

## 06.08.2019 KFZ-Steuer – Nicht schon wieder!

Doch – muss sein!

Steuern sind für viele ein rotes Tuch. Und erst Steuermodelle – ein Stammtischthema mit Streitpotential. Die einen behaupten, man muss den Bürger steuerlich entlasten, um die Wirtschaft anzukurbeln. Andere wiederum sind der Meinung, dass man auf die Dauer nicht umhin kommt, den Spitzensteuersatz auf 70 bis 80 Prozent zu erhöhen. Eins steht jedenfalls fest, mit der üblichen Verfahrensweise der Steuersenkung für Bestverdienende geht die Schere zwischen Arm und Reich immer weiter auseinander.

Auch auf diesen Seiten wurden schon des Öfteren über Steuern gesprochen. Im Gegensatz zur gängigen Praxis wird hier ein anderer Ansatz propagiert. Statt mit der Einkommenssteuer zu jonglieren, wird hier die Steuer auf Bedarfs- und Verbrauchsgüter erhoben. Die Grundidee dabei lautet, einen bestimmten Anteil im unteren Segment sehr preisgünstig zu gestalten, von da ab bis zum Bereich des Luxussegments, die Steuer überproportional anzuheben.

Das im Folgenden geschilderte Modell wurde auf den Seiten vom [25.06.2019 Big SUVs – Big Trouble](#) bereits kurz angesprochen. Hier wird dieses Modell im Detail beschrieben und mit deutlich mehr Daten hinterlegt.

### **KFZ-Steuer nach Jacobson**

Die heutige KFZ-Steuer berücksichtigt im Wesentlichen den CO<sub>2</sub>-Ausstoß als Äquivalent zum Verbrauch. Wie die Tabelle auf Seite 5 zeigt, handelt es sich um läppische Summen, gemessen an den Anschaffungs- und Betriebskosten. Obwohl, ein Dacia Duster muss immerhin knapp 1 Prozent des Grundpreises an Steuern entrichten, ein Lamborghini Urus dagegen nur 0,22 Prozent. Der Käufer eines Fahrzeugs für 204.000 Euro könnte ruhig etwas mehr zum Steueraufkommen beitragen, schließlich bewegt er sein Fahrzeug auf derselben von der Allgemeinheit finanzierten Infrastruktur mit denselben kostspieligen Sicherheits- und Überwachungseinrichtungen. Diesem Umstand trägt das Modell nach Jacobson Rechnung.

Ein weiteres Charakteristikum ist die spürbare Entlastung der Kleinstfahrzeuge in Form einer negativen Steuer. Warum soll jemand, der einen Fiat Panda, einen e.Go Life oder einen Dacia Duster fährt dafür nicht belohnt werden? Und was spricht außerdem dagegen, jemand der komplett aufs Auto verzichtet, mit einem Steuergeschenk von 100 Euro zu belohnen? Das stärkt den Wirtschaftskreislauf mehr als Steuergeschenke für die oberen Zehntausend.

Weitere Komponenten des Modells zielen auf die soziale Verträglichkeit, die Ressourcen bei der Herstellung und die finanziellen Möglichkeiten des Halters.

### **Die Kriterien im Einzelnen:**

#### **Leistung:**

Der Verbrauch geht nicht direkt in die Formel ein, sondern indirekt über die Leistung. Bekanntlich besteht eine starke Korrelation zwischen Leistung und Verbrauch. Die Leistung beinhaltet auch eine soziale Komponente, nämlich die Lautstärke von Auspuff und Reifen.

Die Kehrseite der Medaille: Warum sollen Fahrzeuge mit wenig Leistung keine finanziellen Vorteile genießen.

#### **Höchstgeschwindigkeit:**

Volvo macht es vor, andere werden nachziehen: Eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit. So

schnell kann es gehen, und eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h bekommt einen negativen Touch.  $v_{max}$  als Bestandteil der Formel kann man auch als Geschenk an Elektrofahrzeuge sehen, da viele darin stark limitiert sind. Zumindest die meisten für den Alltagsgebrauch, nicht die Auswüchse mit 300 km/h und 2,5 Tonnen.

