

Zum Problem einer systemgerechten Belastung des Kraftverkehrs mit Wegekosten

Das Verkehrsfinanzgesetz von 1955 und das Straßenbaufinanzierungsgesetz von 1960 als Beiträge zur Lösung des Problems*)

VON PROF. DR. J. HEINZ MÜLLER
UND PRIV.-DOZ. DR. RAINER J. WILLEKE, FREIBURG

1. Einleitung

1.1. Zweck der Untersuchung

Die vorliegende Untersuchung dient dem Zweck, steuerliche Belastungsvergleiche zwischen ausgewählten Kraftfahrzeugtypen anzustellen. Ähnliche Untersuchungen¹⁾ wurden im Jahre 1954/55 von *Alfons Schmitt* durchgeführt, in denen er erhebliche steuerliche Belastungsdifferenzen insbesondere zwischen Personenkraftwagen und Lastkraftwagen feststellte. Um diese Belastungsunterschiede zu mildern, hatte *Schmitt* einen Umbau der dafür in Betracht kommenden Steuern vorgeschlagen. Dieser Umbau schien um so unerläßlicher, als mit der damaligen Steuerregelung, die den motorisierten Kraftverkehr betraf, eine marktkonforme Ausbildung des Verkehrswesens und der Verkehrspolitik nicht zu erreichen war. Die steuerlichen Belastungsdifferenzen zwischen Personen- und Lastkraftwagen hatten eine ungerechte Verteilung der Wegekosten und damit eine produktivitätsschädigende Verkehrsteilung zur Folge.

Seit der Veröffentlichung der Arbeiten von *Schmitt* wurden das Verkehrsfinanzgesetz von 1955 und das Straßenbaufinanzierungsgesetz von 1960 erlassen. Eines ihrer Ziele war die richtigere und anteilmäßig gerechtere Besteuerung des motorisierten Straßenverkehrs. Eine Besteuerung unter diesem Gesichtspunkt hängt eng mit der Frage nach der steuerlichen Belastungsparität der einzelnen Kraftfahrzeugtypen zusammen. Deshalb liegt es nahe, dieses Problem erneut zu überprüfen. Die vorliegende Untersuchung dient somit der Klärung der Frage, ob die Belastung der Kraftfahrzeugtypen mit Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuern seit Erlass der genannten Gesetze gleichmäßiger geworden ist und welche Belastungsdifferenzen heute noch bestehen.

*) Mit vorliegender Arbeit wird eine Untersuchung fortgesetzt, die der verstorbene Direktor des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Freiburg i. Br., Professor Dr. *Alfons Schmitt*, 1954 unter dem Titel „Systemgerechte Sonderbesteuerung des Kraftwagens“ veröffentlicht hatte. Die Aufgabe dieser Arbeit bestand darin, die Belastungsänderungen, die durch das Straßenbaufinanzierungsgesetz und das Verkehrsfinanzgesetz für den Kraftverkehr und seine Gruppen eingetreten sind, zu ermitteln und darzustellen. Für wesentliche Hilfe, insbesondere bei der Anlage des umfangreichen Rechenwerkes, sind die Autoren den Mitarbeitern des Instituts, Herrn Dr. Friedhelm Wilkenloh, Fräulein Marlene Unkelbach, Herrn Bernhard Mez, zu Dank verpflichtet.

¹⁾ *Schmitt, Alfons*, Systemgerechte Sonderbesteuerung des Kraftwagens — ein Beitrag zu marktkonformer Verkehrspolitik, Sonderdruck aus: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 25. Jg. (1954), Heft 2. *Ders.*, Zur Neuordnung der deutschen Kraftverkehrsbesteuerung, in: Finanzarchiv, Bd. 15 (1954/55). *Ders.*, Straßenkosten und Verkehrsordnung (= Schriftenreihe des Bundesministers für Verkehr, Heft 7), Bielefeld 1955.

1.2. Der Aufbau der Untersuchung

Methodisch lehnt sich die folgende Untersuchung an die genannten Arbeiten von *Alfons Schmitt* an.

Schmitt ging in der folgenden Weise vor:

- a) Die Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuer bildeten die Untersuchungsobjekte. Nur sie, nicht aber der Mineralölzoll und die Beförderungsteuer, wurden als Sondersteuern des Kraftverkehrs angesehen. Lediglich die Erträge aus der Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuer erschienen nach *Schmitt* auf die Wegekosten des Kraftfahrzeuges anrechenbar, während der Mineralölzoll und die Beförderungsteuer keine steuerliche Sonderlast des motorisierten Straßenverkehrs gegenüber den anderen Verkehrsmitteln darstellen, sondern ihr Äquivalent in ähnlichen Abgaben der übrigen Verkehrsmittel haben.
- b) Als Basis für den steuerlichen Belastungsvergleich der heterogenen Kraftfahrzeugtypen wählte *Schmitt* den Brutto-Tonnenkilometer. Die Berechnung der brutto-tonnenkilometrischen jährlichen Beförderungsleistung erfolgte in der Weise, daß ein jeweils durchschnittlich angenommenes Brutto-Gewicht²⁾ mit einer geschätzten durchschnittlichen Laufleistung in km pro Jahr multipliziert wurde.
- c) Aus dem großen Kreis der Kraftfahrzeugtypen wurde von *Schmitt* eine Anzahl als repräsentativ angesehen, die nach ihrer Häufigkeit auf deutschen Straßen ausgewählt war.
- d) Die jährliche Kraftfahrzeugsteuer für jedes Fahrzeug berechnete *Schmitt* mittels der im Gesetz angegebenen Abgabensätze — gegliedert nach Hubraum oder Gewichtsklassen. Bezüglich der Mineralölsteuer legte *Schmitt* nicht einen bestimmten im Gesetz angeführten Steuersatz zugrunde, sondern den durchschnittlichen Jahressteuersatz für 1953 laut Angaben des Bundesfinanzministeriums.³⁾

Da in der vorliegenden Untersuchung die Entwicklungstendenz der Steuerbelastung seit 1954 geklärt werden soll, mußten in erster Linie die gesetzlichen Steueränderungen seit dieser Zeit berücksichtigt werden. Bei der Betrachtung des Zeitraumes von 1954 bis 1960 ergibt sich freilich auch, daß zunehmend technisch veränderte und verbesserte Kraftfahrzeuge zum Einsatz gekommen sind. Diese neuen oder fortentwickelten Typen zeigen in den Ansatzpunkten der steuerlichen Belastung mehr oder weniger fühlbare Veränderungen.

Dieses Problem haben wir in unserer Berechnung durch eine zusätzliche Anzahl neuester Modelle zu berücksichtigen versucht.

Der Untersuchungsgang der vorliegenden Arbeit erfolgt in drei Schritten, die durch folgende Fragestellungen ausgedrückt sind:

- a) In welcher Art und Weise werden bei einer vergleichenden Fortrechnung die Ergebnisse der Untersuchungen von *Alfons Schmitt* durch die veränderte Gesetzgebung modifiziert? Diese Frage versuchen wir im ersten Teil zu klären. Das Wesentliche dieses Teiles liegt

²⁾ Pkw: Eigengewicht plus 250 kg (2 Personen und Gepäck); Lkw und Kom: Eigengewicht plus 70 % Auslastung; Anhänger: Eigengewicht plus 75 % Auslastung.

³⁾ Der durchschnittliche Steuersatz wird aus den mit den entsprechenden Mengen gewogenen unterschiedlichen Steuersätzen gebildet. Je nach Herstellungsart (Schwelung und Hydrierung von Kohle, katalytische Synthese — Fischer-Tropsch-Verfahren — oder fraktionierte Rohöldestillation) schreibt der Gesetzgeber unterschiedliche Steuersätze vor.

in der Feststellung der steuerlichen Belastungsentwicklung je Brutto-Tonnenkilometer, ohne daß die Typenauswahl von *Schmitt* verändert wurde.

- b) In welcher Art und Weise verändert sich die steuerliche Belastungsentwicklung je Brutto-Tonnenkilometer, wenn anstelle der Typenauswahl von *Schmitt* Fahrzeugtypen des Baujahres 1960 ausgewählt werden? Diese Frage wird im zweiten Teil untersucht. Dabei wird für die neuesten Fahrzeugtypen die steuerliche Belastung in einer hypothetischen Rückrechnung ermittelt.
- c) Weist die steuerliche Belastungsentwicklung je Brutto-Tonnenkilometer zwischen alten und neuen Modellen des gleichen Fahrzeugtyps Differenzen auf? Welche Ursachen haben diese Differenzen? Wird die beobachtete steuerliche Entwicklungstendenz durch die Differenzen erheblich beeinflußt? Diese Fragen werden im dritten Teil zu klären versucht.

2. Die Entwicklung der Kraftverkehrsbesteuerung seit 1954 in Deutschland unter Berücksichtigung der Typenwahl von *Schmitt*.

2.1. Die relative Belastung der einzelnen Kraftverkehrsgruppen mit Kraftfahrzeugsteuer

2.1.1. Die relative Belastung vor Inkrafttreten des Verkehrsfinanzgesetzes 1955

2.1.1.1. Vorbemerkungen

Schmitt konnte 1954/55 auf Grund der damaligen Kraftfahrzeugsteuergesetzgebung steuerliche Belastungsunterschiede zwischen ausgewählten Pkw- und Lkw-Gruppen nachweisen. Die Gründe für diese Differenzen erklärte *Schmitt* zu einem Teil aus den unterschiedlichen Steuerbemessungsgrundlagen (für Lkw lag das Eigengewicht, für Pkw der Hubraum zugrunde) und zu einem weiteren Teil aus dem Charakter der Kraftfahrzeugsteuer als einer Pauschalsteuer. Verschärft wurde der letztere Grund noch durch einige Vergünstigungen schwerer Kraftfahrzeugtypen, auf die wir im folgenden zu sprechen kommen werden.

2.1.1.2. Die Wirkung unterschiedlicher Steuerbemessungsgrundlagen

An einem einfachen Beispiel zeigte *Schmitt*, daß die Hubraumbesteuerung ungünstiger war. Er berechnete für Lastkraftwagen die Kraftfahrzeugsteuer nach deren Hubraum und nicht nach ihrem Eigengewicht. Dabei stellte sich heraus, daß die Steuer für einen Opel 1,5 t um DM 90,—, für einen Daimler-Benz 3,5 t um DM 258,— und für einen Büssing 8 t sogar um DM 1478,— höher lag, wenn sie entsprechend der Pkw-Besteuerung statt nach dem Eigengewicht nach Hubraum berechnet worden wäre.⁴⁾ Diese steuerliche „Entlastung“ der Lastkraftwagen war gleichbedeutend mit einer Reduktion ihrer fixen Kosten, d. h. es wurde durch den Bemessungsdualismus (Hubraum hier, Eigengewicht dort) der erste Ansatz einer unterschiedlichen Belastung geschaffen.

