

## 18.12.2018 Kraftfahrzeugsteuer JA, aber bitte sozial ausgewogen!

### Arm gegen Reich

Emanuel Macron kann einem leidtun, muss er aber nicht. Schließlich hält er sich für einen begnadeten Wirtschaftsexperten, der den dilettantischen Politikern mal so richtig zeigt, wo's langgeht, wenn ein Finanzprofi die Sache in die Hand nimmt. Mit seiner geplanten Kraftstoffsteuer allerdings hat er sich erst einmal schwer vergaloppiert. Drei Fliegen mit einer Klappe - mindestens - wollte der clevere Emanuel damit schlagen: die Verkehrsflut etwas eindämmen, den verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Ausstoß reduzieren, und gleichzeitig die Staatskasse aufbessern.

Das ging gründlich schief, denn er hatte bei seiner Rechnung einen großen Teil der französischen Bevölkerung vergessen, die Leute, die finanziell mit dem Rücken zur Wand stehen, die nicht mit goldenen Löffeln aufgewachsen sind, die keine Millionengehälter kassieren, die zur Fahrt in die Arbeit oft 100 Kilometer einfach zurücklegen, die jeden Euro dreimal umdrehen, die unter hohen Lebenshaltungskosten einschließlich Mieten ächzen. Sie trifft eine solche Pauschalsteuer ungleich härter als die finanziell gut Situierten. Die einen bringen ein paar Euro mehr bereits an den Rand der Verzweiflung, den anderen wäre auch ein Spritpreis von fünf Euro völlig egal. Im Grunde handelt es sich bei dieser Art von Steuer um eine Abart des Spielchens „Arm gegen Reich“, mit dessen Hilfe die finanzielle und soziale Schere immer weiter auseinander geht.

Am Negativ-Beispiel Frankreich kann man sehr schön erkennen, was man bei Steuern grundsätzlich nicht machen darf, will man den sozialen Frieden nicht gefährden. Man darf auf keinen Fall der Bevölkerung pauschal die gleichen Lasten aufbürden. Die augenblicklichen Kraftstoffsteuern und die Mehrwertsteuer sind schlimm genug, das muss man nicht noch mehr vertiefen. Also eine Reichensteuer? Die wird nicht funktionieren, denn die Vermögenden sind durchaus in der Lage, sich dagegen zu wehren. Die Erfahrungen der Vergangenheit sprechen eine deutliche Sprache. Der Beitrag vom 11.04.2017 behandelt ausführlich die Schwierigkeiten von Steuervereinfachung in Kombination mit Steuergerechtigkeit.

<http://der-autokritiker.de/Themen 2017/Steuern vereinfachen.pdf>

Darin sind auch schon ein paar Ideen für eine sozial ausgewogene Besteuerungsmethode enthalten. Das Prinzip ist immer dasselbe: Erst einmal ein Freibetrag, daran anschließend ein linearer oder progressiver Anstieg. Gerade die Kraftfahrzeugsteuer eignet sich besonders gut für ein etwas anderes Steuermodell. Die ursprüngliche Absicht hinter den folgenden Ansätzen war, den sparsamen Umgang mit Energie zu befördern. Der soziale Aspekt ist eine nicht primär geplante, wenn auch durchaus positive Begleiterscheinung.

### Kraftstoffkarte:

Triviale Tatsache: Eine Reduzierung des Verbrauchs funktioniert am besten über den Geldbeutel. Deshalb müsste man den lediglich den Kraftstoff verteuern, um wirksame Einspareffekte zu erzielen. Das hat aber einen gewaltigen Haken, nämlich bei den sog. "sozial" Schwachen.

Zweifellos gehört Autofahren heutzutage zu den Grundbedürfnissen wie Essen, Trinken und Wohnen. Die sog. "sozial" Schwachen, die sich diese Grundbedürfnisse kaum noch leisten können, bräuchten dringend eine Entlastung. Eine bestehende Form der Entlastung für Autofahrer ist die Kilometerpauschale für Pendler. Sie hilft aber nur demjenigen, der auch Steuern zahlt. Sollte man

also Benzingutscheine an Leute mit einem Einkommen unterhalb einer bestimmten Einkommensgrenze verteilen? Das wäre eine schlechte Lösung, obwohl die Mentalität unserer Bürokraten dem Verteilen von Almosen nicht abgeneigt ist.