#### **Leergewicht:**

CO<sub>2</sub> entsteht nicht nur beim Betrieb eines Automobils, sondern in weitaus stärkerem Maße bei der Produktion. Ideal wäre natürlich ein CO<sub>2</sub>-Fußabdruck, bzw. CO<sub>2</sub>-Reifenabdruck, aber darauf können wir lange warten. Unser Modell berücksichtigt das CO<sub>2</sub> der Produktion über das Leergewicht, wenn auch nur in bescheidenem Rahmen. In punkto Leergewicht schneiden auch Elektrofahrzeuge mit großen, schweren Batterien schlecht ab. Völlig zu Recht, denn Produktionsaufwand und Bedarf an knappen Ressourcen erreichen ungeahnte Höhen.

#### **Fahrzeuglänge:**

Wer glaubt, die Automobilzeitschriften geißeln den Trend zu immer größeren Fahrzeugen, unterliegt einem veritablen Denkfehler. Obwohl es auf den Straßen immer enger zugeht, gewinnt das größere Auto immer noch die Vergleichstests. Das Maß der Dinge dabei: Die Beinfreiheit auf der Rücksitzbank! Als Beweis fotografieren sie den größten Redakteur bei vollständig zurückgefahrenem Vordersitz. Liebe Journalisten, der Besetzungsgrad heutzutage beträgt gerade einmal 1,2 Personen. Erwachsene auf der Rücksitzbank sind statistisch nicht erfassbar. Hinten sitzen nur Kinder, aber nicht in einem teuren Luxusmobil mit 125 technischen Spielereien, sondern in einfachen, gebrauchstüchtigen Fahrzeugen mit Schiebetüren hinten.

#### **Fahrzeugbreite:**

Gibt es ein noch größeres Ärgernis für die übrigen Verkehrsteilnehmer als die Fahrzeuglänge? Ja, gibt es, die Breite. Wer mit seinem Kompakten zwischen zwei SUVs oder sportlich angehauchten Limousinen der gehobenen Kategorie, also Exemplaren mit knapp zwei Metern Breite, einparkt, kann ein Lied davon singen. Hinein in die Lücke kommt man noch einigermaßen problemlos, aber das Aussteigen erfordert die Wendigkeit von Schlangenmenschen. Ein weiteres, nicht gerade kleines Problem taucht auf, wenn die Fahrzeuge mit Gardemaß längs parken. Sie ragen regelmäßig soweit in die Fahrbahn hinein, dass nicht einmal zwei Kompakte noch aneinander vorbeikommen. Da fliegen schon einmal die Rückspiegel. Woher kommt eigentlich das ungebremste Breitenwachstum? Es hat seinen Ursprung in dem für Automobiltester allerwichtigsten Kriterium - nach der Beinfreiheit auf der Rücksitzbank versteht sich - der Sportlichkeit.

#### **Fahrzeughöhe:**

Was sehen Sie, wenn Sie mit Ihrem Kompakten neben einem SUV stehen und seitlich aus dem Fenster gucken? Einen SUV, und sonst nichts. Das Einfädeln aus der Parklücke in den laufenden Verkehr wird zur Zitterpartie.

Was sehen Sie vor sich, wenn Sie hinter einem SUV herfahren? Das imposante Hinterteil eines SUVs. Vorausschauendes Fahren – Fehlanzeige. Das ist nicht nur lästig, sondern auch gefährlich. Man sollte die Hochsitzer für diesen Beitrag zur „Verkehrssicherheit“ zur Kasse bitten.

#### **Wendekreis:**

Je größer, desto Wendekreis, lautet die einfache Formel. Die normalen Verkehrsteilnehmer müssen immer öfter auf die Dinos Rücksicht nehmen, wenn sie wieder einmal nicht rechtzeitig ums Eck kommen und den fließenden Verkehr behindern. Rücksichtnahme ist etwas für Schwächere, nicht für die betuchte Klientel solcher Fahrzeuge.

