

esse, sondern weitgehend auch Wiesbaden und Frankfurt (wegen der Personenzugleitung). Es ist eine Gemeinschaftsaufgabe des ganzen Bezirks. Ganz besonders geht aber die enge Verflechtung der Beziehungen zwischen Wiesbaden und Mainz daraus hervor. Beide Städte liegen verkehrsgeographisch, wie schon früher ausgeführt, in demselben Raume. Die beiden Eisenbahnlinien, an der sie liegen, bilden verkehrstechnisch für den Fernverkehr eine Einheit, da sie den Güter- und Personenverkehr unter sich teilen müssen, und diese beiden Verkehrsarten dann wieder jedem der beiden Orte zugeleitet werden müssen.

Nicht ermöglichen läßt sich jedoch eine Beschränkung auf eine Verkehrsart auf der Linie Bischofsheim—Gr.-Gerau, da auf sie der allerdings mit 40 Zügen nur mäßig starke Personenverkehr Mainz—Mannheim und Mainz—Darmstadt und der Güterverkehr Mannheim—Bischofsheim angewiesen sind. Die Strecke ist neben der Linie Mannheim—Gr.-Gerau und Bischofsheim—Kostheim die mit Güterzügen am stärksten belastete. Es befahren sie etwa 150 Güterzüge. Eine Entlastung wäre durch Umleitung der Güterzüge Aschaffenburg und Darmstadt—Bischofsheim über Frankfurt möglich. Diese Führung entspräche auch der Zentralisierung der Rangierarbeit in Frankfurt. Die viergleisige Strecke Hanau—Frankfurt—Wiesbaden—Mainz könnte diese Mehrbelastung leicht leisten ebenso wie die mäßig belastete Strecke Aschaffenburg—Hanau. Eine weitere Entlastung der Strecke Bischofsheim—Gr.-Gerau könnte auch durch den befürworteten Umweg einiger auf ihr liegenden Schnellzüge über Frankfurt herbeigeführt werden und durch die stärkere Heranziehung der linken Oberrheinbahn für den Güterverkehr.

Eine Trennung der Verkehrsarten ist schon heute zwischen Frankfurt und Hanau durchgeführt. Hier ist die rechtsmainische Linie nur sehr schwach durch Personenzüge benutzt. Sie berührt keine bedeutenderen Kultur- und Handelsstätten. Dagegen liegt hier am Frankfurter Osthafen eine große emporblühende Industrie, die sie für den Güterverkehr bestimmt. Andererseits bestimmt die Lage Offenbachs auf dem linken Ufer dieses hauptsächlich für den Personenverkehr.

Auf den nach Norden, Nordosten und Osten ausstrahlenden Linien ist keine Verkehrstrennung möglich. Sie ist auch nicht erforderlich, da sie im Personen- wie Güterverkehr nur mittelmäßig stark belastet sind.¹⁾

Die Kraftfahrzeugbesteuerung in U. S. A.

Kurzgefaßte Darstellung auf Grund der Denkschrift der deutschen Studienkommission.

Von Privatdozent Dr. Napp-Zinn, Köln.

Im April und Mai 1929 bereiste eine deutsche Studienkommission zur Prüfung von Kraftfahrzeugsteuerfragen die Vereinigten Staaten von Amerika. Sie stand unter Führung des Deutschen Industrie- und Handelstages (Kommissionsvorsitzender: Generaldirektor Robert Kaufmann, Berlin) und der Industrie- und Handelskammer zu Berlin (Geschäftsführer und Sachbearbeiter der Kommission: Syndikus Dr. W. Feilchenfeld) und setzte sich des ferneren aus Vertretern der großen Verbände der Kraftfahrzeugwirtschaft und der interessierten Reichsministerien zusammen. Außer der Untersuchung des Kraftfahrzeugsteuersystems der U. S. A. stellte sich die Kommission auch das Studium der Verwaltung und Finanzierung des amerikanischen Straßennetzes und der Wettbewerbsverhältnisse zwischen Eisen-

¹⁾ In der Dissertation folgt hier ein Teil E, der in etwa doppeltem Umfang der hier abgedruckten Abschnitte die einzelnen Punkte ausführlich behandelt.

