

Zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer.

Von Dr. Alfred Ditgen, Köln.

Whoever hopes a faultless tax to see
Hopes what ne'er was, or is, or e'er shall be.
M' Gulloch.

Seit der letztmaligen Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes am 15. Mai vorigen Jahres hat die Kraftfahrzeugsteuer die Öffentlichkeit außerordentlich stark beschäftigt. Nicht nur, daß die beteiligten Verbände Denkschriften bei den zuständigen Regierungsstellen eingereicht hätten, auch die Zahl der Abhandlungen in der Fach- und Tagespresse mit ihren oft widerstreitenden Meinungen ist unüberschaubar geworden. Zu erklären ist das plötzliche Anwachsen des allseitigen Interesses aus dem Umstande, daß die Belastung durch die Kraftfahrzeugsteuer auf Grund dieser Regelung eine nicht unbeträchtliche Erhöhung erfahren hat zu einer Zeit, wo man im übrigen durch Abbau der Steuern der notleidenden Wirtschaft Erleichterungen zu verschaffen bestrebt war. Vor allem aber hat die Erhöhung die Nachteile der bisherigen Besteuerungsform, die, wie wir später noch sehen werden, insbesondere in der ungerechten Lastenverteilung zu erblicken sind, fühlbarer als zuvor in die Erscheinung treten lassen. Allgemein erkennt man heute die Notwendigkeit einer grundlegenden Reform an, die auch von der Regierung spätestens zum 1. Januar 1928 in Aussicht gestellt worden ist. Für diese Reform sind von beteiligter und unbeteiligter Seite Vorschläge verschiedenster Art gemacht worden, die in den genannten Denkschriften und Abhandlungen ihren Niederschlag gefunden haben.

Wenn es an dieser Stelle unternommen wird, den zahlreichen Erörterungen eine neue hinzuzufügen, so geschieht dies aus folgenden Gründen: Soweit die Abhandlungen von beteiligter Seite ausgehen, ist es verständlich, daß in ihnen einseitige Interessen vertreten werden, die häufig mit den Interessen der Allgemeinheit in Widerspruch stehen. So suchen beispielsweise die Reifenindustrie und der Reifenhandel eine Reifensteuer durch einseitige Betonung der mit ihr verknüpften Nachteile als undurchführbar darzutun. Der Benzolverband dagegen wendet sich unter besonderer Betonung der technischen Schwierigkeiten gegen eine Brennstoffsteuer. Ebenso widerstreiten sich die Meinungen der Kraftfahrzeugindustrie und des -verbrauchs. Selbst innerhalb der Verbraucherkreise sind die Forderungen nicht einheitlich. Soweit sich unbeteiligte Kreise mit den Fragen der Steuerreform befaßten, verbot meist der in Zeitungen und Zeitschriften nur beschränkt zur Verfügung stehende Raum eine eingehendere Behandlung des Problems. Vor allem aber sind bisher einige grundsätzliche Vorfragen so gut wie unberücksichtigt geblieben. Diese Vorfragen betreffen den Charakter der Kraftfahrzeugsteuer, den Kreis der Zahlungspflichtigen und die Höhe des von ihr zu erbringenden Aufkommens.

Zu welchem Zwecke eine Kraftfahrzeugsteuer erhoben wird, ist vom Gesetzgeber bisher nicht ausdrücklich ausgesprochen worden; doch läßt sich aus der Form der Besteuerung und der Verwendung des Aufkommens auf ihren Charakter schließen. Es steht außer Zweifel, daß die Kraftfahrzeugsteuer durch Gesetz vom 3. Juni 1906 ursprünglich zur Besteuerung des Luxusbesitzes eingeführt wurde. Nachdem aber die wirtschaftliche Bedeutung des Kraftwagens in seiner Verwendung für Personen- und Gütertransporte immer stärker in den Vordergrund rückte, mußte

man den Gedanken einer Luxusbesteuerung mehr und mehr preisgeben. Gleichwohl wurde die Steuer nicht aufgehoben. Der Kraftwagen wurde zwar ein immer unentbehrlicheres Verkehrsmittel, weshalb jede Förderung von Seiten des Staates gerechtfertigt gewesen wäre, andererseits aber verursacht er durch den Verschleiß an Straßen den öffentlichen Verbänden ständig wachsende Kosten. Zudem erkannte man, daß der Kraftwagen insbesondere für die mit einer Beförderungssteuer belastete Eisenbahn eine immer stärker fühlbar werdende Konkurrenz bedeutete. So lag es denn nahe, mit Hilfe der Kraftfahrzeugsteuer einmal einen Teil der Straßenunterhaltungskosten zu decken, dann aber auch in ihr ein Ausgleichsgewicht gegenüber der Beförderungssteuer bei der Eisenbahn zu erblicken. Demgemäß ist die Kraftfahrzeugsteuer heute einmal als Abgabe für die Abnutzung der Straßen, zum zweiten als Transportsteuer charakterisiert, ohne jedoch ihr Wesen als Aufwandssteuer ganz verloren zu haben. Ihr Zweck als Beitrag zur Straßenunterhaltung steht dabei weitaus im Vordergrund, erst recht seitdem durch die letzte Regelung vom 15. Mai 1926 die Wegevorausleistungsabgaben durch einen 25%igen Zuschlag zur Steuer abgelöst worden sind.

Von Bedeutung für uns ist aber nicht so sehr die Frage, als was die Kraftfahrzeugsteuer bisher anzusehen ist, sondern wodurch sie heute noch berechtigt erscheint, d. h. aus welchen Gründen vom Standpunkt der Allgemeinheit aus eine Kraftfahrzeugsteuer gefordert werden kann, ob sie also Luxussteuer, Transportsteuer oder Wegebeitrag sein soll. Daß die Kraftwagenbesitzer ihr eine Berechtigung lediglich als Beitrag für die Wegeabnutzung anerkennen wollen, sie dagegen als Beförderungs- oder gar Luxussteuer vollkommen ablehnen, erscheint allzu verständlich. Was eine Luxusbesteuerung betrifft, so wagen es heute, nachdem die große wirtschaftliche Bedeutung des Kraftwagens als Verkehrsmittel allgemein anerkannt ist, selbst die ärgsten Autogegner nicht mehr, für eine solche einzutreten. Es muß zugegeben werden, daß heute ein Luxus nicht mehr darin zu erblicken ist, daß man sich zur Ausführung von Personen- und Gütertransporten eines Kraftwagens statt eines anderen Verkehrsmittels bedient. In vielen Fällen muß sogar wirtschaftlicher Weise dem Kraftwagen der Vorzug gegeben werden. Der Umstand, daß das Personenauto auch oft zu „Luxustransporten“, z. B. Vergnügungsfahrten und dergleichen verwendet wird und dem Beförderten oft besondere Bequemlichkeiten („Raumluxus“) bietet, würde an und für sich eine Luxusbesteuerung rechtfertigen, zwar nur in den Fällen, in denen ein Luxustransport bzw. Raumluxus vorliegt. Doch dies würde eine Ungerechtigkeit gegenüber der Steuerfreiheit der Eisenbahn bedeuten. Denn auch hier gibt es Luxustransporte (Vergnügungsfahrten) und besondere Bequemlichkeiten (Raumluxus in der 1. Klasse), ohne daß sie einer besonderen Besteuerung unterworfen wären. Außerdem würde es auch technisch unmöglich sein, diesen Luxus gesondert zu erfassen. Eine andere Art Luxus könnte fernerhin in einer besonders kostspieligen Ausstattung der Wagen gesehen werden. Seine Besteuerung dürfte aber nicht an den Besitz eines Kraftwagens überhaupt, sondern nur an den Besitz eines luxuriös ausgestatteten Wagens geknüpft sein. Die zu diesem Zwecke geeignete Form wäre wohl ein prozentualer Zuschlag zum Verkaufspreis von einer gewissen Preishöhe pro Pferdestärke ab. Wir sehen aber, als Luxussteuer kann eine allgemeine Kraftfahrzeugsteuer, wie sie hier in Frage steht, nicht bestehen.