## Grundpreis:

Kommen wir zum letzten, und vielleicht strittigsten Kriterium, dem Fahrzeugpreis. Aber man kann doch ruhigen Gewissens vom Käufer eines 100.000 Euro teuren Spielzeugs mehr verlangen, als von einem Pendler, der sich mit knapper Not einen Fiat Panda leisten kann?

## Die Steuerformel:

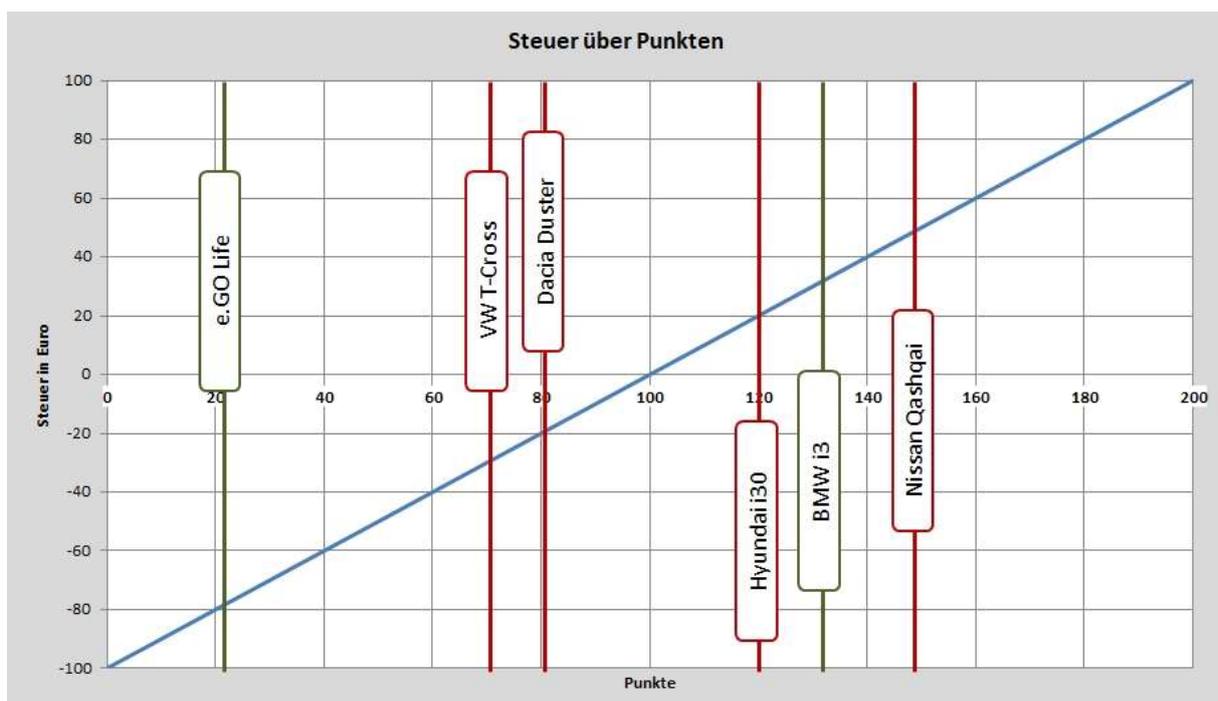
Die Steuer ergibt sich als Produkt aus den genannten Kriterien. Es gelten folgende Regeln:

- Leistung L in PS
- Höchstgeschwindigkeit Vmax in km/h
- Leergewicht Lg in Tonnen
- Fahrzeuglänge FL in Meter
- Fahrzeugbreite FB in Meter
- Fahrzeughöhe FH in Meter
- Grundpreis in Tausend Euro