bahn und Kraftwagen zur Aufgabe. Die Feststellungen der Kommission wurden in einer von Dr. W. Feilchenfeld bearbeiteten, Ende 1929 veröffentlichten Denkschrift niedergelegt.¹⁾ Die Denkschrift ist in 4 Teile gegliedert: I. Die Entwicklung der Kraftverkehrswirtschaft in U. S. A. (einleitender Überblick; 18 S.); II. Die Kraftfahrzeugbesteuerung (146 S.); III. Das Landstraßenwesen (96 S.); IV. Der Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Kraftwagen (76 S.). Während sich die Darlegungen über die nordamerikanischen Kraftfahrzeugsteuern auf Literatur wie zahlreichen Verhandlungen der Kommission mit amtlichen Stellen und privaten Organisationen der Kraftverkehrswirtschaft der U. S. A. aufbauen, beruht der Inhalt der zwei letzten Hauptabschnitte mehr auf einer reinen Verarbeitung des der Kommission übergebenen gedruckten Materials. Die Denkschrift beschränkt sich auf eine objektive, völlig neutrale Zusammenstellung der von der Kommission beschafften Unterlagen, überläßt es also dem Leser, Erwägungen anzustellen, inwieweit Lage und Fragen der deutschen Kraftverkehrswirtschaft der U. S. A. ähneln und ob eine Übertragung amerikanischer Einrichtungen auf Deutschland zweckdienlich erscheint.

Die folgende Darstellung der Kraftfahrzeugbesteuerung in U. S. A. ist ein Exzerpt des wichtigsten und ausführlichst gehaltenen Teiles der Denkschrift (teilweise in enger textlicher Anlehnung) auf die wesentlichen Tatsachen, unter Beifügung einiger auf die deutschen Verhältnisse abgestellten kritischen Gesichtspunkte.²⁾ Zur Denkschrift als solcher sei noch bemerkt, daß sie weitgespannten Forderungen an Vollständigkeit und Übersichtlichkeit gerecht wird. An besonderen Eigenheiten sind hervorzuheben: Umfangreiche Wiedergabe der Urteile bedeutender Persönlichkeiten und Organisationen der U. S. A. zu wichtigen Fragen, Abdruck von Verordnungen und Formularen der Kraftfahrzeugbesteuerung, gute Illustration durch Aufnahmen, Karten und graphische Darstellungen, eingehendes Literaturverzeichnis.

Die Kraftfahrzeugbesteuerung in U. S. A. bedient sich zweier Steuerarten: der Registrierungssteuer und der Betriebsstoff- (Gasolin-) Steuer. Beide Steuern werden durch die Einzelstaaten der Union erhoben. Verschiedentlich haben indessen kommunale Körperschaften Zuschläge auf diese Staatssteuern eingeführt. Zu erwähnen ist ferner die Personal Property Tax, die neben anderen Vermögensgegenständen auch den Kraftwagen trifft. Von 35 Staaten eingeführt, erbrachte diese Kraftfahrzeugbesteuerung 1928 schätzungsweise rund 140 Mill. \$. Die Union (der Gesamtstaat) hat von 1919 bis 1928 noch die Automobile Excise Tax erhoben, eine Unterart der Manufacturers' Excise Tax, also eine Umsatzsteuer auf den Verkauf von Kraftfahrzeugen. Zunächst mit 5% vom Herstellerverkaufspreis auf Personenkraftwagen und Krafträder, 3% auf Lastwagen erhoben, erstreckte sie sich seit 1926 nur noch auf Personenkraftwagen und Krafträder mit 3% und

¹⁾ „Kraftverkehrswirtschaft, Kraftfahrzeugsteuern und Landstraßenfragen in U. S. A. Denkschrift der Studienkommission des Deutschen Industrie- und Handelstages und der Industrie- und Handelskammer zu Berlin zur Prüfung von Kraftfahrzeugsteuerfragen in U. S. A. Herausgegeben im Auftrage der Industrie- und Handelskammer zu Berlin von Dr. W. Feilchenfeld, Syndikus der Industrie- und Handelskammer zu Berlin“. Berlin 1929. VIII, 338 Seiten DIN A 4. Reich illustriert. Zu beziehen von der Geschäftsstelle der Industrie- und Handelskammer, Berlin NW 7, Dorotheenstr. 8, zum Selbstkostenpreis von RM 9,—.

