

Systemgerechte Sonderbesteuerung des Kraftwagens - ein Beitrag zu marktkonformer Verkehrspolitik

Von Alfons Schmitt

I.

Auf verschiedenen Ebenen ist seit einigen Monaten die Diskussion darüber in Gang gekommen, ob nicht die beim Wiederaufbau unserer Volkswirtschaft mit so großem Erfolg regenerierte marktwirtschaftliche Ordnung nun auch für die Verkehrspolitik und das Verkehrswesen nutzbar gemacht werden könne und solle. Zweifellos stellt diese Frage ein Problem erster Ordnung der Verkehrspolitik dar. Sie kann nicht mit Hinweisen auf die Vergangenheit abgetan oder beantwortet werden; sie stellt sich vielmehr immer wieder von neuem und verlangt ihre Antwort aus den jeweiligen, wechselnden Gegebenheiten heraus. Was gestern richtig war, kann nach einem Wandel der Ziele oder Prämissen heute überholt sein. Man denke nur daran, daß mancher Eingriff der Verkehrspolitik in der Vergangenheit in seiner Art wie überhaupt durch das heute weithin geschwundene Monopol der Schiene bedingt war. Nach den grundlegenden Veränderungen, die das Verkehrswesen in seiner neueren Entwicklung erfuhr, ist es unerlässlich, derlei Grundfragen der Verkehrspolitik von neuem zu durchdenken und zu prüfen, ob und inwieweit die neue Situation es nötig oder möglich macht, andere Rezepte — und das würde heute vor allem auch bedeuten: mehr marktwirtschaftliche — zu befolgen, als in der Vergangenheit.

Die Klärung der heutigen Möglichkeiten marktwirtschaftlicher Verkehrspolitik hat nicht bloß „akademisches Interesse“, sie ist auch von eminent praktischer Bedeutung. Ein Verzicht auf die Inanspruchnahme brauchbarer marktwirtschaftlicher Ordnungs- und Lenkungsinstrumente wäre in aller Regel gleichbedeutend mit Verzicht auf ein Höchstmaß an Rationalität und Sozialprodukt, da marktwirtschaftliche Mittel durch Einfachheit und Billigkeit der Handhabung, wie vor allem ihre Fähigkeit, sich der Dynamik des Wirtschaftslebens selbsttätig anzupassen, verwaltungswirtschaftlichen Maßnahmen in der Regel überlegen sind. Ohne auf die strittige Frage, inwieweit unter den heutigen Umständen die marktwirtschaftliche Ordnung auf das Verkehrswesen übertragbar ist, weiter einzugehen — es wird sich nicht um ein Entweder/Oder, sondern um ein Sowohl/als auch, und in diesem Sinne um die rechte Grenzziehung handeln müssen — kann doch gesagt werden, daß die Möglichkeiten marktkonformer Verkehrspolitik ohne Schädigung gesamtwirtschaftlicher und übergeordneter Interessen, auch solcher außerökonomischer Art, in Deutschland wohl noch nicht erschöpft sind. Dies gilt besonders auch für die Lösung der schwierigsten Aufgabe der Verkehrspolitik, nämlich des Schiene=Strasse=Problems.

Weithin und seit langem herrscht Übereinstimmung darüber, daß das destruktive Gegeneinander der beiden Verkehrsmittel einem fruchtbaren Neben- und Miteinander dadurch angenähert werden könne und müsse, daß, soweit immer möglich, die Voraussetzungen für einen wirklichen Leistungswettbewerb geschaffen werden. Diese Voraussetzungen zu verwirklichen, ist in der Hauptsache

Aufgabe des Staates, wenn auch nicht nur der Verkehrspolitik. Ihre Verwirklichung wäre ein grundlegender Beitrag zu einer marktkonformen Weiterbildung des Verkehrswesens und der Verkehrspolitik.

In diesem Zusammenhang ist es besonders wichtig, endlich mit der systemgerechten Zulastung der Straßenkosten an den motorisierten Straßenverkehr ernst zu machen. Ein weitgehender Umbau der dafür in Betracht kommenden Steuern ist dafür unerlässlich.

II.

Als Sondersteuern, deren Erträge auf die Wegekosten des Kraftfahrzeugs anrechenbar erscheinen, kommen die Kraftfahrzeug- und die Mineralölsteuer in Betracht, da nur sie eine steuerliche Sonderlast des motorisierten Straßenverkehrs gegenüber den anderen Verkehrsmitteln darstellen. In vollem Umfange trifft dies eigentlich nur für die Kraftfahrzeugsteuer zu, während die Mineralölsteuer auch den Schienenverkehr, soweit er mit Motorfahrzeugen (Schienenomnibussen, Dieseltriebwagen) betrieben wird, belastet¹⁾, ohne daß dieser Sonderlast des Schienenverkehrs eine Tragung von Wegekosten durch die öffentliche Hand gegenüberstünde, wie im Falle des motorisierten Straßenverkehrs. Der Frage, wie unter diesen Umständen das Mineralölsteueraufkommen des Kraftwagens in die Straßenkostenrechnung einzusetzen ist, soll hier nicht weiter nachgegangen werden.

Zu beachten ist, daß nur die Mineralölsteuer anrechenbar ist. Den Mineralölzoll als Gegenleistung für die Wegekosten zu buchen, ist bei seinem heutigen Charakter als Schutzzoll nicht angängig. Man müßte sonst zu der völlig untragbaren und dem Sinne eines Schutzzolles letzten Endes widersprechenden Konsequenz kommen, daß jeder Produzent, dessen Absatz- oder Wettbewerbsverhältnisse durch einen Schutzzoll beeinträchtigt werden, einen Ausgleichsanspruch an den Fiskus hätte; und was für die Produzenten recht wäre, könnte für die allemal durch Schutzzölle belasteten Konsumenten dann nur billig sein. Auch die Erträge der Umsatzausgleichsteuer auf eingeführte Treibstoffe sind nicht anrechenbar, da diese nur dem Zweck dient, Einfuhrgüter umsatzsteuerlich den im Inland produzierten gleichzustellen²⁾; im übrigen wird sie seit 1. 6. 1953 nicht mehr erhoben.

III.

Die beiden Steuern, denen heute die Aufgabe zukommt, die verschiedenen Gruppen des motorisierten Straßenverkehrs richtig und gerecht zur Deckung ihrer Wegekosten heranzuziehen, sind vorläufig noch sehr wenig auf diese Aufgabe zugeschnitten und ihr darum noch nicht gewachsen. In ihrer derzeitigen Form führen sie zu einer ungerechten Verteilung der Wegekosten und damit zu einer fehlerhaften Verkehrsteilung mit allerlei produktivitätsschädigenden Fernwirkungen. Die Mängel der heutigen Konstruktion sollen nachfolgend im einzelnen skizziert werden.

¹⁾ Seeschifffahrt, Küstenschifffahrt und Binnenschifffahrt sind von Mineralölzöllen, Mineralölsteuer und Umsatzausgleichsteuer auf eingeführten Dieselmotorkraftstoff befreit.

²⁾ Die Umsatzausgleichsteuer auf den Zoll ist aus den gleichen Gründen nicht anrechnungsfähig, aus denen die Anrechnung des Zolles selbst zu verneinen ist. — Daß auch die manchmal als Deckungsposten in Anspruch genommene, vom Kraftverkehr aufgebrauchte Beförderungsteuer in die Wegekostenrechnung nicht aufzunehmen ist, bedarf keiner weiteren Erörterung.

Mängel der Kraftfahrzeugsteuer

Die Kraftfahrzeugsteuer wurde in Deutschland im Jahre 1906 zunächst als Luxusaufwandsteuer eingeführt. Da nur der Luxus privater Kraftwagenhaltung als Beweis besonderer Steuerkraft belastet werden sollte, blieben die der Güterbeförderung und der gewerbsmäßigen Personenbeförderung dienenden Kraftfahrzeuge von dieser ersten deutschen KFZ-Steuer frei. Angesichts des damaligen Steuerzweckes und der gesamten verkehrspolitischen Umstände war diese Freilassung durchaus sinnvoll und konsequent. Die Begründung zu dem Entwurf des Gesetzes äußerte sich dazu folgendermaßen: „Eine solche Steuer wird auch der Vorwurf, daß sie sich der zeitgemäßen Entwicklung der Beförderungsmittel hemmend in den Weg stelle, nicht treffen können, wenn sie, wie der Entwurf dieses vorschlägt, einerseits die der Güterbeförderung dienenden Kraftfahrzeuge und andererseits diejenigen Kraftfahrzeuge freiläßt, die der gewerbsmäßigen Personenbeförderung dienen und damit die Vorteile des neuen Verkehrsmittels der Allgemeinheit zugänglich machen.“ Bereits die Aenderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes von 1922 hob diese Freilassungen auf, es ist aber unverkennbar, daß gewisse Ueberbleibsel der unterschiedlichen Einstellung der Kraftfahrzeugsteuer den ursprünglich belasteten bzw. freigestellten Gruppen von Kraftfahrzeugen gegenüber auch in der Folge und bis auf den heutigen Tag — vielleicht ganz unbewußt in Fortsetzung der ursprünglichen Belastungstendenz — wirksam blieben und sich nur in eine unterschiedliche Höhe der Belastung abschwächten. Dies gilt vor allem für die

Belastungsunterschiede zwischen Personenkraftwagen und Lastkraftwagen.