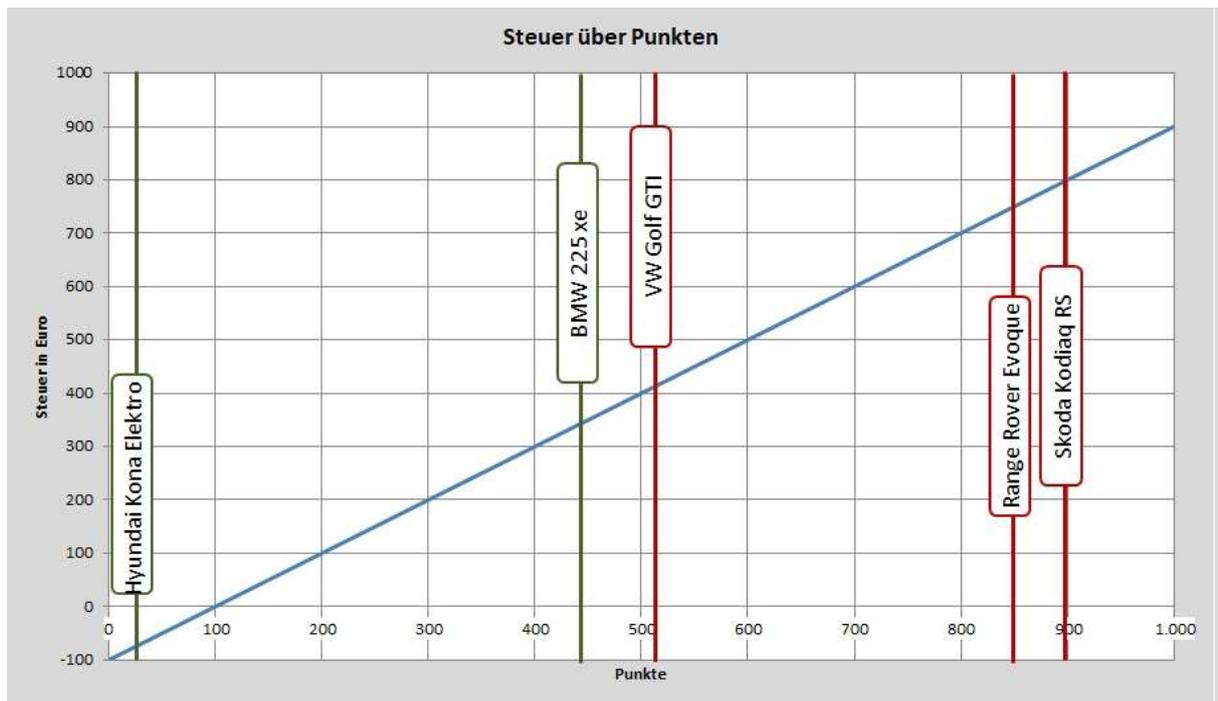
Das Endprodukt geteilt durch 1 Mio. minus 100, ergibt die Steuer in Euro.

Die Tabelle auf Seite 5 zeigt für eine Reihe repräsentativer Fahrzeuge die Steuerschuld nach Jacobson in aufsteigender Reihenfolge. Die Palette beginnt beim günstigsten Fahrzeug. Diese Ehre gebührt – wenig überraschend – dem e.Go Life. Der Halter kann sich neben dem Zuschuss für Elektrofahrzeuge auch noch über ein Steuergeschenk von 79 Euro freuen. Die undankbare Rolle des Spitzenreiters übernimmt – ebenso wenig überraschend – der Lamborghini Urus. Er überreicht dem Staat, also uns allen, ein Steuergeschenk in Höhe von sage und schreibe 17.900 Euro.

Zur besseren Übersicht erstrecken sich die Diagramme über drei unterschiedliche Bereiche. Ein Feinbereich bis 200 Euro, ein mittlerer Bereich bis 1000 Euro, und ein High-End-Bereich bis 20.000 Euro.