Eine Kraftfahrzeugsteuer als Beförderungssteuer dagegen müßte wieder aus Gründen der Gerechtigkeit gegenüber der Eisenbahn grundsätzlich gefordert werden. Gerade von Seiten der Eisenbahn ist auch oft auf diese Tatsache hingewiesen worden. Durch Steuerfreiheit würde die Selbstkostengrundlage des Kraftwagenverkehrs

einseitig begünstigt und seine Entwicklungsbedingungen zuungunsten des Eisenbahnverkehrs verschoben. Die Beantwortung der Frage, ob eine Kraftfahrzeugsteuer eingeführt werden soll, hängt also davon ab, ob man die Entwicklung des Autoverkehrs besonders begünstigen soll oder nicht. Ohne hierauf näher eingehen zu wollen, dürfte wohl in Deutschland eine auch staatlicherseits unterstützte Förderung heute noch angebracht sein; denn eine weitere Ausdehnung des Autoverkehrs bis zu gewissen Grenzen dürfte auch vom Standpunkt der Allgemeinheit aus wünschenswert erscheinen. Die Festlegung dieser Grenzen muß allerdings anderen überlassen bleiben. Daß eine unbegrenzte Ausweitung jedenfalls durchaus schädlich ist, erkennt man heute auch in Amerika immer mehr an, wo man sogar die Schäden der „Autoinflation“ in Geld umzurechnen beginnt und zu gewaltigen Summen gelangt¹⁾. In einem solchen Falle müßte u. E. der Autoverkehr mit Hilfe einer besonderen Steuer wieder auf ein erträgliches Maß herabgedrückt werden. Doch soll diese („Prohibitiv-“) Steuer uns ebensowenig weiter beschäftigen wie die Beförderungssteuer; diese nicht, weil wir eine vorläufige Befreiung von ihr empfehlen, jene nicht, weil man ihrer bei uns noch nicht bedarf.

Zugegeben von den Kraftwagenbesitzern wird, wie gesagt, die Notwendigkeit einer Besteuerung als Entgelt für die Benutzung der Straßen; nur über das Maß der Besteuerung und über die Zahl derjenigen, die zur Steuer herangezogen werden sollen, bestehen Meinungsverschiedenheiten. Um diese Fragen beantworten zu können, ist es notwendig, auf die Begründung der Kraftfahrzeugsteuer als Straßenbeitrag etwas näher einzugehen.

Die Straßen stellen für den Kraftwagenverkehr das Verkehrselement Weg dar; sie sind für das Auto dasselbe, was die Schienen für die Eisenbahn, die Wasserstraßen für die Schifffahrt, die Leitung für den elektrischen Nachrichtenverkehr bedeuten. Ebenso wie diesen letztgenannten Verkehrsmitteln, abgesehen von den natürlichen Wasserstraßen, der Weg vom Staate nicht unentgeltlich zur Verfügung gestellt wird, sondern die Benutzer ihn entweder selbst bauen und unterhalten oder zum mindesten dem Staate ein Entgelt dafür zahlen, muß auch vom Kraftwagenverkehr verlangt werden, daß er dem Staate die Benutzung der Straßen entgelt; d. h. er muß ihm grundsätzlich Zinsen und Amortisationskosten hierfür zahlen. Diese Forderung entspringt notwendigerweise dem Prinzip der Gerechtigkeit sowohl gegenüber allen Steuerzahlern, die andernfalls die ganze Last der Straßenunterhaltung zu tragen hätten, wie auch gegenüber den anderen Verkehrsmitteln, die durch eine derartige Bevorzugung des Kraftwagenverkehrs in ihrer Konkurrenzfähigkeit geschwächt würden. Nur dann wäre es berechtigt, dem Staate die Kosten für die Wegeunterhaltung aufzuerlegen, wenn der Nutzen aus dem Kraftwagenverkehr für alle Steuerzahler gleich wäre. Selbst dann bliebe aber noch eine unbillige Benachteiligung der übrigen in Konkurrenz befindlichen Verkehrsmittel, insbesondere der Eisenbahn bestehen, wenn nicht der Staat auch deren Wegekosten als eigene Last übernehmen würde oder durch Befreiung auch von dieser Steuer dem Autoverkehr wieder besondere Förderung angedeihen lassen wollte.

Durch die Charakterisierung der Kraftfahrzeugsteuer als Wegebeitrag ist auch das Prinzip gegeben, das als Maßgabe für die Besteuerung zu gelten hat. Die Steuer ist als spezieller Preis für eine vom öffentlichen Verbands zur Verfügung gestellte Einrichtung anzusehen und muß wegen des engen Zusammenhanges der Verkehrskosten mit den übrigen Markterscheinungen ebenso wie alle anderen Marktpreise

¹⁾ Vgl. Notiz in Verkehrstechnische Woche 1926, Nr. 50, Seite 863.

nach der Höhe der Gegenleistung und nicht nach Maßgabe der Leistungsfähigkeit bemessen sein, auch wenn bisher durch das Herkommen als Prinzip die Leistungsfähigkeit bestimmt worden ist. Wenn also an späterer Stelle die Gerechtigkeit der Lastenverteilung bei den einzelnen Besteuerungsformen untersucht wird, so ist sie stets vom Standpunkt der Gegenleistung aus zu beurteilen.

Die Straßen werden aber nicht ausschließlich von Kraftfahrzeugen benutzt, wie etwa die Schienen lediglich von den Eisenbahnen, sondern sie bilden auch gleichzeitig für andere Verkehrsmittel das Verkehrselement Weg. Die Straßen werden weiterhin benutzt von Fußgängern, Radfahrern und mit Hilfe tierischer Kraft bewegten Fahrzeugen. Es versteht sich von selbst, daß dem Kraftwagenverkehr nicht die gesamten Kosten der Straßenunterhaltung (Zinsen und Amortisationskosten) aufgebürdet werden können, weil auch die anderen Straßenbenutzer an der Entstehung dieser Kosten beteiligt sind. Er darf vielmehr nur zur Leistung des Anteils herangezogen werden, der ihm zuzurechnen ist. Der übrige Teil muß von den sonstigen obengenannten Straßenbenutzern aufgebracht werden. Dadurch wird das Problem einer Kraftfahrzeugbesteuerung erweitert zu dem Problem einer allgemeinen Straßenbenutzungssteuer. Mit dieser an und für sich sehr bedeutungsvollen Frage können wir uns hier nicht eingehender beschäftigen. Dies erübrigt sich auch, da unsere Stellung zur Kraftfahrzeugsteuer nicht im geringsten von der Beantwortung dieser Frage abhängig ist. Eine Besteuerung des Fußgängerverkehrs scheidet naturgemäß von vornherein aus. Ernstlich in Frage steht nur, ob nicht neben dem Kraftwagenverkehr auch der Fuhrwerksverkehr durch Belegung mit einer besonderen Steuer zur direkten Tragung seines Anteils an den Straßenkosten herangezogen werden soll, wie es früher bereits durch Gemeindesteuern verschiedentlich geschehen ist. Für eine Besteuerung spricht die Tatsache, daß der Fuhrwerksverkehr in Deutschland noch einen großen Teil des Gesamtstraßenverkehrs ausmacht. So wird beispielsweise von Heisterbergk angeführt¹⁾, daß die Zahl der Pferdefuhrwerke selbst in dem industriereichen Lande Sachsen 1925 immer noch 44% aller die Straßen benutzenden Fahrzeuge betrug. Ferner dürfte auch die durch ein Pferdefuhrwerk verursachte Abnutzung der Straße ziemlich erheblich sein, wenn man die besonders starken Zerstörungsmomente, wie Pferdehufe, starre oder gar mangelnde Federung und Eisenbereifung in Betracht zieht. Erwähnt sei noch ein Ergebnis von praktischen Versuchen, das Conrad²⁾ angibt, wonach bei gleicher Unebenheit der Straße, gleicher Geschwindigkeit und gleichem Gewicht der Druck des Eisenreifens fast achtmal so groß ist wie der eines Riesenpneumatiks und noch weit über zweimal so stark wie beim Vollgummireifen. Diese Umstände würden eine Besteuerung des Fuhrwerksverkehrs sicherlich als notwendig erscheinen lassen. Dagegen könnte aber von den Fuhrwerksbesitzern mit Recht eingewandt werden, daß solch kostspielige Straßen, wie sie der Autoverkehr benötigt, für sie keineswegs erforderlich, ja, daß z. B. Asphaltstraßen wegen ihrer Glätte sogar nachteilig sind. In der Tat werden die großen Landstraßen von ihnen kaum mehr benutzt, da der Fuhrwerksverkehr nur selten noch über die engeren Stadt- oder Landgrenzen hinausgeht. Außerdem ist zu berücksichtigen, daß ein großer Teil der Fuhrwerke lediglich im Dienste der Landwirtschaft steht, die als Straßenbenutzer noch weniger in Frage kommen als der städtische Fuhrwerksverkehr, was vor allen Dingen eine Besteuerung nach Maßgabe des Pferdebesitzes als bedenklich erscheinen lassen müßte. Wenn gleichwohl an dieser Stelle für

¹⁾ Das Kraftfahrzeugsteuergesetz und seine Neuregelung. Verkehrstechnische Woche 1926, Nr. 25, Seite 297.

