

Pro und Contra Maut

Die Maut für Pkw war bislang ein Tabu der deutschen Verkehrspolitik wie sonst nur das Tempolimit. Mit dem Vorstoß der CSU hat sich dies geändert. Die öffentliche Diskussion dieses Vorhabens ist allerdings maßgeblich emotional und ideologisch geprägt. Zwei Beispiele mögen dies verdeutlichen. Pro: "Straßennutzung zum Nulltarif ist wie Kommunismus, für den Einzelnen vermeintlich schön, am Ende haben alle nichts davon." Contra: „Der Esel ist das Fahrzeug der Zukunft.“

1. Zur Begründung und zu den Problemen einer Maut für die Nutzung öffentlicher Straßen auf dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland

Vor- und Nachteile der Einführung einer Maut, deren Bezahlung zum Befahren deutscher Straßen mit Kraftfahrzeugen berechtigt, sollten auf dem Hintergrund der Begründung von Steuern und öffentlichen Gebühren ermittelt werden. Es gibt zwei Hauptgründe für die Erhebung von Steuern. Zentral ist die Gewinnung von Einnahmen zur Finanzierung von Staatsausgaben für die Bereitstellung öffentlicher Güter und Durchführung von Einkommenstransfers. Steuern können aber auch erhoben werden, um die private Produktion und den Konsum jener Güter zu verteuern, die zu umweltbelastenden Schadstoffemissionen führen. Dies ist im Sinne des Verursacherprinzips, wonach Kosten, die in einer Volkswirtschaft aus dem Tun oder Unterlassen von Bürgern, Unternehmen oder sonstigen Organisationen entstehen, von diesen Verursachern zu tragen sind. Dazu sollte die Steuerlast als Anreiz wirken, die schädlichen Emissionen zu reduzieren oder gar einzustellen.

Haben öffentliche Güter einen allgemeinen Charakter (z.B. politische Führung, allgemeine Verwaltung, Bereitstellung einer unabhängigen Gerichtsbarkeit, Gewährleistung von Sicherheit durch Polizei und Bundeswehr), so steht der von einem Unternehmen oder Bürger geleistete Steuerbetrag in keinem Zusammenhang zur jeweiligen individuellen Nutzung und den daraus entstandenen Kosten. Hier gilt auch nicht das Ausschlussprinzip, d.h. bei dem Konsum dieser Güter im Sinne einer individuellen Nutzung oder Bewertung werden andere zum gleichzeitigen Konsum nicht ausgeschlossen. Man spricht deshalb hier von Kollektivgütern.

Dies ist bei der Erhebung von Gebühren für die von Einzelnen oder einer bestimmten Gruppe von Nutzern in Anspruch genommenen öffentlichen Leistungen anders. So werden dementsprechend z.B. Gebühren für Pässe, Anbindung von Grundstücken an gemeindliche Straßen (Anliegerbeiträge) sowie die Nutzung von Bildungseinrichtungen (Studiengebühren) und kommunaler Schwimmbäder erhoben. In den beiden letzten Fällen ist die Nutzung des öffentlichen Gutes auf eine Gruppe von Gebührendzahlern beschränkt, wobei andere – d.h. die Nichtzahler – davon ausgeschlossen sind.

Gebühren sind als Preise für die individuelle Nutzung öffentlicher Güter zu verstehen und folglich – wenn auch nicht bezüglich ihrer Höhe - mit Preisen für den Konsum privater Güter vergleichbar. Dem Verursacherprinzip entspricht es, wenn mit den Gebühren die Kosten aus der Bereitstellung und Nutzung dieser Güter gedeckt werden. Diese Kosten umfassen die laufenden Bereitstellungskosten und bei Sachanlagen auch deren marktübliche Verzinsung und Abschreibung durch Nutzung und andere Ursachen ihres Verschleißes (z.B. witterungsbedingte Schäden).

Weiterhin ist zu beachten, dass sich die Gebühr nach dem Umfang der individuell empfangenen Leistungen richten kann oder eine Nutzungsberechtigung zusammen mit anderen Nutzern darstellt. Letzteres ist z.B. bei Gebühren zur Nutzung von Schwimmbädern oder von Lehrangeboten an Universitäten der Fall. Es handelt sich dann um gruppenspezifische Gebühren. Auch Vignetten zum Pauschalpreise, die zum Befahren von Autobahnen eines Landes berechtigen, sind in der Regel als für alle Nutzer einheitliche Preise verstehen.