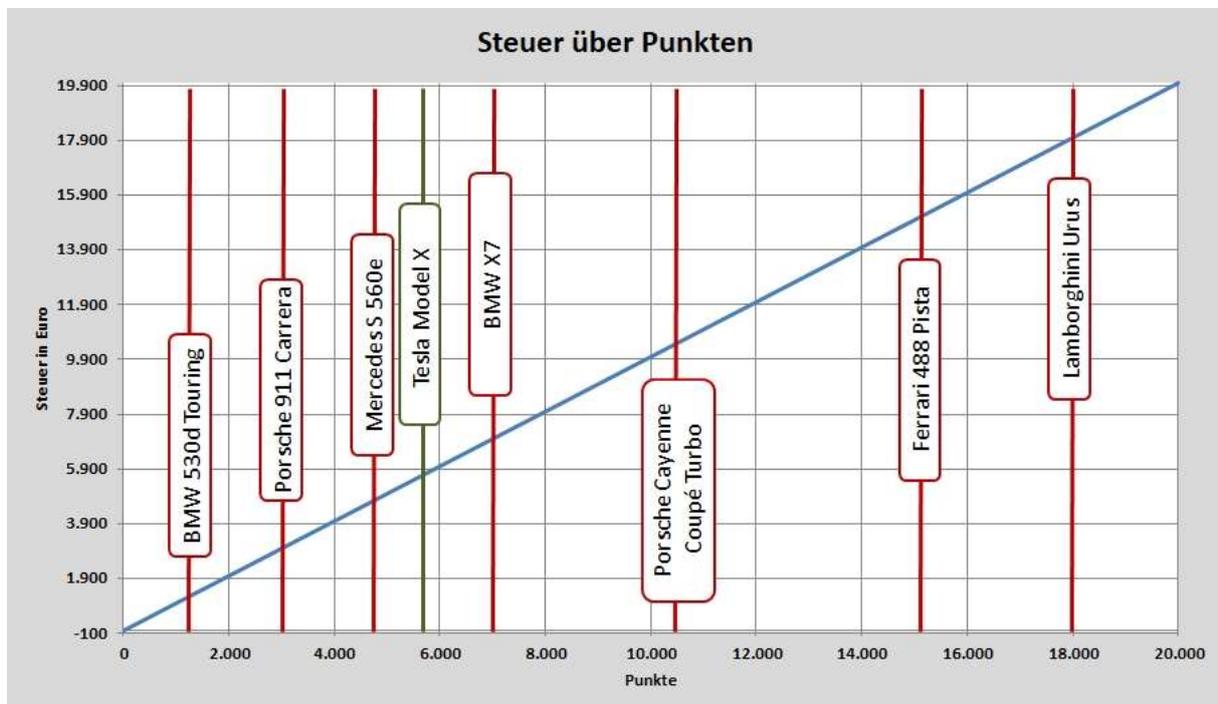


Steuermodell nach Jacobson im unteren Bereich bis 100 Euro



### Steuermodell nach Jacobson im mittleren Bereich bis 900 Euro

Das mittlere Diagramm deckt bis 500 Euro die Kompaktfahrzeuge vom Schlage eines VW Golf ab, bis hin zum Golf GTI. In diesem Segment werden sich die meisten Fahrzeuge wiederfinden. Darüber bis 1000 Euro rangieren die etwas größeren SUVs.



