsmöglichkeiten anderer Verkehrsmittel in Anspruch nehmen können. Soll dieser Personenkreis nicht als Verlierer der Reform gelten, müßte eine Kompensationsregel, z. B. eine Erhöhung der km-Pauschale im Einkommensteuerrecht, eingeführt werden.

Die angestrebte Steuer- und Verwaltungsvereinfachung, die man möglicherweise im Rahmen der Kfz-Steuerbeseitigung erlangt, wird also aufgrund von Gerechtigkeitsüberlegungen durch entsprechende Änderungen der Steuer- und Subventionsgesetzgebung zu-

² Vgl. Bundesministerium für Wirtschaft und Finanzen, Gutachten der Steuerreformkommission 1971, in: Schriftenreihe des Bundesministers der Finanzen, Heft 17, Bonn 1971, S. 790.

mindest teilweise konterkariert. Eine integrierte Sicht läßt daher Zweifel am Vereinfachungsargument aufkommen.

Höhere Konstruktionsneutralität?

Der jährlich zu entrichtende Kfz-Steuerbetrag betrug 1979 für einen Pkw mit 900 cm³ Hubraum 130,-- DM, mit 1100 cm³ 158,-- DM und mit 1600 cm³ 230,-- DM. Ein Pkw mit 2300 cm³ Hubraum wird bereits mit über 330,--DM im Jahr belastet. Dieser mit dem Hubraum steigenden Kfz-Steuerbelastung wird nachgesagt, sie lege dem Konstrukteur Fesseln an, „weil sie es ihm erschwert, Fahrzeuge und Motoren zu bauen, die umweltfreundlich, leise und sparsam sind“³.

Diese These impliziert, daß die jährliche Kfz-Steuerdifferenz einen wesentlichen Einfluß auf die Kaufentscheidungen hat und daß dadurch der Kauf größerhubiger und weniger drehfreudiger Motoren diskriminiert wird. Der Neupreisunterschied zwischen einem Pkw mit einem Hubraum von 900 cm³ und einem von 2300 cm³ beträgt 15 000,-- DM und mehr. Bei einer unterstellten Nutzungsdauer von sechs Jahren beträgt die umgelegte Kaufpreisdifferenz 2500,-- DM. Der jährliche Kfz-Steuerunterschied beträgt etwas mehr als 200,-- DM. Selbst wenn ein Pkw-Käufer die Rationalität aufbringen sollte, die Kosten und Abschreibungen auf die Nutzungsdauer umzulegen, ist der Differenzbetrag minimal. Es ist kaum zu erwarten, daß dieser geringe Unterschied bei der jährlichen Kfz-Steuerbelastung bei der Kaufentscheidung angesichts der hohen Anschaffungspreise ins Gewicht fällt. (Der Unterschied in den Versicherungsbeiträgen dürfte hier schon eher ins Gewicht fallen.) Der Trend zu größerhubigen Pkw bei den Neuzulassungen in der Vergangenheit trotz der dann höheren Kfz-Steuer unterstützt diese These. Der temporäre relative Anstieg der Neuzulassungen kleinhubiger Pkw in den Jahren 1974 und 1975 ist wohl auf die sprunghafte Erhöhung der Benzinpreise zurückzuführen. Wie Zahlen des Kraftfahrtbundesamtes belegen, schlug sich dies vor allem in einem Rückgang der Neuzulassungen von Pkw mit mehr als 2 l Hubraum (1973: 198 783; 1974: 160 491) und zwischen 1,5 l und 2 l Hubraum (1973: 820 348; 1974: 541 144) nieder.

Die Hubraumsteuer mag zwar weniger konstruktionsneutral sein als eine hubraumunabhängige Zulassung-

sungs- oder Basissteuer. Die Nachfragewirksamkeit von Unterschieden bei der Hubraumsteuer dürfte jedoch weit überschätzt werden. Von dieser Seite stellt die Hubraumsteuer sicherlich kein wesentliches Hindernis für umweltfreundlichere, leisere und sparsamere Motoren dar. Ein französisches Autounternehmen ist bereits seit einiger Zeit trotz Kfz-Steuer dazu übergegangen, größerhubige Motoren mit gleicher Leistung anzubieten.

Weniger Benzinverbrauch?