²⁾ Für die übrigen Gegenstände der Denkschrift sei auf diese selbst verwiesen. Dabei ist zu bemerken, daß die Leser dieser Zeitschrift über das Landstraßenwesen der U. S. A. im wesentlichen bereits durch den Aufsatz von Dr. Kicia im 6. Jahrgang (1928) unterrichtet sind, während das Problem „Kraftwagen und Eisenbahn in U. S. A.“ im Rahmen einer anderen, später in dieser Zeitschrift zu veröffentlichenden international vergleichenden Studie mitbehandelt werden soll.

wurde mit Wirkung vom 29. Mai 1928 völlig aufgehoben, so daß also der Bund seitdem keine Kraftfahrzeug-Sondersteuer mehr erhebt.

Die Registrierungssteuern der Einzelstaaten sind aus Eintragungsgebühren hervorgegangen, die mit dem Aufkommen des Kraftwagens in den Vorkriegsjahren nach und nach von den Einzelstaaten eingeführt worden waren und größerenteils zunächst als Einheitssatz erhoben wurden. Allmählich fand eine Differenzierung der Steuersätze statt, wobei die einzelnen Staaten in größtem Umfang eigene Wege gingen, so daß heute der Steuermaßstab in der Union eine erstaunliche Vielfältigkeit zeigt. So bildet nach dem Stand vom 1.1.1929 den Steuermaßstab¹⁾

für Personenkraftwagen		in 15 Staaten	
das Gewicht.....	.....	„ 14	„
die Pferdestärke .....	.....	„ 7	„
Pferdestärke und Gewicht .....	.....	„ 13	„
andere Maßstäbe (u. a. Einheitssatz, Kaufpreis, Motorliterinhalt, kombinierte Merkmale).....	.....	„ 13	„
für Lastkraftwagen			
Ladefähigkeit und Bereifungsart .....	.....	„ 14	„
Bruttogewicht des Fahrzeugs .....	.....	„ 11	„
Ladefähigkeit .....	.....	„ 9	„
andere Maßstäbe (zumeist 3—4 kombinierte Merkmale; vereinzelt: nur Bereifung, Einheitssatz) .....	.....	„ 15	„

Wie die Steuermaßstäbe der Registrierungssteuer sind auch ihre zu zahlenden Sätze — in allen Staaten findet jährlich als Ausweis der Steuerzahlung eine Umwechslung der Nummernschilder statt — in den einzelnen Staaten sehr verschieden. Für Personenkraftwagen weist z. B. den niedrigsten Registrierungssatz (Einheitssatz) das Gebiet der Bundeshauptstadt Washington (District of Columbia) mit 1 \$ auf, während California einen Einheitssatz von 3 \$ erhebt. Im Staat New York, der das Gewicht zum Steuermaßstab genommen hat, ist der Mindestsatz 8 \$. Von Staaten mit PS als Steuermaßstab erheben Massachusetts 3—7½ \$, Ohio 4—10 \$, Illinois 8—25 \$, Missouri 7½—37½ \$. Die Lastkraftwagensätze zeigen gleich weit reichende Verschiedenheiten. Allgemein ist jedoch das Bestreben nach erhöhter Belastung der Fahrzeuge mit Vollgummibereifung erkenntlich. „Die durchschnittliche Höhe der Registrierungssteuer, errechnet aus dem einfachen arithmetischen Durchschnitt durch Teilung des Gesamtaufkommens durch die Anzahl registrierter Fahrzeuge, ergibt eine ständige Erhöhung der Steuersätze. 1919 betrug ein derart errechneter durchschnittlicher Steuerbetrag 8 \$, 1925 jedoch 13 \$. Für 1928 ergibt die Teilung des gesamten Registrierungssteueraufkommens (rund 322 Millionen \$) durch die Gesamtheit der registrierten Fahrzeuge (rund 24,5 Millionen Fahrzeuge) einen Durchschnittsbetrag von rund 13½ \$“ (S. 32).

Von besonderem Interesse, insbesondere auch im Hinblick auf den Wettbewerb des Kraftwagens mit der Schiene, ist die Feststellung, daß die der gewerbsmäßigen Beförderung von Personen oder Gütern dienenden Kraftfahrzeuge neben der eigentlichen Registrierungssteuer noch einer zusätzlichen steuerlichen Belastung unterliegen. Diese entspringt offenbar dem Gedanken, daß diese Kraftfahrzeuge intensiver ausgenutzt werden, infolgedessen einerseits die Straßen stärker benutzen und abnutzen (Kosten-Moment), andererseits aber auch durch die stärkere Ausnutzung in der Lage sind, höhere Steuern zu tragen (Belastbarkeits-Moment).