2.1.1.3. Der Pauschalcharakter der Kraftfahrzeugsteuer und die Steuerbelastung ausgewählter Kraftfahrzeugtypen, bezogen auf den Brutto-Tonnenkilometer

Verschärft wurde das durch den Bemessungsdualismus verursachte Belastungsgefälle zwischen den genannten Kraftfahrzeugen durch den Pauschalcharakter der Kraftfahrzeugsteuer.

⁴⁾ *Schmitt, A., Systemgerechte Sonderbesteuerung . . . , a.a.O., S. 3.*

Es kommt in diesem Begriff die Tatsache zum Ausdruck, daß die Kraftfahrzeugsteuer lediglich eine solche auf das „Halten eines Kraftfahrzeugs oder Kraftfahrzeuganhängers zum Verkehr auf öffentlichen Straßen“⁵⁾ ist. Sie ist damit Fixkostenelement. Das heißt aber nichts anderes, als daß die Kraftfahrzeugsteuerbelastung — oder anders ausgedrückt, die Höhe der fixen Kosten je Leistungseinheit — um so niedriger liegen, je größer die jährliche Leistung ist. Da ein Lkw in der Regel eine höhere jährliche Transportleistung aufweist als ein Pkw, wird die Steuerkurve eines Lkw eine erhebliche Degression zeigen.

Eine weitere Verstärkung des Belastungsgefälles bedeutete die sprunghaft steigende Steuerbegünstigung mit zunehmender Größe der Lkw-Typen. Verantwortlich war damals dafür der sog. „Knick“ in der Besteuerung der begünstigten Gruppe.

Dieser Knick stellte eine progressive Besserstellung schwerer Lastkraftwagen und Kraftomnibusse mit einem Eigengewicht über 2400 kg dar. Bis zum Eigengewicht von 2400 kg wurden für je 200 kg DM 45,— Steuer erhoben. Darüber hinaus ermäßigte sich der Steuersatz auf DM 15,— je 200 kg. Diese im Jahre 1935 aus hauptsächlich wehrwirtschaftlichen und wehrpolitischen Überlegungen eingeführte Steuerbegünstigung schuf bis zum Jahre 1955, also 20 Jahre lang, für schwere Fahrzeuge einen künstlichen Kostenvorsprung, der dazu angetan war, die Verkehrsteilung zu verfälschen, und der einen weiteren Ansatz schuf, die Kostenlage schwerer Fahrzeugeinheiten falsch einzuschätzen. Im Gegensatz zu dieser Regelung — so betont *Schmitt* — lassen Verkehrspolitik und Verkehrswirtschaft für schwere Lkw-Typen „eher eine Progression als eine Degression des Steuersatzes erwünscht erscheinen“.⁶⁾

Auf der Linie einer ähnlichen Begünstigung lag auch die Besteuerung der Anhänger mit einem einheitlichen Satz von nur DM 20,— je 200 kg. Sie entspricht in ihrer negativen Auswirkung der Begünstigung schwerer Lastkraftwagen und Kraftomnibusse. Die unterschiedliche Steuerbelastung trat besonders hervor, als die Steuer auf die einheitliche Bezugsgröße Brutto-Tonnenkilometer umgerechnet wurde. In einer Tabelle, der als Basisjahr 1953 zugrunde lag, weist *Schmitt* nach, daß z. B. der Volkswagen im Durchschnitt je Brutto-Tonnenkilometer acht mal so hoch mit Kraftfahrzeugsteuer belastet war wie ein Büssing 8 t Lkw (1,10 Pf zu 0,14 Pf) oder sechs mal so hoch wie ein MAN 6 t Lkw.⁷⁾

2.1.2. Die relative Belastung nach Inkrafttreten des Verkehrsfinanzgesetzes 1955

2.1.2.1. Vorbemerkungen

Im Verkehrsfinanzgesetz zeichnet sich der Wille des Gesetzgebers ab, das Belastungsgefälle zu mindern. Zu diesem Zweck wurde im Gesetz folgendes bestimmt:

- a) Bei der Steuerberechnung für Lastkraftwagen wurde als Bemessungsgrundlage das Eigengewicht durch das höchstzulässige Gesamtgewicht ersetzt (§ 10 Abs. 1, 2 Verk. Fin.Ges.).
- b) Der Steuersatz wurde für Gesamtgewichte bis zu 2000 kg mit gleichmäßig DM 20,— pro 200 kg festgesetzt. Für 2200 bis 24000 kg Gesamtgewicht ist von Gewichtsklasse

⁵⁾ Kraftfahrzeugsteuergesetz, § 1 Abs. 1.

⁶⁾ *Schmitt, A., Systemgerechte Sonderbesteuerung . . . , a.a.O., S. 5.*

⁷⁾ Ebenda, S. 4.

zu Gewichtsklasse, d. h. für jeweils 1000 kg, eine Progression festzustellen. Die Progression wirkt sich so aus, daß beispielsweise für die Stufe von 2200 bis 3000 kg DM 21,— pro 200 kg, für die Stufe 7200 bis 8000 kg DM 26,— pro 200 kg und für die Stufe 23 200 bis 24000 kg DM 42,— pro 200 kg zu zahlen sind (§ 11 Abs. 1 Ziff. 1 Verk.Fin.Ges.).

- c) Bei der Steuerberechnung für Personenkraftwagen wurde der Steuerbetrag von DM 18,— auf DM 14,40 gesenkt, und zwar für je 100 ccm Hubraum oder einen Teil davon (§ 11 Abs. 1, Ziff. 2 Verk.Fin.Ges.).

Mit diesen Steueränderungen wurde

- a) innerhalb der Gruppen der Lkw der besprochene „Knick“, d. h. die Begünstigung der Transporteinheiten über 2400 kg Eigengewicht beseitigt,
 b) die negative Wirkung der unterschiedlich anzusetzenden Steuerbemessungsgrundlagen zwischen den Pkw- und Lkw-Gruppen durch eine entsprechende Veränderung der Steuersätze aufgehoben,
 c) die Wirkung des Pauschalcharakters der Kraftfahrzeugsteuer gemildert und damit der besonders gewichtigen Wegekostenverursachung schwerer Lkw Rechnung getragen.

Wir wollen bei der Überprüfung dieser Zielsetzungen die Entwicklung der Steuerlast pro Brutto-Tonnenkilometer untersuchen; eine weitere Bezugnahme auf die Auswirkung der unterschiedlichen Bemessungsgrundlagen erübrigt sich, weil die veränderten Steuersätze den notwendigen Ausgleich zwischen Gewichts- und Hubraumbesteuerung geschaffen haben.

2.1.2.2. Die Steuerbelastung ausgewählter Kraftfahrzeugtypen, bezogen auf den Brutto-Tonnenkilometer

Tabelle 1 soll das Belastungsverhältnis zwischen ausgewählten Kraftfahrzeugen nach Inkrafttreten der gesetzlichen Steueränderungen des Verkehrsfinanzgesetzes von 1955 verdeutlichen.

Bleiben wir bei dem von Schmitt besonders herausgestellten Beispiel der steuerlichen Belastung des Volkswagens im Verhältnis zum Lastkraftwagen MAN 6 t und Büssing 8 t, so beträgt jetzt die durchschnittliche Mehrbelastung des Volkswagens nicht mehr das Acht- bzw. Sechsfache, sondern nur noch etwa das Dreifache je Brutto-Tonnenkilometer. Damit zeigt sich folgendes Ergebnis: Durch Veränderung der Steuersätze, Einbeziehung des Gesamtgewichtes bei der Steuerbemessung für Lkw und progressive Ausgestaltung des Tarifs der Gewichtsbesteuerung wurden die Mängel der Kraftfahrzeugsteuer teilweise ausgeschaltet oder zumindest in ihrer Wirkung abgemildert. Daraus ergibt sich eine deutliche Verringerung der Belastungsunterschiede pro Brutto-Tonnenkilometer innerhalb der Kraftfahrzeugstruktur.

Der Grund für das noch verbleibende Gefälle der Kraftfahrzeugsteuerbelastung pro Brutto-Tonnenkilometer muß in dem schon mehrfach erwähnten Pauschalcharakter der Kraftfahrzeugsteuer gesucht werden. Wir wiesen eingangs darauf hin, daß die durchschnittlich größere Transportleistung der Lastkraftwagen gegenüber den durchschnittlich kleineren der Personenkraftwagen zu einer Degression der Steuerkurve oder — anders ausgedrückt — zu einer fallenden Steuerbelastung pro Brutto-Tonnenkilometer führen muß. Solange die Kraftfahrzeugsteuer eine Pauschalsteuer dieser Prägung bleibt, wird das Problem der

sinkenden Steuerlast bei steigender Transportleistung pro Jahr immer akut sein. Eine Anhebung der Steuersätze für Lkw kann lediglich zu einer annähernden Parität zwischen den Kraftfahrzeugtypen führen. Diesem Ziel wollte der Gesetzgeber durch Erlaß des Straßenbaufinanzierungsgesetzes 1960 näherkommen.

Tabelle 1:

Kraftfahrzeugsteuer je Brutto-Tonnenkilometer (nach Inkrafttreten des Verkehrsfinanzgesetzes 1955)

Typ	Jahresfahrleistung in km ^{a)}	Zugrunde gelegtes BrGew. in kg	Jahres-BrTkm.	Kfz.-Steuer	
				je Jahr DM	je BrTkm. Pf
Volkswagen	20 000	980	19 600	172,80	0,88
Daimler-Benz 170 S	20 000	1 470	29 400	259,20	0,88
Opel-Kapitän	20 000	1 460	29 200	360,—	1,23
Opel 1,5 t	20 000	2 883	57 660	349,—	0,61
Daimler-Benz 3,5 t	25 000	5 578	139 450	750,—	0,54
MAN 6 t	40 000	9 940	397 600	1 445,—	0,36
Büssing 8 t	50 000	13 554	677 700	2 125,—	0,31
Südwerke 8 (-11) t	50 000	14 100	705 000	2 230,—	0,32
Kom. Büssing 5 t	30 000	11 620	348 600	1 630,—	0,47
Anh. Schenk 8 t	25 000	8 700	217 500	1 276,—	0,59

^{a)} Die durchschnittlichen Jahresfahrleistungen für alle Teile unserer Arbeit wurden unverändert von Schmitt übernommen. Die von Schmitt angegebenen Durchschnittsfahrleistungen sind in der Literatur nicht unbestritten. Aber die Angaben weichen stark voneinander ab. Keines der bisher vorliegenden Ergebnisse kann Anspruch darauf erheben, für das ganze Bundesgebiet als repräsentativ betrachtet zu werden, und amtliche Erhebungen fehlen bislang in der Bundesrepublik.