Besser ist es, den Menschen nicht zu bevormunden, zu alimentieren oder zum Bittsteller herabzuwürdigen. Wie wäre es mit folgendem Ansatz?

- Jeder erwachsene Bundesbürger bekommt eine Chipkarte, die jährlich mit z.B. 500 Liter Kraftstoff aufgeladen wird.
- Mit dieser Karte kann getankt werden - gegen Vorlage des Ausweises oder Eingabe einer Geheimzahl. Wie beim Geldautomaten.
- Der Kraftstoff aus der Karte ist steuerfrei.
- Es kann auch ohne Karte getankt werden, ohne Limit. Nur ist dann auf dem Kraftstoff ein bestimmter Steuersatz, z.B. von 3 Euro pro Liter.
- Nicht jeder wird seine Karte ausreizen. Die nicht benötigten Mengen können über die Banken zum Tageskurs an einer "Spritbörse" gehandelt werden.
- Die Banken können die Chipkarten auf- und abladen, und die Beträge auf den jeweiligen Konten von Käufer und Verkäufer verbuchen. Es gibt nach oben kein Limit.
- Alternativ könnte an der Tankstelle auch direkt zum Tageskurs über die Karte getankt werden, ohne den Umweg über die Bank, allerdings entfällt hier die Möglichkeit, bei einem günstigen Kurs seine Karte auf einen hohen Pegel aufzuladen.

In diesem Konzept steckt ein deutlicher Belohnungseffekt für Leute, die ein sparsames Fahrzeug besitzen, wenig fahren, oder sogar ganz auf das Auto verzichten. Darin unterscheidet es sich wohltuend von Konzepten wie Mengenrabatt, Großpackungen im Supermarkt, All You Can Eat, Vielfliegerrabatt, um nur ein paar Beispiele für den grassierenden Größenwahn zu nennen.

Die Parameter sind natürlich frei wählbar und an die Gegebenheiten anpassbar. Für den durchschnittlichen Fahrer sollte sich in etwa das gleiche Kostenniveau wie heute einstellen.

### **Besteuerung Höchstgeschwindigkeit:**

Dieser Vorschlag stammt aus dem Beitrag über das Tempolimit vom 26.01.2016

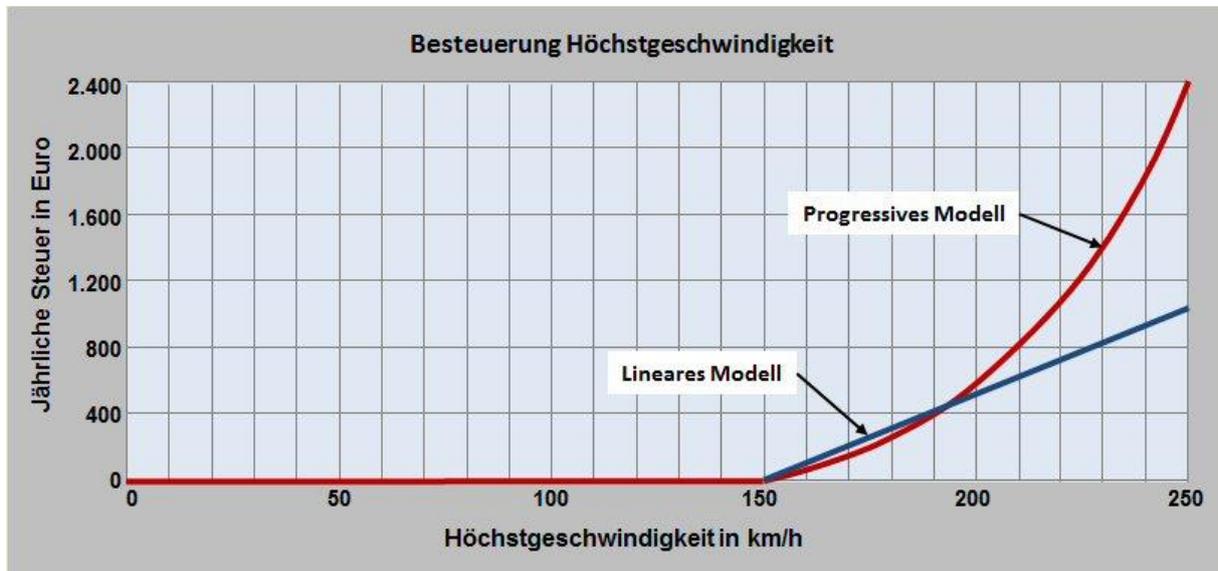
[http://der-autokritiker.de/technik/Tempolimit\\_und\\_Verbrauch\\_der\\_Zusammenhang.pdf](http://der-autokritiker.de/technik/Tempolimit_und_Verbrauch_der_Zusammenhang.pdf)