¹⁾ Der District of Columbia (Bundeshauptstadt Washington) wird im folgenden der Einfachheit halber als „Staat“ gezählt.

und 27,5 cents pro Gallone schwankten. „Nimmt man den Durchschnittspreis von 21 cents für die Gallone Gasolin mittlerer Qualität und hierin, wie oben errechnet, einen durchschnittlichen Gasolinsteuersatz von etwa $3\frac{1}{8}$ cents, so beträgt die Gasolinsteuer etwa 18,6 % des sonstigen Kleinverkaufspreises. Der höchste Satz von 6 cents erfaßt in diesem Durchschnittspreis 40 %, der niedrigste Satz (2 cents) nur 10,5 % des sonstigen Preises“ (S. 65).

Wie der Gasolinsteuersatz zeigt auch die übrige gesetzestechnische Regelung dieser Steuer in den verschiedenen Staaten der U. S. A. beträchtliche Abweichungen voneinander. Die Verschiedenheiten von Form und Inhalt der Gasolinsteuergesetze wird von den beteiligten Behörden und Wirtschaftskreisen selbst als unzumutbar betrachtet. Eine von den Staatsbehörden und den Groß-Unternehmen der Betriebsstoffwirtschaft begründete private Studiengesellschaft für Gasolinsteuerfragen, die North American Gasoline Tax Conference hat daher auch 1928 einen Mustergesetzesentwurf¹⁾ herausgebracht. Indessen scheint die unterschiedliche Höhe des Gasolinsteuersatzes nicht als zu beseitigendes Übel betrachtet zu werden. Vielmehr rechtfertigt man sie weitgehend mit den unterschiedlichen Besiedlungs-, Straßen- und Verkehrsverhältnissen, die es bedingen, daß zur Erzielung eines gleich befriedigenden Straßennetzes in den einzelnen Staaten verschieden hohe Abgabensätze erhoben werden.

Hinsichtlich der Erhebung der Gasolinsteuer kommen zwei Methoden in Betracht: die Erhebung beim Großhändler bzw. Erzeuger einerseits, die beim Kleinhändler andererseits. Die Tatsache, daß zur Zeit des Besuchs der deutschen Studienkommission nur noch Pennsylvania das Kleinhändlererhebungssystem aufwies und ebenfalls den Übergang zum Großhändlersystem betrieb, belegt die größere Zweckmäßigkeit des letzteren, die sich aus der ungleich geringeren Zahl der Steuerzahler (Erhebungsstellen) herleitet.

Die Frage nach der Höhe der staatlichen Verwaltungskosten bei der Einziehung der Gasolinsteuer beantwortet die Denkschrift wie folgt:

- a) „Die Angaben über die Kosten in den Statistiken der Staaten enthalten im Regelfall nur unwesentliche Teile der sonst als Verwaltungskosten anzuschendenden Ausgaben,
- b) die angegebenen Kosten bleiben im Regelfall unter 1 v. H. des Steueraufkommens,
- c) die Kosten überschreiten die unter b) genannten Verhältnisziiffern nicht, da bewußt auf den kostspieligen Apparat der Kontrolle der Steuerpflichtigen bzw. besonders der Antragsteller für Befreiung und Rückvergütung Verzicht geleistet wird,
- d) angesichts des hohen Aufkommens an Gasolinsteuern würde aber auch der Anteil der Verwaltungskosten selbst bei Einrechnung aller Ausgaben kein ungewöhnliches Verhältnis ergeben“ (S. 106).

Eine Komplikation ergibt sich bei der Gasolinbesteuerung aus dem Umstand, daß Gasolin, ähnlich wie dies auch bei den deutschen Betriebsstoffen der Fall ist, nicht nur als Fahrzeug-Kraftquelle dient. Vielmehr findet es auch, in erster Linie in der Landwirtschaft, für stationäre Motoren und für außerhalb der Straße benutzte Traktoren Verwendung. Weiter bedienen sich seiner verschiedene Industrien so die Gummi-, die Farben- und Lack-, auch die Margarine-Industrie. Den Umfang dieser anderweiten Verwendungen in U. S. A. vermochte die deutsche Studienkommission nicht festzustellen; allerdings ist angesichts des ungleich entwickelteren

¹⁾ In der Denkschrift wiedergegeben; ebenso die Gasolinsteuergesetze von Californien und Missouri.