Von Bedeutung ist ferner, dass die betreffenden öffentlichen Leistungen nicht nur für die unmittelbaren Nutzer, sondern auch für andere Gruppen der Gesellschaft Vorteile bieten können. Dies ist ganz typisch bei der Nutzung der Bildungsangebote von Universitäten der Fall. Die Finanzierung der Ausgaben für die betreffenden Leistungen ist deshalb nicht allein von den unmittelbaren Leistungsempfängern – hier den Studierenden – zu leisten. Die höhere Ausbildung und damit verbundenen besonderen Fähigkeiten erweisen sich später bei dem Einsatz der Hochschulabsolventen in Unternehmen und anderen Organisationen als vorteilhaft für die Leistungsfähigkeit der Volkswirtschaft und den Wohlstand der Gesellschaft. Man spricht hier auch von externen Effekten einer höheren Ausbildung, womit die entsprechenden Staatsausgaben nicht allein durch Gebühren, sondern zum Teil auch durch allgemeine Steuern zu finanzieren sind.

Bei der Erhebung von Gebühren für die Nutzung von Autobahnen und anderen öffentlichen Straßen ergeben sich ähnliche Wirkungen. Die staatliche Bereitstellung des öffentlichen Straßennetzes hat nicht nur für ihre jeweiligen individuellen Nutzer Vorteile, sondern auch für die Allgemeinheit. Öffentliche Straßen – um einige dieser Vorteile externer Art zu nennen -

- werden auch von Fahrzeugen der Polizei, Bundeswehr sowie Feuerwehr und Notdiensten genutzt;
- ermöglichen es den Bürgern, ihre Wohnorte unabhängig von Orten ihrer Beschäftigung zu wählen;
- gewährleisten die Kaufmöglichkeit von Konsumgütern;
- machen das Land bzw. eine Gemeinde als Ort ihrer touristischen Angebote attraktiv.

Insofern sind die Ausgaben für die Bereitstellung öffentlicher Straßen nicht nur durch Gebühren, sondern in gewissem Umfang auch durch sonstige Budgetmittel zu finanzieren.

Für die Nutzung von Autobahnen und Tunneln verlangen inzwischen viele Länder Gebühren, mit denen eine wesentliche Deckung ihrer Erstellungs- und Erhaltungskosten ermöglicht wird. Werden private Unternehmen mit der Erstellung solcher Verkehrswege auf eigene Rechnung beauftragt, so dienen die als Maut erhobenen Gebühren nicht nur zur Kostendeckung, sondern zugleich auch der Erzielung eines Gewinns. Dennoch bestehen auch hier Vorteile für die Allgemeinheit, so dass eine Teilfinanzierung aus dem allgemeinen „Steuertopf“ geboten erscheint.

Mehr und mehr findet in der Politik Beachtung, dass es bei der Nutzung von Straßen durch Kraftfahrzeuge zu Emissionen von CO₂ kommt, wodurch sich Umweltbelastungen ergeben.. Insofern ist hier die Erhebung einer sich nach dem Umfang der Emissionen richtenden Steuer geboten. Dieser Umfang sollte sich hauptsächlich nach dem Verbrauch von Kraftstoffen richten. Dabei gibt es unter theoretischen Aspekten keinen Zwang, dass die Einnahmen aus dieser Steuer – zweckgebunden - für die Finanzierung der öffentlichen Straßen verwendet werden müssen.

Zusammenfassend ist aus der Nutzung öffentlicher Straßen durch Kraftfahrzeuge die Erhebung folgender **Abgaben** gerechtfertigt:

1. Eine Nutzungsgebühr zur Finanzierung der laufenden Bereitstellungskosten sowie Kapitalkosten (Abschreibung und marktübliche Verzinsung der betreffenden Sachanlagen)
2. Steuern auf den Verbrauch von Kraftstoffen, die CO₂-Emissionen bewirken.

Bei den **Gebühren** sind die jeweiligen **Nutzer zahlungspflichtig**. Bei **Emissionssteuern** sind zur Minimierung der Erhebungskosten hauptsächlich die **Verkäufer von Kraftstoffen steuerpflichtig**.

Zu beachten sind folgende besonderen **Probleme bei der Bestimmung und Erhebung von Abgaben für die Nutzung deutscher Straßen**:

- Die Schaffung technischer Voraussetzungen für die Ermittlung des tatsächlichen Umfangs der Nutzung von Landes- und Kreisstraßen ist derzeit mit hohen Kosten sowohl bei den Nutzern wie auch bei den staatlichen Erhebungsstellen verbunden.
- Die volkswirtschaftlichen Kosten von Schadstoffemission sind kaum exakt zu ermitteln.
- Es ist in den meisten Fällen schwierig bzw. sogar unmöglich, einen Schlüssel für die Aufteilung in Gebühren- und Steuerteil auf der Grundlage von Fakten zu gewinnen. Deshalb ist die Festlegung der Gebührenhöhe in der Regel arbiträr und vielfach durch politische Gründe bestimmt, wobei verteilungspolitische oft von besonderer Bedeutung sind.

2. Derzeit in Deutschland erhobene Abgaben aus der Haltung bzw. Nutzung von Kraftfahrzeugen

A. Kraftfahrzeugsteuer

Historie

„Die Idee, eine Steuer auf Gefährte zu erheben, kam zuerst in Hessen auf. Schon 1899 wurde in Hessen-Darmstadt eine Steuer auf die 13 Jahre zuvor erfundenen Motorfahrzeuge erhoben – damals als Luxussteuer.