Die ursprüngliche Absicht bei dieser Idee war, ein generelles Tempolimit zu vermeiden, und trotzdem an die Vernunft, resp. Geldbeutel der Menschen zu appellieren. Machen wir uns nichts vor, ein Tempolimit wird so schnell nicht kommen. Dazu ist die Lobby der Gegner viel zu stark. Der Streit um das Tempolimit besitzt den Charakter eines Glaubenskrieges, mit Fundamentalisten auf beiden Seiten. Und wie in solchen Fällen üblich, ist den verfeindeten Parteien mit Sachargumenten nicht beizukommen. Wir wollen aber an dieser Stelle nicht nur Missstände anprangern, sondern Lösungen, Auswege, Alternativen aufzeigen. Einen solchen Ausweg aus dem Dilemma könnte z.B. eine neue Form der Automobilbesteuerung weisen.

Ein denkbare Steuermodell sieht z.B. folgendermaßen aus: Besteuert werden die Fahrzeuge nach ihrer Höchstgeschwindigkeit. Alles bis zu einer  $V_{max}$  von 150 km/h ist steuerfrei, je 10 km/h darüber werden 100 Euro Steuer pro Jahr fällig. Ein Fahrzeug mit einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h bringt also dem Fiskus ein jährliches Sümmchen von 500 Euro, bei 250 km/h bereits von 1.000 Euro (blaue Linie). Natürlich ist dieses Modell auch mit vielen anderen Parametern

denkbar, z.B. mit progressivem Anstieg, das notorische Schnellfahrer im Vergleich zu umweltbewussten Gleitern stärker zur Kasse bittet (rote Kurve).

Diese Art der Steuer hindert niemand daran, sich einen Porsche oder Ferrari anzuschaffen. Wer sich diesen Luxus leisten kann, für den ist auch diese Steuer kein Problem.



Auf diese Weise kann jeder nach seiner Façon selig werden, also so schnell fahren wie er möchte, oder anders ausgedrückt, was ihm die Geschwindigkeit wert ist oder seine Finanzen hergeben. Um die Sache leichter kontrollierbar zu machen, bekommt jedes Fahrzeug einen Aufkleber am Heck mit der versteuerten Höchstgeschwindigkeit.