Kraftverkehrs in U. S. A. mit einem geringeren Relativsatz als in Deutschland zu rechnen. Sofern man die Gasolinsteuer als ein Äquivalent für die Straßendarbietung, also als Wegebenutzungsabgabe betrachtet, muß die Besteuerung des nicht für Kraftverkehrszwecke verwandten Gasolins als ungerechtfertigt und ungerecht sowohl gegenüber dem Verbraucher wie dem Erzeuger erscheinen. Andererseits birgt die Steuerbefreiung des anderweit benutzten Gasolin die Gefahr der Steuerhinterziehung, insofern befreites Gasolin doch für Kraftverkehrszwecke benutzt wird, abgesehen davon, daß die Steuer-Befreiung gewisser Gasolinmengen eine Komplizierung und Verteuerung der Steuerverwaltung bedingt. Das Dilemma ist in 33 Staaten in dem Sinn gelöst, daß eine Steuerrückvergütung auf anderweit verwandtes Gasolin auf Grund einer beschworenen Erklärung erfolgt, während in 2 Staaten für Außer-Kraftverkehrs-Zwecke steuerfreies Gasolin abgegeben wird. Dagegen gewähren 14 Staaten keine Befreiung, hauptsächlich solche mit hohen Steuersätzen (4—6 cents). Der hohe Prozentsatz (20—33 %) der Rückvergütungen bei einigen Staaten erklärt sich teilweise aus mißbräuchlicher Inanspruchnahme der Befreiung für in Wahrheit doch im Kraftverkehr benutztes Gasolin. Auch die allgemeine, steigende Tendenz des Rückvergütungs-Prozentsatzes weist in dieser Richtung, wonschon auch das Ansteigen der Gasolinsteuersätze dazu angeregt haben kann, daß Verbraucher Rückvergütungsanträge stellen, die früher wegen Geringfügigkeit des Betrages darauf verzichteten.

Die Frage nach Steuerumgehung und -hinterziehung wurde der Kommission im allgemeinen dahingehend beantwortet, daß sie in wesentlichem Umfang nicht stattfinden. Einzelne Äußerungen stehen zu dieser Auffassung indessen in starkem Gegensatz. Da eine Steuerkontrolle, von Ausnahmen abgesehen, nicht stattfindet, ist diese Frage schwerlich einwandfrei zu beantworten.

Die Denkschrift gibt zum Schluß der Darstellung des Gasolinsteuersystems eingehend die Stellungnahme der amerikanischen Öffentlichkeit zur Gasolinsteuer, d. h. Meinungsäußerungen der Wissenschaft, der Behörden, der Wirtschaft, der Automobilclubs, des Betriebsstoffgewerbes, von Gasolingroßverbrauchern und sonstigen Großverbrauchern wieder. Sie stellen durchgängig Bejahungen dar. Bedenken werden allgemeiner nur geäußert gegen eine Überspannung des Gasolin-Steuersatzes — 5 cents per Gallone wird z. B. von der American Automobile Association als Höchstbelastungsgrenze betrachtet — und die Verwendung von Gasolin-Steuererträgen für andere als Straßenbauzwecke.

Der Eindruck, den die Darstellung der Kraftfahrzeugbesteuerung in U. S. A. zufolge der Denkschrift hinterläßt, ist stark. Bedenkt man, daß nicht weniger als 49 Gebietskörperschaften — bei allen Verschiedenheiten im einzelnen — das gleiche Steuersystem, nämlich die Verbindung von Registrierungssteuer und Betriebsstoffsteuer, anwenden, so darf man hierin zweifelsohne eine starke Empfehlung dieses Systems erblicken. Ohne in den Fehler voreiliger Übertragung ausländischer Erfahrungen ohne genügende Berücksichtigung der dortigen spezifischen Gegebenheiten zu verfallen, glaube ich sagen zu können, daß diesem System auch in Deutschland die nähere Zukunft gehören sollte und wohl gehören wird. Ich möchte zwar in weitgehender Übereinstimmung mit Wiskott¹⁾ und Ditgen²⁾ die Auffassung vertreten, daß die Autokraftsteuer als die beste anzusprechen und als anstrebbares Ideal zu betrachten ist; doch muß ihre Einführung als Alleinsteuer

¹⁾ Carl T. Wiskott, Die Besteuerung der Kraftfahrzeuge und Kraftstoffe. Berlin 1928. Besprochen in Ztschr. f. Verkehrswissenschaft 1929, S. 78.