Die Kfz-Steuer - als Reichssteuer ab 1926 erhoben - ersetzte im Rahmen ihrer Reform zum 1. Januar 1928 die dahin von den Gemeinden erhebbare Strassenbenutzungsabgabe (ugs. "Platzersteuer") und sollte als zweckgebundene Steuer erhoben werden.

Am 10. April 1933 wurde die Kfz-Steuer aufgehoben. Am 23. März 1935 wurde die Kraftfahrzeugsteuer erneut beschlossen. Die Steuer wurde damit argumentiert, dass auch der ruhende Verkehr, also abgestellte Fahrzeuge, den öffentlichen Raum gebraucht.

Die Ertragshoheit der Kraftfahrzeugsteuer lag bis zum 30. Juni 2009 bei den Bundesländern, d. h. die Einnahmen flossen den Landeshaushalten zu, so wurde es 1949 im Grundgesetz verankert. Zum 1. Juli 2009 ging die Ertragshoheit auf den Bund über.“ (aus wikipedia: Kraftfahrzeugsteuer (Deutschland)).

Ausgestaltung

Objekt der Kraftfahrzeugsteuer ist das Halten eines Kraftfahrzeugs im Inland. Die Steuer setzt sich bei einer Zulassung ab ersten Juli 2009 für Fahrzeuge der Schadstoffklasse 3 und höher aus zwei Teilen zusammen. Der erste Teil richtet sich nach dem Hubraum des Fahrzeugs und beträgt 2 Euro bzw. 9,50 Euro je 100 cm³ für Otto- bzw. Dieselmotoren. Der zweite Teil

richtet sich nach dem Grenzwert der CO₂-Emission je km eines Fahrzeugs. Er beträgt 2 Euro für jedes Gramm Kohlendioxidemission, soweit der ab 1-1-2014 geltende Freibetrag von 95g/km überschritten wird. Interessant erscheint, dass die Freigrenze für Schadstoffemissionen von 120 g/km in 2009 auf den heutigen Grenzwert abgesenkt wurde. Bei Fahrzeugen, die bis Juni 2009 zugelassen wurden, richtet sich die Steuer nach dem Hubraum, wobei diese mit der Schadstoffklasse steigt. Es gibt zahlreiche Ausnahmen und Vergünstigungen, auf die an dieser Stelle nicht eingegangen werden kann.

Es sind - am Beispiel dreier Pkw von VW - folgende Steuerbeträge zu entrichten:

Golf TSI, Hubraum 1197 cm³, Schadstoff 113g/km : 60 Euro

Passat, Hubraum 1390 cm³, Schadstoff 145g/km : 128 Euro

Touareg DI, Hubraum 2967 cm³, Schadstoff 185g/km: 465 Euro.

Für die Umrechnung der Steuer auf den Verbrauch eines Liters Benzin bzw. Diesel sind der Durchschnittsverbrauch je 100 km und die Fahrleistung maßgeblich. Es ergeben sich für die drei Fahrzeuge folgende Steuerpreise je Liter:

Implizite Belastung eines Liters Sprit durch Kraftfahrzeugsteuer

Fahrzeug	Durchschnittsverbrauch je 100 km	Hubraum	Gramm CO ₂ je km	Steuerpreis je Liter bei einer Fahrleistung von		
				1000 km	10000 km	20000 km
Golf	4,91	1197	113	1,22 €	0,12 €	0,06 €
Passat	6,31	1390	145	2,03 €	0,20 €	0,10 €
Touareg	7,01	2967	185	6,64 €	0,66 €	0,33 €

Damit sind folgende Belastungseffekte verbunden:

1. Je größer der Hubraum sowie der Grenzwert von Schadstoffemission eines Fahrzeugs je km und desto geringer der Verbrauch von Kraftstoffen desto höher ist der Steuerpreis je Liter.
2. Mit steigender Fahrleistung, d.h. auch mit steigender Nutzung von Straßen und höheren Schadstoffemission, sinkt der Steuerpreis je Liter.

Wer bei niedrigem Grenzwert von CO₂ viel fährt und damit höhere Emissionen auslöst, zahlt weniger Steuer als andere, die bei hohem Grenzwert wenig fahren und damit auch geringere Emissionen auslösen.

Die Kfz-Steuer ist hiernach sowohl als Nutzungsgebühr als auch als Emissionssteuer völlig ungeeignet. Sie erfüllt damit lediglich ihre fiskalische Funktion.

B. Lkw-Maut auf Autobahnen

Die Höhe der Maut richtet sich nach der Länge der Strecke, der Anzahl der Achsen und der Schadstoffklasse des LKW. Die Maut pro gefahrenem Kilometer liegt derzeit zwischen 0,141 und 0,288 Euro.