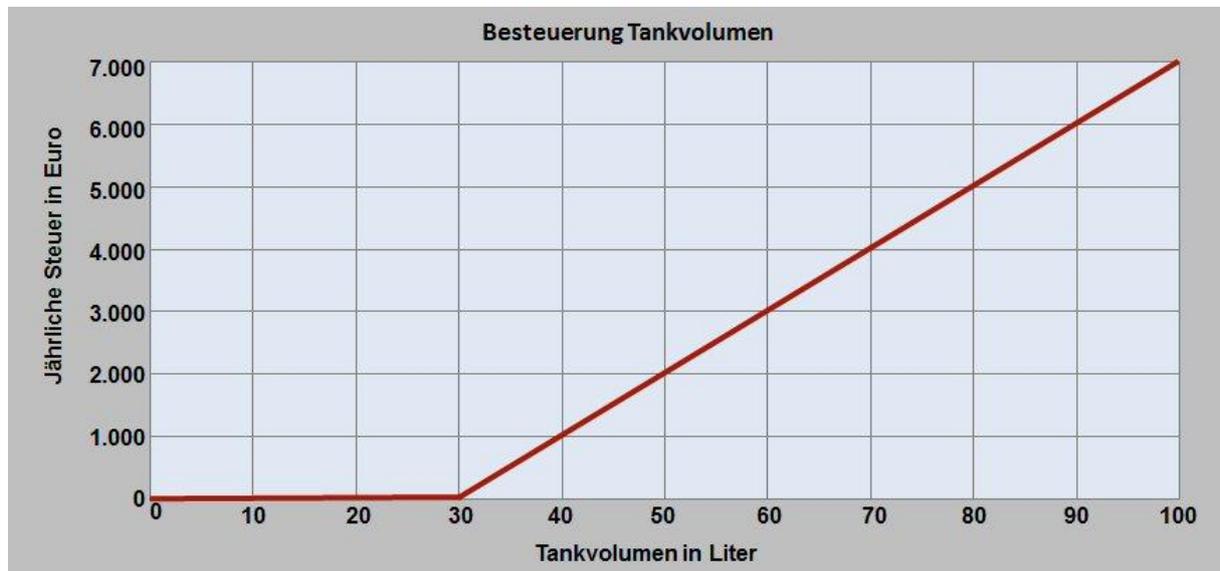
### Freie Fahrt für freie Bürger?

Vielleicht sollte man sich an der folgenden Maxime orientieren, im Interesse eines friedlichen und rücksichtsvollen Zusammenlebens, sogar oder ganz besonders auf Deutschlands Straßen.

**"Die Freiheit des Einzelnen endet dort, wo sie anderen schadet."**

## Besteuerung Tankinhalt:

Das Tankvolumen zu besteuern klingt im ersten Moment etwas sonderbar. Der Vorteil gegenüber der Besteuerung der Höchstgeschwindigkeit liegt in der Korrelation zum Verbrauch, und zwar sowohl zum spezifischen Verbrauch in Liter pro 100 Kilometer, als auch zum Gesamtverbrauch auf Basis der zurückgelegten Strecke.



Der Kurvenverlauf verhält sich analog zu den vorherigen Ansätzen. Ein relativ kleines Tankvolumen ist steuerfrei, anschließend nimmt die Steuerlast steil zu. Leute, die sich nur ein kleines Tankvolumen leisten können oder wollen haben drei Möglichkeiten: Entweder sie wählen ein Fahrzeug mit niedrigem Verbrauch, oder sie legen nur wenige Kilometer mit dem Auto zurück, oder sie peilen entsprechend oft eine Tankstelle an. Ein Fahrzeug mit einem Durchschnittsverbrauch von 3 L/100 km kann mit 30 Litern ohne Nachtanken 1.000 Kilometer zurücklegen. Ein Fahrzeug mit 15 L/100 km schafft gerade mal 200 km.

Wer nur wenig und obendrein kraftstoffsparend unterwegs ist, kann also mit einem kleinen Tank seine Fixkosten drastisch senken. Vielfahrer und Besitzer trinkfreudiger Automobile müssen aber nicht auf ihre lieb gewordenen Gewohnheiten verzichten. Ganz von selbst erledigt sich auch die unschöne Praxis mit den unter Laborbedingungen erzielten Verbrauchsangaben, den sog. ECE-Werten, oder neuerdings mit WLTP-Werten. Mit einem besteuerten Tankvolumen sind dem Kunden diese unrealistischen Prospektwerte völlig egal. Ihn interessiert nur noch die Reichweite unter Normalbedingungen.

## Maut für alle:

Wir spielen an dieser Stelle den *Advocatus Diaboli*, indem wir ein wahrscheinliches Zukunftsszenario entwerfen, ohne uns damit zu identifizieren.