Ein weiteres wesentliches Ziel der Umlegung der Kfz-Steuer auf die Mineralölsteuer sind Einsparungen beim Kraftstoffverbrauch. Die möglichen Verhaltensänderungen, auf die sich diese Hoffnung stützt, sind

- eine kostenbewußte und benzinsparende Fahrweise,
- eine Einschränkung der Jahresfahrleistung,
- der Übergang auf andere, vor allem öffentliche, Verkehrsmittel und
- eine rationellere Nutzung des Pkw, z. B. in Form von Fahrgemeinschaften.

Der zentrale Ansatzpunkt sind die Steuermehr- bzw. minderbelastungen, die sich aus einer Umlegung der Kfz-Steuer auf die Mineralölsteuer ergeben.

Die Steuer mehrbelastung ist um so größer, je höher der Benzinverbrauch je km, je größer die Jahresfahrleistung und je geringer die Kfz-Steuerbelastung vor der Steueränderung ist. Berechnungen des ADAC haben ergeben, daß die Jahresfahrleistung, bei der sich durch die Vollumlage der Kfz-Steuer auf die Mineralölsteuer keine steuerliche Mehr- oder Minderbelastung ergibt, bei größerhubigen Pkw höher ist als bei kleinerhubigen⁴. Haushalte mit kleinerhubigen Pkw und einer Jahresfahrleistung von 15 000 km würden bereits eine spürbare Zusatzbelastung zu verzeichnen haben. Die erhofften Verhaltensänderungen dürften demnach vor allem bei jenen Haushalten eintreten, die eine hohe Jahresfahrleistung aufweisen und kleinerhubige Pkw besitzen.

Für die Abschätzung der quantitativen Einsparungen ist aber auch die Verteilung der Jahresfahrleistung auf die einzelnen Fahrtzwecke und Regionen von Interesse. Aus einer Untersuchung der Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung in Bonn geht hervor, daß bei den Arbeits-, Ausbildungs- und Versorgungsfahrten mit dem Pkw in den Gemeinden mit weniger als 5000 Einwohnern im Durchschnitt längere Entfernungen zurückzulegen sind als in den größeren Gemeinden⁵. Insbesondere die Bewohner

³ Vgl. BMF-Dokumentation, a.a.O., S. 26.

⁴ Vgl. die Berechnungen bei E. Recker: Zur steuerlichen Belastung der Kraftfahrzeughaltung, in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 9/10, 1979, S. 675 ff.

⁵ Vgl. A. Pribs, M. Sinz: Datenbasis und ausgewählte Ergebnisse der KONTIV-Sonderauswertung „Pkw-Verkehr“, in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 9/10, 1979, S. 666 ff.

der kleineren Orte sind durch die Verlagerung der Pkw-Raumüberwindungskosten von dem fixen auf den variablen Teil, die mit einer Umlegung der Kfz-Steuer auf die Mineralölsteuer einhergeht, wegen der größeren räumlichen Entfernungen zwischen Wohnung und Arbeitsstätte sowie den Versorgungs- und Verwaltungseinrichtungen wie Schulen, Krankenhäusern, Behörden usw. benachteiligt. Dies gilt um so mehr, als sich gerade die Bewohner der ländlichen Räume und Gemeinden unzulänglichen Bus- und Bahnverbindungen und damit kaum Substitutionsmöglichkeiten bei der Raumüberwindung gegenübersehen.

Ein gewisser, beim gegenwärtigen Forschungsstand jedoch nicht quantifizierbarer, Kompensationseffekt ist in den ungleichen Durchschnittsgeschwindigkeiten in den einzelnen Gemeindegrößenklassen zu sehen. In den kleinen Gemeinden sind die Durchschnittsgeschwindigkeiten nicht unwesentlich größer als in den größeren Gemeinden. Der geringere Anteil des „Stop and Go“-Verkehrs, der hierzu beiträgt, führt sicherlich auch dazu, daß in den kleineren Gemeinden der Durchschnittsverbrauch unter sonst gleichen Bedingungen geringer ist und damit auch die Benzinpreissteigerung nicht ganz so stark empfunden werden dürfte.