Die Einnahmen aus der Maut steigen mit höheren Fahrleistungen und damit stärker Nutzung der Autobahnen sowie auch der gleichzeitig ausgelösten Schadstoffemission.

C. Energiesteuer (Mineralölsteuer) auf Kraftstoffe

Die Energiesteuer (früher Mineralölsteuer) auf Sprit ist an die Menge der abgegebenen Kraftstoffe (Liter) gebunden. Mit steigendem Verbrauch steigt die Steuerbelastung. Damit ist das Ausmaß der Schadstoffemission eines fahrenden Autos an den Literverbrauch und an die absolute Steuerlast gebunden. Allerdings hängt die Schadstoffemission auch von dem Grenzwert je km ab, so dass Fahrzeuge mit gleicher Fahrleistung und gleichem Literverbrauch aufgrund unterschiedlicher Grenzwerte unterschiedlich Mengen CO₂ an die Umwelt abgeben.

D. Einnahmen des Bundes aus Steuern und Gebühren, die an die Nutzung und Haltung von Kraftfahrzeugen gebunden sind

Die dem Bund zustehenden Einnahmen aus der Kraftfahrzeugsteuer bzw. Energiesteuer betragen 2013 rund 8,5 Mrd. Euro bzw. 33 Mrd. Euro. Die Höhe der Einnahmen aus der Lkw-Maut liegen bei ca. 4,5 Mrd..

Aus Kfz-Steuer, Lkw-Maut, Erdölbevorratungsabgabe, Energiesteuer und der Mehrwertwert auf den Nettopreis von Kraftstoffen (einschl. Energiesteuer) ergeben sich für den Bund Einnahmen von ca. 53 Mrd. Euro.

Eine Zweckbindung dieser Einnahmen gibt es faktisch nicht. Die Einnahmen aus der Lkw-Maut sollen eigentlich dem nutzerfinanzierten Bau und Erhalt von Bundesfernstraßen dienen. Allerdings hat die Einführung dieser Gebühr es nicht ermöglicht, mehr Investition für den Bundesfernstraßenbau durchführen zu können. Die ursprünglichen Mittel aus dem allgemeinen Steuertopf wurden nämlich durch die Mittel aus der Maut lediglich ersetzt.

E. Steueranteil am Spritpreis für Pkw aus Energiesteuer, Erdölbevorratungsabgabe, Umsatzsteuer und Kraftfahrzeugsteuer

Der Steuerpreis je Liter Sprit aus Energiesteuer, Erdölbevorratungsabgabe und darauf entfallender Mehrwertsteuer beträgt derzeit für Super/Diesel 90,7 Cent/69,36 Cent. Bei Einbeziehung der oben dokumentierten Steuerpreise aus der Kraftfahrzeugsteuer ergeben sich folgende Belastungen je Liter Sprit.

Belastung eines Liters Sprit durch alle Steuern

Fahrzeug	Durchschnittsverbrauch je 100 km	Steuerpreis je Liter bei einer Fahrleistung von		
		1000 km	10000 km	20000 km
Golf	4,9 l	2,13 €	1,03 €	0,97 €
Passat	6,3 l	2,94 €	1,11 €	1,01 €
Touareg	7,0 l	7,34€	1,36 €	1,03 €

3. Einführung einer Maut für die Nutzung öffentlicher Straßen durch Personenkraftwagen

A. Grundsätzliche Bewertungen

Pro (aus wissenschaftlicher Sicht)

1. Dem Verursacherprinzip wird bei der Mittelgewinnung für die Finanzierung der Kosten aus der Erstellung und Erhaltung öffentlicher Straßen stärker Rechnung getragen. Die Zahlung nach der Inanspruchnahme entspricht dem Konzept einer Lastverteilung wie beim Erwerb von Konsumgütern, was in diesem Sinne als eine gerechte Verteilung der Abgabenlast interpretierbar ist.
2. Der Staat gewinnt zusätzliche Mittel für Infrastrukturinvestitionen im Straßennetz.
3. Nicht nur Inländer, sondern auch Ausländer und damit alle, die deutsche Straßen nutzen und hiermit Kosten verursachen, werden an deren Deckung beteiligt. Dies entspricht dem Prinzip der Gleichmäßigkeit einer Abgabenlast.
4. Zur Minimierung der Kosten trägt eine nutzungsorientierte Abgabe dadurch bei, dass individuelle Anreize bestehen, die Nutzung zu beschränken.
5. Richtet sich die Abgabe auch nach der Nutzung bestimmter Straßen in Spitzenzeiten des Verkehrs, so dienen Ausweichenreize einer besseren Regelung des Verkehrsflusses.