Für die Personenkraftwagen einerseits, Lastkraftwagen und Kraftomnibusse andererseits gelten unterschiedliche Steuerbemessungsgrundlagen für die Errechnung der Kraftfahrzeugsteuer (Eigengewicht hier, Hubraum dort). Daraus ergibt sich ein erhebliches Belastungsgefälle, wie die nachstehende Tabelle zeigt.

Tabelle 1

Typ	jährliche Steuer		bei Besteuerung nach Hubraum wären mehr (+) bzw. weniger (—) zu zahlen
	nach Eigengewicht (tatsächl. Steuer)	nach Hubraum wären zu bezahlen	
Tempo . . . 1 t	225,—	216,—	DM — 9,—
Opel . . . 1,5 t	360,—	450,—	„ + 90,—
Hanomag . . 1,5 t	450,—	504,—	„ + 55,—
D. Benz . . . 3,5 t	570,—	828,—	„ + 258,—
MAN . . . 6 t	765,—	1 584,—	„ + 819,—
Büssing . . . 8 t	930,—	2 448,—	„ + 1 478,—

Die Gegenüberstellung der Steuerbeträge, die bei der geltenden Art der Bemessung nach dem Eigengewicht zu bezahlen sind und derjenigen, die bei Berechnung nach dem Hubraum (wie bei PKW) zu bezahlen wären, zeigt sehr deutlich, daß der Personenkraftwagen bei der derzeitigen Unterschiedlichkeit der Steuerbemessungsgrundlagen sehr viel stärker mit Kraftfahrzeugsteuer belegt ist, als die Kraftfahrzeuge, bei denen die Steuer nach dem Eigengewicht bemessen wird. Mit zunehmender Größe nimmt die Begünstigung geradezu sprunghaft zu, was zum Teil allerdings auch Folge des noch zu besprechenden „Knicks“ in der Besteuerung der begünstigten Gruppe ist.

Noch schärfer tritt die unterschiedliche Belastung mit Kraftfahrzeugsteuer hervor, wenn man die Steuer auf eine einheitliche Bezugsgröße, etwa Jahresbrutto-Tonnenkilometer umrechnet, wie dies in der folgenden Tabelle geschieht. Sie zeigt, daß zum Beispiel der Volkswagen im Durchschnitt je Brutto-tkm mit Kraftfahrzeugsteuer achtmal so hoch belastet ist, wie ein Büssing 8 t LKW (1,10 Dpfg. bzw. 0,14 Dpfg.), oder sechsmal so hoch wie ein MAN 6 t LKW.

Tabelle 2: Kraftfahrzeugsteuer je Bruttotonnenkilometer.

Typ	Jahresfahrleistung ¹⁾ km	Eigengewicht kg	Zugrundegelegtes Bruttogewicht ²⁾	Jahresbrutto-tkm	Kfz.-Steuer	
					je Jahr DM	je Brutto-tkm Dpfg.
Volkswagen	20 000	730	980	19 600	216,—	1,10
M-Benz 170 S	20 000	1 220	1 470	29 400	324,—	1,10
Opel Kapitän	20 000	1 210	1 460	29 200	450,—	1,54
Opel 1,5 t	20 000	1 675	2 883	57 660	360,—	0,62
D-Benz 3,5 t	25 000	2 960	5 578	139 450	570,—	0,41
MAN 6 t	40 000	5 600	9 940	397 600	765,—	0,19
Büssing 8 t	50 000	7 845	13 554	677 700	930,—	0,14
KOM „ 5 t	30 000	8 400	11 620	348 600	975,—	0,28
Anhg. Lindner 10 t	25 000	4 200	11 200	280 000	420,—	0,15

1) Morgenthaler-Wollert rechnen in ihrem Gutachten für 1950 mit mittleren Jahresleistungen von 12—15 000 km bei PKW, 26—40 000 km bei Omnibussen, 18—27 000 km bei LKW mit 2—4,9 t Nutzlast, 35—55 000 km bei LKW mit 5 t und darüber.

G. Strommenger (Kraftfahrzeugbesteuerung und Wegekosten): 11—18 000 km für PKW je nach Größe, 32 000 km für Omnibusse, 11—35 000 km für LKW je nach Größe.

2) PKW: Eigengewicht + 250 kg; LKW und KOM: Eigengewicht + 70 % Auslastung; Anhänger: Eigengewicht + 75 % Auslastung.

Die vergleichsweise weit höhere Belastung des Personenkraftwagens mit KFZ-Steuer ist evident; sie wäre sogar dann zu verzeichnen, wenn man unter Außerachtlassung der tatsächlichen Verhältnisse von gleichen Jahresfahrleistungen für die verschiedenen Fahrzeugtypen ausgehen würde. Die in Tabelle 2 zugrunde gelegten jährlichen Fahrleistungen dürften bei den Lastkraftwagen und dem in

der Tabelle enthaltenen Kraftomnibus eher unter als über den wirklichen Durchschnittswerten liegen, so daß also bei diesen durch die heutige Art der KFZ-Steuerberechnung begünstigten Fahrzeugtypen die tatsächlichen Brutto-tkm-Belastungen noch niedriger liegen dürften, als in der Tabelle errechnet.

Der „Knick“ in der KFZ-Steuer nach Eigengewicht

Wie schon erwähnt wurde, ist die progressive Begünstigung schwerer Lastkraftwagen und Kraftomnibusse zum Teil auf den sogen. „Knick“ des Steuertarifes zurückzuführen. Lastkraftwagen und Kraftomnibusse werden nach dem Eigengewicht besteuert. Der Steuersatz beträgt bis 2400 kg Eigengewicht DM 45.— je 200 kg, darüber hinaus ermäßigt er sich auf ein Drittel, also auf DM 15.— je 200 kg überschießendes Eigengewicht. Ob dieser im Jahre 1935 eingeführten Steuerbegünstigung schwerer LKW und KOM nur devisenpolitische und wehrwirtschaftliche oder daneben auch wehrpolitische Gesichtspunkte zugrunde lagen, kann dahin gestellt bleiben. Unter volkswirtschaftlichen, verkehrswirtschaftlichen und verkehrspolitischen Gesichtspunkten ist sie jedenfalls falsch, da sie den schweren Fahrzeugen dieser Kategorien einen künstlichen Wettbewerbsvorsprung vermittelt und einer die Verkehrsteilung verfälschenden und noch weiter erschwerenden Fehlentwicklung des Kraftverkehrs Vorschub leistet. Verkehrsökonomie und politik lassen eher eine Progression als eine Degression des Steuersatzes erwünscht erscheinen.

Entsprechendes gilt auch für die Besteuerung der Anhänger, die einen ermäßigten Satz von DM 20.— je 200 kg Eigengewicht genießen. Im übrigen läßt sich Abschließendes zu diesen Fragen erst sagen, wenn auch die Belastung der verschiedenen Gruppen von Kraftfahrzeugen durch die Mineralölbesteuerung untersucht ist.

Zuvor muß aber noch ein weiterer grundsätzlicher Mangel der Kraftfahrzeugsteuer erwähnt werden. Er liegt darin, daß diese eine Pauschalsteuer auf das „Halten eines Kraftfahrzeuges zum Verkehr auf öffentlichen Straßen“ ist, die ohne Rücksicht auf das Maß erhoben wird, in dem die Straße beansprucht, also Vorteile auf Kosten der Gesamtheit genossen und Straßenkosten verursacht werden. Je größer die jährliche Fahrleistung und damit das Ausmaß des Vorteils bzw. des Straßenverbrauchs, um so geringer wird die Belastung etwa je Fahrzeug oder Bruttotonnenkilometer. Die Belastung steht also im umgekehrten Verhältnis zu steigendem Nutzen und zunehmender Wegekostenverursachung. Die Kraftfahrzeugsteuer ist daher als Hauptsteuer für die Zulastung der Wegekosten wenig geeignet, sie könnte aber bei entsprechender Ausgestaltung im Sinne einer Ergänzungsteuer gewisse Schwächen der Mineralölbesteuerung bis zu einem gewissen Grade ausgleichen, wie noch zu zeigen sein wird.