Verhaltensreaktionen

Die Verhaltensreaktionen der Pkw-Fahrer hängen somit ganz wesentlich davon ab, inwieweit ihr bestehendes Verkehrsfinanzbudget von der Kfz-Steuerumlage überhaupt tangiert wird, inwieweit Substitutionsmöglichkeiten zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln vorhanden sind und inwieweit Einschränkungen des privaten Verbrauchs an anderer Stelle generell möglich sind, um die nötigen Mittel für die Aufrechterhaltung des Verkehrsvolumens frei zu machen. Die Beeinflussung des Verkehrsfinanzbudgets hängt insbesondere von der Jahresfahrleistung ab. Die Bedeutung des Einflusses des Hubraums auf die Kfz-Kosten ist geringer einzuschätzen. Benzinsparende Verhaltensänderungen dürften daher vor allem an der Jahresfahrleistung ansetzen. Benzineinsparungen sind

auch dort zu erwarten, wo für die Arbeits- und Versorgungsfahrten alternative Verkehrsmittel zur Verfügung stehen, die von der Beförderungs- und Anbindungsqualität her in der Lage sind, die Pkw-Fahrer anzusprechen. Geringe Substitutionseffekte sind dort zu erwarten, wo das Netz der öffentlichen Verkehrsmittel nur notdürftig und sehr weitmaschig geknüpft ist und wo die Maschen aus Rationalisierungserwägungen noch größer werden.

Das gesteckte Ziel der Benzineinsparung bedarf damit eines weiteren Ausbaus des öffentlichen Verkehrssystems, vor allem in peripheren ländlichen Räumen. Hier ist Umdenken in verschiedener Hinsicht notwendig. Eine Abstimmung der Fahrpläne der öffentlichen und privaten Busunternehmen und eine Überprüfung des Monopolanspruchs öffentlicher Verkehrsanbieter, z. B. der Bundespost, sind erforderlich. Ein verstärkter Ausbau neuer Verkehrssysteme wie z. B. des Rufbusses könnte vielen Pkw-Fahrern das Umsteigen vom Auto erleichtern. Schließlich könnte auch die zunehmende Verkehrsberuhigung in den Innenstädten gemeinsam mit dem Ausbau der Fahrradwege dazu beitragen, daß vor allem die kurzen Entfernungen in den Städten nicht mehr so häufig mit dem Pkw zurückgelegt werden.

Warnungen der Automobilindustrie

In welchem Ausmaß sich das Verkehrsaufkommen verringern wird, hängt nicht zuletzt von den Auswirkungen der Mineralölsteuererhöhung auf Kraftstoffe auf die relativen Preise und das Realeinkommen ab, die für die Konsumententscheidungen privater Haushalte maßgeblich sind. Bei einer weiteren Verteuerung der Kraftstoffe ist mit einer Verschiebung der Prioritäten innerhalb der Budgets der privaten Haushalte zu Ungunsten der Ausgaben für Kraftstoffe und Kraftfahrzeuge zu rechnen. Derartige Umschichtungen deuten sich in jüngster Vergangenheit bereits an, und sie würden durch eine drastische Kraftstoffpreiserhöhung noch beschleunigt werden.

Der wichtigste Beitrag der Kfz-Steuerreform zur Lösung von aktuellen Problemen dürfte in der Ausgaben-

WELTKONJUNKTUR DIENST

Jahresbezugspreis

DM 80,-

ISSN 0342-6335

Der Vierteljahresbericht, der von der Konjunkturabteilung des HWWA-Institut für Wirtschaftsforschung-Hamburg erarbeitet wird, analysiert und prognostiziert die wirtschaftliche Entwicklung in den wichtigsten westlichen Industrienationen sowie auf den Weltrohstoffmärkten.

V E R L A G W E L T A R C H I V G M B H - H A M B U R G

einsparung für Kraftstoffe (Energieeinsparung) zu sehen sein, die mit einer Verringerung der Ausgaben für neue Kraftfahrzeuge verbunden sein könnte. Vor den negativen Folgen für die Automobilkonjunktur warnt daher nicht zu Unrecht bereits die Automobilindustrie. Die bereits schwache Automobilkonjunktur könnte weiter abgeschwächt werden und schließlich in einer Krise münden. Hinzu kommt, daß sich die Notwendigkeit einer Anpassung der Produktionsstruktur der Automobilindustrie weiter verschärfen würde. Schon heute können die Produktionskapazitäten nicht im erforderlichen Tempo auf die Herstellung der relativ stark nachgefragten Klein- und Mittelklassewagen umgestellt werden.

Ein bisher wenig beachtetes Problem einer Kfz-Steuerumlage ist, daß durch solch eine Maßnahme die Grundlage der auf Gegenseitigkeit beruhenden internationalen Abkommen über die Befreiung inländischer Kraftfahrzeuge von der Kfz-Steuer im Ausland entfallen würde. Die ausländischen Kraftfahrzeuge würden im Inland beim Tanken über die dann entsprechend erhöhte Mineralölsteuer praktisch Kfz-Steuern bezahlen, die eigentlich abgeschafft sind. Die deutschen Kraftfahrzeuge im Ausland würden hiervon verschont bleiben. Man kann sich vorstellen, daß es ohne entsprechende Zusatzregelungen zu einem Rückschritt auf dem Weg zur europäischen Steuerharmonisierung kommen würde.