2.1.3. Die relative Belastung nach Inkrafttreten des Straßenbaufinanzierungsgesetzes 1960

2.1.3.1. Vorbemerkungen

Nach dem Inkrafttreten des Straßenbaufinanzierungsgesetzes bleibt die Kraftfahrzeugsteuer in ihrer Grundstruktur eine Pauschalsteuer, welche die verschiedenen Kraftfahrzeugtypen

- a) nach Hubraum (Pkw und Dreiradfahrzeuge zur Personenbeförderung sowie Zweiradkraftrfahrzeuge laut § 11 Abs. 1 Ziff. 1-4) bzw.
 b) nach dem Gesamtgewicht (alle übrigen Fahrzeuge laut § 11 Abs. 1 Ziff. 5) besteuert.

Der Steuersatz für die Hubraumbesteuerung ist nicht verändert worden, wogegen die Sätze für die Gewichtsbesteuerung sich erhöht haben. Im einzelnen wurde folgendes festgesetzt:

- a) Als niedrigster Satz werden bis zu 2000 kg für je 200 kg DM 22,— erhoben, im Gegensatz zu DM 20,— des Verkehrsfinanzgesetzes bzw. des Kraftfahrzeugsteuergesetzes in der Fassung vom 30. Juni 1955 (BGBl I, S. 417).

- b) Als höchster Satz gelten bei Gesamtgewichten über 24 000 kg DM 56,50 für jeweils 200 kg im Gegensatz zu DM 43,— der alten Regelung.
- c) Eine Steuerermäßigung gibt es für Sattelanhänger (25 v. H.), für Kraftomnibusse, die überwiegend im Linienverkehr verwendet werden (50 v. H.) und für Kraftfahrzeuganhänger zur Durchführung von Schwer- und Großraumtransporten (50 v. H.). Letztere Regelung betrifft insbesondere Baustellenfahrzeuge mit erhöhter Ladekapazität und beschränktem Aktionsradius.

Für unsere Problemstellung ist besonders die Tatsache der unveränderten Hubraumbesteuerung im Gegensatz zur veränderten Gewichtsbesteuerung bedeutsam. Diese Maßnahme verfolgt erneut das Ziel, die durch die pauschale Kraftfahrzeugsteuer begünstigten Fahrzeugtypen den weniger begünstigten anzugleichen.

2.1.3.2. Die Steuerbelastung ausgewählter Kraftfahrzeugtypen, bezogen auf den Brutto-Tonnenkilometer

Tabelle 2 veranschaulicht das steuerliche Belastungsgefälle zwischen Pkw- und Lkw-Gruppen nach Inkrafttreten des Straßenbaufinanzierungsgesetzes. Hier ist wiederum die Belastung pro Brutto-Tonnenkilometer für einige Kraftfahrzeuge berechnet worden.

Aus der Tabelle ist zu erkennen, daß die Belastungsschere zwischen den Pkw- und Lkw-Gruppen sich weiter geschlossen hat. Das Verhältnis von Volkswagen zu MAN 6 t und Büssing 8 t beträgt jetzt nicht mehr 6 (bzw. 8) : 1 wie vor dem Erlaß des Verkehrsfinanzgesetzes oder 3 : 1 wie nach dem Erlaß dieses Gesetzes, sondern etwa 2 : 1.

Tabelle 2:

Kraftfahrzeugsteuer je Brutto-Tonnenkilometer (nach Inkrafttreten des Straßenbaufinanzierungsgesetzes 1960)

Typ	Jahresfahrleistung in km ^{a)}	Zugrundegelegtes BrGew. kg ^{b)}	Jahres-BrTkm. °)	Kfz.-Steuer	
				je Jahr DM ^{a)}	je BrTkm. Pf ^{c)}
Volkswagen	20 000	980	19 600	172,80	0,88
Daimler-Benz 170 S	20 000	1 470	29 400	259,20	0,88
Opel-Kapitän	20 000	1 460	29 200	360,—	1,23
Opel 1,5 t	20 000	2 883	57 660	387,50	0,67
Daimler-Benz 3,5 t	25 000	5 578	139 450	850,—	0,61
MAN 6 t	40 000	9 940	397 600	1 695,50	0,43
Büssing 8 t	50 000	13 554	677 700	2 547,50	0,38
Südwerke 8 (-11) t	50 000	14 100	705 000	2 681,—	0,38
Kom. Büssing 5 t	30 000	11 620	348 600	1 925,—	0,55
Anh. Schenk 8 t	25 000	8 700	217 500	1 512,—	0,70

^{a)} Jahresfahrleistungen nach Schätzungen von Schmitt, Systemgerechte Sonderbesteuerung . . . , a.a.O., S. 10/11.

^{b)} Vgl. die Anmerkung 2, S. 201.

^{c)} Höchstzulässiges Gesamtgewicht nach Schmitt, a.a.O., S. 10/11.

d) Berechnung:

1) Pkw:

a) Vor Erlaß des Verkehrsfinanzgesetzes DM 18,— je 100 ccm Hubraum oder einem Teil davon (gem. Kraftfahrzeugsteuergesetz vom 23. 3. 1935, abgeändert durch Kontrollratsgesetz Nr. 14 vom 11. 2. 1946, abgeändert durch Kontrollratsgesetz Nr. 51 vom 31. 3. 1947).

b) Nach Erlaß des Verkehrsfinanzgesetzes vom 6. 4. 1955 alle DM 14,40 je 100 ccm Hubraum oder einem Teil davon (gemäß § 11 [1], 2. Kraftfahrzeugsteuergesetz vom 23. 3. 1935 in der Fassung vom 30. 6. 1955).

2) Lkw:

Zu entnehmen aus Steuertabellen in Verbindung mit Kraftfahrzeugsteuergesetz vom 23. 3. 1935, abgeändert durch Kontrollratsgesetz Nr. 14 vom 11. 2. 1946, abgeändert durch Kontrollratsgesetz Nr. 51 vom 31. 3. 1947, in der Fassung vom 30. 6. 1955, abgeändert durch Straßenbaufinanzierungsgesetz vom 28. 3. 1960, Art. 10, Abs. 1, Kraftfahrzeugsteuergesetz § 11.

3) Kom:

wie unter 2), unter Berücksichtigung des Straßenbaufinanzierungsgesetzes vom 28. 3. 1960, Art. 10, Abs. 2 d.

4) Anhänger:

wie unter 2).

5) Lastzüge:

Addition der Kraftfahrzeugsteuer für Motorwagen und zwei Anhänger.

e) Berechnung:

Division der Kraftfahrzeugsteuerbeträge in Pf pro Jahr durch die jeweiligen Jahres-Brutto-Tonnenkilometer.

Zusammenfassend können wir feststellen, daß eine völlige Angleichung der Kraftfahrzeugsteuerlast verschiedener Fahrzeuge bezogen auf den Brutto-Tonnenkilometer noch nicht erreicht worden ist. Wie wir gesehen haben, ist das auch keine leicht zu lösende Aufgabe, da sich die Kraftfahrzeugsteuerbelastung pro Leistungseinheit verringert, sobald die jährliche Transportleistung steigt. Eine steigende Transportleistung (Laufleistung mal befördertes Gewicht) bedeutet aber gleichzeitig eine zunehmende Wegekostenverursachung. Deshalb ist es nur sinnvoll, wenn der Gesetzgeber sich bemüht, bei hoher Transportleistung pro Jahr entsprechend höhere Steuern zu erheben. Mit einer progressiven Kraftfahrzeugsteuer kann zweifellos eine größere Wegekostenverursachung schwerer Transporteinheiten berücksichtigt werden. Fraglich ist nur, ob die absolute Parität der Steuerlastbemessung innerhalb der Fahrzeugtypen erfüllt werden kann. Wegen der schon oft genannten Unabhängigkeit der Kraftfahrzeugsteuer von der Transportleistung werden bei unterschiedlichen Leistungen auch unterschiedliche Steuerbelastungen pro Leistungseinheit auftreten. Da die Sondersteuern des Kraftverkehrs insgesamt (Mineralöl- und Kraftfahrzeugsteuer) bezüglich eines jeden einzelnen Fahrzeuges gleich dem von diesem Fahrzeug verursachten Wegekostenanteil sein sollten, die Kraftfahrzeugsteuer jedoch wegen ihrer Unabhängigkeit von der Transportleistung diese Forderung nicht erfüllen kann, ist sie als Hauptsteuer für die Anrechnung der entsprechenden Wegekostenanteile kaum geeignet. Bei entsprechender Ausgestaltung könnte sie aber im Sinne einer Ergänzungssteuer gewisse Schwächen der Mineralölsteuer ausgleichen.

2.2. Die relative Belastung der einzelnen Kraftverkehrsgruppen mit Mineralölsteuer

2.2.1. Die relative Belastung vor Inkrafttreten des Verkehrsfinanzgesetzes 1955

2.2.1.1. Vorbemerkungen

Die Mineralölsteuer ist keine Pauschalsteuer. Sie steht in einem direkt steigenden Verhältnis zum Kraftstoffverbrauch und damit zur Fahrleistung. Es zeigen sich jedoch auch hier

steuerliche Belastungsunterschiede je Brutto-Tonnenkilometer zwischen den einzelnen Kraftfahrzeugtypen.

Schmitt stellt solche Differenzen in seiner Untersuchung für das Jahr 1954 einwandfrei fest. Er führt das Gefälle der Mineralölsteuerlast pro Brutto-Tonnenkilometer zwischen den verschiedenen Kraftfahrzeugtypen auf zwei Ursachen zurück.

a) Die Degression des Mineralölverbrauchs je Brutto-Tonnenkilometer bei wachsender Größe der Transporteinheit führt zu einem Belastungsgefälle zwischen den Kraftfahrzeugtypen.

Strommenger⁸⁾ weist in diesem Zusammenhang nach, daß ein Pkw im Durchschnitt beinahe das Dreifache an Mineralöl je Brutto-Tonnenkilometer verbraucht wie ein 5-t-Lkw mit Dieselantrieb. Selbst wenn man für beide Kraftstoffarten — Benzin und Gasöl — einen gleichen Steuersatz unterstellen könnte, würde die Kraftverkehrsgruppe der Pkw im Verhältnis etwa zu einem 5-t-Lkw im Durchschnitt die dreifache Belastung je Brutto-Tonnenkilometer zu tragen haben.

Strommenger läßt deutlich erkennen, daß der Kraftstoffverbrauch bei zunehmender Größe, Belastung und Behängung der Lkw und Kraftomnibusse nur unterproportional ansteigt, d.h. die Belastung mit Mineralölsteuer pro Brutto-Tonnenkilometer bei wachsender Fahrzeuggröße eine scharfe Degression aufweist.

b) Der geringere Treibstoffverbrauch von Dieselfahrzeugen gegenüber Benzinfahrzeugen und zusätzlich der im Verhältnis zur Benzinbesteuerung niedrigere Steuersatz pro Liter Gasöl bewirken ein weiteres Belastungsgefälle zwischen der Gruppe der Benzinfahrzeuge einerseits und der Dieselfahrzeuge andererseits. Damit wird die relative Entlastung der schweren Einheiten noch zusätzlich verstärkt.