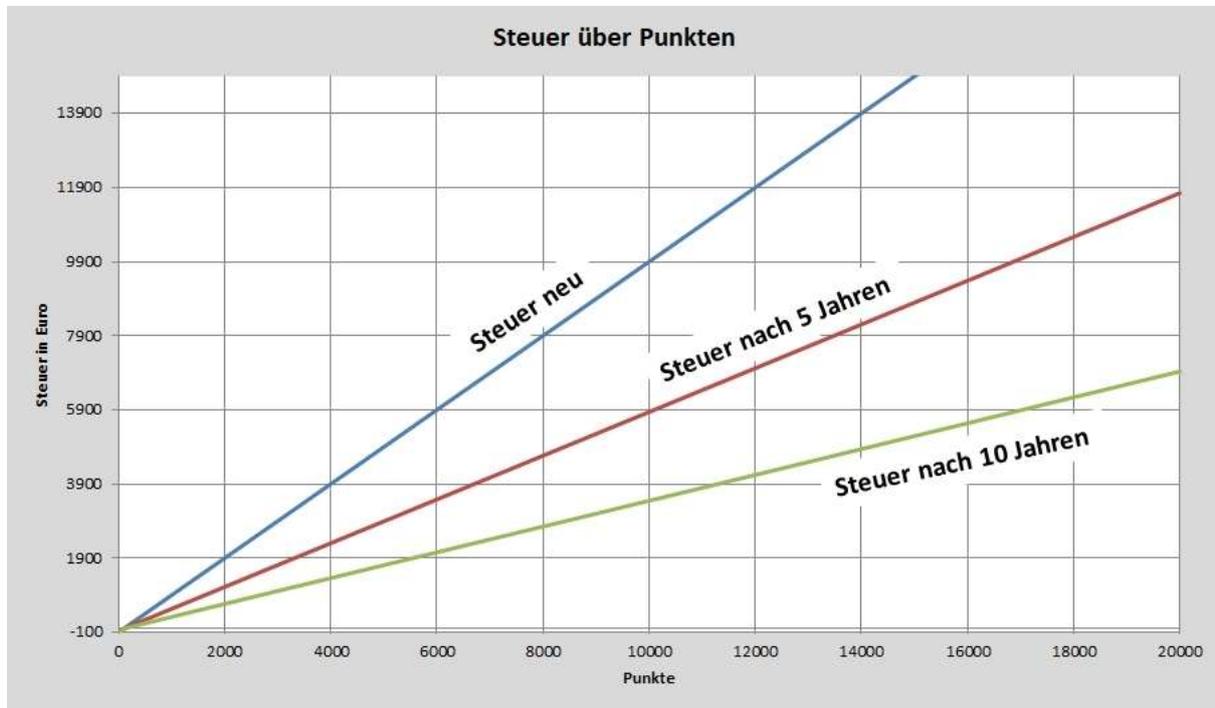
### Steuermodell nach Jacobson im oberen Bereich 19.900 Euro

Der obere Bereich beginnt bei Oberklasse-Fahrzeugen wie dem BMW 530i Touring knapp oberhalb 1000 Euro, und endet bei 20.000 Euro. Es gibt sicherlich eine Reihe von Fahrzeugen, die sogar den Urus-Rekord von 18.000 Punkten knacken können. Da freut sich der Fiskus, und wir mit ihm.