²⁾ Unparteiisches zur Automobilsteuer. Der Motorwagen 1926, Nr. 36, Seite 889.

eine geringe Besteuerung des Fuhrwerksverkehrs eingetreten wird, so geschieht dies aus dem Grunde, weil die erstgenannten Momente doch zu schwerwiegend sind, als daß sie eine gänzliche Steuerbefreiung zuließen. Der Anteil, der mit 10 *M* pro Pferd bei einem Pferdebestand von zirka 3 800 000 immerhin 38 Millionen *M* einbringen würde, dürfte nicht zu hoch bemessen sein und den Fuhrwerksverkehr nicht allzu schwer belasten. Auch die Erhebungskosten dürften bei einer Reichsteuer nicht so hoch sein, daß ihre Einführung sich als unzweckmäßig erweisen würde. Allerdings wäre mit einer solch primitiven Besteuerungsform der Nachteil einer ungleichmäßigen Lastenverteilung auf die Pferdebesitzer gegeben, ein Umstand, der uns bei der Kraftfahrzeugsteuer zur unbedingten Ablehnung der heutigen Bemessungsgrundlage veranlassen wird. Doch dürfte dieses Moment hier nicht so bedeutungsvoll sein, da die Belastung an sich ja nur gering ist. Eine gerechtere Verteilung, etwa nach Maßgabe des Reifenverbrauchs, würde jedenfalls mit untragbaren Kosten verbunden sein.

Wie bereits bemerkt, ist unsere Einstellung zur Besteuerung der übrigen Straßenbenutzer ohne Bedeutung für die Forderung, die wir an die Höhe einer Kraftfahrzeugsteuer stellen, ebensowenig wie für die Besteuerungsform. Dem Kraftwagenverkehr kann eine Steuer nur in der Höhe auferlegt werden, daß der Anteil an den gesamten Straßenkosten aufgebracht wird, der ihm zuzuschreiben ist, ganz gleichgültig, ob der übrige Anteil von den anderen Straßenbenutzern oder vom Staate getragen wird. Das Maß verschiedener Gerechtigkeit wäre im letzteren Falle nur sehr geringfügig, da ja der Staatsanteil auch wieder durch Steuern, wenn auch nicht spezieller Art, gedeckt, also von der Allgemeinheit der Straßenbenutzer getragen werden muß. Unberechtigt wäre lediglich der minimale Betrag, der durch diese Verteilung auf die Allgemeinheit den Kraftwagenbesitzer noch neben seiner besonderen Besteuerung trifft, der außerdem gänzlich beseitigt werden könnte, indem man das notwendige Aufkommen aus der Kraftfahrzeugsteuer entsprechend niedriger ansetzte. Auch vom Standpunkte der Konkurrenz könnte gegen eine Steuerfreiheit insbesondere des Fuhrwerksverkehrs nichts eingewendet werden, da dieser kaum noch als Konkurrent des Kraftwagens in Betracht kommt. Wo Fuhrwerke heute noch Verwendung finden, da ist der Kraftwagen meist ungeeignet. Soweit sie mit ihm dennoch in Wettbewerb stehen, besitzt er sonstige Vorzüge in seiner Schnelligkeit, Bequemlichkeit usw., die ihm eine auch durch eine Besteuerung nicht zu beeinträchtigende Übermacht im Konkurrenzkampf sichern.

Bei der Aufteilung der Straßenkosten begegnen wir jedoch großen Schwierigkeiten, wie sie sich stets bei der Aufteilung von nichtproportionalen Kosten ergeben. Bei den Straßenkosten haben wir es mit nur in geringem Grade veränderlichen, d. h. stark degressiven Kosten zu tun. Die Kosten nehmen nicht in dem gleichen Maße zu, in dem die Straßen beansprucht werden, sondern in weit geringerem Verhältnis, so daß sie sich, auf die Benutzungseinheit bezogen, bei zunehmendem Verkehr sehr stark verringern. Wie für die Eisenbahnschienen, so ist es auch für die Straßen in hohem Maße gleichgültig, wie oft sie zur Ausführung eines Verkehrsaktes benutzt werden, ob sie von einem Auto befahren, von einem Fußgänger begangen werden, oder von 100 Fahrzeugen, 100 Fußgängern oder 1000. Die Kosten für Verzinsung des Anlagekapitals bleiben zunächst unabänderlich gleich und verteilen sich auf eine geringere oder größere Anzahl von Benutzern. Ebenso verhält es sich mit dem Verschleiß an Straßen, der auf die Einflüsse der Witterung usw. zurückzuführen ist. Nur ein verhältnismäßig geringer Teil der Kosten wächst proportional mit der Inanspruchnahme, so daß wir die gesamten Kosten als das Ergebnis eines hohen konstanten und eines niedrigen variablen

Faktors ansehen können. Nach den vorhergehenden Erörterungen braucht es nicht weiter begründet zu werden, daß der Autoverkehr nicht nur an den variablen Kosten, also den Kosten für die direkt von ihm verursachte Abnutzung der Straßen, beteiligt wird, sondern auch an den konstanten, die man als Bereitschaftskosten bezeichnen könnte. Wie soll aber der Anteil jeder Benutzergruppe ermittelt werden, wie groß ist die Bereitschaft für den Autoverkehr, für den sonstigen Fahrzeugverkehr und für die Fußgänger? Eine exakte Berechnung des Anteils einer jeden Gruppe ist ebensowenig möglich wie später die Berechnung des Anteils des einzelnen Kraftwagens. Man ist vielmehr auf Schätzungen nach Maßgabe des Umfanges an Verkehrsleistungen angewiesen, die einen mehr oder weniger großen Grad der Genauigkeit haben können. Nicht einmal die Höhe der gesamten jährlichen Straßenkosten steht eindeutig fest, vielmehr werden die verschiedensten, vielfach stark voneinander abweichenden Angaben gemacht. Die einzelnen Schätzungen auf ihre Richtigkeit zu prüfen, würde hier zu weit führen. Betonen müssen wir jedoch nochmals, daß auch die Zinskosten mit eingeschlossen werden müssen. Nehmen wir die jährlichen Gesamtkosten mit 400—500 Millionen als der Wirklichkeit entsprechend an, so dürfte wohl ein Anteil von 100—150 Millionen, der durch die Kraftfahrzeugsteuer aufgebracht werden soll, angemessen sein, vor allem, wenn man berücksichtigt, daß das Straßennetz infolge der starken Zerrüttung im Kriege und während der Inflation sowie der in dieser Zeit vernachlässigten Instandhaltung noch einen jährlichen Sonderaufwand erfordert, so daß die Höhe der Kosten unter Zugrundelegung normaler Zustände geringer sein dürfte. Aber auch hier müssen wir eine genaue Nachprüfung des vom Kraftwagenverkehrs zu tragenden Anteils den zuständigen Stellen überlassen und uns im übrigen damit begnügen, die allgemeinen Richtlinien aufgestellt zu haben, nach denen der Anteil zu bemessen ist.

Nach diesen grundsätzlichen Erwägungen treten wir nunmehr in eine Kritik der bisherigen Besteuerungsform sowie in eine Prüfung der wichtigsten Reformvorschläge ein. Während die Meinungen bezüglich der Durchführbarkeit der einzelnen Reformpläne weit auseinandergehen, besteht fast vollständige Einmütigkeit darüber, daß die bisherige Kraftfahrzeugsteuer in den verschiedensten Hinsichten ungeeignet ist. Daß auch der Gesetzgeber die Unzulänglichkeiten der jetzigen Form anerkennt, geht daraus hervor, daß die letzte Regelung vom Mai 1926 nur als Zwischenlösung gedacht ist. Ihre Gültigkeit ist bis zum 31. Dezember 1927 beschränkt.