²⁾ Alfred Ditgen, Zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer. Ztschr. f. Verkehrswissenschaft 1927, S. 36 ff.

als derzeit nicht verwirklicht betrachtet werden. Da ich die Bedenken gegen eine Reifensteuer stärker als Wiskott und Ditgen veranschlage, die an deren Mit-einführung denken, so scheint mir die Anwendung der in U.S.A. herrschenden Kombination von Registrierungs- und Betriebsstoffbesteuerung auch für Deutschland das gegenwärtig Gegebene. Die Einführung einer 25 % des Betriebsstoff-Kleinverkaufspreises nicht übersteigenden Betriebsstoffsteuer — Ab- und Umbau- der Registrierungssteuer sind daneben zu lösende Fragen — wird das zur Zeit Erreichbare auf dem Weg zu einer besseren Anpassung der Kraftfahrzeugbesteuerung an die Straßenabnutzung sowie an Nutzen und Leistungsfähigkeit des Kraftfahrers — denn in dieser weitgehenden, gleichzeitigen Anschmiegun an das Kostenmoment einerseits, das Nutzen- und Leistungsfähigkeitsmoment andererseits liegt der selten klar erkannte Grund für die Lobpreisung der Betriebsstoffsteuer als „gerechter“ Kraftfahrzeugbesteuerung — darstellen, ohne daß die Gefahr gewaltsamen Eingriffs in gewordene Verhältnisse und größerer Steuerhinterziehungs- bzw. Umgehungsneigung heraufbeschworen wird. —

Abschließend ein Blick auf das Verhältnis des Kraftfahrzeugsondersteuereinkommens zu dem Straßenbau- und -unterhaltungsaufwand in U.S.A. Nachstehende Aufstellung gibt das Gesamtaufkommen an Registrierungs- und Gasolinsteuern in den Jahren 1921, 1927 und 1928, ferner eine Schätzung des Ergebnisses von 1929 wieder (in Mill. Dollar):

	1921	1927	1928	1929 (Schätzung)
Registrierungssteuer	122,5	301,1	322,6	330,—
Gasolinsteuer.....	5,4	259,—	304,9	430,—
Zusammen.....	127,9	560,1	627,5	760,—

Im Gegensatz zu der Personal Property Tax auf Kraftfahrzeuge und der bis 1928 vom Bund erhobenen Excise Tax sind Registrierungs- und Gasolinsteuer als spezielle Zwecksteuern anzusprechen. Ihr wegeabgabenartiger Charakter wird, wie wir sahen, nur ausnahmsweise dadurch beeinträchtigt, daß Eingänge aus ihnen auch für andere Zwecke (außer Straßenbau und -unterhaltung) verwandt werden. Der weitaus größte Teil steht also nach Abzug der Verwaltungskosten für das Straßewesen zur Verfügung.

Die gesamten Mittel, die 1921 und 1927 — neuere Zahlen liegen noch nicht vor — für Landstraßenbau und -unterhaltung in U. S. A. bereitgestellt wurden, zeigt nach Quellen gegliedert die folgende Aufstellung (in Mill. Dollar):

	1921		1927	
Aus Anleihen.....	438,1 =	38,1 %	272,3 =	18,6 %
„ allgemeinen Steuern ¹⁾	588,7 =	51,3 %	676,6 =	46,2 %
„ Kraftfahrzeugsondersteuern	122,6 =	10,6 %	516,2 =	35,2 %
Zusammen ..	1149,4 =	100,— %	1465,1 =	100,— %

Ergebnis: Steigerung der Gesamtsumme, starke absolute und ebenfalls sehr beträchtliche relative Steigerung des Anteils der Kraftfahrzeugsondersteuern, bedeutender Rückgang des Anteils der Anleihenanteils, geringere absolute Erhöhung, relative Ermäßigung des Anteils der allgemeinen Steuern.

Demgegenüber haben sich die großen Ausgabeposten folgendermaßen entwickelt (in Mill. Dollar):

¹⁾ Die zumeist gesondert ausgewiesenen Beträge der Federal Aid, d. i. der Straßenzuschüsse des Bundes an die Einzelstaaten, sind hierin mit einbegriffen.