In Kürze wird jedes Fahrzeug mit einer SIM-Card versehen sein, und damit jederzeit in seinen Bewegungen erfassbar. Warum auch nicht. Wenn 90 Prozent der Bevölkerung ohnehin mit einem permanent eingeschalteten Smartphone unterwegs sind, kann man wohl kaum den Schutz der Privatsphäre als Gegenargument anführen. Außerdem ist ein Auto kein Spielzeug. Sein Gebrauch

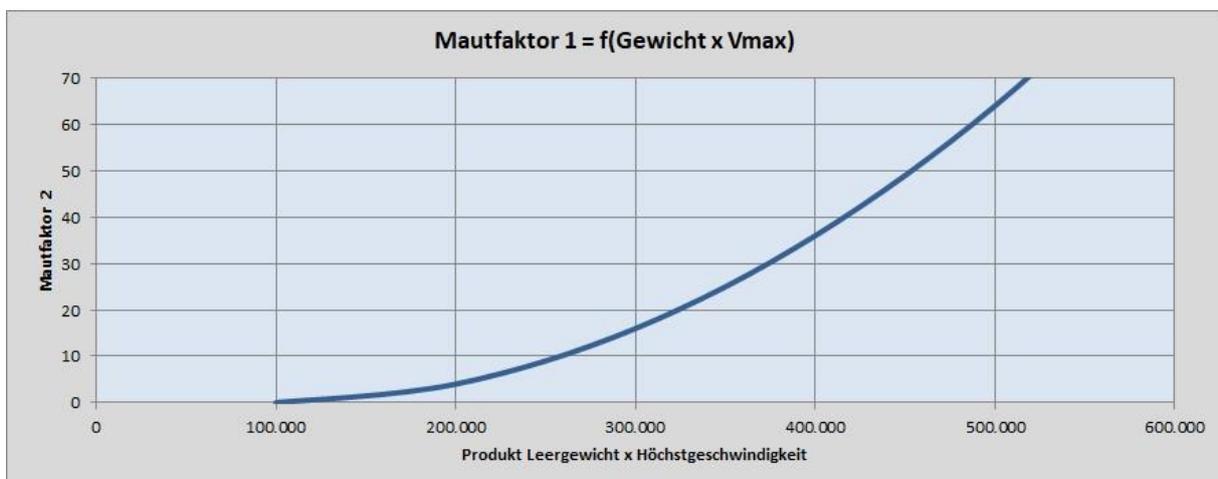
führt häufig zu menschlichem Leid, und ist deshalb strengen Regeln unterworfen. Warum sollte man diesen Umstand nicht für eine Maut nutzen.

Maut für LKWs gibt es bereits, aber nur auf der Autobahn. Dabei verursacht das zunehmende LKW-Aufkommen in geschlossenen Ortschaften wesentlich mehr Ärger. 40-Tonner quälen sich durch enge Straßen, weil Stadt- oder Gemeindeväter unbedingt ein paar Logistikzentren in den eigenen Grenzen ansiedeln müssen. Aus falsch verstandenem Fortschrittsglauben und zur Aufbesserung der kommunalen Kassen. Oder einfach nur aus Konkurrenzdenken zu den Nachbargemeinden. Sie übersehen dabei geflissentlich die Ausgaben für die Infrastruktur, die sehr schnell die Mehreinnahmen überschreiten. Auch die Belastung der Bevölkerung ist ihnen anscheinend egal, von der Wertminderung der angrenzenden Häuser und Wohnungen ganz zu schweigen. Es wäre deshalb sinnvoller, die LKW-Maut in Ortschaften zu erheben als auf der Autobahn, dem natürlichen Habitat eines LKWs.

Dieser Gedanke lässt sich auf die PKWs übertragen. Eine Maut, die nicht mit einem unsozialen „Pickerl“, hochtrabend Vignette genannt, erhoben wird, sondern eine Maut für die gefahrenen Kilometer. Unterschieden wird, ob diese in geschlossenen Ortschaften, auf der Landstraße oder der Autobahn zurückgelegt werden. In Ortschaften ist der Betrag höher, auf Landstraßen niedriger, und auf der Autobahn am niedrigsten. Darin steckt bereits eine soziale Komponente. Es werden die Stadtfahrer stärker zur Kasse gebeten als die Leute auf dem Land, die auf das Auto angewiesen sind. Der soziale Aspekt lässt sich noch durch Freibeträge verstärken, unterschiedlich dimensioniert für Stadt, Landstraße, Autobahn.