Contra (auch nach öffentlich geäußerten Stellungnahmen)

1. Zur Finanzierung des Straßennetzes sei eine neue Zusatzbelastung der Autofahrer nicht erforderlich. Hier wird die Ansicht vertreten, dass insbesondere mit den sich auf den Straßenverkehr beziehenden Steuern bereits ausreichende Mittel für die Deckung der Kosten des Straßenbaus verfügbar seien. Es müsse lediglich eine Zweckbindung dieser Steuereinnahmen erfolgen. Hiergegen ist einzuwenden, dass die Festlegung eines Verwendungszwecks für Einnahmen aus bestimmten Steuern den grundlegenden Zielen einer rationalen Budgetpolitik des Staates widerspricht. Speziell gibt es für die Erhebung

von Steuern auf Schadstoffemissionen keinen Grund, die Einnahmen daraus an den eigentlichen Verursacher zu übertragen. Dies wäre der Fall, wenn man den Umweltsteueranteil der Energiesteuer auf Sprit wieder den Autofahrern dadurch erstattete, dass sie für die Nutzung der Straßen eine geringere Gebühr zu zahlen hätten.

2. Die Erhebung von Gebühren bei den ausländischen Nutzern deutscher Landesstraßen und örtlicher Straßen wäre aus europäischer Sicht ein Nachteil für den freien grenzüberschreitenden örtlichen Personen- und Warenverkehr und somit aus europäischer Sicht integrationshemmend. Dies jedoch nur, wenn andere Länder keine diesbezüglichen Gebühren erheben.
3. Die Erhebung einer neuen Nutzungsgebühr für alle deutsche Straßen sei europarechtlich nicht zulässig. Dem ist zu entgegnen, dass es der Zielsetzung der EU-Kommission entspricht, die Nutzerfinanzierung auszuweiten.
4. Die generelle Maut führe insbesondere bei Pendlern zu einer zusätzlichen Belastung, wenn sie nicht an anderer Stelle entsprechend entlastet werden. Weiterhin sei die Maut unsozial, weil sie kleine Einkommen härte träfe als hohe. Dem ist zu entgegnen, dass jeder Preis eines Konsumgutes dann auch unsozial wäre.
5. Mit der Maut würde das Inland als Ort touristischer Angebote für Ausländer weniger attraktiv sein.

B. Straßenmaut und neue Kfz-Steuer nach Vorschlägen des Verkehrsministers Dobrindt

Inzwischen hat das Verkehrsministerium zwei Konzepte zur Ausgestaltung einer Maut vorgestellt.

Konzept 1

Nach dem ersten Konzept erstreckt sich die Mautpflicht von Inländern und Ausländern auf die Berechtigung zum Befahren aller Straßen in Deutschland mit Fahrzeugen von bis zu 3,5 t. Elektrofahrzeuge oder Fahrzeuge von behinderten Personen sind von der Maut befreit.

Das neue Mautsystem wird rechtlich als „Infrastrukturabgabe“ bezeichnet. Ihre Höhe richtet sich hauptsächlich nach der Motorgröße eines Fahrzeugs, jedoch auch nach dessen Motorart (Otto- und Dieselmotoren) sowie der Schadstoffklasse bei Baujahren vor 2009.

Für ein benzinbetriebenes Auto, das nach Juli 2009 zugelassen wurde und in die Schadstoffklasse Euro 3 fällt, sollte die Maut 2 Euro je angefangenen 100 Kubikzentimeter Hubraum betragen, wobei die Grenze bei 5000 Kubikzentimeter liegt. Bei einem Dieselmotor sollte die Maut z.B. 9,50 Euro je angefangenen 100 Kubikzentimeter, maximal bis 1100 Kubikzentimeter betragen. Die Höchstgrenze läge - für einen Dieselmotor - bei 112,50 €.

Bei der Kfz-Steuer würde eine variable Freigrenze einzuführen sein. Faktisch hätte diese Entlastung zur Folge, dass sich die Kfz-Steuer exakt um den Preis der Jahresvignette senkt. Inländer würden somit durch die Maut nicht höher belastet werden.

Inländer hätten die Maut in Höhe der Jahresvignette nach dem Bescheid der Abgabe zusammen mit der Kfz-Steuer zu entrichten. Ausländer, die sich für eine Jahresvignette entscheiden, sollten nicht mehr als rund 100 Euro bezahlen müssen. Für eine Zehn-Tages-Vignette wären 10 Euro und eine Zwei-Monats-Vignette 20 Euro zu zahlen. Die Jahresvignetten würden sich je nach Kosten farblich unterscheiden: grün für Gebühren bis 30 Euro, gelb bis 60 Euro und rot für alle Abgaben darüber hinaus.

Besondere Vor- und Nachteile aus der Erhebung einer solchen Straßennutzungsgebühr.

Pro (aus wissenschaftlicher Sicht)

Inländer, denen mit der Kfz-Steuer faktisch bereits derzeit ein pauschaler Beitrag für die Nutzung öffentlicher Straßen abverlangt wird, werden gegenüber deutsche Straßen befahrenden Ausländern nicht weiter diskriminiert.