Die heutige Kraftfahrzeugsteuer knüpft bekanntlich bei Personenwagen ausschließlich der Omnibusse an die Leistungsfähigkeit des Motors, ausgedrückt in PS, bei Lastwagen an das Eigengewicht an. Bei den Personenwagen wird jedoch nicht die tatsächliche Motorleistung zur Bemessungsgrundlage genommen, sondern die sogenannte Steuer-PS-Zahl, die heute von der Brems-PS-Zahl, in der die wirkliche Leistung des Motors zum Ausdruck kommt, sehr erheblich abweicht. Der Grund hierfür ist darin zu erblicken, daß die Formel, nach der von der Steuerbehörde die Motorleistung gemessen wird, veraltet ist. Die heutige Kraftfahrzeugsteuer geht in ihrer Grundgestaltung auf das Jahr 1906 zurück, und die von der Steuerbehörde benutzte Leistungsformel ist dem damaligen Stande der Technik angepaßt. Der Umstand, daß in der Steuerformel für die Umdrehungszahl des Motors, die einen besonderen Faktor seiner Leistungsfähigkeit darstellt, eine Erfahrungskonstante eingesetzt wurde, die bis heute unverändert geblieben ist, gab der Industrie zum Zwecke der „Steuerersparung“ Veranlassung, die Leistungsfähigkeit der Motoren durch einseitige Steigerung der Tourenzahl zu vergrößern, also

Wagen zu bauen, bei denen die anderen in der Steuerformel als veränderlich eingesetzten Leistungsfaktoren (Zahl der Zylinder, Zylinderdurchmesser und Kolbenhubhöhe) auf Kosten der Tourenzahl möglichst niedrig gehalten wurden. Der so entstandene Abstand der tatsächlichen (Brems-) Leistung von der Steuer-PS-Leistung beträgt heute ein Mehrfaches der letzteren und kommt in den bekannten Angaben 8/40, 6/24 usw. zum Ausdruck. Vom fiskalischen Standpunkt ist diese Entwicklung zwar als unbedenklich anzusehen, da, sofern ein hierdurch hervorgerufener Rückgang im Steueraufkommen nicht durch eine entsprechende Vermehrung der Wagenzahl ausgeglichen würde, der Steuersatz im Maße der Entfernung der Bremsleistung von der Steuer-PS-Zahl erhöht werden könnte. Wohl bestehen in anderer Hinsicht Bedenken gegen die vorgenannte Entwicklung. Zu beachten ist nämlich, daß diese Besteuerungsform heute wie eine Erhöhung des Schutzzolles bei der Einfuhr wirkt, insofern als die ausländischen Wagen infolge ihrer hohen PS-Zahl einer im Verhältnis zu den Fabrikaten des Inlandes höheren Steuer unterliegen. Das Ausland hat die technische Einstellung, wie es im Inland geschehen ist, nicht vorzunehmen brauchen, weil der Kraftwagen dort anderen Besteuerungsformen unterliegt. Die ausländischen Wagen weisen bei gleicher Motorenleistung eine geringere Tourenzahl, dafür aber größere Hubhöhe, weiteren Zylinderdurchmesser und teilweise auch größere Zylinderzahl auf. Eine Umstellung bei der Auslandsfabrikation lediglich der Ausfuhr nach Deutschland wegen verbot sich aus betriebswirtschaftlichen Gründen. Aber noch andere Nachteile der vorgenannten Einwirkung auf den Bau der Motoren werden genannt. So soll der Brennstoffverbrauch bei den hochtourigen „Treibhausmotoren“ infolge der weiten Kanäle verhältnismäßig groß sein. Auch die Dauerhaftigkeit und Betriebssicherheit des Wagens soll dadurch beeinträchtigt werden u. a. m. Diese Nachteile haben ihrerseits wieder eine Behinderung des Exports zur Folge, da ihnen im Auslande keine steuerlichen Vorteile wie im Inlande gegenüberstehen.

Vor allen Dingen ist aber die alte Besteuerungsform aus Gründen steuerlicher Gerechtigkeit zu verwerfen. Selbst wenn die tatsächliche Leistung des Motors als Steuerbemessungsgrundlage gewählt würde, wie dies beispielsweise in Frankreich durch entsprechende Umgestaltung der Leistungsformel geschieht, bliebe als schwerwiegender Mangel eine ungerechte Verteilung der Steuerlast bestehen. Dieser Nachteil ist auch das Hauptargument, das gegen die heutige Steuer angeführt wird. Wir haben gesehen, daß die Verteilung der Straßenkosten unter die einzelnen Benutzungsgruppen nach der Inanspruchnahme der Straßen erfolgen muß. Dieselbe Notwendigkeit ergibt sich bei einer Aufteilung auf die einzelnen Glieder einer Gruppe, hier die Kraftfahrzeuge. Eine Verteilung nach der persönlichen Leistungsfähigkeit muß abgelehnt werden, da es sich bei der Kraftfahrzeugsteuer um spezielle Entgeltlichkeit handeln soll. Wohl ist der Verschleiß der Straßen durch einen Wagen höherer PS-Zahl wegen seines größeren Eigengewichts und der höheren Leistungsfähigkeit, die er zu entwickeln vermag, in der Regel größer als durch einen Wagen geringerer Motorstärke. Abgesehen davon, daß auch hierfür das Leistungsvermögen nur einen groben Maßstab darstellt, so bleibt aber vor allem die Häufigkeit der Straßenbenutzung unberücksichtigt. Für die Steuerhöhe ist es ganz gleichgültig, ob der Wagen nur selten oder täglich oder gar stündlich benutzt wird, ob er 3000 oder 30000 km im Jahr zurücklegt. Selbst bei vorübergehender Außerbetriebsetzung läuft die Steuerpflicht weiter. Eine Rückvergütung eines gewissen Prozentsatzes des Steuerbetrages ist erst durch Verordnung vom 10. Dezember 1926 ermöglicht worden. Ferner kommen nicht die Belastung und die tatsächlich ausgenutzte Geschwindigkeit des Wagens, von denen die Straßenabnutzung

ebenfalls in Abhängigkeit steht, bei der Steuerermittlung zum Ausdruck. Dieselben Nachteile einer ungerechten Verteilung der Steuerlast ergeben sich bei der Besteuerung des Lastwagens nach dem Eigengewicht. Auch hier werden Kilometerleistung, Belastung und Geschwindigkeit nicht beachtet. Als besondere ungerechtfertigte Tatsache muß hier hervorgehoben werden, daß Anhänger vollkommen steuerfrei bleiben. Man kann deshalb wohl behaupten, daß bei den Lastwagen die Steuerlast noch weit ungleichmäßiger verteilt ist als bei den Personenwagen, zumal wenn man noch in Betracht zieht, daß Belastung oder Leerfahrt bei Lastwagen weit bedeutungsvoller für den Straßenverschleiß ist als bei Personenwagen.

Ferner ergibt sich eine steuerliche Ungerechtigkeit bei Wagen verschiedenen Alters, ein Nachteil, der besonders von den Kraftdroschkenbesitzern schwer empfunden wird, die infolge ihrer Kapitalarmut fast ausschließlich auf die Inbetriebstellung alter Wagen angewiesen sind. Der Automobilindustrie ist es erst allmählich gelungen, das Verhältnis von Bremsleistung zu Steuer-PS-Leistung auf die heutige Höhe zu bringen. Bei älteren Wagen ist jene vielleicht nur dreimal oder doppelt so groß wie die Zahl der Steuer-PS, während sie heute bis zum fünffachen beträgt, so daß Wagen tatsächlich gleicher Motorenleistung auf Grund höherer Steuer-PS stärker besteuert werden. Aber auch bei Verbesserung der Steuerformel würde eine ungleiche Belastung alter und neuer Wagen bestehen bleiben, da erfahrungsgemäß das tatsächliche Leistungsvermögen des Motors mit der Zeit nicht unbeträchtlich abnimmt.

Die mit der bisherigen Besteuerungsform verknüpfte Ungleichmäßigkeit in der Lastenverteilung, wie sie oben dargelegt wurde, wirkt sich naturgemäß um so stärker aus, je höher die Steuerlast ist. Daher auch, wie eingangs erwähnt, die plötzlich einsetzende, starke Kritik an der Kraftfahrzeugsteuer bei Erhöhung der Steuersätze zum 15. Juni 1926. Eine Beibehaltung des alten Systems wird mit guten oder schlechten Gründen, aber immer unter Betonung des eigenen Interessenstandpunktes nur von denen erstrebt, die häufige Benutzer der Straßen sind, die bei anderweitiger Regelung der Steuer nach Maßgabe der Straßenbenutzung also eine stärkere Belastung als bisher zu gewärtigen haben. Neben dem Speditionsgewerbe ist hier insbesondere das Droschkengewerbe zu nennen, das in einer Eingabe an das Reichsfinanzministerium¹⁾ für eine Belassung bei der jetzigen Besteuerungsform unter gleichzeitiger Forderung von Milderungen eintritt. Mag auch die besondere Notlage dieses Gewerbes zugegeben werden, so darf sie doch bei weitem noch kein Grund für die Beibehaltung einer allgemein anerkannten Ungerechtigkeit sein. Soweit die Notlage eine öffentliche Hilfe durch Steuermilderungen rechtfertigt, werden sie auch bei anderer Steuerbemessung möglich sein. Eine besondere steuerliche Begünstigung ließe sich auch, ohne das Mitleid des Staates in Anspruch zu nehmen, damit begründen, daß die Droschken fast ausschließlich städtische Wege benutzen, wo infolge des großen Gesamtverkehrs sich die Straßenkosten auf eine größere Anzahl von Benutzern verteilen, auf den einzelnen also geringere Kosten entfallen als auf den weniger befahrenen Landstraßen.