IV.

Die Problematik der Mineralölbesteuerung

Der Sinn der nachfolgenden Ueberlegungen ist nicht, etwas über die richtige oder erforderliche absolute Höhe der Belastung des motorisierten Straßenverkehrs mit Mineralölsteuern auszusagen, als vielmehr zu prüfen, wie die Mineralölsteuer in ihrer heutigen Form die verschiedenen Gruppen von Kraftfahrzeugen belastet, ob die Belastung gleichmäßig ist oder nicht und ob die gegebene Konstruktion den gestellten finanz- und verkehrspolitischen Aufgaben entspricht.

a) Die vergleichsweise Belastung von PKW und Kraftfahrzeugen des Schwerverkehrs (LKW und KOM)

Der Kraftstoffverbrauch je Bruttotonnenkilometer ist beim PKW in aller Regel weit höher als bei den Fahrzeugen des schweren Verkehrs (LKW und KOM). Strommenger gibt hierzu folgende Mittelwerte an:³⁾

Kraftstoffverbrauch in Kubikzentimeter
je Bruttotonnenkilometer (ccm/Br.tkm)

Pkw	:	100,3	ccm/Br.tkm (Vergaserwagen)
LKW 1—2,5 t	:	78,4	„ „ „
LKW 3,5 t	:	40,9	„ „ (Dieselwagen)
LKW 5 t	:	35,7	„ „ „
LKW 8 t	:	30,6	„ „ „
KOM 35 u. mehr Plätze	:	29,0	„ „ „
Lastanhänger 8 t u. mehr	:	10,4	„ „ „

Der PKW verbraucht also im Durchschnitt beinahe das Dreifache an Mineralöl je Bruttotonnenkilometer wie etwa ein 5 t-LKW mit Dieselantrieb⁴⁾. Sogar unter der Annahme eines gleichen Steuersatzes (auf das Treibstoffvolumen bezogen) für Benzin und Diesel wäre der PKW im Durchschnitt also dreimal so stark mit Mineralölsteuer belastet wie dieser Typ des LKW. Die Uebersicht läßt klar erkennen, daß die Entlastung des Schwerverkehrs mit zunehmender Größe und Schwere der Transporteinheit zunimmt, da der Kraftstoffverbrauch mit zunehmender Größe, Beladung und Behängung eines Lastkraftwagens oder Kraftomnibusses nur sehr unterproportional ansteigt. Die Mineralölsteuer belastet also die verschiedenen Arten von Fahrzeugen keineswegs gleichmäßig, sondern weist mit zunehmender Größe, Beladung und Behängung der Fahrzeugeinheit eine starke Degression der Belastung auf. Diese wird besonders deutlich, wenn man die Mineralölbelastung wiederum auf Bruttotonnenkilometer umrechnet, wie dies in der nachstehenden Uebersicht geschieht.

³⁾ Kraftfahrzeugbesteuerung und Wegekosten S. 45.

⁴⁾ Daß der Kraftstoffverbrauch im konkreten Einzelfall unter dem Einfluß mannigfacher Komponenten von diesen Mittelwerten abweicht, braucht kaum besonders betont zu werden. An der grundsätzlichen Situation und Problematik, auf die es hier allein ankommt, ändert sich dadurch nichts.

Tabelle 3: Mineralölsteuer je Bruttotonnenkilometer.

	Zu- grunde- gelegtes Brutto- gewicht kg ¹⁾	Verbrauch an Kraftstoff ltr. pro 100 km ²⁾	Belastung
			Dpfg. pro Brutto- tkm
Volkswagen	980	7,6	1,27
M. Benz 170 S	1 470	10,7	1,19
Opel Kapitän	1 460	13,2	1,48
Opel 1,5 t	2 883	16,5	0,94
M. Benz 3,5 t	5 578	17,4	0,15
MAN 6 t	9 940	22,3	0,11
Büssing 8 t	13 554	31,5	0,11
KOM „ 5 t	11 620	24,2	0,10
16 t Lastzug Büssing/Schenk	22 254	39,4	0,085
24 t Lastzug Südwerke/Braun- schweig	32 375	40,9	0,06
30 t Lastzug Büssing/Schenk	39 575	47,3	0,057

1) Vgl. Fußnote 2 zu Tabelle 2.

2) außer PKW: unter Berücksichtigung der Auslastung.

Es trägt also z. B. ein Volkswagen je Bruttotonnenkilometer an Mineralölsteuer
 11,5 mal so viel wie ein Büssing 8 t,
 12,7 „ „ „ „ „ KOM 5 t,
 21 „ „ „ „ „ 24 t Lastzug Südwerke/Braunschweig.

Nun hängt allerdings die relativ geringere Mineralölsteuerbelastung der schweren Fahrzeuge nicht nur mit dem unterproportionalen Ansteigen des Treibstoffverbrauchs zusammen, sondern zum Teil auch damit, daß diese zumeist Dieselmotoren besitzen.

b) Die Besteuerung des Dieselmotorkraftstoffs

Daß der Treibstoffverbrauch von Dieselmotorkraftwagen erheblich unter dem vergleichbarer Kraftfahrzeuge mit Otto-Motor liegt, ist bekannt. Die Unterschiede im Verbrauch sind bei den verschiedenen Arten von Fahrzeugen unterschiedlich. Lediglich, um größenmäßige Vorstellungen zu vermitteln, wird nachstehend der Kraftstoffverbrauch ungefähr vergleichbarer Fahrzeugtypen einander gegenübergestellt, von denen die einen mit Vergasern, die anderen mit Dieselmotorkraftstoff betrieben werden.

Tabelle 4^{1) 2)}

Vergaserwagen		Dieselwagen	
	Ltr. VK/ 100 km		Ltr. DK/ 100 km
Opel 1,5 t	Norm 13,5	Hanomag 1,5 t	Norm 7,0
(Ges. Gew. 3 400 kg)	Last 16,5	(Ges. Gew. 3 330 kg)	Last 9,4
Ford Rhein 3 t	Norm 22,0	Krupp 3 t	Norm 14,0
(Ges. Gew. 5 540 kg)	Last 25,0	(Ges. Gew. 6 500 kg)	Last 17,6
Opel 3 t	Norm 25,0	Borgward 3,4 t	Norm 14,1
(Ges. Gew. 5 500 kg)	Last 30,0	(Ges. Gew. 6 500 kg)	Last 16,5
Verhältniszahlen:	Norm 100	:	56,2
	Last 100	:	60,0
	Durchschnitt: 100	:	58,2

¹⁾ Die Angaben über die Wagentypen sind dem sogen. Alsfelder Gutachten von 1951 entnommen (bis auf den Opel 1,5 t, für den Zahlenwerte nach Angaben der Praxis verwendet wurden). Das Gesamtgewicht wurde ermittelt durch Addition von Eigengewicht und Nutzlast. Das höchstzulässige Gesamtgewicht der Wagen ist im Alsfelder Gutachten nicht aufgeführt.

²⁾ Der Normverbrauch, der im Alsfelder Gutachten dem Lastverbrauch gegenübergestellt ist, entspricht nach den textlichen Erläuterungen dieser Quelle praktisch dem Verbrauch des unbeladenen Fahrzeuges. Nach eigenen Erhebungen beträgt der Mehrverbrauch des beladenen Fahrzeuges gegenüber dem leeren bei mittleren Wegebedingungen durchschnittlich bis zu 30%. Der Lastverbrauch des Alsfelder Gutachtens scheint demnach durchweg etwas knapp veranschlagt, was jedoch dem Vergleich der beiden Seiten keinen Abbruch tut.

Die Dieselfahrzeuge hatten im Durchschnitt der verglichenen drei Fälle also einen Treibstoffnormverbrauch in Höhe von ungefähr 56,2% der vergleichbaren Fahrzeuge mit Otto-Motor. Die Angaben zu dieser Frage sind allerdings nicht einheitlich. Strommenger beziffert in seiner bereits erwähnten Untersuchung den Treibstoffverbrauch dieselbetriebener Fahrzeuge i. a. mit etwa 70% der gleichartigen Vergaserkraftfahrzeuge⁵⁾. Mögen so auch die dem Alsfelder Gutachten entnommenen Zahlen den Treibstoffverbrauch der Dieselfahrzeuge zu gering erscheinen lassen, so darf doch wohl ohne Bedenken davon ausgegangen werden, daß Dieselfahrzeuge einen Treibstoffverbrauch von nur etwa 70% vergleichbarer Benzinfahrzeuge haben.