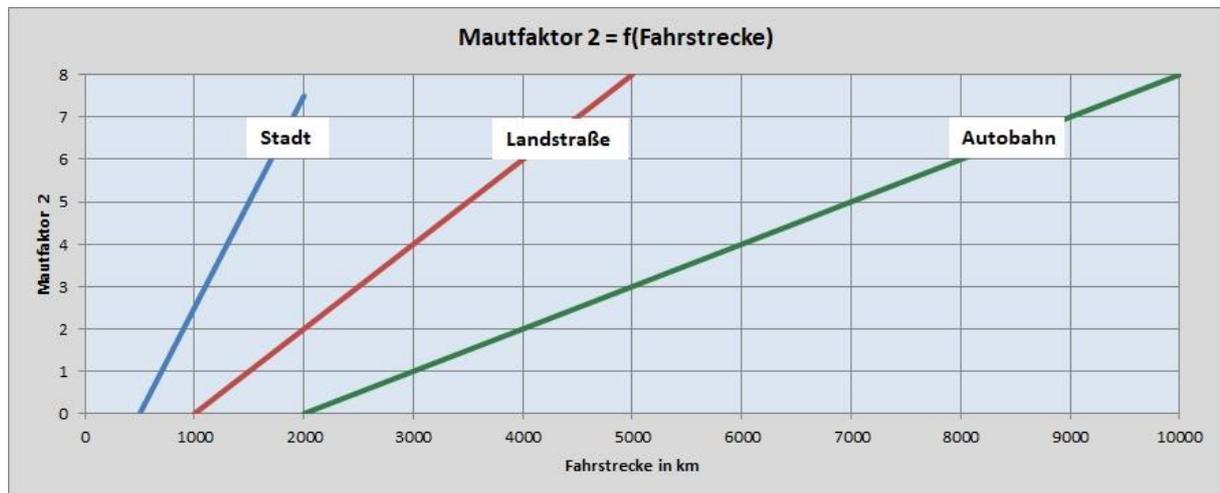
Natürlich ist auch die Fahrzeuggröße in irgendeiner Form zu berücksichtigen. Große, schwere Fahrzeuge mit viel Leistung belasten die Umwelt wesentlich stärker als schwach motorisierte Kleinwagen.

Im Folgenden wird der Versuch unternommen, die ökologischen und die sozialen Aspekte unter einen Hut zu bekommen. Dazu wird die Maut aus zwei Faktoren errechnet. Der erste Mautfaktor ergibt sich aus dem Produkt von Leergewicht und Höchstgeschwindigkeit, gemäß dem untenstehenden Diagramm. Ein Kompaktfahrzeug mit 1.500 kg und einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h erzielt ein Produkt von 300.000, und demzufolge einen Mautfaktor 1 von 16.



Der zweite Mautfaktor beschäftigt sich mit den zurückgelegten Kilometern. Wie bereits erwähnt, gehen die Kilometer in geschlossenen Ortschaften deutlich stärker in die Rechnung ein als diejenigen

auf der Landstraße, die Autobahn-Kilometer ergeben den geringsten Effekt. Wie schon bei Mautfaktor 1 gibt es auch hier einen Freibetrag, unterhalb dessen überhaupt keine Maut anfällt. 500 Kilometer in der Stadt, 1.000 auf der Landstraße und 2.000 auf der Autobahn sind von Maut befreit.



Den besten Eindruck von diesem Konzept erhält man beim Vergleich von drei unterschiedlichen Fahrzeugen und Laufleistungen.

**Fahrzeug 1:** Ein reines Stadtfahrzeug, klein, leicht, mit geringer Höchstgeschwindigkeit. 700 kg Gewicht und 140 km/h  $V_{max}$  ergeben ein Produkt von 98.000, der Mautfaktor 1 ist demnach 0. Die Maut insgesamt beträgt **0 Euro**. Dieses Fahrzeug kann kostenlos überall herumfahren wie es will. In der Stadt, auf der Landstraße und auch auf der Autobahn, wobei letztere nicht zu den bevorzugten Revieren dieser Art von Fahrzeugen gehören.