Contra (aus wissenschaftlicher Sicht)

1. Die Differenzierung der Vignetten nach Hubraum, Motorart und Alter des Fahrzeugs erfordert besondere Nachweispflichten für Ausländer und einen besonderen hohen Prüfungsumfang für die kontrollierenden Behörden.
2. Die faktische Verrechnung der Nutzungsgebühr mit der Kfz-Steuer von Inländern ist bezüglich ihrer europarechtlichen Vereinbarkeit noch nicht definitiv geklärt. Minister Dobrindt weist darauf hin, dass die Gestaltung der Kfz-Steuer der nationalen Rechtsgestaltung vorbehalten ist und ihre mit der Einführung der Maut erfolgende Ermäßigung deshalb keine europarechtliche Problematik beinhalte.
3. Problematisch erscheint, dass die Preise der Jahresvignette für Ausländer und Inländer unterschiedlich hoch ausfallen können.

Berechnungsmodelle für die neue Pkw-Maut

	VW Passat 5	VW Polo 1.2 TSI	VW Golf 5	Honda Jazz 1.4 LS
				
Baujahr	ab 2012	ab 2013	2003 – 2009	2003
Kraftstoff	Diesel	Benzin	Diesel	Benzin
Hubraum in ccm	1986	1197	1896	1400
Kfz-Steuer (heute)	242 €	52 €	293,36 €	94,50 €
Kfz-Steuer (ab 1.1.2016)	137,50 €	28 €	185,28 €	0 €
Maut (ab 1.1.2016)	104,50 €	24 €	108,08 €	94,50 €
Berechnungsgrundlage	9,50 €/100ccm (gedeckelt bei 1100ccm)	2 €/100ccm (gedeckelt bei 5000ccm)	15,44 €/100ccm (gedeckelt bei 700ccm)	6,75 €/100ccm (gedeckelt bei 1500ccm)

Konzept 2

Nach dem neuen Konzept gemäß Kabinettsvorlage soll es für Ausländer nur eine sich auf die Nutzung von Autobahnen erstreckende Mautpflicht geben. Bei Inländern erstreckt sich die Mautpflicht zusätzlich auf Bundesstraßen.

Der Preis für die Jahresvignette bestimmt sich für Pkw nach dem Hubraum und der Umweltfreundlichkeit der Fahrzeuge. Maximal fallen 130 Euro pro Jahr an. Je angefangene 100 ccm Hubraum gelten folgende Abgabesätze:

- **Fahrzeuge mit einer Schadstoffklasse von Euro 3 oder schlechter:** 6,50 Euro

(Ottomotor) bzw. 9,50 Euro (Dieselmotor)

- **Fahrzeuge der Schadstoffklassen Euro 4 und Euro 5:** 2 Euro (Ottomotor) bzw. 5 Euro

(Dieselmotor)

- **Fahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 6:** 1,80 Euro (Ottomotor) und 4,80 Euro

(Dieselmotor)

Mit der Absenkung der Maut für Fahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 6 von 2 € auf 1,80 € kann sich ergeben, dass der Halter eines deutschen Kraftfahrzeugs mit dem neuen System eine kleine Entlastung erhält.

Das neue Konzept ist eine Antwort auf die Kritik einiger grenznaher Bundesländer, die die Mautpflicht für alle Straßen wegen der Belastung des kleinen Grenzverkehrs nicht genehmigen wollen.

Statt der Vignette soll ein elektronisches Kontrollsystem – vergleichbar mit dem bereits bei der Lkw-Maut etablierten – eingesetzt werden. Hiernach wird kontrolliert, ob für ein ausländisches Fahrzeug eine Maut entrichtet wurde. Neben der Bezahlung über Internet ermöglichen besondere Terminals an der Grenze auch eine manuelle Entrichtung der Maut.

Vor- und Nachteile gegenüber Konzept 1:

1. Die Kontrolle bezüglich Bezahlung einer Maut überhaupt wird gegenüber dem Vignettenmodell vereinfacht. Allerdings verbleibt der Kontrollaufwand für die Bezahlung der für das jeweilige Fahrzeug vorgeschriebenen besonderen Maut.
2. Wenn nur die Nutzung von Autobahnen mautpflichtig ist, würde der Verkehr verstärkt auf Landes- und Kreisstraßen ausweichen. In den Gemeinden würde es dann zu mehr Lärm, mehr Abgase und höheren Unfallgefahren kommen.
3. Inländer werden nicht systemgerecht auch dann mautpflichtig, wenn sie Autobahnen und Bundesstraßen nicht befahren. Diese Diskriminierung erscheint europarechtlich problematisch.
4. Unklar ist, ob die elektronische Kontrolle den Bestimmungen des Datenschutzes entspricht.