Nun ist aber die Beanspruchung der Straße unabhängig davon, ob ein Fahrzeug Vergaser- oder Dieselkraftstoff verbraucht. Bei unterschiedlichem Treibstoffverbrauch der beiden Fahrzeugarten muß die Relation der Steuersätze versuchen, dem Rechnung zu tragen, und zwar in dem Sinne, daß die Dieselölbesteuerung umso viel über der Benzinbesteuerung liegt, daß der geringere Verbrauch je Wege-Einheit hinsichtlich des anfallenden Mineralölsteueraufkommens in etwa ausgeglichen wird. Nur so kann eine ungefähr gleiche Heranziehung zu den Wegekosten bei gleichen Verhältnissen erreicht werden. Wollte man also bei einem Treibstoffverbrauch der beiden Fahrzeugkategorien im Verhältnis von 100 : 70 eine Belastungspartität je Wege-Einheit erreichen, so müßte die Belastung von Dieselöl ungefähr 42% höher liegen als die von Benzin. In Wirklichkeit war Benzin im Jahre 1953 im Durchschnitt je Liter mit 16,34 Dpf. Mineralölsteuer belegt, Dieselöl mit 4,81 Dpf. Die Mineralölbelastung war also um mehr als 70% niedriger als diejenige von Benzin.

⁵⁾ Bei Personenkraftwagen rechnet er mit 73% (S. 47/48). — Für den Typ 180 Mercedes-Benz wird in den Prospekten ein Normverbrauch von 8,7 Ltr. Benzin bezw. (für die Ausführung mit Dieselmotor) von 6,3 Ltr. Dieselöl (= 72%) angegeben.

Eine hinreichende Anhebung der Steuerbelastung des Dieselöls ist aus volkswirtschaftlichen wie verkehrspolitischen Gründen erwünscht. Mochte die Begünstigung des Dieselfahrzeugs zeitweilig im Sinne einer „Erziehungssubvention“ vertretbar gewesen sein, etwa im Sinne eines zeitlich begrenzten Erziehungszolles, unter den heutigen Umständen wirkt sie volkswirtschaftlich eindeutig im Sinne einer tendenziellen Fehlsteuerung der Verkehrsstruktur, indem sie dem dieseltreibenden Fahrzeug einen künstlichen Wettbewerbsvorsprung verschafft und echten Leistungswettbewerb wie bestmögliche Oekonomie des Transportes verhindert.

V.

Das Zusammenspiel der beiden Steuern

Die bisherigen Ueberlegungen haben dargetan, daß jede der beiden Steuern beachtliche Konstruktionsmängel aufweist, die darauf hinauslaufen, daß die verschiedenen Gruppen des Kraftverkehrs sehr unterschiedlich belastet sind. Es wäre nun denkbar, daß dieser Mangel im Zusammenspiel der beiden Steuern mehr oder weniger kompensiert würde. In Wirklichkeit ist das Gegenteil der Fall: die Mängel kumulieren sich. Um die Auswirkungen zu demonstrieren, die sich im Zusammenspiel der beiden Steuern ergeben, sind in den Tabellen 5 und 6 die KFZ- und Mineralölsteuerbelastungen für eine größere Zahl unterschiedlicher Kraftfahrzeuge auf Bruttotonnenkilometer bezogen einander gegenübergestellt. Ein Schaubild veranschaulicht die Ergebnisse noch weiter.*)

Das Schaubild zeigt die enormen Belastungsunterschiede sehr deutlich, die auch dann bestehen bleiben würden, wenn kleine Modifikationen im Kraftstoffverbrauch der einzelnen Fahrzeuge vorgenommen würden, was in dem einen oder anderen Falle vielleicht deswegen erforderlich wäre, weil nicht immer die neuesten (im allgemeinen besonders treibstoffsparenden) Modelle zugrundegelegt werden konnten. Aus der Tabelle seien nur wenige Beispiele herausgegriffen. Es trugen 1953 je Bruttotonnenkilometer im Durchschnitt an Mineralölsteuer plus Kraftstoffsteuer:

ein Volkswagen	2,37 Dpf/Br.tkm
ein MAN 6 t	0,3 „ „
ein Büssing 12 t.	0,19 „ „
ein Anhänger Schenk 17,5 t	0,16 „ „

Die Unterschiedlichkeit der Belastung nimmt durch die Kumulierung der gleichgerichteten Mängel beider Steuern ein unerträgliches Maß an. In der Hauptsache erklärt sich dieser unbefriedigende Tatbestand daraus, daß die beiden Steuern völlig unabhängig voneinander entstanden und weitgehend unabhängig voneinander weiterentwickelt wurden. Der Gedanke der Wegekostendeckung spielte zwar bei beiden seit den zwanziger Jahren eine zunehmende Rolle; die Aufmerksamkeit richtete sich in der Vergangenheit aber mehr auf die Begründung von Steuererhöhungen und in der öffentlichen Diskussion darauf, ob die Erträge der auf Wegekosten für anrechenbar erachteten Steuern des Kraftverkehrs ihrer Höhe nach insgesamt in Einklang mit den diesbezüglichen Ausgaben standen und tatsächlich auch für Straßenzwecke Verwendung fanden. Die Frage des systematischen Zusammenspiels der beiden Steuern blieb demgegenüber wenig beachtet. Man darf dabei auch nicht übersehen, daß für die Finanzverwaltung bis zum

*) Tabellen 5 und 6 siehe Seiten 208–209.

Tabelle 5

		Jahres- fahrleistung km ¹⁾	Eigen- gewicht kg	Höchstzu- lässiges Ge- samtgewicht kg ²⁾	Zugrunde gelegtes Bruttogewicht kg ³⁾	Jahres- Brutto- tkm ⁴⁾
1	Volkswagen	20 000	730	1 110	980	19 600
2	M. Benz 170 S	20 000	1 220	1 540	1 470	29 400
3	Opel Kapitän	20 000	1 210	1 610	1 460	29 200
4	Opel 1,5 t	20 000	1 675	3 400	2 883	57 660
5	M. Benz 3,5 t	25 000	2 960	6 700	5 578	139 450
6	MAN 6 t	40 000	5 600	11 800	9 940	397 600
7	M. Benz 6,6 t	40 000	5 900	13 250	11 045	441 800
8	Büssing 8 t	50 000	7 845	16 000	13 554	677 700
9	Kaelble 8(-9) t	50 000	7 250	16 000	13 375	668 750
10	Südwerke 8(-11) t	50 000	8 500	16 500*	14 100	705 000
11	Büssing 12 t	50 000	10 500	24 000	19 950	997 500
12	KOM Büssing 5 t	30 000	8 400	13 000	11 620	348 600
13	Anhänger Voges 5 t	12 500	2 300	7 300*	6 050	75 425
14	„ Schenk 8 t	25 000	2 700	10 700*	8 700	217 500
15	„ Lindner 10 t	25 000	4 200	14 200*	11 200	280 000
16	„ Eylert 12 t	25 000	3 800	16 000	12 950	353 750
17	„ Braunschwg. 16,5 t	25 000	5 900	22 400*	18 275	456 875
18	„ Schenk 17,5 t	25 000	6 500	24 000	19 625	490 625
19	8,5 t Lastzug M. Benz 3,5 t Voges 5 t	25 000	2 960 2 300		11 628	348 840
20	16 t Lastzug Büssing 8 t Schenk 8 t	50 000	7 845 2 700		22 254	1 112 700
21	24 t Lastzug Südwerke 8 t Braunschwg. 16,5	50 000	8 500 5 900		32 375	1 618 750
22	24 t Lastzug Büssing 12 t Eylert 12 t	50 000	10 500 3 800		32 900	1 645 000
23	30 t Lastzug Büssing 12 t Schenk 17,5 t	50 000	10 500 6 500		39 575	1 978 750

¹⁾ Morgenthaler-Wollert rechnen in ihrem Gutachten für 1950 mit mittleren Jahresleistungen von: 12—15 000 km bei PKW; 26—40 000 km bei Omnibussen; 18—27 000 km bei LKW mit 2—4,9 t und 35—55 000 km bei LKW mit 5 t Nutzlast und darüber. — Strom-monger (in Kraftfahrzeugbest. u. Wegekosten) mit 11—18 000 km für PKW je nach Größe; 32 000 km für Omnibusse und 11—35 000 km für LKW je nach Größe.