Diese Differenzen, die bei den einzelnen Kraftfahrzeugtypen verschieden sind, kann man beweiskräftig erfassen⁹⁾ durch eine Gegenüberstellung von Fahrzeugen, die sowohl als Diesel- wie auch als Vergaserwagen hergestellt werden.

Dabei ergibt sich folgendes Bild:

Daimler-Benz 170 V	.....	9,7 l/100 km	
Daimler-Benz 170 D	.....	6,1 l/100 km	= 62 % des V.
Borgward 3 t V	.....	24 l/100 km	
Borgward 3 t D	.....	17 l/100 km	= 71 % des V.
Ford 3,5 t V	.....	23,6 l/100 km	
Ford 3,5 t D	.....	15 l/100 km	= 63,5 % des V.

2.2.1.2. Die vergleichsweise Belastung von Pkw und Kraftfahrzeugen des Schwerverkehrs (je Brutto-Tonnenkilometer)

Der sich aus den technischen Verhältnissen ergebende steuerliche Vorteil der Dieselfahrzeuge müßte durch eine entsprechende Relation der Steuersätze kompensiert werden.

⁸⁾ Strommenger, G., Kraftfahrzeugbesteuerung und Wegekosten (Umlegung der Kraftfahrzeugbedingten Wegekosten auf die Kraftfahrzeuge), Düsseldorf (1953), S. 45. Vgl. dazu auch: Schmitt, A., Systemgerechte Sonderbesteuerung ..., a.a.O., S. 6, und Predt, G.M., Selbstkostenberechnungen für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen (Alsfelder Gutachten), 3. erw. Aufl., Nürnberg 1958.

⁹⁾ Schmitt, A., Zur Neuordnung der deutschen Kraftverkehrsbesteuerung, a.a.O., S. 420. Vgl. auch Strommenger, G., Kraftfahrzeugbesteuerung und Wegekosten, a.a.O., S. 45. Strommenger gibt für Pkw einen durchschnittl. Verbrauch an Kraftstoff von 100,3 ccm, für Lkw (Diesel) 5 t einen solchen von 35,7 und Lkw 8 t einen solchen von 30,6 ccm pro Brutto-Tonnenkilometer an.

Nach Schmitt¹⁰⁾ müßte die Belastung von Dieselöl gegenüber Benzin 42 % höher liegen, um bei einem Verhältnis des Treibstoffverbrauches von 100 : 70 (Benzinfahrzeuge : Dieselfahrzeuge) eine Belastungsparität je Wegeeinheit zu erreichen.

Im Zeitraum vor Erlaß des Verkehrsfinanzgesetzes trat jedoch im Gegenteil zu der Gunst der technischen Verhältnisse bei Dieselfahrzeugen als direkte Bevorzugung ein geringerer Steuerbetrag, der pro Liter Dieselöl im Verhältnis zum Vergaserkraftstoff bezahlt werden mußte. Im Jahre 1953 war Benzin im Durchschnitt pro Liter mit 16,34 Pf, Dieselöl mit 4,81 Pf Steuern belegt.

„Die Mineralölbelastung war ... um mehr als 70 % niedriger als diejenige von Benzin“.¹¹⁾ Das sich ergebende Belastungsgefälle je Brutto-Tonnenkilometer zwischen den Kraftfahrzeugtypen verdeutlicht Tabelle 3.

Tabelle 3:

Mineralölsteuer je Brutto-Tonnenkilometer (vor Inkrafttreten des Verkehrsfinanzgesetzes 1955)

Typ	Zugrundegelegtes BrGew. kg ^{a)}	Verbrauch an Kraftstoff, Ltr. je 100 km ^{b)}	Belastung Pf je BrTkm. ^{c)}
Volkswagen	980	7,6	1,27
Daimler-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
Daimler-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. Büssing 5 t	11 620	24,2	0,10
8,5-t-Lastzug			
Daimler-Benz/Voges	11 628	21,8	0,09
16-t-Lastzug			
Büssing/Schenk	22 254	39,4	0,085
24-t-Lastzug			
Büssing/Eylert	32 900	43,8	0,064

^{a)} Vgl. dazu Anm. 2, S. 201.

^{b)} 1) Pkw und Kom: Normverbrauch gemäß DIN 70030 plus 10 % Zuschlag.

2) Lkw: Normalverbrauch plus 21 % Mehrverbrauch für 70 % Nutzlast (das entspricht einem Mehrverbrauch von 30 % bei voller Auslastung).

3) Lastzüge: 25 % Mehrverbrauch bei Anhängern mit etwa gleicher Nutzlast wie der zugeordnete Motorwagen, 35 % bei Anhängern mit etwa doppelter Nutzlast wie der zugeordnete Motorwagen.

4) Anhänger: Differenz zwischen Verbrauch des zugrunde liegenden Lastzuges und des zugehörigen Motorwagens.

^{c)} Vgl. dazu die Jahres-Brutto-Tkm in Tabelle 2, S. 206.

¹⁰⁾ Schmitt, A., Systemgerechte Sonderbesteuerung ..., a.a.O., S. 8.

¹¹⁾ Ebenda, S. 8.

Es ergibt sich, daß ein Volkswagen je Brutto-Tonnenkilometer an Mineralölsteuer etwa
 $8\frac{1}{2}$ mal soviel wie ein Daimler-Benz 3,5 t
 $11\frac{1}{2}$ mal soviel wie ein MAN 6 t
 $14\frac{1}{2}$ mal soviel wie ein 8,5 t Lastzug Daimler-Benz/Voges
 20 mal soviel wie ein 24 t Lastzug Büssing/Eylert
 zu tragen hat.

Hier eine ausgleichende Korrektur zu finden, war eines der Anliegen des Verkehrsfinanzgesetzes 1955.

2.2.2. Die relative Belastung nach Inkrafttreten des Verkehrsfinanzgesetzes 1955

2.2.2.1. Vorbemerkungen¹²⁾

Der Abschnitt III des Verkehrsfinanzgesetzes 1955 enthält die Änderungen des Mineralölsteuergesetzes vom 21. 5. 1953 (BGBl. I, S. 234). Sie betreffen im wesentlichen:

- Die Änderung der Steuersätze (§ 2, 1 Min.St.Ges.);
- Betriebsbeihilfen für Betriebe der Landwirtschaft, des Bergbaues sowie die Unterstützung von Verkehrsbetrieben bei der Mineralölverwendung für schienengebundene Fahrzeuge und der Gasölverwendung zur Energie- und Wasserversorgung (Abschn. III, Art. 4 Verk.Fin.Ges.).

Von den Punkten des Abschnitts III interessiert uns besonders der Artikel 1, die Änderung der Steuersätze des § 2, 1 Min.St.Ges.

Wir stellen eine Erhöhung des Mineralölsteuersatzes für Benzin um 2,75 Pf pro Liter (§ 2, 1b Min.St.Ges.), für Gasöl hingegen um 11,75 Pf pro Liter (§ 2, 1d und e Min.St.Ges.) fest.

2.2.2.2. Die Wirkung der veränderten Steuersätze für Vergaser- und Dieselmotoren

Um Klarheit zu gewinnen, wie stark (oder schwach) die Belastungsunterschiede auch nach Einführung der veränderten Steuersätze fortbestehen, möge folgende Übersicht dienen, wobei als gemeinsame Bezugsgrundlage wiederum der Brutto-Tonnenkilometer gewählt wurde.

Aus der Tabelle geht hervor, daß ein Volkswagen je Brutto-Tonnenkilometer an Mineralölsteuer etwa

- $3\frac{1}{2}$ mal soviel wie ein Daimler-Benz 3,5 t
- 5 mal soviel wie ein MAN 6 t
- 6 mal soviel wie ein 8,5 t Lastzug Daimler-Benz/Voges
- 8 mal soviel wie ein 24 t Lastzug Büssing/Eylert

zu tragen hatte.

¹²⁾ Für die Mineralölsteuerberechnung benutzen wir — wie Schmitt — durchschnittliche Steuersätze. Die gewogenen Durchschnitte für die Kalenderjahre 1953 und 1956 bis 1959 sind Angaben des Bundesfinanzministeriums (vgl. dazu Tabelle 22 Anhang). Aus diesen Einzelzahlen der Jahre 1956–1959 berechneten wir das einfache arithmetische Mittel. Auf diesem Wert basiert die jeweilige Steuerberechnung von Benzin und Dieselöl für die Zeit nach Inkrafttreten des Verkehrsfinanzgesetzes. Eine besondere Schwierigkeit bietet das Jahr 1960. Für dieses Jahr liegen noch keine gewogenen Durchschnittswerte vor. Wir mußten zu einer Hilfsrechnung greifen, die wie folgt aufgebaut ist: Zu den von uns errechneten einfachen arithmetischen Mittelwerten jeweils für Gasöl und Benzin wurden die Steuererhöhungen lt. Straßenbaufinanzierungsgesetz 1960 hinzugerechnet (in Pf). Die so ermittelten Werte können nur Annäherungswerte darstellen. Sie werden wahrscheinlich nach oben oder unten von den gewogenen Durchschnitten des Bundesfinanzministeriums für das Jahr 1960 abweichen.

Tabelle 4:

Mineralölsteuer je Brutto-Tonnenkilometer
 (nach Inkrafttreten des Verkehrsfinanzgesetzes 1955)

Typ	Zugrundegelegtes BrGew. kg ^{a)}	Verbrauch an Kraftstoff Ltr. je 100 km ^{b)}	Belastung Pf je BrTkm. ^{c)}
Volkswagen	980	7,6	1,55
Daimler-Benz 170 S	1 470	10,7	1,46
Opel-Kapitän	1 460	13,2	1,81
Opel 1,5 t	2 883	16,5	1,14
Daimler-Benz 3,5 t	5 578	17,4	0,44
MAN 6 t	9 940	22,3	0,31
Büssing 8 t	13 554	31,5	0,33
Kom. Büssing 5 t	11 620	24,2	0,29
8,5-t-Lastzug Daimler-Benz/Voges	11 628	21,8	0,26
16-t-Lastzug Büssing/Schenk	22 254	39,4	0,25
24-t-Lastzug Büssing/Eylert	32 900	43,8	0,19

^{a)} Vgl. dazu Anm. 2, S. 201.

^{b)} Vgl. dazu Anm. b, Tab. 3, S. 209.

^{c)} Vgl. dazu die Jahres-Brutto-Tkm in Tab. 2, S. 206.