Konzept 3: Reform der Kraftfahrzeugsteuer zur Vereinbarkeit einer Pkw-Maut mit dem EU-Recht

Nach einem kürzlich von der Verkehrskommissarin der EU-Kommission Violeta Bulc an das Bundesverkehrsministerium gerichteten Schreiben laufe der Gesetzentwurf zur Einführung einer Pkw-Maut für Autobahnnutzungen "auf einen Bruch des fundamentalen Vertragsprinzips der Nichtdiskriminierung" hinaus. Die Anrechnung der Pkw-Maut auf die Kfz-Steuer würde deutsche Autofahrer bevorteilen, weil nur sie mit Einführung der Maut entlastet würden.

1. Prüfung der Einhaltung des EU-Prinzips der Nichtdiskriminierung

Sachverhalte, die für die Diskriminierungsfreiheit sprechen

1. Es gibt offensichtlich keine Möglichkeit, Ausländer bei Einführung einer Maut zu entlasten. Deshalb konnten auch andere Länder bei Einführung der Maut auf ihren Autobahnen Ausländer nicht entlasten. Ob sie letztlich inländische Autofahrer entlastet haben, bleibt nachzuprüfen. Eine solche Entlastung kann auch darin liegen, dass eine sonst fällige Erhöhung der von ihnen im eigenen Land zu zahlenden Kraftfahrzeugsteuer nicht erfolgte.
2. Jedes Land hat die freie Entscheidung, wie es die Preise (Steuern oder Gebühren) für die Nutzung seiner öffentlichen Straßen festsetzt. Dies kann durch eine Kraftfahrzeugsteuer für Inländer, eine Maut als alleiniger Nutzungsgebühr für alle Nutzer oder ein Mixt aus Kraftfahrzeugsteuer für Inländer und Maut für alle geschehen. Nach den Richtlinien der EU-Kommission sollten die Länder der EU jedoch ihr jeweiliges System zukünftig stärker nutzungsorientiert ausgestalten. In Deutschland ist dies bereits durch die LKW-Maut für alle geschehen. Eine Senkung der Kfz-Steuer war dabei nicht angezeigt, weil die besonders schwere Belastung der Autobahnen durch LKW für die Erhöhung der Gesamtlast sprach. Dabei wurden auch ausländische LKW mautpflichtig. Mit der Maut für Pkw auf Autobahnen stärkt Deutschland ebenfalls die gebotene Nutzungsbindung seines diesbezüglichen Systems. Deutschland ist im Übrigen frei bezüglich seiner Entscheidung, zunächst nur von Inländern eine Maut auch für die Nutzung anderer Straßen (z.B. Bundesstraßen) zu erheben. Eine spätere Ausdehnung der Mautpflicht auf Ausländer kann dann auch nicht als Diskriminierung dieser Nutzergruppe interpretiert werden.
3. Wenn damit feststeht, dass auch ein Mischsystem aus nationaler Steuer und Maut für alle Nutzer mit dem EU-Recht vereinbar ist, kann eine diesbezüglich orientierte Reform in Deutschland auch nicht gegen EU-Recht verstoßen. Dass der Preis für die Nutzung von Autobahnen dabei auch für Ausländer gilt, impliziert keinen Verstoß gegen EU-Recht. Inländer sollten mit dem neuen System für die Nutzung der Autobahnen weiterhin nur in Höhe des mit der Kfz-Steuer entrichteten Betrages einer Jahresmaut belastet werden. Zur Sicherstellung der Belastungsneutralität einer gezahlten Maut ist es zwingend, diesen Teil

dann aus der Kfz-Steuer herauszunehmen. Anderenfalls käme es zu einer Doppelbelastung. Letztlich bedeutet die geplante Senkung der Kfz-Steuer, dass ein bisher bestehendes Privileg von Ausländern bzw. eine demgegenüber bestehende Diskriminierung von Inländern abgebaut wird. Ziel ist es dabei, eine gleiche Belastung aller Nutzer von Autobahnen herzustellen.

Sachverhalte, die eventuell für eine Diskriminierung sprechen

- A. Die Notwendigkeit der Einführung der Pkw-Maut wird auch in der Politik immer wieder damit begründet, nur durch Belastung der Ausländer Mehreinnahmen für den Ausbau und die Erhaltung unserer Autobahnen zu gewinnen. Dies wird dann auch aus Prognosen deutlich, die sich auf die zu erwartenden Mehreinnahmen und die neuen Erhebungskosten richten. Dies lässt u.U. den Verdacht auf eine EU-rechtlich verbotene Diskriminierung der Ausländer entstehen. Eine bessere Begründung des Reformpakets wäre es, nur auf das alleinige Ziel der Etablierung eines stärker nutzungsorientierten Systems der Abgaben für die Nutzung von Autobahnen hinzuweisen. Eine solche Begründung entspricht exakt dem Entwicklungsziel der EU-Kommission in Richtung einer Stärkung der Nutzungsorientierung.
- B. Die mit der Einführung der Infrastrukturabgabe zugleich erfolgende Einführung von Freibeträgen, die für Kfz-Steuerpflichtige eine vollständige Belastungsneutralität garantieren, ist ebenfalls ein Argument, das für eine diskriminierende alleinige Belastung der Ausländer spricht. In diesem Sinne erscheint die als Kompensationsversteck leicht identifizierbare Freibetragsregelung nicht weniger problematisch als der eigentlich gewollte unmittelbare Abzug der Infrastrukturabgabe von der Kfz-Steuer. Es handelt sich allerdings um eine Fehlinterpretation. Sie entsteht dadurch, dass das mit der Kompensation verfolgte Ziel nicht erkennbar wird. Dieses Ziel liegt darin, eine Doppelbelastung der inländischen Nutzer eines inländischen Verkehrsweges zu vermeiden. Dagegen dürfte es wohl kaum irgendwelche EU-rechtlichen Bedenken geben.