	1921	1927
Straßenbauverwaltung und technischer Apparat ...	71,7 = 6,9 %	102,2 = 7,2 %
Straßenunterhaltung	248,6 = 24,— %	376,6 = 26,7 %
Verzinsung u. Amortisation v. Straßenbau-Anleihen	89,3 = 8,6 %	244,4 = 17,3 %
Straßenbau	627,— = 60,5 %	689,5 = 48,8 %
Zusammen.....	1036,6 = 100,0 %	1412,7 = 100,0 %

Setzt man den „laufenden Aufwand“ allein (nämlich die Posten: Straßenunterhaltung, Verzinsung und Tilgung von Straßenbauanleihen; dazu — überschlägig — die Hälfte der Verwaltungskosten) zu den aus den Kraftfahrzeugsondersteuern bereitgestellten Beträgen in Beziehung, so erhält man folgende Werte:

	1921	1927
Laufender Aufwand i. w. S.	373,7 Mill. \$	672,1 Mill. \$
Kraftfahrzeugsondersteuern (netto) ...	122,6 „ \$	516,2 „ \$

Hiernach wurde der laufende Aufwand durch Kraftfahrzeugsondersteuern 1921 zu 32,8 %, 1927 zu 76,8 % gedeckt. Man darf annehmen, daß bis heute eine noch weitergehende Annäherung des Kraftfahrzeugsteuer-Aufkommens an den laufenden Straßen-Aufwand eingetreten ist.¹⁾

Vergleichen wir hiermit Landstraßenbau- und Unterhaltungsaufwand und das Kraftfahrzeugsteueraufkommen in Deutschland, so bieten sich uns folgende Werte für das Rechnungsjahr 1927 dar:

Laufender Aufwand (Unterhaltung, Verzinsung und Tilgung von Anleihen) rd.	350 Mill. RM
Neubau (einschl. Um- oder Ausbau).....	250 „ „
Zusammen	rd. 600 Mill. RM ²⁾
Aufkommen aus der Kraftfahrzeugsteuer.....	„ 156 „ „

Es hat sonach in Deutschland 1927 die Kraftfahrzeugsteuer 26 % des gesamten Straßenaufwandes und 44,6 % des laufenden Straßenaufwandes erbracht, d. h. beträchtlich kleinere Prozentziffern als die Kraftfahrzeugsondersteuern in U. S. A.³⁾ Allerdings dürfte auch in Deutschland eine Erhöhung der Prozentziffern 1928/29 eingetreten sein. (Kraftfahrzeugsteueraufkommen im Rechnungsjahr 1928: 181 Mill. RM; 1929 [geschätzt]: 210 Mill. RM.)

Vertritt man den volkswirtschaftlich gesunden Standpunkt, daß jedes Verkehrsmittel nach Möglichkeit die vollen von ihm verursachten Kosten zu tragen habe, so ist festzustellen, daß die Verhältnisse in U. S. A. diesem Ideal besser entsprechen als in Deutschland. Man darf dabei aber nicht übersehen, daß die ungeheure Entfaltung des Kraftverkehrs in U. S. A. es dort leicht macht, mit niedrigeren Steuern für den einzelnen Wagen ein besseres Resultat zu erzielen.

¹⁾ Der auf S. 243 der Denkschrift angestellte Vergleich läßt den Anteil des laufenden Aufwandes an den Verwaltungskosten außer Betracht. Ein Schreib- oder Druckfehler macht übrigens die Ausführungen der Denkschrift zu diesem Punkt teilweise unverständlich.

²⁾ Nach Angaben aus dem Reichsverkehrsministerium. Vgl. Leopold, Die laufenden öffentlichen Zuschüsse für die Reichswasserstraßen ... Deutsche Wasserwirtschaft, Jg. 1930, Nr. 2, S. 24. Die Gesamtsumme von rd. 600 Mill. RM deckt sich mit den Angaben in „Tatsachen und Zahlen aus der Kraftfahrzeugindustrie 1929“, zusammengestellt vom Reichsverband der Automobilindustrie, S. 63.

³⁾ Der Vergleich macht keinen Anspruch auf Exaktheit wegen der Verschiedenheiten in der Abgrenzung der Landstraßen — nur diese (nicht auch die Stadtstraßen!) sind berücksichtigt — und des Einsatzes des Netto-Aufkommens der Kraftfahrzeugsteuern in U. S. A., des Brutto-Aufkommens in Deutschland.