Die von Schmitt zur Erzielung einer Belastungsparität je Wegeeinheit geforderte Höherbesteuerung des Dieselöls von 42% gegenüber Benzin wurde nicht erreicht. Dies wird deutlich erkennbar, wenn man von den gewogenen Durchschnitten¹³⁾ für die Mineralölsteuerbelastung ausgeht — 19,999 Pf pro Liter Benzin, 14,024 Pf pro Liter Gasöl —; es zeigt sich dann, daß auch im Zeitraum nach Erlass des Verkehrsfinanzgesetzes (1955 bis 1960) die Mineralölsteuerbelastung je Liter Gasöl noch um etwa 30% niedriger lag als bei Benzin.

Im Ergebnis ist festzustellen, daß die Anhebung der Steuersätze noch keineswegs die Bevorzugung der Dieselfahrzeuge aufgehoben hat, daß aber die Belastungsunterschiede je Brutto-Tonnenkilometer gegenüber den Fahrzeugen mit Vergaserkraftstoff abgemildert wurden.

2.2.3. Die relative Belastung nach Inkrafttreten des Straßenbaufinanzierungsgesetzes 1960

2.2.3.1. Vorbemerkungen

Betrachten wir nunmehr die Ausgestaltung der Mineralölsteuer nach den Grundsätzen des Straßenbaufinanzierungsgesetzes.

¹³⁾ Vgl. Tabelle 22 Anhang (S. 224).

Das Hauptanliegen ist auch hier der Versuch einer Belastungsangleichung zwischen Diesel- und den technisch benachteiligten Benzinfahrzeugen durch entsprechende Höherbelastung des Gasöls.

Wiederum kommt es zu einer Erhöhung der Steuersätze — um 2,75 Pf für Benzin (§ 2, 1 b Min.St.Ges.) und um 4,70 Pf für Gasöl (§ 2, 1 d und e Min.St.Ges.) — und damit zu einer weiteren Verschiebung der Relation der Steuersätze zu ungunsten des Dieselloßs.

2.2.3.2. Die Wirkung der veränderten Steuersätze für Vergaser- und Dieselmotoren

Bei Unterstellung der von uns unter Berücksichtigung der neuesten Gesetzgebung für 1960 fortgerechneten gewogenen Durchschnitte der Mineralölsteuerbelastung¹⁴⁾ — 22,749 Pf für Benzin, 18,724 für Gasöl — ist ersichtlich, daß auch nach Erlass des Straßenbaufinanzierungsgesetzes die Mineralölsteuer pro Liter Gasöl noch um etwa 18% niedriger liegt als die Belastung pro Liter Benzin.

Wiederum wurde nur eine Abmilderung der bestehenden Belastungsdifferenzen, jedoch keineswegs ihre Nivellierung erreicht. Tabelle 5 möge dies deutlich machen.

Bei der Auswertung dieser Tabelle wollen wir erneut den Volkswagen und seine Belastung

Tabelle 5:

Mineralölsteuer je Brutto-Tonnenkilometer¹⁵⁾
(nach Inkrafttreten des Straßenbaufinanzierungsgesetzes 1960)

Typ	Zugrundegelegtes BrGew. kg	Verbrauch an Kraftstoff, Ltr. je 100 km	Belastung Pf je BrTkm.
Volkswagen	980	7,6	1,76
Daimler-Benz 170 S	1 470	10,7	1,66
Opel-Kapitän	1 460	13,2	2,06
Opel 1,5 t	2 883	16,5	1,30
Daimler-Benz 3,5 t	5 578	17,4	0,58
MAN 6 t	9 940	22,3	0,42
Büssing 8 t	13 554	31,5	0,44
Kom. Büssing 5 t	11 620	24,2	0,39
8,5-t-Lastzug Daimler-Benz/Voges	11 628	21,8	0,35
16-t-Lastzug Büssing/Schenk	22 254	39,4	0,33
24-t-Lastzug Büssing/Eylert	32 900	43,8	0,25

¹⁴⁾ Vgl. Tabelle 12 Anhang (S. 224).

¹⁵⁾ Vgl. dazu Anm. a-c der Tabelle 4.

je Brutto-Tonnenkilometer ins Verhältnis setzen zu einigen Lkw-Typen. An Mineralölsteuer hat der Volkswagen etwa

- 3 mal soviel wie ein Daimler-Benz 3,5 t
- 4 mal soviel wie ein MAN 6 t
- 5 mal soviel wie ein 8,5 t Lastzug Daimler-Benz/Voges
- 7 mal soviel wie ein 24 t Lastzug Büssing/Eylert

zu tragen.

Die steuerliche Bevorzugung der Fahrzeuge mit Dieselantrieb wurde also erneut verringert, aber keineswegs beseitigt. Nach wie vor ist die relative Belastung mit Mineralölsteuer je Brutto-Tonnenkilometer bei der Kraftverkehrsgruppe der Vergaserfahrzeuge ungleich höher als bei den Transporteinheiten mit Dieselantrieb.

2.2.3.3. Die verbleibenden Belastungsdifferenzen je Brutto-Tonnenkilometer auf Grund unterschiedlicher Größen der Transporteinheiten

Das noch bestehende Belastungsgefälle findet seine Erklärung zum Teil im unterproportionalen Ansteigen des Treibstoffverbrauches mit wachsendem Gewicht des Fahrzeuges; eine Ausschaltung durch Anhebung der Steuersätze ist in diesem Fall nicht möglich. Wenn daher eine gleichmäßige Gesamtsteuerbelastung je Brutto-Tonnenkilometer für alle Fahrzeugtypen erreicht werden soll, könnte diese der Mineralölsteuerbelastung auf Grund der technischen Verhältnisse innewohnende Belastungsdegression durch ein ausgleichendes Zusammenspiel von Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuer kompensiert werden.

2.3. Zusammenfassung der beiden Steuern

Die bisherige vergleichende Fortrechnung zeigt, wie die Ergebnisse der Untersuchung von Alfons Schmitt für 1954 durch die veränderte Gesetzgebung modifiziert werden. Veränderte Kraftfahrzeugsteuersätze und die Einführung des Gesamtgewichtes als Bemessungsgrundlage der Gewichtbesteuerung durch das Verkehrsfinanzgesetz von 1955 ergaben die Beseitigung der ungünstigen Auswirkungen der Hubraumbesteuerung auf die Belastung der Pkw.

Durch die progressive Ausgestaltung des Steuertarifs für Gewichtsklassen über 2000 kg Gesamtgewicht wurde die besondere Begünstigung schwerer Fahrzeuge abgeschafft (Knick) und eine Abmilderung des Pauschalcharakters der Kraftfahrzeugsteuer erreicht.

Die Folge war eine Verringerung der Belastungsdifferenzen pro Brutto-Tonnenkilometer bei den einzelnen Kraftfahrzeugtypen. Durch Inkrafttreten des Straßenbaufinanzierungsgesetzes von 1960 mit erhöhten Sätzen der Gewichtbesteuerung wurde eine weitere Angleichung dieser Belastungsdifferenzen erreicht. Die Kraftfahrzeugsteuer pro Brutto-Tonnenkilometer eines Volkswagens, die 1954 das 6-fache der Steuer (pro Brutto-Tonnenkilometer) eines MAN 6 t betrug, reduzierte sich 1955 auf das 2^{1/2}-fache und 1960 auf das Doppelte der Belastung/BrTkm dieses Lkw-Typs. Eine absolute Parität der Steuerlastbemessung innerhalb der Kraftfahrzeugstruktur wurde auch mit einer progressiven Kraftfahrzeugsteuer noch nicht erzielt.

Im Bereich der Mineralölsteuer wurden durch das Verkehrsfinanzgesetz und das Straßenbaufinanzierungsgesetz die Steuersätze je Liter Gasöl beträchtlich stärker angehoben als

je Liter Benzin. Die gesetzliche Begünstigung der Dieselfahrzeuge wurde dadurch abgemildert, jedoch nicht beseitigt.

Das positiv Erreichte drückt sich in folgenden von-Hundert-Sätzen aus: 1954 war der Steuersatz je Liter Gasöl um ca. 70 % niedriger als der Satz je Liter Benzin, 1955 betrug die Differenz noch ca. 30 %, 1960 noch ca. 18 %.

Ein Volkswagen trug 1954 pro Brutto-Tonnenkilometer $11\frac{1}{2}$ -mal soviel Mineralölsteuer wie ein MAN 6 t, 1955 5-mal und 1960 nur noch 4-mal soviel.

Die verbleibenden Belastungsdifferenzen pro Brutto-Tonnenkilometer sind zum einen Teil auf die Relation der Steuersätze und zum anderen Teil auf die Tatsache zurückzuführen, daß bei wachsendem Gewicht der Fahrzeuge der Treibstoffverbrauch nur unterproportional ansteigt.

Abschließend betrachten wir die Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuer in ihrem Zusammenwirken, d. h. die Gesamtsteuerbelastung ausgewählter Kraftfahrzeugtypen pro Brutto-Tonnenkilometer (Tabelle 6).

Tabelle 6:

Gesamtsteuerbelastung ausgewählter Kraftfahrzeugtypen
je Brutto-Tonnenkilometer

Typ	Steuerbelastung insgesamt (Mineralöl- und Kraftfahrzeugsteuer) je BrTkm.			Indexreihen der Gesamtsteuerbelastung je BrTkm.		
	1954 Pf/BrTkm.	1955 Pf/BrTkm.	1960 Pf/BrTkm.	1954 VW=100	1955 VW=100	1960 VW=100
Volkswagen	2,37	2,43	2,64	100	100	100
Daimler-Benz 170 S	2,29	2,33	2,54	97	96	96
Opel-Kapitän	3,02	3,04	3,29	127	125	125
Opel 1,5 t	1,64	1,75	1,97	69	72	75
Daimler-Benz 3,5 t	0,57	0,98	1,19	24	40	45
MAN 6 t	0,31	0,67	0,85	13	28	32
Büssing 8 t	0,25	0,64	0,82	11	26	31
Südwerke 8 (-11) t	0,24	0,62	0,78	10	26	30
Kom. Büssing 5 t	0,38	0,76	0,94	16	31	36
Anhänger Schenk 8 t	0,19	0,75	0,92	8	31	35
Anhänger Eylert 12 t	0,15	0,755	0,92	6	31	35
Anhänger Braunschweig 16,5 t	0,16	0,811	1,01	7	33	38
8,5-t-Lastzug Daimler-Benz/Voges	0,46	1,09	1,29	19	45	49
16-t-Lastzug Büssing/Schenk	0,23	0,67	0,83	10	28	31
24-t-Lastzug Büssing/Eylert	0,18	0,67	0,84	8	28	32

Der Vergleich der Belastung des Volkswagens mit einem MAN 6 t ergibt nun, daß der Volkswagen 1954 $7\frac{1}{2}$ -mal, 1955 $3\frac{1}{2}$ -mal und 1960 3-mal soviel Gesamtsteuerlast pro Brutto-Tonnenkilometer trug als der genannte Lkw.