²⁾ Dio mit Sternchen versehenen Gewichtsangaben sind durch Addition von Eigengewicht und Nutzlast errechnet.

³⁾ PKW: Eigengewicht + 250 kg (2 Personen und Gepäck); LKW und KOM: Eigengewicht + 70% Auslastung; Anhänger: Eigengewicht + 75% Auslastung.

⁴⁾ Bei den Lastzügen liegt die Annahme zugrunde, daß zu jedem LKW 2 Anhänger gehören, von denen jeweils einer eingesetzt ist. Somit gilt für das Gesamt-Bruttogewicht des Lastzuges die Jahresfahrleistung von 50 000 km.

⁵⁾ Bei Lastzügen: Steuer für Motorwagen + 2 Anhänger.

KFZ-Steuer		Kraftstoffverbrauch		Mineralöl-Steuer		
DM/ Jahr	Dpfg/ Br. tkm	ltr/ 100 km	ltr/ Jahr	DM/ Jahr	Dpfg/ Br. tkm	
216,—	1,10	7,6	1 520	248,37	1,27	1
324,—	1,10	10,7	2 140	349,68	1,19	2
450,—	1,54	13,2	2 640	431,38	1,48	3
360,—	0,62	16,5	3 300	539,22	0,94	4
570,—	0,41	17,4	4 350	209,24	0,15	5
765,—	0,19	22,3	8 920	429,05	0,11	6
795,—	0,18	21,8*	8 720	419,43	0,095	7
930,—	0,14	31,5	15 750	757,58	0,11	8
900,—	0,13	40,0**	20 000	962,00	0,14	9
990,—	0,14	30,3*	15 150	728,72	0,10	10
1 140,—	0,11	35,0	17 500	841,75	0,08	11
975,—	0,28	24,2	7 260	349,21	0,10	12
230,—	0,30	4,4	550	26,46	0,035	13
270,—	0,12	8a 10,0 8b 7,9	2 500 1 975	120,25 95,00	0,055 0,044	14
420,—	0,15					15
380,—	0,11	8,8	2 200	105,82	0,03	16
590,—	0,13	10,6	2 650	127,46	0,028	17
650,—	0,13	12,3	3 075	147,90	0,03	18
1 030,—	0,30	21,8	5 450	262,15	0,075	19
1 470,—	0,13	39,4	19 700	947,57	0,085	20
2 170,—	0,13	40,9	20 450	983,65	0,06	21
1 900,—	0,12	43,8	21 900	1 053,39	0,06	22
2 440,—	0,12	47,3	23 650	1 137,57	0,057	23

6) PKW und KOM: Normverbrauch (einschl. 10% Zuschlag) gem. DIN 70.030; LKW: Normverbrauch (ohne Zuschlag) + 21% Mehrverbrauch für 70% Nutzlast (das entspricht einem Mehrverbrauch von 30% bei voller Auslastung).

Lastzüge: Für den Anhänger wurden berechnet 25% Mehrverbrauch bei Anhängern mit etwa gleicher Nutzlast wie der des zugeordneten Motorwagens, 35% bei Anhängern mit etwa doppelter Nutzlast wie der des zugeordneten Motorwagens (die letzten beiden Lastzüge).

Anhänger: Differenz zwischen Verbrauch des Lastzuges, dem sie zugeordnet sind (vgl. die Querspalten 19 bis 23), und des zugehörigen Motorwagens (Querspalten 5 bis 11).

*) Statt des Normverbrauches liegt der von den Werksvertretungen angegebene Verbrauch des leeren Wagens zugrunde. **) Verbrauchsangabe für erschwerte Wegebedingungen.

7) Mineralölsteuer: 16,34 Dpfg. je Ltr. Benzin; 4,81 Dpfg. je Ltr. Gasöl (= Jahresdurchschnitt 1953 nach Angaben des B.F.M.).

8) a) Angaben für Zuordnung des Kaelble 8 t-Motorwagens; b) Angaben für Zuordnung eines Büssing 8 t-Motorwagens.

Tabelle 6

	Jahres/ Fahr- leistung km	Eigen- gewicht kg	Zugrunde- gelegtes Brutto- gewicht kg	Jahres Brutto*tkm	KFZ- Steuer Dpfg/ Br.*tkm	Mineral- öl-Steuer Dpfg/ Br.*tkm	Gesamt- Steuer Kfz-Mineral Dpfg/ Br.*tkm
Volkswagen	20 000	730	980	19 600	1,10	1,27	2,37
M. Benz 170 S	20 000	1 220	1 470	29 400	1,10	1,19	2,29
Opel Kapitän	20 000	1 210	1 460	29 200	1,54	1,48	3,02
Opel 1,5 t	20 000	1 675	2 883	57 660	0,62	0,94	1,56
M. Benz 3,5 t	25 000	2 960	5 578	139 450	0,41	0,15	0,56
MAN 6 t	40 000	5 600	9 940	397 600	0,19	0,11	0,30
M. Benz 6,6 t	40 000	5 900	11 045	441 800	0,18	0,095	0,275
Büssing 8 t	50 000	7 845	13 554	677 700	0,14	0,11	0,25
Kaelble 8 (-9 t)	50 000	7 250	13 375	668 750	0,13	0,14	0,27
Südwerke 8 (-11) t	50 000	8 500	14 100	705 000	0,14	0,10	0,24
Büssing 12 t	50 000	10 500	19 950	997 500	0,11	0,08	0,19
KOM Büssing 5 t	30 000	8 400	11 620	348 600	0,28	0,10	0,38
Anhänger Voges 5 t	12 500	2 300	6 050	75 425	0,30	0,035	0,335
Schenk 8 t	25 000	2 700	8 700	217 500	0,12	{ 0,055 0,044	{ 0,175 0,165
Lindner 10 t	25 000	4 200	11 200	280 000	0,15		
Eylert 12 t	25 000	3 800	12 950	353 750	0,11	0,03	0,14
Braunsch. 16,5 t	25 000	5 900	18 275	456 875	0,13	0,028	0,158
Schenk 17,5 t	25 000	6 500	19 625	490 625	0,13	0,03	0,16
8,5 t Lastzug D. Benz 3,5 t Voges 5 t	25 000	5 260	11 628	348 840	0,30	0,075	0,375
16 t Lastzug Büssing 8 t Schenk 8 t	50 000	10 545	22 254	1 112 700	0,13	0,085	0,215
24 t Lastzug Südwerke 8 t Braunsch. 16,5 t	50 000	14 400	32 375	1 618 750	0,13	0,06	0,19
24 t Lastzug Büssing 12 t Eylert 12 t	50 000	14 300	32 900	1 645 000	0,12	0,06	0,18
30 t Lastzug Büssing 12 t Schenk 17,5 t	50 000	17 000	39 575	1 978 750	0,12	0,057	0,177

Erklärungen siehe Tabelle 5

siehe die graphische Darstellung

ffung
h der
tions-
appen

che n
aziger
Ein-

ssend,
h r s
: h t s
ehält,
zuge-

osten,
; von
skoor-
eines
ür den
, d. h.
hrend
über-
bzw.



deren
t, daß
e n t e
Beitrag
adurch
r auch
us gilt

teuern
en zu
n In-
neral-
ß der
ies für
utigen
zungs-
r aus-
uß der
g eine
t. Die
o mit-

neralöl-
rt.