**Fahrzeug 2:** Ein Kompaktfahrzeug der Golfklasse. Gewicht 1.500 kg,  $V_{max}$  200 km/h, Produkt 300.000, Mautfaktor 1 = 15; Mautfaktor 2 setzt sich zusammen aus 1.000 km Stadt, 3.000 km Landstraße und 6.000 km Autobahn, entsprechend den Werten 2,5, 4,0 und 4,0, in Summe 10,5. Das Produkt der beiden Mautfaktoren ergibt eine Maut von **158 Euro**.

**Fahrzeug 3:** Ein SUV mit 2.000 kg x 250 km/h = 500.000; Mautfaktor 1 = 64; 1.000 km Stadt, 5.000 km Landstraße, 10.000 km Autobahn ergeben die Einzelfaktoren 2,5, 8,0 und 8,0; der Mautfaktor 2 beträgt 18,5. Die Maut als Produkt 64 x 18,5 beträgt **1.184 Euro**.

Wer also sparen will oder muss, kann dies auf mehrere Art und Weise erreichen. Entweder durch ein kleines, leichtes Fahrzeug mit niedriger Leistung, und/oder durch eine niedrige Kilometerleistung, mit Fokus auf einen möglichst niedrigen Stadtanteil. Sparsamkeit wird belohnt, wer es sich leisten kann, kann ohne Einschränkung seine gewohnten Kilometer herunterspulen. Wer meint, dazu einen Monster-SUV für 500.000 Euro zu benötigen, wird mit einer noch so hohen Maut auch keine finanziellen Probleme bekommen. Langfristig werden die Dickschiffe aus dem Stadtverkehr verschwinden, und durch kleine Stadtflyter ersetzt werden – ein Ansporn für die Autoindustrie, entsprechende Fahrzeuge zu entwickeln. Wem die Mautfaktoren noch zu harmlos erscheinen, kann dies durch Änderung der Parameter problemlos erreichen. Die Freibeträge, die Progression, die Wichtungen der Stadt-, Landstraßen- oder Autobahnkilometer lassen sich problemlos in den Formeln anpassen.

Nach einer gewissen moderaten Einführungsphase könnte die Maut sogar die heutige Steuer auf den Kraftstoff ersetzen.

### **Zusammenfassung:**

Die Gemeinsamkeit aller Konzepte besteht darin, dass niemand bestraft wird, nichts ist verboten. Niemand muss Abstriche an seinem gewohnten Verhalten oder seiner lieb gewordenen Automobilklasse hinnehmen. Sie wecken aber den Ehrgeiz, die Kosten unter die Initialschwelle zu drücken, was einen positiven Effekt auf die Autoindustrie erzeugt, den Markt mit den entsprechenden Fahrzeugen zu versorgen.

Offen bleibt, ob damit schon eine deutliche Entlastung der Innenstädte einhergeht. Die aber wäre in Großstädten wie München dringend geboten. Vermutlich muss man zu weiteren Maßnahmen greifen. Einer der nächsten Beiträge handelt davon, unterscheidet sich aber grundlegend von den im Beitrag vom 29.10.2018 „München, Stadt der Zukunft“ erwähnten Ideen.

Wer weiß, vielleicht finden die Vorschläge den Weg zu Emanuel Macron. Die Elite Frankreichs ist mit Sicherheit noch weniger an einer Reichensteuer interessiert wie in Deutschland. Aber die gesellschaftlichen Verwerfungen sind mit Almosen nicht aus der Welt zu schaffen, auch wenn Macron wie geplant Milliarden in die Hand nimmt. Die grundlegenden Probleme der heutigen Zeit lassen sich nicht mit den Rezepten der Vergangenheit lösen. Dazu braucht es einen Wandel in der Umverteilung.

**Die Umverteilung der Zukunft geschieht nicht von unten nach oben, sondern von oben nach unten.**

**Jacob Jacobson**