2. Neufassung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes zur besseren Sicherung der Nichtdiskriminierung

Die Entlastung bei der Kfz-Steuer sollte so geregelt werden, dass das Ziel der Vermeidung einer Doppelbelastung der Kraftfahrsteuerpflichtigen deutlich erkennbar ist. Dazu sollte das im bisherigen Plan vorgesehene Freibetragskonzept durch ein Abzugskonzept ersetzt werden. Es kann gegenüber der EU dadurch schlüssig gerechtfertigt werden, dass die Kfz-Steuer den jeweiligen Betrag für eine Jahresnutzung bereits (pauschal) implizit enthält. Um auf diesen wichtigen Tatbestand hinzuweisen, sollte der Steuergegenstand bei der Neufassung des Kfz-Steuergesetzes explizit auf die Nutzung öffentlicher Straßen des Bundes etwa wie folgt abgestellt sein:

§ 1 Steuergegenstand

(1) Der Kraftfahrzeugsteuer unterliegt

1. das Halten von inländischen Fahrzeugen *zur tatsächlichen oder potentiellen Nutzung öffentlicher Straßen, soweit ihre Verwaltung dem Bund obliegt.*
2. das Halten von ausländischen Fahrzeugen *zum Zwecke gemäß Ziff. 1, solange*

§ 2 Begriffsbestimmung, Mitwirkung der Verkehrsbehörden

.....

(5) Haltungszwecke gemäß § 1 Abs. 1 Ziff. 1 bzw. Ziff.2 sind immer dann gegeben, wenn es sich um Fahrzeuge gemäß Abs. (3) bzw. (4) handelt.

Zur Sicherstellung einer möglichst einfachen Neutralisierung der Mehrbelastung aus der Infrastrukturabgabe erscheint folgender Weg denkbar.

Inländer zahlen diese Abgabe wie geplant bereits anlässlich der Kraftfahrzeugsteuer gemäß Bescheid. Die erforderliche Belastungsneutralität wird dann durch eine Steuerermäßigung erreicht, die durch einen neuen Abs. 6 in § 9 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes z.B. wie folgt geregelt werden könnte.

(6) Wurde für Haltungszwecke gemäß § 1 eine Infrastrukturabgabe gemäß entrichtet, ermäßigt sich die Kraftfahrzeugsteuer insoweit um den Betrag der Abgabe.

Konsequenzen

- (1) Für Inländer führt die Einführung der Maut – gemäß politischer Vorgabe – zu keiner Mehrbelastung. Dies, weil die Doppelbelastung aus Maut und Grundpauschale der Kraftfahrzeugsteuer – bei gleichem Haltungszweck - vermieden wird. In der Kfz-Steuer wird durch die aufgeführte Gesetzesänderung explizit darauf hingewiesen. Ein starkes Argument gegen den Vorwurf der EU-Kommission!!
- (2) Viele Politiker und natürlich vor allem die Steuerpflichtigen dürften es begrüßen, dass die Kompensation einer zukünftigen Erhöhung der Maut durch ihren Abzug bei der Kfz-Steuer automatisch gewährleistet wird. Hierzu ist keine Änderung des Kfz-Steuergesetzes erforderlich. Allerdings kann das Gesetzgebungsrecht des Parlaments es ihm ermöglichen, die Grundpauschale für die tatsächliche oder potentielle Nutzung der Autobahnen durch eine entsprechende Erhöhung der Kfz-Steuer entsprechend zu erhöhen. Dies hätte zur Folge, dass der Steuerbetrag, von dem der Betrag der gezahlten Maut abgezogen wird, um den Betrag der Mauterhöhung angehoben

wird. Die Frage einer Vereinbarkeit mit dem EU-Recht stellt sich dann nicht bezüglich der Einführung des neuen Systems, sondern nur, wenn es bei späteren Mauterhöhungen nicht zu einer angemessenen Erhöhung der betreffenden Grundpauschale kommt. Für eine spätere Regierung wäre es wegen der durch das Fundamentalprinzip der Nichtdiskriminierung auferlegten Beschränkung nahezu unmöglich, eine Mauterhöhung durchzusetzen, mit der die Kfz-Steuer um den gleichen Betrag sinkt.