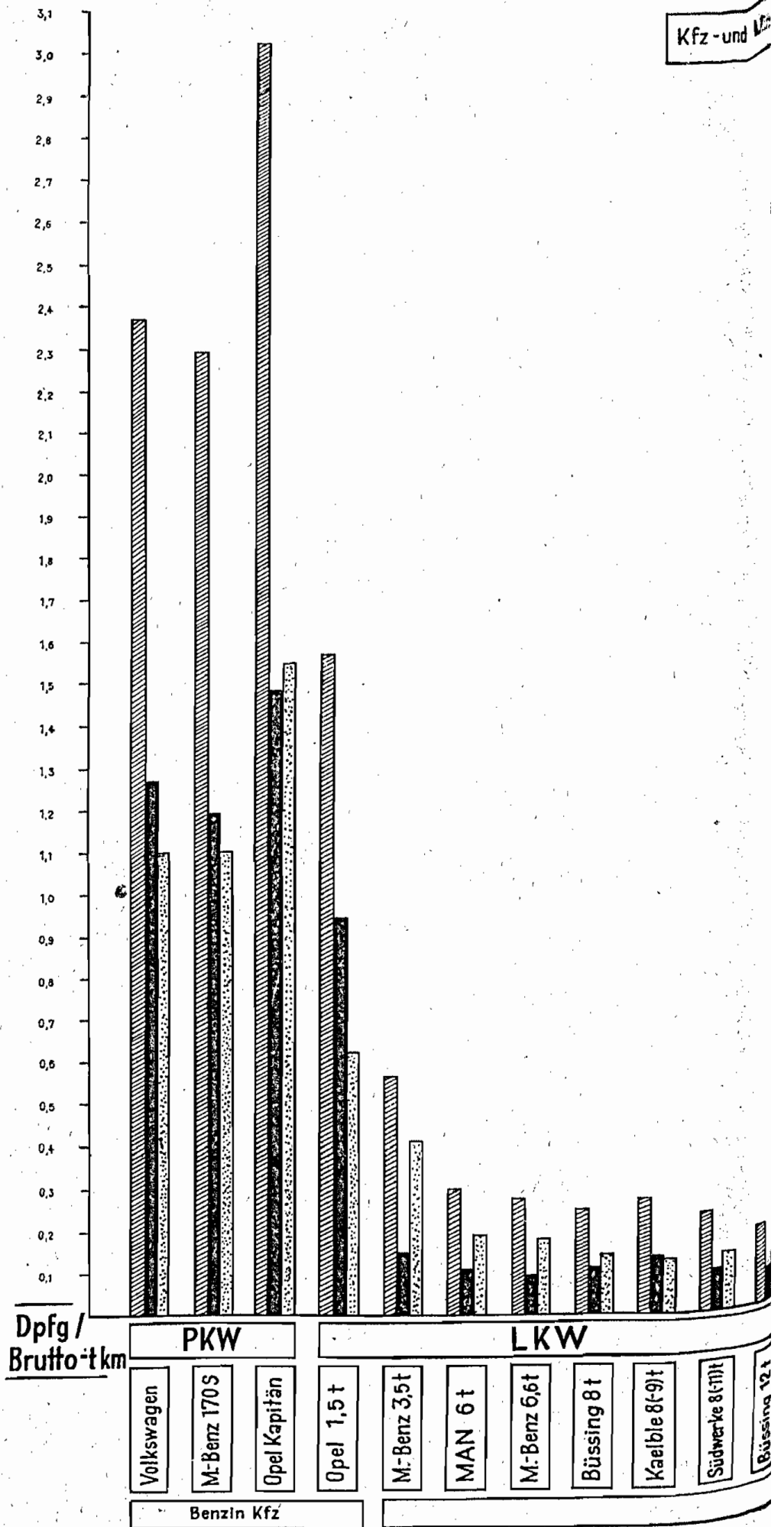
210

Tat

Vo
M.
Op
Op
M.
M/
M.
Büs
Kac
Süc
Büs
KO
Anl

8,5
D.
Vc
16
Bü
Sd
24
Stü
Br
24
Bü
Ey
30
Bü
Sd

Erklä



telbeschaffung
bezüglich der
ein Funktions-
drei Etappen

iskalischen
die zwanziger
fentlichen Ein-

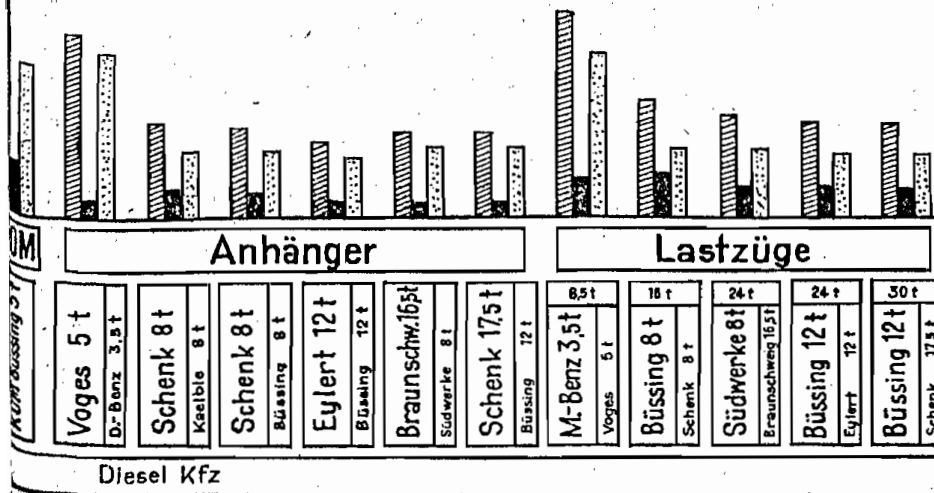
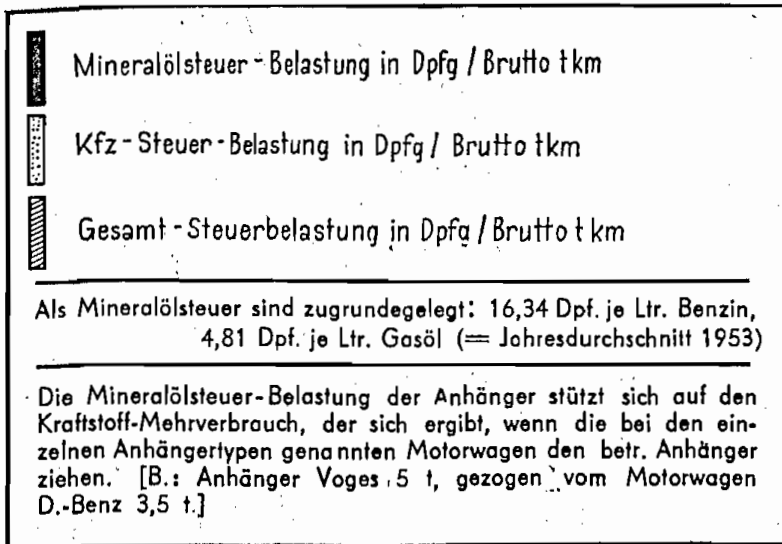
ute, umfassend,
verkehrs-
Gesichts-
stelle behält,
ußenbaus zuge-

Straßenkosten,
nden hat, von
verkehrs-koor-
m Sinne eines
dungen für den
dinierung, d. h.
bleibt während
ßnahmen über-
31—1935) bzw.

und um deren
nzeichnet, daß
nstrumente
chtigen Beitrag
swesen dadurch
allem aber auch
den. Daraus gilt

beiden Steuern
amenwirken zu
nheitlichen In-
bei die Mineral-
n Ausmaß der
ährend dies für
n der heutigen
t „Ergänzungs-
ralölsteuer aus-
liegen, daß der
esteuerung eine
aufweisen. Die
-Steuer so mit-

acht; die Mineralöl-
0 eingeführt.



Tab

Vol
M. I
Op
Op
M.
MA
M.
Büs
Kae
Süd
Büs
KO/
Anh
8,5 t
D.
Vo
16 t
Büs
Sch
24 t
Süd
Bra
24 t
Büs
Eyl
30 t
Büs
Sch

Erklär



heutigen Tag auch wohl der fiskalische Gesichtspunkt der Mittelbeschaffung ziemlich beherrschend im Vordergrund stand. Demgegenüber ist bezüglich der mit diesen Sondersteuern zu lösenden Aufgaben mehr und mehr ein Funktionswandel eingetreten, der die Entwicklung der beiden Steuern in drei Etappen gliedert:

Das Wesen der ersten Etappe liegt in der rein fiskalischen Zwecksetzung der beiden Steuern (bei der KFZ-Steuer bis in die zwanziger Jahre, bei der Mineralölbelastung bis 1930)⁶⁾, die einfach der öffentlichen Einnahmeerzielung zu dienen bestimmt waren.

Die zweite Etappe, den darauf folgenden Zeitraum bis heute umfassend, kann man dahin kennzeichnen, daß zwar in zunehmendem Maße verkehrspolitische Erwägungen hinzutraten, der fiskalische Gesichtspunkt der Einnahmeschaffung aber weiterhin die erste Stelle behält, auch, soweit die Erträge der Steuern tatsächlich Zwecken des Straßenbaus zugewendet wurden.

Im Vordergrund steht nun in steigendem Maße die Ueberlegung, Straßenkosten, die die öffentliche Hand zugunsten des Kraftverkehrs aufzuwenden hat, von diesem wieder „hereinzubringen“. Dies aber nicht so sehr, um verkehrskordinierend zu wirken, als vielmehr, um der öffentlichen Hand im Sinne eines speziellen Leistungs- und Gegenleistungsverhältnisses ihre Aufwendungen für den begünstigten Kraftverkehr zurückzuerstatten. Die Verkehrskordinierung, d. h. also insbesondere die Lösung des „Schiene-Straße-Problems“, bleibt während dieser Etappe weitestgehend unmittelbar verkehrspolitischen Maßnahmen überlassen, sie ist Aufgabe der Güterfernverkehrs-Verordnung (1931—1935) bzw. (ab 1935) des Güterfernverkehrsgesetzes.