Ein bisher wenig beachteter Nachteil der jetzigen Besteuerungsform wird aus folgendem ersichtlich. Aus dem Umstande, daß der Steuerbetrag unabhängig von dem Umfange der Verkehrsleistungen ist, ergibt sich die Schwierigkeit, die Belastung je Verkehrsleistungseinheit also pro Personenkilometer oder Tonnenkilometer im voraus zu errechnen, da der Kraftfahrzeugbesitzer den Umfang des Verkehrs, den er im Laufe des Steuerjahrs zu leisten haben wird, meist noch nicht kennt.

¹⁾ Das Droschkenwesen 1926, Nr. 19, Seite 10.

In der genauen Ermittlung seiner Selbstkosten wird er dadurch stark behindert. Von besonderer Bedeutung ist dies naturgemäß dort, wo Kostenrechnungen zur Feststellung eines Preises vorgenommen werden müssen, also bei allen entgeltlichen Personen- und Gütertransporten, insbesondere bei den Kraftverkehrsgesellschaften, dem Speditions- und Droschkengeerbe. Wenn auch erfahrungsgemäß die Vergangenheit als Maßstab genommen werden kann und stets mit einer gleichmäßigen Entwicklung des Verkehrsumfanges gerechnet wird, so darf keineswegs der Einfluß der auf einen solch großen Zeitraum unberechenbaren Konjunktorentwicklung verkannt werden. Eine genaue Kenntnis der Kosten wird jedenfalls die Einkalkulation des Risikos, daß der Besitzer einen Teil der Steuerlast wegen abnehmenden Verkehrs selbst tragen muß, ausschließen und so zu einer Senkung der Preise beitragen.

Schließlich sei noch erwähnt, daß die heutige Steuer eine Härte insofern in sich birgt, als sie in einem einmaligen Jahresbetrage zu entrichten ist. Nur wenn sie den Betrag von 100 *M* übersteigt, ist eine Zahlung in zwei Halbjahrsraten gestattet. Es muß also gewissermaßen die Gegenleistung eines ganzen bzw. eines halben Jahres auf einmal im voraus bezahlt werden. Daß diese Härte besonders in der heutigen Zeit allgemeiner Kapitalarmut und erst recht bei der Neuanschaffung eines Wagens nur schwer getragen wird, dürfte ohne weiteres einleuchten. Eine Aufteilung in kleinere Einzelbeträge würde die Last nicht so stark fühlbar in die Erscheinung treten lassen, und wohl auch zu einer weiteren Ausdehnung des Autoverkehrs beitragen, wodurch wieder das Steueraufkommen gesteigert werden könnte. Ob sie aber bei der augenblicklichen Besteuerungsform ohne wesentliche Steigerung der Erhebungskosten durchführbar wäre, muß in Frage gestellt werden.

Gegenüber all diesen Nachteilen können spezielle Vorteile einer PS-Besteuerung kaum angeführt werden. Ob sie einfacher ist als einer der später zu besprechenden Reformpläne, muß bezweifelt werden. Bezüglich der Erhebungskosten lassen sich genaue Angaben nicht machen. Der einzige Vorteil, der sich, soweit wir sehen, mit Bestimmtheit angeben läßt, dürfte sein, daß Steuerumgehungen bei ihr so gut wie ausgeschlossen sind, dies aber auch nur wegen der scharfen Kontrolle durch die Polizeibehörde. Was aber auch immer für Vorteile genannt werden könnten, sie wären nie imstande, die genannten Nachteile, insbesondere die bei einer solchen Steuerhöhe empfindlich fühlbare Ungerechtigkeit in der Lastenverteilung auszugleichen.

So einmütig die jetzige Kraftfahrzeugsteuer aus all den erwähnten Gründen als unbrauchbar hingestellt und ihre Abschaffung verlangt wird, so verschiedenartig sind die Meinungen darüber, was an ihre Stelle gesetzt werden soll. Eine ganze Anzahl neuer Vorschläge ist gemacht worden, die selbst wieder eine unübersehbare Kritik teils befürwortender, teils ablehnender Art gefunden hat. Auf alle diese Pläne im einzelnen einzugehen, erübrigt sich, ebenso wie eine Wiederholung aller für oder gegen die einzelnen Vorschläge ins Feld geführten Argumente. Es soll vielmehr genügen, die Hauptargumente der ernstlich in Frage stehenden Pläne nochmals in Kürze zu beleuchten.

Bei den mannigfachen Vorschlägen konzentriert sich das Hauptinteresse auf eine Besteuerung des Verbrauchs an Brennstoff bzw. an Reifen.

Als erste und wichtigste Frage ergibt sich bei einer Steuer, ob sie überhaupt möglich, d. h. steuertechnisch durchführbar ist. Gegen die Möglichkeit einer Brennstoffsteuer wird angeführt, daß der zu versteuernde Brennstoff auch von zahlreichen sonstigen Verbrauchern verwendet wird, die keine Benutzer der öffentlichen Wege sind und demgemäß einer Steuer nicht unterliegen dürften. Außer für die

Kraftwagenmotoren findet der Brennstoff Verwendung als Triebstoff für stationäre Motoren, Flugzeuge, Motorboote u. a., sowie zu Fabrikationszwecken in zahlreichen, vorwiegend chemischen Industrien, so in der Teerfarben-, Sprengstoff-, Lack-, pharmazeutischen, photographischen, Riechstoff-, Gummiwarenindustrie usw. Eine Befreiung dieser Verbraucher von der Steuer wäre aber nur auf dem Wege der Rückerstattung oder eines Freischeinsystems, also nur unter Aufziehung eines kostspieligen Apparates möglich, der um so größer sein müßte als der Kreis der nicht zu besteuern sehr umfangreich ist. Wird doch allein die Zahl der Benzin und Benzol verbrauchenden Lackfabriken und Farbwerke auf 400 und die der Gummiwarenfabriken auf 600 geschätzt. Außer den hohen Kosten entstände als weiterer Nachteil der Steuerbefreiungen eine große Gefahr für die Steuerehrlichkeit, so daß also erhebliche Steuerhinterziehungen zu erwarten wären. Ein Ausweg wäre demgemäß nur möglich, wenn es auf irgendeine Weise gelänge, den von Automobilen verbrauchten Brennstoff gesondert zu erfassen, oder wenn eine Brennstoffsteuer ohne erhebliche Nachteile auch auf die anderen Verbraucher ausgedehnt werden könnte. Beide Wege dürften m. E. gangbar sein. Warum sollte es nicht möglich sein, den Brennstoffverbrauch der Kraftfahrzeuge mittels eines Apparates zu messen, wie etwa den Verbrauch elektrischen Stromes. Einwendungen gegen die Geeignetheit eines solchen Instrumentes sollten doch zumindest solange nicht erhoben werden, als noch keines zu diesem Zwecke konstruiert ist. Wenn der Technik die Aufgabe gestellt wird, einen in jeder Beziehung brauchbaren Apparat zu bauen, so wird sie nach allen Erfahrungen hierzu auch zweifellos imstande sein. Sollte dies nicht der Fall sein, so stände immer noch die zweite Möglichkeit offen, nämlich den gesamten Brennstoffverbrauch zu besteuern. Von dem Gesamtverbrauch an Brennstoff entfallen $\frac{3}{4}$, also der weitüberwiegende Teil, auf die Kraftfahrzeuge, während sich das restliche Viertel auf die große Anzahl der übrigen Verbraucher verteilt, so daß auf den einzelnen nur ein geringes Quantum entfällt. Eine Besteuerung dieser kleinen Mengen dürfte aber wohl keine wesentlichen Härten oder Schäden zur Folge haben. Eine ins Gewicht fallende Verteuerung der Produkte wäre kaum zu befürchten. Manche von ihnen stellen auch hochwertige Produkte dar, die eine steuerliche Belastung ohnehin leicht tragen könnten. Bei anderen wieder, z. B. Gummireifen, fiel die Steuerlast auf die Straßenbenutzer zurück. Bei Flugzeugen könnte die Steuer durch entsprechende Erhöhung der Subventionen ohne besondere Verwaltungskosten zurückerstattet werden. Größere Schwierigkeiten würden sich nur bei den stationären Motoren und den lediglich innerbetrieblich benutzten Zugmaschinen bieten. Aber auch hierfür dürfte sich irgendeine Lösung finden lassen, die jedoch nach Möglichkeit nicht in der Einführung eines Freigabescheins bestehen dürfte. Vielleicht wäre eine Besteuerung sogar aus dem Grunde wünschenswert, um den feuergefährlichen Benzinmotor zugunsten des Elektromotors zu verdrängen.