Die Indexreihen der Gesamtsteuerbelastung laut Tabelle 6 sollen die Ergebnisse veranschaulichen. Als Basisgröße wurde die brutto-tonnenkilometrische Steuerlast des Volkswagens gewählt.

Es wird so deutlich erkennbar, daß das Gefälle der Gesamtsteuerlast pro Brutto-Tonnenkilometer innerhalb der Kraftfahrzeugstruktur durch Inkrafttreten des Verkehrsfinanzgesetzes und des Straßenbaufinanzierungsgesetzes beträchtlich verringert wurde. Die schwerste Transporteinheit unserer ausgewählten Tabelle — der 24-t-Lastzug Büssing/Eylert — trug 1954 8 % der Steuerlast des Volkswagens. Durch Erhöhungen der Gesamtsteuerlast pro Brutto-Tonnenkilometer um rund 272 % im Jahre 1955 und um rund 25 % im Jahre 1960 stieg dieser Anteil auf 28 % bzw. 32 % der Steuerlast des Volkswagens. Diese beträchtlichen prozentualen Steigerungen der Gesamtsteuerlast durch die veränderte Gesetzgebung sind auch bei den übrigen schweren Transporteinheiten festzustellen. Im Resultat ergibt sich jedoch allgemein, daß auch 1960 die Gesamtbelastung der großen Fahrzeuge pro Brutto-Tonnenkilometer erst zwischen 30 % und 50 % der Steuerlast der angenommenen Standardgröße — des Volkswagens — liegt.

3. Die Entwicklung der Steuerbelastung des Kraftverkehrs seit 1954 unter Berücksichtigung der heutigen Typen

3.1. Vorbemerkungen

Im vorhergehenden Teil dieser Arbeit haben wir die Typenauswahl von Alfons Schmitt aus dem Jahre 1954 übernommen und die Entwicklung der Steuerbelastung dieser Fahrzeuge bis zum Jahre 1960 fortgerechnet. Dagegen könnte eingewandt werden, daß diese Typen veraltet sind und sich seit 1954 die technischen Grundwerte der Fahrzeuge (z. B. Kraftstoffverbrauch, Gewicht usw.) teilweise auch auf Grund des Straßenverkehrsrechtes geändert haben.

Aus diesem Grunde ist es angebracht, in einer Vergleichsrechnung die Belastungswerte auch für die Fahrzeuge des Baujahres 1960 zu ermitteln.¹⁶⁾

Die Änderungen des Straßenverkehrsrechtes wirken sich auf unsere neue Typenauswahl derart aus, daß keine Lkw- und Anhängertypen mit Gesamtgewicht von mehr als 1600 kg in unsere Rechnungen aufgenommen sind.¹⁷⁾

¹⁶⁾ Die Typen sind soweit zweckmäßig Nachfolgemodelle der Typen in den Tabellen des ersten Teiles. Alle Typen und technischen Daten sind der Produktion des Baujahres 1960 entnommen. Während es bei den Pkw-Typen durchweg zweckmäßig erschien, Nachfolgemodelle zugrunde zu legen, liegt der Auswahl der Lkw-, Omnibus- und Anhängertypen die heutige zum Teil durch Änderungen des Straßenverkehrsrechtes variierte Bestandsstruktur zugrunde. Die Angaben der technischen Grundwerte der aufgeführten Fahrzeuge stammen aus folgenden Quellen:

a) Pkw: Auskunft der Werksvertretung in Freiburg i. Br.
b) Lkw- und Omnibus-Ausstellung, in: Lastauto und Omnibus, Heft 10, 1960
c) Anhänger: Auskunft der Hersteller.

¹⁷⁾ Vgl. dazu: Verordnung zur Änderung von Vorschriften des Straßenverkehrsrechtes vom 7. 7. 1960 (BGBl. I, 21. 7. 1960).

Ebenso wurde bei der Typenauswahl die Vorschrift über die 1:1-Gewichtsrelation berücksichtigt, trotz der Übergangsfrist bis zum 1. 4. 1963 für größere Relationen.¹⁸⁾

3.2. Die Entwicklung der Kraftfahrzeugsteuerbelastung

In der nachfolgenden Tabelle 7 sind einige Typen des Baujahres 1960 ausgewählt, für die in einer theoretischen Rückrechnung die Belastungsentwicklung je Brutto-Tonnenkilometer in den drei Perioden seit 1955 festgestellt ist.

Die Entwicklung der Kraftfahrzeugbesteuerung zeigt in den drei Betrachtungsperioden auch für die neuesten Kraftfahrzeugtypen die eindeutige Tendenz, die Personenkraftwagen zu entlasten und die Lastkraftwagen stärker zu belasten. Während für den Volkswagen der neuesten Bauart vor Inkrafttreten des Verkehrsfinanzgesetzes 1,09 Pf je Brutto-Tonnenkilometer an Kraftfahrzeugsteuer zu zahlen gewesen wären, müssen heute 0,87 Pf entrichtet werden. Das bedeutet eine Verringerung der brutto-tonnenkilometrischen Belastung um etwa 20 %.

Tabelle 7:

Die Entwicklung der Kraftfahrzeugsteuerbelastung ausgewählter Kraftfahrzeugtypen je Brutto-Tonnenkilometer

(vor Inkrafttreten des Verkehrsfinanzgesetzes 1955 bis nach Inkrafttreten des Straßenbaufinanzierungsgesetzes 1960)

Typ	Vor dem Verk.Fin.Ges. Pf/BrTkm.	Nach dem Verk.Fin.Ges. Pf/BrTkm.	Nach dem Straßenbaufin.Ges. Pf/BrTkm.
Volkswagen	1,09	0,87	0,87
Daimler-Benz 180	1,21	0,97	0,97
Opel-Kapitän	1,50	1,20	1,20
Opel-Blitz 1,9 t	0,59	0,64	0,72
Daimler-Benz L 311/42; 3,5 t	0,41	0,55	0,62
Klößner-Humboldt-Deutz-Mercur 120 F-L; 5,7 t	0,21	0,37	0,43
Büssing LU 11; 8,9 t	0,14	0,33	0,40
Kom. Daimler-Benz O 321 H-L; 4 t	0,31	0,46	0,53
8,5-t-Lastzug Daimler-Benz/Vidal	0,38	0,85	0,98
12-t-Lastzug Klößner-H.D./Schenk	0,16	0,43	0,50
20-t-Lastzug Büssing/Vidal	0,14	0,50	0,60

¹⁸⁾ Die 1:1-Gewichtsrelation bestimmt, daß die Anhängerlast das zulässige Gesamtgewicht des ziehenden Fahrzeuges nicht übersteigen darf.

Demgegenüber wäre der heutige Büssing LU 11 8,9 t nach der damaligen Steuerregelung lediglich mit 0,14 Pf je Brutto-Tonnenkilometer, nach Erlaß des Verkehrsfinanzgesetzes 1955 mit 0,33 Pf belastet worden. Nach dem Straßenbaufinanzierungsgesetz 1960 sind für diesen Typ 0,40 Pf je Brutto-Tonnenkilometer aufzubringen. Das bedeutet eine Aufstockung der brutto-tonnenkilometrischen Belastung um etwa 186 %.

Der 8,5 t-Lastzug zeigt folgende Entwicklung: Vor dem 6. 4. 1955 0,38 Pf, nach dem 6. 4. 1955 0,85 Pf und nach dem 28. 3. 1960 0,98 Pf (Steigerung: etwa 158 %).

Insgesamt gesehen zeigt die Entwicklung des Belastungsgefälles ein durchaus ähnliches Bild wie bei der alten Typenauswahl. Der Volkswagen hat etwa das Doppelte an Kraftfahrzeugsteuer zu tragen wie die mittleren und schweren Lkw.

3.3. Die Entwicklung der Mineralölsteuerbelastung

Die Entwicklung der Mineralölsteuerbelastung seit 1955 zeigt ein anderes Bild als die soeben besprochene Entwicklung der Kraftfahrzeugsteuerbelastung. Die Belastung mit Mineralölsteuer je Brutto-Tonnenkilometer ist für alle Fahrzeuge seit 1955 gestiegen. Das geht aus Tabelle 8 hervor. Bei näherer Betrachtung einiger dort aufgeführter neuer Modelle

Tabelle 8:

Die Entwicklung der Mineralölsteuerbelastung ausgewählter Kraftfahrzeugtypen je Brutto-Tonnenkilometer

(vor Inkrafttreten des Verkehrsfinanzgesetzes 1955 bis nach Inkrafttreten des Straßenbaufinanzierungsgesetzes 1960)

Typ	Vor dem Verk.Fin.Ges. Pf/BrTkm.	Nach dem Verk.Fin.Ges. Pf/BrTkm.	Nach dem Straßenbaufin.Ges. Pf/BrTkm.
Volkswagen	1,36	1,67	1,90
Daimler-Benz 180	1,38	1,69	1,93
Opel-Kapitän	1,18	1,44	1,64
Opel-Blitz 1,9 t	0,93	1,14	1,30
Daimler-Benz L 311/42; 3,5 t	0,15	0,43	0,58
Klößner-Humboldt-Deutz-Mercur 120 F-L; 5,7 t	0,12	0,36	0,48
Büssing LU 11; 8,9 t	0,10	0,28	0,38
Kom. Daimler-Benz O 321 H-L; 4 t	0,10	0,28	0,38
8,5-t-Lastzug Daimler-Benz/Vidal	0,09	0,26	0,35
12-t-Lastzug Klößner-H.D./Schenk	0,086	0,25	0,33
20-t-Lastzug Büssing/Vidal	0,064	0,19	0,25

können wir erkennen, daß z. B. für den Volkswagen die Belastungssteigerung 39 %, für den Daimler-Benz 3,5 t 287 % und für den 8,5 t-Lastzug 289 % beträgt.

Das Bild der sehr großen prozentualen Steigerung bei Lastkraftwagen und Lastzügen darf nicht darüber hinwegtäuschen, daß die absoluten Zahlen je Brutto-Tonnenkilometer im Verhältnis zu denen des Volkswagens noch sehr niedrig liegen. Das ist einwandfrei aus der *Tabelle 8* zu ersehen. Trotz der relativ großen Belastungssteigerung bei den schweren Transporteinheiten ergibt sich, daß ein Volkswagen vergleichsweise ein Mehrfaches an Mineralölsteuer je Brutto-Tonnenkilometer zu tragen hat als die schweren Einheiten.