Die dritte Etappe, die sich erst abzuzeichnen beginnt und um deren systemgerechte Verwirklichung es jetzt geht, ist dadurch gekennzeichnet, daß die beiden Steuern nun primär verkehrspolitische Instrumente werden müssen. Ihre entscheidende Aufgabe ist es jetzt, einen wichtigen Beitrag zu einer rationellen Einordnung des Kraftverkehrs in das Verkehrswesen dadurch zu liefern, daß mit ihrer Hilfe dem Kraftverkehr im ganzen, vor allem aber auch seinen einzelnen Gruppen die Straßenkosten richtig zugelastet werden. Daraus gilt es die Konsequenzen zu ziehen.

Die erste und wichtigste Konsequenz ergibt sich dahin, die beiden Steuern systematisch aufeinander abzustimmen, daß sie in ihrem Zusammenwirken zu einer dem Zweck entsprechenden Einheit, daß sie zu dem einheitlichen Instrument werden, als das sie zu begreifen sind. Basissteuer muß dabei die Mineralölsteuer sein, da nur sie eine gewisse Proportionalität mit dem Ausmaß der Straßenbeanspruchung durch die einzelnen Fahrzeuge aufweist, während dies für die Kraftfahrzeugsteuer fast garnicht zutrifft, vor allem nicht in der heutigen Form. Der Kraftfahrzeugsteuer sollte die Funktion einer Art „Ergänzungssteuer“ zugeteilt werden, um unvermeidbare Mängel der Mineralölsteuer auszugleichen, die nach den vorstehenden Untersuchungen darin liegen, daß der Mineralölverbrauch und damit zusammenhängend die Mineralölbesteuerung eine scharfe Degression zugunsten der großen Transporteinheiten aufweisen. Die anzusteuernde Linie dabei wäre also, Mineralölsteuer und KFZ-Steuer so mit-

⁶⁾ Bei der Mineralölbelastung dieser ersten Etappe ist an den Mineralölzoll gedacht; die Mineralölsteuer als Verbrauchssteuer auf im Inland gewonnenes Mineralöl wurde 1930 eingeführt.

einander zu kombinieren, daß in etwa eine gleichmäßige Gesamtbelastung „je Einheit Straßeninanspruchnahme“ erzielt wird. Trotz mancher Bedenken und berechtigter Einwände wird man kaum umhin können, auf den Jahres-Brutto-Tonnenkilometer als Maßeinheit zurückzugreifen. (Darüber wird noch zu sprechen sein). Da ferner die Bruttotonnenkilometerbelastung der einzelnen Fahrzeugarten verschieden ist, wäre zu entscheiden, die Belastung welcher Fahrzeuggattung das Standardmaß der Belastung abzugeben hätte⁷⁾. Nur um Größenvorstellungen zu vermitteln, ist in der nachstehenden Tabelle errechnet, wie groß die Belastungsunterschiede der Mineralölsteuer sind, die im Durchschnitt durch eine entsprechende Gestaltung der KFZ-Steuer jährlich abzudecken wären. Dabei ist von der Unterstellung ausgegangen worden, daß je Br. tkm eine Belastung angestrebt würde, die der Mineralölsteuerbelastung eines Volkswagens entspricht. Es ist also unterstellt, daß der Volkswagen nur mit Mineralölsteuer belastet sei, und das Ziel darin bestehe, bei den anderen Fahrzeugen eine Gesamtbelastung (Mineralölsteuer plus KFZ-Steuer) herbeizuführen, die der Mineralölsteuer des Volkswagens entspräche.⁸⁾

Spalte 6 der Tabelle 7 gibt an, wieviel KFZ-Steuer dafür erforderlich wäre; Spalte 8 stellt dem die heute bezahlte KFZ-Steuer gegenüber. Die Uebersicht läßt erkennen, daß die erforderlichen Beträge bei den größeren LKW weit über der derzeitigen Höhe der KFZ-Steuer liegen, bei den kleineren (— die Tabelle enthält von dieser Gruppe nur den Opel 1,5 t —) darunter.

Ein unvermeidbarer Mangel dieser Konstruktion liegt darin, daß der über die KFZ-Steuer zu deckende Betrag unter Ausgehen von durchschnittlichen Jahresfahrleistungen ermittelt werden muß. Wo die wirklichen Jahresfahrleistungen vom Durchschnitt abweichen, käme es zu einer entsprechend über oder unter dem angestrebten Maß liegenden Belastung. Zweifellos wäre dieser Mangel aber weit kleiner, als die heute vorhandenen Unzulänglichkeiten.

Da die in Tabelle 7 ermittelten Unterschiedsbeträge zum Teil auch aus der heute bestehenden steuerlichen Begünstigung des Dieselloß resultieren, ist in Tabelle 8 auch noch errechnet worden, wieviel KFZ-Steuer zum Ausgleich unterschiedlicher Mineralölsteuerbelastungen unter der Annahme erforderlich wäre, daß Benzin und Dieselloß eine gleiche Mineralölsteuer je Ltr. zu tragen hätten.

Ein Vergleich der Tabellen 7 und 8 zeigt, daß auch bei der unterstellten Angleichung der Mineralölsteuersätze die Diskrepanz zwischen den errechneten und den durch die heutige KFZ-Steuer den größeren Lastkraftwagen und Anhängern auferlegten Beträgen außerordentlich groß bleibt. An diesem grundsätzlichen Tatbestand würde sich auch dann nichts Wesentliches ändern, wenn man die zugrundegelegten Jahresfahrleistungen und Treibstoffverbrauchsziffern in dem einen oder anderen Punkt etwas anders ansetzen würde.

Gelegentlich wird nun eine stärkere Belastung der Personenkraftwagen damit gerechtfertigt, daß sie wegen größerer Schnelligkeit und damit stärkerer Sogwirkung die Straße stärker beanspruchen. Dagegen sprechen folgende Argumente,

a) Eine stärkere Sogwirkung ist nur bei wassergebundenen Straßendecken bedeutsam, die praktisch je länger, je weniger ins Gewicht fallen; durch die bessere Stromlinienform wird die negative Wirkung der größeren Geschwindigkeit

⁷⁾ Die Entscheidung dieser Frage würde sich aus der erforderlichen absoluten Höhe der Belastung ergeben müssen.

⁸⁾ Tabellen 7 und 8 siehe Seiten 213/214.

Tabelle 7¹⁾

	1	2				3		4		5	6	7	8	9
		Mineralölsteuer				Um eine Gesamtbelastung gleich der Mineralölsteuerbelastung des Volkswagens zu bewirken, wären als Kraftfahrzeugsteuer erforderlich	Die den Anhängern zugerechnete Mineralölsteuerbelastung gründet sich auf einen Kraftstoffmehrerbrauch, von a) 25% b) 35% des Verbrauchs der jeweils unten angeführten Motorwagen	KFZ-Steuer derzeit DM / Jahr	Gegenüber der KFZ-Steuer ist der in Spalte 6 genannte Ausgleichsbetrag um ... DM / Jahr kleiner (-) od. größer (+)					
		augenblickliche Belastung	bei einer Belastung gleich der des Volkswagens	augenblickliche Belastung	bei einer Belastung gleich der des Volkswagens									
	Jahresbrutto tkm	Dpfg./Br. tkm	Dpfg./Br. tkm	DM / Jahr	DM / Jahr	DM								
LKW:														
Opel 1,5 t	57 660	0,94	1,27	539,22	732,28	193,06						360,—	— 166,94	
M. Benz 3,5 t	139 450	0,15	1,27	209,24	1 771,02	1 561,78						570,—	+ 991,78	
MAN 6 t	397 600	0,11	1,27	429,05	5 049,52	4 620,47						765,—	+ 3 855,47	
M. Benz 6,6 t	441 800	0,095	1,27	419,43	5 610,86	5 191,43						795,—	+ 4 396,43	
Büssing 8 t	677 700	0,11	1,27	757,58	8 606,79	7 849,21						930,—	+ 6 919,21	
Kaelble 8 (-9) t	668 750	0,14	1,27	962,00	8 493,13	7 531,13						900,—	+ 6 631,13	
Südwerke 8 (-11) t	705 000	0,10	1,27	728,72	8 953,50	8 224,78						990,—	+ 7 234,78	
Büssing 12 t	997 500	0,08	1,27	841,75	12 668,25	11 826,50						1 140,—	+ 10 686,50	
Anhänger:														
Voges 5 t	90 750	0,035	1,27	26,46	1 152,53	1 126,07	a) M. Benz 3,5 t					230,—	+ 896,07	
Schenk 8 t	217 500	0,044	1,27	95,00	2 762,25	2 667,25	a) Büssing 8 t					270,—	+ 2 397,25	
Schenk 8 t	217 500	0,055	1,27	120,25	2 762,25	2 642,00	a) Kaelble 8 (-9) t					270,—	+ 2 372,00	
Eylert 12 t	353 750	0,03	1,27	105,82	4 492,63	4 386,81	a) Büssing 12 t					380,—	+ 4 112,63	
Braunschw. 16,5 t	456 875	0,028	1,27	127,46	5 802,31	5 674,85	b) Südwerke 8 (-11) t					590,—	+ 5 084,85	
Schenk 17,5 t	490 625	0,03	1,27	147,90	6 230,94	6 083,04	b) Büssing 12 t					650,—	+ 5 433,04	