Der Finanzausgleich zwischen Bund und Ländern, der ohnehin ein permanenter Zankapfel ist, wird auch bei einer möglichen Kfz-Steuerreform dafür sorgen, daß Wünschenswertes und Machbares erst zur Dekung zu bringen sind. Denn die Mineralölsteuer ist Bundessteuer, die Kfz-Steuer ist Landessteuer. Keine Neuregelung der Kfz-Steuer wird an dieser Tatsache vorbeikommen. Ein weiterer Problembereich ist der Finanzausgleich zwischen den Ländern und Gemeinden, denen etwa 2 Mrd. DM aus dem Kfz-Steuertopf zufließen⁶.

Lösungsmöglichkeiten

Gegen eine vollständige Abschaffung der Kfz-Steuer sprechen also vor allem

- Probleme der europäischen Steuerharmonisierung,
- Probleme des Finanzausgleichs und
- Probleme für die Automobilkonjunktur mit ihren negativen Folgen für die Arbeitsplätze in der Automobilindustrie und ihren Zulieferbetrieben, die bei einer zu abrupten und zu starken Anhebung der Mineralölsteuersätze auftauchen könnten.

⁶ Vgl. BMF-Dokumentation, a.a.O., S. 34.

Mißt man den möglichen nicht-konstruktionsneutralen und daher umweltfeindlichen Auswirkungen der Hubraumsteuer trotz der in diesem Falle nicht eindeutigen Argumentation der Automobilindustrie eine entsprechende Bedeutung bei, so bietet sich eine Kfz-Steuer in Form einer Einheits- oder Basissteuer an. Die so geänderte Kfz-Steuer könnte als Plakettensteuer erhoben werden und dadurch zu einer Verwaltungsvereinfachung beitragen. Die Überwachungsfunktion könnte von der Polizei im Rahmen der bisherigen Aufgaben wahrgenommen werden. Würde eine Einheitssteuer in Höhe von 100 DM erhoben werden, so wäre immerhin noch eine Mineralölsteuererhöhung von 8 Pf/l erforderlich, um die Einkommensausfälle im Vergleich zur gegenwärtigen Kfz-Steuerregelung zu kompensieren.

Auch aus dieser Mineralölsteuererhöhung würden sich insbesondere für die Haushalte mit geringerem Einkommen Härten ergeben. Diese wären ähnlich wie beim Heizkostenzuschuß abzumildern. Hierbei ist folgendes zu beachten: Die Nachfrage nach den verteuerten Kfz-Brennstoffen ist im Falle von mangelnden alternativen Verkehrsmitteln für den Berufs- und Versorgungsverkehr notgedrungen unelastisch. Bei den (verteuerten) Kfz-Fahrtkosten im Berufsverkehr handelt es sich im Einkommensteuerrecht um Werbungskosten. Über eine Erhöhung der km-Pauschale pro Arbeitstag von gegenwärtig 36 Pf je km Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsplatz auf 50 Pf oder mehr könnten diese Mehrbelastungen kompensiert werden. Diese Lösung wäre jedoch aus energiepolitischer Sicht wenig wünschenswert, da die Anreize, vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen, nicht mehr im gleichen Ausmaß gegeben wären.

Als Ausweg bietet sich eine verkehrsmittelneutrale km-Pauschale im Rahmen des Einkommensteuerrechts an. Bei einer steuerlichen Gleichbehandlung der Verkehrsmittel, die alternativ zwischen der Wohnung und der Arbeitsstätte gewählt werden können, dürften bei einer entsprechenden Anbindung die öffentlichen Verkehrsmittel weitaus häufiger frequentiert werden. Die Realisierung dieser zusätzlichen Nachfrage könnte den öffentlichen Verkehrsmitteln auch die erforderliche wirtschaftliche Basis für eine weitere Ausdehnung des Leistungsangebots hinsichtlich des Raumes, der Verkehrsdichte und der Verkehrsfrequenz bieten. Da die Lärm- und Abgasemissionen von der zeitlichen und räumlichen Konzentration des Verkehrsaufkommens abhängen, würde gerade eine Verringerung des Verkehrsaufkommens im individuellen Berufsverkehr auf der Straße zur Emissionsminderung beitragen.