3.4. Zusammenfassung der beiden Steuern

Die bisherigen vergleichenden Untersuchungen haben gezeigt, daß sowohl bei der Kraftfahrzeug- als auch bei der Mineralölsteuer der Schwerverkehr bezüglich seiner Belastung je Brutto-Tonnenkilometer begünstigt wird. Wir konnten zwar feststellen, daß sich in der Entwicklung seit 1954 das Belastungsgefälle zwischen Benzin- und Dieselfahrzeugen bei beiden Steuerarten gemildert hat; es ist jedoch noch keineswegs beseitigt worden. Die von *Schmitt* angedeutete Möglichkeit einer Kompensation der unvermeidlichen Mängel jeder der beiden Steuern durch ihr abgestimmtes Zusammenspiel konnte nicht verwirklicht

Tabelle 9:

Steuerbelastung insgesamt je Brutto-Tonnenkilometer
(Mineralöl- und Kraftfahrzeugsteuer)

Typ	Steuerbelastung insgesamt (Mineralöl- und Kraftfahrzeugsteuer) je BrTkm.			Indexreihen der Gesamtsteuerbelastung je BrTkm.		
	1954 Pf/BrTkm.	1955 Pf/BrTkm.	1960 Pf/BrTkm.	1954 VW=100	1955 VW=100	1960 VW=100
Volkswagen	2,45	2,45	2,77	100	100	100
Daimler-Benz 180	2,59	2,66	2,90	106	105	105
Opel-Kapitän	2,68	2,64	2,84	109	104	103
Opel-Blitz 1,9 t	1,52	1,78	2,02	62	70	73
Daimler-Benz L 311/42; 3,5 t	0,56	0,98	1,20	23	39	43
Klöckner-H.+D. Mercur 120 F-L; 5,7 t	0,33	0,73	0,91	13	29	33
Büssing LU 11; 8,9 t	0,24	0,61	0,78	10	24	28
Kom. Daimler-Benz O 321 H-L; 4 t	0,41	0,74	0,91	17	29	33
Daimler-Benz/Vidal Lastzug 8,5 t	0,47	0,11	1,33	19	44	48
Klöckner-H.+D./Schenk 12-t-Lastzug	0,246	0,68	0,83	10	27	30
Büssing/Vidal 20-t-Lastzug	0,204	0,69	0,95	8	27	31

werden. Nach wie vor kumulieren sich vielmehr diese Mängel. Das geht einwandfrei aus *Tabelle 9* hervor, die die Gesamtsteuerbelastung einiger Kraftfahrzeugtypen pro Brutto-Tonnenkilometer angibt.

Die Indexberechnungen für die Jahre 1954, 1955 und 1960 bestätigen die Ergebnisse aus den vorangegangenen Abschnitten. Nehmen wir die Gesamtbelastung des Volkswagens (Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuer zusammen) als Standardgröße an und setzen diese gleich 100, so erkennen wir, daß — mit Ausnahme des Opel-Kapitän — alle übrigen Fahrzeuge unserer Indexreihen geringer belastet sind. Die Unterbelastung verstärkt sich mit steigender Größe der Transporteinheit.

Das Jahr 1960 zeigt zwar im Gegensatz zum Jahr 1954 eine Vergrößerung der Belastung schwerer Transporteinheiten. Im allgemeinen sind aber auch heute noch nicht 50 % der Belastung des angenommenen Standardfahrzeuges erreicht.

4. Ein Vergleich der Belastungsentwicklung zwischen alten und neuen Modellen

Nachdem wir zunächst die Entwicklung der steuerlichen Belastung je Brutto-Tonnenkilometer für die Fahrzeugauswahl von *Alfons Schmitt* aus dem Jahre 1954 und danach für eine Auswahl aus dem Jahre 1960 durchgeführt haben, ergibt sich die Frage, ob die Entwicklung bei Kraftwagen neuester Bauart gegenüber den älteren Typen fühlbare Unterschiede aufweist oder ob eine gleiche Entwicklungstendenz beobachtet werden kann.

Zur Beantwortung dieser Frage ist eine Gegenüberstellung der Belastungsentwicklung einiger Fahrzeuge alter und neuer Bauart aussagekräftig. Ein genereller Vergleich ist nicht möglich, da ein großer Teil der Fahrzeuge aus den Tabellen des ersten Teiles im Jahre 1960 nicht mehr gebaut wird und deshalb auch nicht mit den in den folgenden Tabellen aufgeführten Modellen verglichen werden kann. Trotzdem sind einige Fahrzeuge für Vergleichszwecke brauchbar, weil sie sowohl vor 1955 gebaut wurden als auch heute noch anzutreffen sind. Es sind dies der Volkswagen, der Opel-Kapitän, der Daimler-Benz 3,5 t und der 8,5 t-Lastzug.

Da sowohl für die alten als auch für die neuen Typen in den Betrachtungsperioden die gleichen Steuergesetze angewendet worden sind, kann nur die Veränderung der technischen Daten die Belastungsunterschiede je Brutto-Tonnenkilometer hervorgerufen haben. Diese Verschiebungen sind aber so gering, daß sie vernachlässigt werden können. Sie sind vor allem auf einen veränderten Treibstoffverbrauch zurückzuführen. Während z. B. für den VW-Typ alter Prägung ein Kraftstoffverbrauch von 7,6 Liter pro 100 km angenommen werden konnte, ist der Verbrauch des VW-Modells 1960 mit 8,2 Liter pro 100 km anzusetzen. Dieser Mehrverbrauch erzeugt eine höhere Belastung je Brutto-Tonnenkilometer, und zwar 1,90 Pf an Stelle 1,76 Pf des alten Typs. Ähnliche Verschiebungen in der Belastung sind auch bei anderen Modellen der neuesten Bauart festzustellen. Außerdem können noch Differenzen durch veränderte Fahrzeuggewichte auftreten, und zwar so, daß durch die veränderten Gewichte eine Veränderung der durchschnittlichen BrTkm-Leistung pro Jahr eintritt, wodurch dann die Belastung des einzelnen Brutto-Tonnenkilometers sich ebenfalls verändert.

In der grundsätzlichen Beurteilung der Belastungstendenz tritt hierdurch aber keine Wandlung ein. Sowohl bei den alten als auch bei den neuen Modellen kann die Entwicklung der Belastung als gleichgerichtet und im wesentlichen gleichförmig bezeichnet werden.

Tabelle 10:

Vergleich der Belastungsentwicklung zwischen alten und neuen Modellen in Pfennig je Brutto-Tonnenkilometer

Typ	Kfz.= u. Mineralöl- Steuer vor 1955	Kfz.= u. Mineralöl- Steuer 1960	Aufstellung in Pf/BrTkm. 1955—1960
Volkswagen vor 1955	2,37	2,64	0,27
Volkswagen 1960	2,45	2,77	0,32
Opel=Kapitän vor 1955	3,02	3,29	0,27
Opel=Kapitän 1960	2,68	2,84	0,16
Daimler=Benz 3,5 t vor 1955	0,57	1,19	0,62
Daimler=Benz 3,5 t 1960	0,56	1,20	0,64
8,5-t-Lastzug vor 1955	0,46	1,29	0,83
8,5-t-Lastzug 1960	0,47	1,33	0,86

5. Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse

Die Forderung nach einem Umbau der beiden Sondersteuern des Kraftverkehrs, der Kraftfahrzeug- und der Mineralölsteuer, wurde 1954 von *Alfons Schmitt* erhoben, weil durch den Stand der Besteuerung erhebliche Belastungsdifferenzen je Brutto-Tonnenkilometer zwischen der Gruppe der Pkw einerseits und den Gruppen der Lkw und Anhänger andererseits auftraten. Die letzteren waren eindeutig begünstigt.

Durch das Inkrafttreten des Verkehrsfinanzgesetzes von 1955 und des Straßenbaufinanzierungsgesetzes von 1960 wurden einige Ursachen dieser Belastungsdisparität behoben oder gemildert. Schon 1955 wurde der sogenannte „Knick“ in der Kraftfahrzeugsteuer für Lkw beseitigt und für sie das höchstzulässige Gesamtgewicht — im Gegensatz zu dem früher geltenden Eigengewicht — als Besteuerungsgrundlage bestimmt. Außerdem wurden in beiden Gesetzen die Kraftfahrzeugsteuersätze für Lkw in der erwünschten Richtung angehoben, während die Kraftfahrzeugsteuer für Pkw 1955 gesenkt wurde.

Diese steuergesetzlichen Änderungen haben, wie unsere Untersuchungen zeigen, zu einer beträchtlichen Belastungsverschiebung zwischen den Kraftfahrzeuggruppen geführt, und zwar in der von *Schmitt* geforderten Richtung. Der Schwerverkehr mit Lastwagen und Lastzügen hat im Verhältnis zum Verkehr mit Personnenwagen eine erhebliche Mehrbelastung erfahren und wird damit in einem fühlbar verstärkten Maße zur Deckung der Straßenkosten herangezogen.

Trotz dieser Entwicklung konnte aber die auf den Brutto-Tonnenkilometer berechnete Belastungsungleichheit noch nicht überwunden werden. Sie ist gerade dann festzustellen, wenn nicht nur jede Steuer für sich, sondern beide in ihrer Zusammenfassung betrachtet werden. Die schweren Transporteinheiten erreichen im allgemeinen noch nicht 50 % der Belastung des Volkswagens.

Bezüglich der verbleibenden Belastungsdifferenz konnten wir feststellen, daß ein gewisses Belastungsgefälle, eine gewisse Degression der Steuerlast, sowohl bei der pauschalen Kraftfahrzeugsteuer durch größere Laufleistungen und steigende Gewichte als auch bei der Mineralölsteuer durch die Gunst der technischen Verhältnisse (unterproportional steigender Treibstoffverbrauch bei Lkw mit Dieselantrieb) nicht zu vermeiden sein wird.

Eine weitgehende Milderung der noch vorhandenen Differenzen könnte dadurch erreicht werden, daß der Mineralölsteuersatz für Gasöl weiter angehoben würde und daß die Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuer weit stärker aufeinander abgestimmt werden. Die Mineralölsteuer müßte als Hauptsteuer des Kraftverkehrs angesehen werden, weil sie in direkt steigendem Verhältnis zum Kraftstoffverbrauch und zur Fahrleistung steht. Die besprochenen Mängel der Mineralölsteuer auszugleichen, würde der Kraftfahrzeugsteuer vorbehalten bleiben. Sie müßte als eine Art Ergänzungssteuer angesehen werden. Beide Steuern würden damit primär „verkehrspolitische Instrumente“ (*Schmitt*) und könnten in ihrer gleichmäßigen Belastung pro Bezugseinheit im Sinne einer zweckmäßigen Verteilung wirken.