Ein weiteres Hindernis für die Einführung einer Brennstoffsteuer soll der Umstand sein, daß der Verbrauch sich keineswegs wie etwa in Amerika auf eine Betriebsstoffart beschränkt, vielmehr bei uns neben Benzin und Benzol noch verschiedene andere Brennstoffe verwendet werden. Die Steuer könnte also dadurch umgangen werden, daß sich der Verbrauch anderen Betriebsstoffen zuwendete. Zur Vermeidung dessen müßte das Gesetz ganz allgemein alle Triebstoffe erfassen, so daß auch neu hinzukommende sofort mit unter das Gesetz fielen. Der Einwand, daß die Festlegung eines einheitlichen Steuersatzes nicht durchführbar sei, ist nicht richtig. Ein einheitlicher Prozentsatz des jeweiligen Verkaufspreises, wird jeden Brennstoff mit der gleichen Last belegen. Ein höherer Preis ist stets der

Ausdruck eines höheren Wertes, der einen höheren Nutzen widerspiegelt. Die Belastung je Nutzeinheit wird also stets die gleiche sein.

Die nächst wichtige Frage, die zu beantworten wäre, ist die nach der Gerechtigkeit, ob also mit der Brennstoffsteuer eine gleichmäßige Verteilung der Lasten in dem Sinne, wie es an früherer Stelle ausgeführt wurde, verbunden ist. Zu diesem Zwecke müßte genau festgestellt werden, von welchen Faktoren der Brennstoffverbrauch abhängig ist, ferner, in welchem Verhältnis der Gebrauch und Verbrauch der Straßen zu diesen Faktoren steht. Diese Frage dürfte unseres Wissens von der Technik noch nicht endgültig gelöst sein und bei verschiedener Bauart der Straßen auch verschieden zu beantworten sein. Der Verschleiß an Straßen wird, abgesehen von der Zerstörung durch die Witterung im großen und ganzen bei gegebener Weglänge mit der Geschwindigkeit sowie der Nutz- und Eigenlast des Wagens zunehmen. In ähnlichem Verhältnis wird sich auch der Brennstoffverbrauch bewegen, so daß demgemäß der Brennstoffverbrauch als Maßstab für den Verschleiß der Straße und damit für die Verteilung des variablen Kostenanteils gelten könnte. Ein genau proportionales Verhältnis wird sich allerdings nicht ergeben. So wünschenswert dies in anbetracht einer vollkommen gerechten Kostenverteilung wäre, so wird man doch aus diesem Grunde allein auf eine Brennstoffsteuer nicht verzichten können, da, wie wir jetzt zeigen wollen, mit ihr eine um so genauere Aufteilung der konstanten Kosten verbunden ist, die den größeren Anteil an den Gesamtkosten ausmachen. Als konstante Kosten hatten wir zur Hauptsache die Verzinsung des Anlagekapitals und die Kosten infolge Zerstörung der Straßen durch die Witterung erkannt und als Verteilungsmaßstab für sie den Umfang der Verkehrsleistungen, ausgedrückt in Personen- und Tonnenkilometer, gewählt. Wenn auch der Brennstoffverbrauch, wie wir schon bei den variablen Kosten sahen, vielleicht nicht in genauer Proportion zum Gewicht steht, so doch sicherlich zu dem ausschlaggebenderen Faktor der zurückgelegten Kilometer, in der auch die Häufigkeit der Straßenbenutzung zum Ausdruck kommt. Bezüglich der konstanten Kosten ist also bei einer Brennstoffsteuer unsere Forderung einer gleichmäßigen Verteilung in hohem Grade erfüllt, der sich für die Gesamtkosten noch in dem Maße erhöht, als die Abhängigkeit des Benzinverbrauchs von Geschwindigkeit und Gewicht sich der Proportionalität nähert.

Als Argumente gegen die Gerechtigkeit der Lastenverteilung bei einer Brennstoffsteuer wird angeführt, daß der Brennstoffverbrauch bei alten und neuen Wagen, selbst bei Wagen vollkommen gleicher Type und gleichen Baujahres verschieden sei. Ferner sei der Verbrauch in gebirgigen Gegenden und auf schlechten Straßen unter sonst gleichen Umständen höher als im Flachlande und auf guten Straßen, so daß der ohnehin schon durch die Notwendigkeit, gebirgiges Gelände oder schlechte Straßen zu befahren, benachteiligte Kraftwagenbesitzer noch obendrein durch eine höhere Steuer gestraft würde. Gegen diese Argumente ist einzuwenden, daß der Unterschied im Verbrauch vor allem bei Wagen gleichen Alters und gleicher Type nicht so erheblich sein dürfte, daß von einer gänzlich ungleichmäßigen Lastenverteilung gesprochen werden kann. Kleine Abweichungen werden sich nie, auch bei einer anderen Besteuerungsform nicht vermeiden lassen. Ganz alte Wagen, bei denen der Mehrverbrauch tatsächlich eine ungerechtfertigte Mehrbelastung zur Folge haben würde, dürften aber an Zahl so gering sein, daß sie wieder keinen Verzicht auf eine sonst allen Anforderungen der Gerechtigkeit entsprechende Form begründen könnten. Vor allen Dingen aber ist die Mehrbelastung bei weitem nicht so erheblich wie bei der PS-Steuer. Die stärkere Belastung infolge höheren Benzinverbrauchs in gebirgigem Gelände, ist dagegen vollkommen

gerechtfertigt, weil die Anlage und die Unterhaltung solcher Straßen infolge der schwierigeren Verhältnisse wohl in den meisten Fällen auch höhere Kosten verursachen. Abgesehen davon dürfte es nicht ganz berechtigt sein, für jede Ungunst der Natur einen Ausgleich vom Staate zu verlangen. Anders liegen die Verhältnisse bei schlechten Straßen, vorausgesetzt, daß es sich um solche handelt, die sich nicht in ordnungsmäßigem Zustand befinden. Hier ist in der Tat ein Mehrverbrauch an Benzin durch nichts begründet. Doch sind dies außergewöhnliche Umstände, hervorgerufen durch die Kriegs- und Nachkriegszeit, deren fortschreitende Beseitigung zu erwarten steht. Anormale Zustände können aber bei der Beantwortung grundsätzlicher Fragen nicht berücksichtigt werden. Vielmehr muß von den Benachteiligten auf eine beschleunigte Instandsetzung der Straßen hingewirkt werden. Soweit jedoch die verschiedene Bauart der Straßen unter der ungleichen Qualität gemeint ist, etwa Asphaltstraßen im Gegensatz zu Basaltstraßen, ist darauf hinzuweisen, daß auf schlechteren Straßen ebenfalls höhere Abgaben gerechtfertigt sind, da bei ihnen trotz des geringeren Anlagekapitals infolge der geringeren Verkehrsdichte noch höhere Kosten auf die Verkehrseinheit entfallen als auf den dichterem Verkehre dienenden teuren Straßen. Intensiver Verkehr, wie etwa in den Städten, gestattet den Bau kostspieliger Straßen bei niedrigeren Kosten für die Verkehrseinheit. So entpuppt sich auch diese als Ungerechtigkeit hingestellte Höherbelastung als gerade vom Standpunkt der Gerechtigkeit zu begrüßende Begleiterscheinung einer Brennstoffsteuer.

Eher könnten sich Bedenken erheben, wenn man den Einfluß der Steuer auf den Preis des Brennstoffs untersucht. Zur Erreichung eines Aufkommens von 100 bis 150 Millionen soll sich eine Besteuerung des Brennstoffs mit zirka 50% des Verkaufspreises als notwendig erweisen. Dies ist zweifellos eine sehr erhebliche Steigerung, die sich vielleicht noch um zirka 10% dadurch erhöhen würde, daß vom Handel auch auf diesen Steuerbetrag ein Risikozuschlag gerechnet wird, wie die Erfahrung dies in England bewiesen hat. Dort stieg nämlich der Benzinpreis bei Erhebung eines Steuerbetrages von 6 d pro Gallone um 7 d, also um 8,5% mehr, als der Steuer entsprochen hätte¹⁾. Die Verteuerung wäre für die deutsche Wirtschaft, insbesondere für Kraftwagenbesitzer und Autoindustrie um so drückender, als der Benzinpreis infolge der Seefracht und des Einfuhrzolls ohnehin schon um zirka 70% bei uns höher ist als in Amerika. Die hohe Preisdifferenz zwischen versteuertem Benzin im Inlande und unversteuertem Benzin im benachbarten Auslande würde ferner einen starken Anreiz zum Schmuggel bieten. Dies dürfte aber auch noch kein hinreichender Grund sein, auf eine im übrigen als brauchbar erkannte Besteuerungsform zu verzichten. Abgesehen davon, daß bei Verbrauchssteuern oder Zöllen unterliegenden Waren stets die Gefahr des Schmuggels gegeben ist, sollten vielmehr geeignete Maßnahmen zur Abschwächung der Schmuggelgefahr ergriffen werden, sei es nun durch Färben des Brennstoffs, wie verschiedentlich vorgeschlagen worden ist, oder durch Androhung erhöhter Strafen oder durch besonders scharfe Kontrolle, die nach Möglichkeit jedoch nicht mit einer Vergrößerung des Überwachungsapparates verbunden sein dürfte. Außerdem könnte der Anreiz zum Benzinschmuggel auch dadurch vermindert werden, daß die Höhe der Steuer nicht auf Grund des heutigen Verbrauchs und des erforderlichen Steueraufkommens berechnet, sondern niedriger bemessen wird. Eine niedrige Steuer würde zweifellos den Autoverkehr fördern, indem sowohl die Zahl der Wagen als auch die Häufigkeit der Benutzung zunehmen würde, so daß infolge des höheren Brennstoffverbrauchs

¹⁾ C. Cornelius Booth. Eine Betriebsstoffsteuer? Automobilrundschau 1927, Nr. 1, S. 3.

das Steuereinkommen trotz der geringeren Belastung nicht zu sinken brauchte, vielleicht sogar noch steigen würde.