	Verbrennungsmotor																		Hybrid			Elektro		
	VW-Cross 1.7FB	Skoda-Duqu Tic	Hyundai i30 1.4T GD10CT	Hyundai-Kona 1.4CR11 (KW)	Nissan Qashqai 1.3 100CT	VW-Sub (11)	Range Rover Evoque (240)	Skoda Kodiaq (8)	BMW-C100 Touring	BMW-SE eDrive (8)	Peugeot Cayenne	Peugeot-311 Carrera (8)	Mercedes S-Class (190V)	BMW-77 M70d	Audi Cayenne Coupe Turbo	Jeep 487 Plus	Land-Rover Urra	Hyundai ix35 (175b-KW)	BMW-318i Active Tourer	Mercedes E300 (4)	e-Drive Life	BMW-116	Hyundai-Kona Electric Type	Tesla Model S (100k)
Leistung	115	131	140	136	140	240	239	285	340	340	340	450	367	400	350	770	650	184	214	306	75	170	150	524
Wmax	198	191	205	186	199	225	221	250	249	245	245	306	250	250	286	340	305	180	300	250	142	150	167	200
Leertgewicht	1,3	1,3	1,4	1,5	1,4	2	1,9	1,9	2,2	2,2	2,2	1,6	2,4	2,6	2,3	1,5	2,2	1,7	1,8	2,1	1,2	1,3	1,7	2,5
Wendekreis	10,6	11,2	11,3	11,2	11,2	11	11,8	11,9	12,2	11,8	11,8	11,1	12,0	13	12,0	13	11,5	11,7	11,0	11,7	10,0	9,7	11,2	10,9
Länge	4,1	4,3	4,3	4,2	4,4	4,3	4,4	4,9	4,9	4,8	4,8	4,5	5,3	5,2	4,8	4,6	5,1	4,6	4,4	4,9	3,3	4	4,2	5
Breite	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,9	1,9	2	2	2	1,9	1,9	2	2	2	2	1,9	1,8	1,9	1,7	1,8	1,8	3
Höhe	1,6	1,7	1,5	1,6	1,6	1,5	1,6	1,7	1,7	1,7	1,7	1,5	1,5	1,8	1,7	1,2	1,6	1,7	1,0	1,4	1,6	1,6	1,6	1,7
Grundpreis	19	17	25	28	28	29	49	50	74	77	77	128	118	110	146	287	204	44	39	95	20	39	38	87
Produkt	69	81	121	144	150	506	849	1.328	1.734	2.774	3.479	4.710	6.960	6.860	10.560	15.125	18.151	431	443	1.047	23	130	119	5.373
Steuermodell Zuschuss	-31	-19	21	44	59	406	749	1.218	2.634	2.674	3.279	4.610	6.860	6.860	10.469	15.025	19.051	331	343	1.047	-77	30	119	5.473
Verhältnis zum Grundpreis	-0,17	-0,11	0,09	0,16	0,18	1,04	1,35	1,93	5,26	3,47	2,64	3,91	6,24	6,24	7,38	5,24	8,85	0,75	0,88	2,17	-0,19	0,08	0,31	5,64
Steuer behalte	108	161	126	264	160	152	232	441	364	400	354	385	583	583	456	468	448	186	120	190	0	0	0	0
Verhältnis zum Grundpreis	0,57	0,95	0,55	0,94	0,57	0,39	0,47	0,70	0,49	0,52	0,28	0,33	0,51	0,51	0,31	0,16	0,22	0,42	0,11	0,35	0	0	0	0

## Gebrauchtwagen:

Jedes Jahr verliert ein Fahrzeug an Wert. Ein wirklich soziales Steuermodell muss diesen Umstand berücksichtigen. Das funktioniert, indem die Steuer jedes Jahr um 10 Prozent vom Wert des Vorjahres sinkt. Ein Fahrzeug mit 10.000 Punkten zahlt im 1. Jahr 9.900 Euro, im 5. Jahr 5.900 Euro, und im 10. Jahr nur noch 3.400 Euro. Es zahlt sich also aus, ein Fahrzeug möglichst lange zu fahren. Für das CO<sub>2</sub> zahlt es sich ebenfalls aus.



## Positive Effekte:

Folgende Effekte könnten mit dem Steuermodell nach Jacobson eintreten:

- Eine hohe Endgeschwindigkeit ist kein Verkaufsargument mehr.
- Die Spirale zu immer größeren Abmessungen hört auf sich zu drehen, vielleicht dreht sie sich ein Stück weit rückwärts.
- Große, teure Fahrzeuge erleiden einen eklatanten Imageverlust. Das gilt auch für übermotorisierte Elektrofahrzeuge mit riesigen Speichern.
- Kleine Fahrzeuge nur für den innerstädtischen und den stadtnahen Bereich erleben einen Boom.
- Der soziale Frieden ist wieder hergestellt.

## Ausblick:

Soweit die Utopie. Sie wird nicht eintreten, dazu ist die Lobby der Industrie zu mächtig. Die deutschen Hersteller und die gesamte Zulieferindustrie jammern bereits bei der geringsten Nachfragedelle, wie aktuell geschehen. Sie können ein weiteres Absinken ihrer Premiumstückzahlen nicht gebrauchen. Es gibt halt nichts umsonst, liebe Fridays for Future. Ihr müsst euch entscheiden, was ihr in 10 oder 15 Jahren haben wollt:

**CO<sub>2</sub> Reduzierung oder Arbeitsplätze.**

Jacob Jacobson [www.der-autokritiker.de](http://www.der-autokritiker.de)