¹⁾ Die Erklärungen zu den Zahlenangaben in den Spalten 1 bis 4 finden sich in den Fußnoten der ihnen zugrunde liegenden Tabelle 5.
Die Angaben der Spalte 5 errechnen sich durch Multiplikation der Spalten 1 und 3.
Die Angaben der Spalte 6 ergeben sich durch Subtraktion der Spalte 4 von der Spalte 5.

Tabelle 8¹⁾

	1	2				3		4		5		6		7		8		9	
		Jahres Brutto ² tkm	Mineralöl-Steuer				errechnete Belastung ¹⁾	bei einer Belastung gleich der des Volks- wagens	errechnete Belastung ¹⁾	bei einer Belastung gleich der des Volks- wagens	Erforderlicher jähr- licher Ausgleichs- betrag, um eine der Mineralölbe- steuerung des Volks- wagens je Brutto ² tkm entsprechende Be- lastung zu erreichen	Die den Anhängern zugerechnete Mineralöl- steuerbelastung gründet sich auf einen Kraftstoff- mehrerbrauch von: a) 25% b) 35% des Verbrauchs der jeweils unten angeführten Motorwagen	KFZ- steuer derzeit	DM/Jahr	Gegenüber der KFZ-Steuer ist der in Spalte 6 genannte Aus- gleichsbetrag um ... DM/Jahr kleiner (-) od. größer (+)				
			errech- nete Be- lastung ¹⁾	bei einer Belastung gleich der des Volks- wagens	errechnete Belastung ¹⁾	bei einer Belastung gleich der des Volks- wagens										DM			
		Dpfg/ Br. tkm	Dpfg/ Br. tkm	DM/ Jahr	DM/ Jahr														
LKW:																			
Opel 1,5 t	57 660	0,94	1,27	539,22	732,28	193,06										360,-	- 166,94		
M. Benz 3,5 t	139 450	0,51	1,27	710,79	1 771,02	1 060,23										570,-	+ 490,23		
MAN 6 t	397 600	0,37	1,27	1 457,53	5 049,52	3 591,99										765,-	+ 2 826,99		
M. Benz 6,6 t	441 800	0,32	1,27	1 424,85	5 610,86	4 186,01										795,-	+ 3 391,01		
Büssing 8 t	677 700	0,38	1,27	2 573,55	8 606,79	6 033,24										930,-	+ 5 103,24		
Kaelble 8 (-9) t	668 750	0,49	1,27	3 268,00	8 493,13	5 225,13										900,-	+ 4 325,13		
Südwerke 8 (-11) t	705 000	0,35	1,27	2 475,51	8 953,50	6 477,99										990,-	+ 5 487,99		
Büssing 12 t	997 500	0,29	1,27	2 869,50	12 668,25	9 798,75										1 140,-	+ 8 658,75		
Anhänger:																			
Voges ² 5 t	90 750	0,12	1,27	89,87	1 152,53	1 062,66						a) M. Benz 3,5 t	230,-	+ 832,66					
Schenk 8 t	217 500	0,15	1,27	322,72	2 762,25	2 439,53						a) Büssing 8 t	270,-	+ 2 169,53					
Schenk 8 t	217 500	0,19	1,27	408,50	2 762,25	2 353,75						a) Kaelble 8 (-9) t	270,-	+ 2 083,75					
Eylert 12 t	353 750	0,10	1,27	359,48	4 492,63	4 133,15						a) Büssing 12 t	380,-	+ 3 753,15					
Braunschwg. 16,5 t	456 875	0,09	1,27	433,01	5 802,31	5 369,30						b) Südwerke 8(-11) t	590,-	+ 4 779,30					
Schenk 17,5 t	490 625	0,10	1,27	502,46	6 230,94	5 728,48						b) Büssing 12 t	650,-	+ 5 078,48					

¹⁾ Im Gegensatz zur Tabelle 7, in der die tatsächliche Mineralöl-Steuer-Belastung von 4,81 Dpfg. je Ltr. Gasöl zugrunde gelegt ist, wird hier angenommen, daß die Mineralöl-Steuer je Liter Gasöl genau so hoch wie bei Benzin sei, also 16,34 Dpfg.

Die Angaben der Spalte 5 errechnen sich durch Multiplikation der Spalten 1 und 3.

Die Angaben der Spalte 6 errechnen sich durch Subtraktion der Spalte 4 von der Spalte 5.

wahrscheinlich überkompensiert. Beim LKW fehlt jegliche Stromlinienform. Seine Fahrgeschwindigkeiten sind heute auch schon sehr hoch und der Tendenz nach dauernd im Steigen.

b) Der PKW ist im allgemeinen weit besser gefedert als der LKW, woraus sich insbesondere eine geringere Schlagwirkung ergibt.

c) Insbesondere im Falle der in den letzten Jahren sehr bedeutsam gewordenen Frostaufbrüche ist die Beanspruchung und Gefährdung der Straße durch den gut gefederten und vergleichsweise viel leichteren PKW weit geringer.

Auch wenn man berücksichtigt, daß die höhere Geschwindigkeit des PKW die Kosten der Straße noch in anderer Hinsicht (Linienführung! Kurvenüberhöhung u. a.!) beeinflußt, rechtfertigt dies zweifellos keine Belastungsunterschiede in dem heute gegebenen exorbitanten Umfang.

So ergeben sich aus den Ergebnissen unserer Untersuchung folgende praktische Konsequenzen:

1. Da die Personenkraftwagen, Kraftträder und leichten Lastkraftwagen durch die Mineralölsteuer im Effekt weit stärker belastet werden, als die Kraftfahrzeuge des Schwerverkehrs, rechtfertigt sich für sie eine KFZ-Steuerung daneben nicht; sie sind also aus dieser zu entlassen.

2. Für die Kraftfahrzeuge des Schwerverkehrs sind die Steuersätze der KFZ-Steuer progressiv zu gestalten unter Zugrundelegung des höchstzulässigen Gesamtgewichts. Leitgedanke sollte dabei sein, den Minderbeitrag an Mineralölsteuer, der sich bei diesen Fahrzeugen aus dem unterproportionalen Ansteigen des Treibstoffverbrauchs ergibt, durch die Progression der KFZ-Steuersätze in etwa auszugleichen.

3. Für die Belastung der Anhänger gilt die vorstehend (sub 2) entwickelte Konsequenz eher noch verstärkt.

Anhänger beanspruchen die Straße insoweit weniger als Fahrzeuge mit Antrieb, als Tangentialkräfte nur beim Bremsen auftreten. Ein Mehr an Beanspruchung dürfte sich unter anderem ergeben aus kumulierter Sogwirkung und Erschütterung, vor allem aber auch aus der Tangentialwirkung in Verbindung mit dem unvollkommenen Spuren des Anhängers. Einen Kostenfaktor bedeutet es auch, daß der glatte Fluß des Verkehrs und so die Kapazität der Straße durch Lastzüge erheblich beeinträchtigt wird. Alles in allem dürften Verbrauch und Beanspruchung der Straße durch Anhänger nicht nennenswert unter denen der Motorwagen liegen.

Der Treibstoffverbrauch steigt aber nur relativ wenig im Verhältnis zu dem Mehrgewicht des Anhängers. Strommenger gibt mit Vorbehalt Zahlen an, die auf einen Treibstoff-Mehrverbrauch von ca. 25% hinauslaufen⁸⁾. Auch wenn man mit 35% rechnet, ergibt sich eine außerordentlich starke Degression in der Belastung der Anhänger mit auf dem Mineralöl liegenden Wegekosten-Beiträgen.

⁸⁾ a. a. O. S. 43/44.