Weiterhin ist als Nachteil einer Brennstoffsteuer zu nennen, daß alle nicht durch Benzinmotoren getriebenen Kraftfahrzeuge durch sie auch nicht erfaßt würden, obwohl sie schon nach dem heutigen Gesetz unter die Kategorie Kraftfahrzeuge fallen und der Steuer unterliegen. Hier sind vor allem Dampf- und Elektromobile zu nennen, die bisher zwar nur einen Bruchteil des Kraftfahrzeugverkehrs ausmachen, sich bei Steuerfreiheit aber zweifellos auf Kosten der übrigen Kraftfahrzeuge vermehren würden, wodurch wieder der Fiskus in erheblichem Maße geschädigt werden könnte. Die Tatsache, daß Elektro- und Dampflokobile durch eine Brennstoffsteuer nicht erfaßt würden, nötigt aber noch nicht, sie überhaupt steuerfrei ausgehen zu lassen. Vielmehr müßte das Gesetz zur Ergänzung eine entsprechende Steuer einführen. Nur wird diese wahrscheinlich keine so geeignete Bemessungsgrundlage gestatten wie die Brennstoffsteuer, vielleicht wird man für sie die bisherige Form beibehalten müssen. Dies hier näher zu untersuchen, müssen wir uns erübrigen.

Ebenso kann an dieser Stelle weder über die absolute Höhe der Erhebungskosten einer Brennstoffsteuer eine Ermittlung vorgenommen noch ein Vergleich mit den Kosten der alten Kraftfahrzeugsteuer angestellt werden. Sollte sich die Einführung von Freigabescheinen als unumgänglich erweisen, sowie die Befürchtungen wegen allzu starken Schmuggels sich bewahrheiten, so wird der aus diesen Gründen erforderliche besondere Kontrollapparat ohne Zweifel nicht unerhebliche Kosten verursachen. Bezüglich eines Vergleichs mit den bisherigen Kosten muß aber gesagt werden, daß der 4% ige Abzug, den das Reich vor Überweisung des Aufkommens an die Länder macht, nicht als Maßstab für ihre tatsächliche Höhe angesehen werden darf.

Als besonderer Vorzug einer Brennstoffsteuer kann außer der Tatsache, daß mit ihr eine in hohem Grade gerechte Verteilung der Straßenkosten verknüpft ist, hervorgehoben werden, daß sie einmal die Technik veranlassen wird, möglichst sparsame Motoren zu bauen, woraus, ohne daß das Aufkommen gefährdet zu werden brauchte, auch der gesamten Volkswirtschaft nicht unbeträchtliche Vorteile erwachsen könnten. Diese wären um so mehr zu begrüßen, als der Brennstoff zum überwiegenden Teile importiert werden muß, also einen Passivposten unserer Handelsbilanz darstellt. Allgemein wird eine Ersparung bis zu 10% als möglich angesehen. Dagegen wäre, soweit wir beurteilen können, eine nachteilige Einwirkung der Brennstoffsteuer auf die technische Entwicklung nicht zu befürchten, wenn man von der Notwendigkeit einer vollkommenen Umstellung der Autoindustrie in fabrikatorischer Hinsicht absieht. Ferner würde bei einer Brennstoffsteuer die Last für den einzelnen dadurch sehr gemildert, daß die Steuer in kleinen Beträgen je nach der einzukaufenden Benzinmenge gezahlt werden könnte. Für den einzelnen wird es unbedingt erträglicher sein, hundertmal 2 *M* zu zahlen als einmal 200 *M* oder zweimal 100 *M*. Man kann sogar behaupten, daß er wahrscheinlich eher hundertundfünfzigmal 2 *M* als einmal 200 *M* zu zahlen geneigt sein wird, so daß auch der Fiskus einen weiteren Vorteil aus der Brennstoffsteuer ziehen könnte.

Ähnlich liegen die Verhältnisse bei einer Reifensteuer. Hier ergeben sich ebenfalls mannigfache Vorteile und Nachteile, die in zahlreichen Erörterungen zur einseitigen Befürwortung oder Ablehnung der Steuer gegeneinander ausgespielt worden sind.

Die Durchführung einer Reifensteuer wäre vielleicht noch leichter als die einer Brennstoffsteuer. Die Zahl der Hersteller von Reifen beschränkt sich, wie an verschiedenen Stellen angegeben wird, auf zirka 15 Fabriken, so daß der Erhebungs-

apparat sehr klein sein könnte. Eine Befreiung einzelner Verbraucherschichten brauchte nicht vorgenommen zu werden, da Autoreifen ausschließlich von Kraftfahrzeugen benutzt werden. Andererseits wäre auch keine Umgehung der Steuer durch Verwendung von Surogaten möglich. Gegenüber der Brennstoffsteuer hätte die Reifensteuer endlich noch voraus, daß eine abweichende Bemessungsgrundlage bei Elektromobilen usw. nicht notwendig wäre.

Dagegen dürfte wohl vom Standpunkt einer gerechten Kostenverteilung aus die Reifensteuer einer Brennstoffsteuer nachzustellen sein. Dies nicht etwa aus dem Grunde, weil der Reifenverbrauch auch von Zufallsereignissen abhängig ist und selbst bei Nichtbenutzung des Wagens durch inneren Verderb fortschreitet; diese Umstände sind vielmehr für jeden mit der gleichen Wahrscheinlichkeit zu erwarten. Auch daß die Dauerhaftigkeit von Reifen gleicher Art und gleicher Qualität bei gleicher Beanspruchung verschieden sein kann infolge unvermeidlicher Umstände bei der Fabrikation, spricht noch nicht für eine direkte Ungerechtigkeit der Lastenverteilung. Solche Abweichungen mußten wir auch bei einer Brennstoffsteuer als unvermeidlich hinnehmen, die infolge ihrer Gerinfügigkeit auch vernachlässigt werden konnten. Die Ungerechtigkeit oder vielmehr die Schwierigkeit, einen hohen Grad gerechter Lastenverteilung zu erreichen, hat ihren Grund in der verschiedenen Elastizität der einzelnen Reifenarten, wie Vollgummi-, Ballon- und gewöhnlichen Luftreifen, von der einerseits der Verschleiß an Reifen, andererseits die Abnutzung der Straßen in verschiedenem Maße abhängig ist. Bei Reifen verschiedener Elastizität kann also die Abnutzung weder als genauer Gradmesser für die Häufigkeit der Straßenbenutzung noch für den Verschleiß der Straßen gelten. Da der Reifenpreis aber wiederum keinen Maßstab für den Grad der Elastizität gibt, kann auch eine Steuer, in Prozenten des Preises ausgedrückt, keine gleichmäßige Verteilung der Straßenkosten nach Maßgabe ihrer Entstehung zur Folge haben, wenigstens nicht in dem Maße, wie wir es bei einer Brennstoffsteuer erwarten könnten. Das Schlagwort von dem „Radiergummi der Straßen“ hat also nicht die Bedeutung, die ihm von den Befürwortern der Reifensteuer zugesprochen wird.

Bezüglich der Höhe der Reifensteuer gelangen wir zu denselben Ergebnissen, wie bei der Brennstoffsteuer. Auch sie müßte ungefähr 50% des Verkaufspreises ausmachen, um das erforderliche Aufkommen von 100 bis 150 Millionen zu erbringen, woraus sich dann wieder als Folgen die Gefahr des Schmuggels und die Notwendigkeit einer besonderen Kontrolle ergeben würden. Wir verweisen in diesem Punkte auf die bei der Brennstoffsteuer gemachten Ausführungen, ebenso hinsichtlich der Erhebungskosten. Vermutlich werden aber die Kosten geringer sein, sofern sich bei einer Brennstoffsteuer die Notwendigkeit von Befreiungen ergeben sollte.