Die durchschnittlichen Jahresfahrleistungen der Kraftfahrzeuge

Tabelle 11:

Typ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Pkw	20 000 bis 30 000	20 000 bis 30 000	19 185 bis 37 600 17 500 bis 28 000	17 840 bis 29 070	im Mittel 11 000 bis 18 000	29 774	30 600	12 000 bis 15 000	11 657 bis 29 076	16 897 bis 34 136	15 107 bis 34 556	28 800	Verg.= Motor 25 800 Diesel= motor 38 400	28 800
Lkw bis 4,99 t	20 000 bis 25 000	12 000 bis 35 000	20 030 bis 21 460 13 700 bis 30 000	13 700 bis 34 150	11 000 bis 30 000	35 032	bis 4,5 t 37 000	18 000 bis 27 000	11 657 bis 29 076	16 897 bis 34 136	15 107 bis 34 556	25 400 bis 47 500	12 900 bis 48 000	20 000 bis 33 000
Lkw 4,99 t bis 12 t	40 000 bis 50 000	50 000 bis 90 000	36 400 bis 48 000 48 000	39 300 bis 43 000	35 000	35 032	über 4,5 t 59 500	35 000 bis 55 000	33 468 bis 36 576	44 408 bis 54 290	39 209 bis 58 876	47 500	48 000 bis 78 700	∕
Omnibusse	30 000	44 000	39 800	35 000	32 000	50 648	∕	26 000 bis 40 000	∕	∕	∕	49 000	∕	∕
Anhänger bis 7,99 t	12 500 bis 25 000	10 000 bis 35 000	9 920 bis 42 100	9 250 bis 32 500	12 000 bis 25 000	f. Pers.= Verkehr 25 068 f. Güter= verkehr 32 154	∕	∕	7 848 bis 27 660	12 993 bis 29 842	8 379 bis 29 842	Anh. f. d. Güter= verkehr insges. 41 300	∕	∕
Anhänger 7,99 t	25 000	50 000	43 000 bis 45 000	36 500 bis 40 000	25 000	∕	∕	∕	31 020 bis 34 020 b. 11,5 t	38 125	33 486 bis 57 005	∕	∕	∕
Lastzug bis 19,99 t	25 000 bis 50 000	∕	∕	∕	∕	∕	∕	∕	∕	∕	∕	∕	∕	∕
Lastzug 19,99 t	50 000	∕	∕	∕	∕	∕	∕	∕	∕	∕	∕	∕	∕	∕

Zusammenstellung der Berechnungen bzw. Schätzungen der Jahresfahrleistungen in Tabelle 11 nach folgenden Quellen:

Spalte 1: Schmitt, A., Systemgerechte Sonderbesteuerung des Kraftwagens — ein Beitrag zu marktconformer Verkehrspolitik, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 25. Jg., 1954, S. 208 f.

Wiss. Beirat beim BVM, Grundsätze für die Aufbringung der Kosten der Verkehrswege. Schriftenreihe des wiss. Beirats beim BVM, Heft 3, S. 42 f.

Spalte 2: Dreskornfeld, W., Die Wegekosten des Straßenverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland. Schriftenreihe der Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr im Bundesgebiet e. V., Heft 9, Bielefeld 1959, S. 52 und 56.

Spalte 3: Lübbecke, G., Die Ermittlung der Wegekosten als Grundlage einer betriebswirtschaftlichen Kostenrechnung für den Gesamt-Straßenverkehr im Bundesgebiet, Mainz 1957. Obere Angaben über dem Doppelstrich: Zahlen für 1950, S. 8; Angaben unter dem Doppelstrich und solche in Feldern ohne Doppelstrich: Zahlen für 1955, S. 20 f., Tafel 3.

Spalte 4: Lübbecke, G., Die Ermittlung der Wegekosten als Grundlage einer betriebswirtschaftlichen Vollkostenrechnung für den Gesamt-Straßenverkehr, Teil II, Stuttgart 1955, Tafel 26 a — Zahlen für die Zeit nach 1950.

Spalte 5: Strommenger, G., Kraftfahrzeugbesteuerung und Wegekosten (Umlegung der kraftfahrzeugbedingten Wegekosten auf die Kraftfahrzeuge), Düsseldorf 1953, Zahlen für 1952, S. 31 und Tabelle S. 71.

Spalte 6: Rogmann, H., Die Entfernungsleistungen der Kraftfahrzeuge des Landes Nordrhein-Westfalen und Straßenverkehrsunfallentwicklung. Technische und volkswirtschaftliche Berichte des Wirtschafts- und Verkehrsministeriums Nordrhein-Westfalen, Nr. 21, als Manuskript gedruckt 1953. Zahlen für 1951, S. 21 ff. und S. 154 — Übersicht 6.

Spalte 7: Riedl, Jährliche Kilometerleistung von Kraftfahrzeugen, in: Wirtschaftliche Nachrichten der Industrie- und Handelskammer für die Stadtkreise Essen, Mülheim/Ruhr und Oberhausen zu Essen vom 1. 3. 1953, Nr. 5.

Zit. nach Rogmann, H. ..., a.a.O., S. 31.

Spalte 8: Morgenthaler, K., Wollert, H., Zit. nach Schmitt, A., Systemgerechte Sonderbesteuerung..., a.a.O., S. 208, Fußnote 1. Zahlen für 1950.

Spalte 9-14: wurde entnommen aus: VDA, Tatsachen und Zahlen aus der Kraftverkehrswirtschaft 1957/58, S. 238 f.

Spalte 9: Repräsentativerhebung über den Güterverkehr, März 1950.

Spalte 10: Zusatzerhebung gewerblicher Straßenverkehrsbetriebe im Mai 1951.

Spalte 11: Repräsentativerhebung über den Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen, 7.-13. 7. 1952.

Spalte 12: Statistisches Landesamt Nordrhein-Westfalen für 1956.

Spalte 13: Deutsche Automobil-Treuhand-GmbH, Stuttgart, für den Durchschnitt der Jahre 1949 bis incl. 1. Halbjahr 1953.

Spalte 14: IFO-Institut München für 1950.

Tabelle 12:

Übersicht über die Mineralölsteuersätze seit 1953

Mineralöl- steuer- belastung	Gem. Mineralöl- steuergesetz Fassung v. 21. 5. 53		Nach Erlaß des Verkehrsfinanzgesetzes Fassung vom 6. 4. 1955								Nach Erlaß des Straßenbaufin.Ges. Fassung v. 28. 3. 60	
	1953		1956		1957		1958		1959		1960	
	je l Benzin	je l Gasöl	je l Benzin	je l Gasöl	je l Benzin	je l Gasöl	je l Benzin	je l Gasöl	je l Benzin	je l Gasöl	je l Benzin	je l Gasöl
Jahresdurch- schnittsätze lt. Angaben des BEM in Pf	16,34	4,81	19,873 ^{a)}	14,148 ^{a)}	19,536 ^{a)}	13,822 ^{a)}	20,201 ^{a)}	14,068 ^{a)}	20,386 ^{a)}	14,057 ^{a)}		
Der Unter- suchung zugrunde liegende Sätze in Pf	16,34	4,81	je l Benzin Ø 1956—1957 19,999		je l Gasöl Ø 1956—1959 14,024		je l Benzin Ø 1956—1959 14,024		je l Gasöl Ø 1956—1959 14,024		22,749	18,724

a) Bei der Steuerberechnung sind die einem ermäßigten Steuersatz unterliegenden, durch Hydrierung hergestellten Benzine und Gasöle und die im normalen Herstellungsverfahren erzeugten Öle berücksichtigt worden.

Eine Interstate Commerce Commission für die EWG?*)

VON DR. ANTON LÖW, HAMBURG

Die noch zu schaffende gemeinsame Verkehrspolitik im Rahmen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft ist schon seit Jahren Gegenstand mehr oder weniger umfangreicher Veröffentlichungen. Es dürfte davon nur wenige geben, in denen nicht die Verkehrspolitik der USA und besonders Aufgaben und Tätigkeit der *Interstate Commerce Commission* erwähnt oder sogar als nachahmenswertes Beispiel genannt werden. Da sich daran auch in nächster Zukunft kaum etwas ändern dürfte, ist ein genauerer Blick auf zwei neuere Publikationen interessant, die gleichsam eine Grundlage darstellen, von der aus man sich dann überlegen kann (oder sollte), wieweit Vorgänge in anders gearteten Volkswirtschaften sich auch auf die EWG übertragen lassen.

Die zuerst genannte Studie von Böer empfiehlt sich dabei schon von selbst gelesen zu werden, da sie ausschließlich Ziele, Mittel und Erfolg der von der *Interstate Commerce Commission* entwickelten Koordinationspolitik behandelt.

Schlüsselpunkt ihres Inhalts ist der Begriff der Koordination, der vom Verfasser daher der gesamten Abhandlung vorangestellt wird. Als Querschnitt durch die darüber in den USA herrschenden Auffassungen kann darunter verstanden werden „die Lösung zur Schaffung und Sicherung eines ökonomisch optimal kombinierten nationalen Verkehrssystems, in dem jedem Verkehrsträger die seiner technischen Eigenart und Leistungsfähigkeit entsprechende Aufgabe zugewiesen wird, wo seine spezifischen Verkehrsleistungen denen der anderen Verkehrsträger ökonomisch überlegen sind und damit unter Ausschluß ungebührlicher Verschwendungen ein maximaler spezifischer Kostenvorteil realisiert werden kann. Das ökonomische Ziel wird in gesenkten Betriebskosten, die sich aus der Vermeidung nicht zu veriretender Verschwendungen ergeben, und dem daraus resultierenden größeren Nettoprodukt gesehen, das sich durch einen Kompromiß zwischen uneingeschränktem Monopol und ruinöser Konkurrenz erreichen ließe“ (S. 16).

Wenn der Verfasser daran anschließend kurz global die historische Entwicklung der Koordinationspolitik behandelt, so verdient das aufmerksam gelesen zu werden. Denn schon aus diesen Grundvoraussetzungen ergeben sich häufig Mißverständnisse. Es gab bereits vor Schaffung der ICC (1887) staatliche Maßnahmen, die die Verhältnisse zwischen den Eisenbahnen regeln sollten. Dies geschah jedoch, um das öffentliche Wohl zu sichern und zu schützen (aber wohl auch im Interesse der allein auf die Eisenbahnen angewiesenen Verlader). Ein ähnliches Motiv — und dieser Themenkreis wurde in diesem Zusammenhang damit leider überhaupt nicht erwähnt — lag bei der Unterstellung der wesentlichen Pipelines unter die ICC im Jahre 1906 zugrunde. Es waren ausschließlich allgemeiner-

*) Literaturabhandlung zu: Böer, E. W., Die Verkehrsordination in der Politik der Interstate Commerce Commission (= Vorträge und Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, Heft 25, hrsg. von A. Predöhl), Göttingen 1961, 147 S.

Tissot van Patot, J. P. B. und Rueb, T. E., Die Nachfolge der amerikanischen Verkehrspolitik und der Interstate Commerce Commission in den Europäischen Gemeinschaften (= Schriftenreihe der Stiftung Verkehrs-wissenschaften, Band 3), Rotterdam 1961, 252 S.