Dagegen sind von der Reifensteuer günstige Einwirkungen auf die Technik und die Gestaltung des Verbrauchs nicht zu erwarten. Vielmehr werden in dieser Beziehung mancherlei Befürchtungen laut, die hier nicht näher geprüft werden können, von den zuständigen Stellen aber nicht unbeachtet bleiben dürfen. So soll z. B. zu befürchten sein, daß der Reifenverbrauch durch Verwendung von Reifen geringerer Elastizität und kleinerer Dimensionen sowie durch Verzicht auf Zwillingsbereifung bei schweren Wagen herabgesetzt würde, woraus außer einer Verringerung des Steueraufkommens nachteilige Wirkungen auf die Straßendecke zu erwarten wären. Auch würden sich aus der Verwendung schlechter Reifen und infolge der zu starken Ausnutzung der Reifen Gefahren für die Verkehrssicherheit ergeben.

Der Vorteil, der aus einer Zahlung der jährlichen Steuersumme in kleinen Teilbeträgen, wie bei der Brennstoffsteuer, erwächst, steht bei einer Reifensteuer

nicht zu erwarten, wenigstens nicht in dem gleichen Maße, da sich eine Notwendigkeit des Reifeneinkaufs ungleich seltener einstellt als die des Benzineinkaufs.

Fassen wir das Ergebnis unserer Untersuchung abschließend kurz zusammen: Die Notwendigkeit einer Kraftfahrzeugsteuer als Abgabe für die Straßenbenutzung ergibt sich vom Standpunkt der Gerechtigkeit sowohl gegenüber der Allgemeinheit wie auch gegenüber den konkurrierenden Verkehrsmitteln, insbesondere der Eisenbahn, die ebenfalls ihre Wegekosten selbst tragen muß. Die Höhe der von dem Kraftfahrzeugverkehr aufzubringenden Summe ergibt sich aus seinem Anteil am Gesamtstraßenverkehr, gleichgültig, ob der übrige Straßenverkehr ganz oder teilweise von einer speziellen Steuer befreit bleibt. Für die Besteuerung muß das Prinzip der Gegenleistung und nicht das der Leistungsfähigkeit gelten. Weil diese Forderung bei der bisherigen Besteuerungsform nicht erfüllt ist, sowie aus verschiedenen anderen Gründen, ist die Besteuerung nach der Pferdestärke des Motors bzw. nach Eigengewicht als ungeeignet zu verwerfen. Von den zahlreichen Reformvorschlägen sind eine Brennstoffsteuer und eine Reifensteuer in engere Wahl zu ziehen, wobei vielleicht der ersteren der Vorzug zu geben wäre, weil bei ihr der höchst erreichbare Grad von Gerechtigkeit in der Verteilung der Last nach Maßgabe der Gegenleistung gegeben zu sein scheint; es sei denn, daß sich ein geeigneter Apparat verwenden ließe, der den Anteil des einzelnen an den gesamten Straßenkosten messen könnte. Trotz verschiedenartiger Bedenken, die gegen die beiden vorgeschlagenen Besteuerungsformen erhoben werden, sollte man nicht auf die Einführung einer dieser Steuern verzichten, vielmehr durch entsprechende Maßnahmen die Mängel zu beseitigen oder wenigstens abzuschwächen suchen. Vielleicht wäre auch eine Kombination von beiden genannten Steuern empfehlenswert, falls sich dabei die Erhebungskosten nicht als unerträglich herausstellen sollten. Wenn die Nachteile und Vorteile sich auch nicht gegeneinander ausgleichen würden, so würden die Nachteile doch infolge des niedrigeren Steuersatzes schwächer in die Erscheinung treten. Im übrigen müssen wir auf den von uns als Motto verwendeten Ausspruch des bekannten englischen Nationalökonomen verweisen, daß wir nie eine ideale Besteuerung erreichen, vielmehr immer nur nach der besten Form streben können.

Autobahn Köln—Düsseldorf.

Von Dr. Willy Böttger, Düsseldorf.

I.

Der Kraftwagenverkehr hat in den letzten Jahren eine erhebliche Zunahme erfahren. Im Deutschen Reich zählte man im Jahre 1926 im ganzen 296 000 Kraftwagen, gleich 1 Wagen auf 211 Einwohner. In anderen Ländern ist die Entwicklung stärker. In Frankreich gab es im Jahre 1926 735 000 Kraftwagen, das macht 1 Wagen auf 54 Einwohner aus, in Großbritannien 903 000 Kraftwagen, gleich 1 Wagen auf 49 Einwohner, und in den Vereinigten Staaten von Amerika 1 954 000 Wagen, gleich 1 Wagen auf 6 Einwohner. Zwar ist das Deutsche Reich im Kraftwagenverkehr hinter den anderen Ländern zurückgeblieben, da seine Automobilindustrie bislang schwer um ihr Dasein gekämpft hat, um aus Kriegsausbruch, Nachkriegerscheinungen und Inflationswirrwarr herauszukommen. Sie hat aber tatkräftig an ihrem Aufbau gearbeitet, um wettbewerbsfähig zu werden mit den

Industrien jener Länder, die über reiche Mittel verfügten und denen Kapital hinreichend zur Verfügung stand. Die Automobilausstellung in Berlin im Herbst 1926 hat gezeigt, daß Deutschland auf dem Wege ist, den Vorsprung der anderen Länder einzuholen. Der deutsche Gebrauchswagen ist durch vorteilhafte Herstellungsverfahren auf einen Preisstand gebracht worden, der ihn im Vergleich mit ausländischen Fahrzeugen durchaus absatzfähig macht. Auch die Kaufkraft der deutschen Bevölkerung wird mit der beginnenden Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse größer. Die Zukunft wird deshalb sicher einen ganz erheblichen Aufschwung des Kraftwagenverkehrs bringen.

An der Zunahme des Autoverkehrs in Deutschland wird besonders die verkehrsreiche Rheinprovinz beteiligt sein, war doch hier schon bisher die Entwicklung verhältnismäßig günstig.

Bestand von Kraftfahrzeugen in der Rheinprovinz.

Jahr	Kraft- räder	Personen- wagen	Last- wagen	Zu- sammen	Jährliche Verkehrs- steigerung		Einwohner auf einen Kraftwagen
					2+3+4	3+4	
1	2	3	4	5	6	7	8
1920	680	4 392	3 956	9 028			
1921	2 433	8 359	5 561	16 353	81 %	40 %	
1922	3 316	11 144	7 381	21 841	33,6 %	33 %	374
1923	6 910	12 882	9 980	29 772	36,3 %	23,4 %	310
1924	12 339	19 309	13 853	45 401	52,6 %	45 %	210
1925	18 532	25 565	16 863	60 960	34,2 %	28 %	170

Dem zu erwartenden gesteigerten Verkehr müssen sich die Straßen anpassen, da sonst der Vorteil des Kraftwagens, dem Gebot der Schnelligkeit zu folgen, verlorengeht und Unglücksfälle unvermeidlich sind. Ebenso wie die bisherigen Hauptverkehrsmittel, Eisenbahn und Schifffahrt, sich den höheren Anforderungen des Verkehrs angepaßt haben — das Schienennetz der Eisenbahn wurde nicht nur dauernd erweitert, sondern mit der Zunahme der Schwere der Fahrzeuge wurde auch der Unterbau erheblich verstärkt, die Wasserstraßen wurden entsprechend der zunehmenden Vergrößerung der Schiffsgefäße vertieft und verbreitert —, muß auch die Landstraße ausgebaut werden. Zwar lassen sich allgemeine Richtlinien für den Ausbau des Straßennetzes vorerst nicht aufstellen. Die Verkehrsverhältnisse, namentlich die Dichte des Verkehrs, wie auch die Wegeanordnung und die Stadt-siedelungen, sind in den einzelnen Landesteilen so verschiedenartig, daß nur von Fall zu Fall, und zwar am besten für zusammenhängende Wirtschaftsgebiete, die Notwendigkeit einer Neuordnung des Wegenetzes geprüft werden kann.

Im Rheinland hat die Provinzialverwaltung versucht, den Bedürfnissen des Kraftwagenverkehrs auf den Provinzialstraßen zunächst dadurch zu entsprechen, daß die Fahrbahnen auf den verkehrsreichsten Straßen durch entsprechenden Ausbau dem gesteigerten Verkehr angepaßt werden. Deshalb hat auch der Provinziallandtag den provinzialstraßenmäßigen Ausbau und die Übernahme der Kreis- und Gemeindestraßen, die dem Durchgangsverkehr dienen, auf die Provinzialverwaltung beschlossen. Diese Maßnahmen werden einen Teil der Verkehrserfordernisse befriedigen. An besonders verkehrsreichen Straßen, die dicht besiedelte Orte durchkreuzen, sind aber sowohl mit Rücksicht auf die Autofahrer als auch auf die Anwohner der Straßen noch weitergehende Verbesserungen notwendig; vor allem wird