

Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) · Wallstraße 58 · 10179 Berlin

Deutscher Bundestag
Finanzausschuss
Die Vorsitzende
Frau Ingrid Arndt-Brauer, MdB
Platz der Republik 1
11011 Berlin

per E-Mail: finanzausschuss@bundestag.de

Bundesverband

Verkehrsclub Deutschland e.V.
Wallstraße 58 · 10179 Berlin
www.vcd.org · mail@vcd.org
Fon 030.280351-0 · Fax -10

Gerd Lottsiepen
Durchwahl – 12
gerd.lottsiepen@vcd.org

 Berlin Alexanderplatz 
 Jannowitzbrücke 
 Märkisches Museum U2 
 Märkisches Museum 147 
 Jannowitzbrücke
 Radparker: Hof, Tiefgarage

Berlin, 12. März 2015

Stellungnahme des Verkehrsclubs Deutschland e.V. (VCD) zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung „Entwurf eines Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes (VerkehrStÄndG 2)“

Sehr geehrte Frau Arndt-Brauer,

vielen Dank für die Möglichkeit im Finanzausschuss des Deutschen Bundestages zum Entwurf des Verkehrsteueränderungsgesetzes Stellung nehmen zu können. Gerne kommen wir Ihrer Bitte nach, eine schriftliche Stellungnahme abzugeben.

Der ökologische Verkehrsclub Deutschland lehnt den Gesetzentwurf zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen (Drucksache 18/3990) ab. Entsprechend gilt das auch für den hier zur Diskussion stehenden Gesetzentwurf, der die Infrastrukturabgabe (Pkw-Maut) mit Wahlkampfaussagen und Verabredungen des Koalitionsvertrags kompatibel machen soll. Wir weisen ferner auf Gefahren hin, die sich für den Bestand der Kfz-Steuer und die Staatseinnahmen ergeben, wenn die Kfz-Steuer in ihrer heutigen Struktur grundlegend geändert wird, um die Einführung eines untauglichen Finanzierungsinstrumentes durchzusetzen.

Bitte beachten Sie unsere neue Adresse!

Ihre Spende für den VCD ist steuerlich abzugsfähig.
Spendenkonto:
Nr. 1132 917 801
IBAN
DE78 4306 0967 1132 9178 01
Ihr VCD-Mitgliedsbeitrag ist steuerlich abzugsfähig.
Geschäftskonto:
Nr. 1132 917 800
IBAN
DE08 4306 0967 1132 9178 00
GLS Gemeinschaftsbank eG
BLZ 430 609 67
BIC GENODEM1GLS
USt-IdNr. DE122271184
VR AG Charlottenburg 21177B

- 1) Diese Infrastrukturabgabe ist unsozial, sie wirkt ausländerfeindlich und hat keine ökologische Lenkungswirkung. Die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) prognostizierten Einnahmen sind nach Aussagen des Verkehrs- und Wirtschaftswissenschaftlers Professor Eisenkopf und des Verkehrswissenschaftlers Ralf Ratzenberger viel zu hoch und die Ausgaben viel zu niedrig angesetzt. Eigene Berechnungen untermauern die Zweifel zu den Einnahmen und Kosten.
- 2) Die Kfz-Steuer wird mit dem vorliegenden Gesetzentwurf zu einem Erfüllungsinstrument einer als Infrastrukturabgabe getarnten allgemeinen Maut, die in der Realität nur von Haltern von im Ausland zugelassenen Fahrzeugen (BMVI: von „Gebietsfremden“) auf Autobahnen kassiert wird. Die Kfz-Steuer verliert ihre Bedeutung als steuerpolitisches Element, sie mutiert zu einer Ausländermaut-Ausgleichssteuer. Damit wird die Akzeptanz für in der Zukunft notwendige Anpassungen der Kfz-Steuer gefährdet.

Die Kfz-Steuer soll für alle mautpflichtigen Pkw, die in Deutschland zugelassen sind, um genau den Betrag sinken, der für die Infrastrukturabgabe fällig wird – mit der Ausnahme der Euro 6-Pkw. Durch diese Ausnahme sinken insgesamt die Einnahmen des Staates.

Auch unabhängig von der Maut sinken die Einnahmen aus der Kfz-Steuer, weil die hochemittierenden und hoch besteuerten Altfahrzeuge aus dem Bestand verschwinden und durch Euro 6-Pkw mit einem nominal niedrigen CO₂-Wert ersetzt werden. Wenn also die Einnahmen des Staates stabil bleiben sollen, müsste die Kfz-Steuer angepasst werden. Voraussichtlich sinkt aber die Akzeptanz der Kfz-Steuer durch ihre Funktion, die Infrastrukturabgabe (Ausländermaut) einzuführen. Damit wird jede notwendige Anpassung erschwert.

- 3) Die Pkw-Maut ist in Kombination mit der Änderung der Kfz-Steuer mit dem EU-Recht aus unserer Sicht höchst bedenklich. Es ist zu erwarten, dass die Kompensierung der Maut durch die Senkung der Kfz-Steuer von der EU-Kommission zurückgewiesen wird, spätestens aber vom Europäischen Gerichtshof als diskriminierend abgelehnt wird.

Begründung zu 1: Diese Infrastrukturabgabe ist untauglich

Unsozial und ausländerfeindlich

Jede Infrastrukturabgabe, deren Höhe unabhängig von der Zahl der gefahrenen Kilometer festgesetzt wird, ist unsozial weil Wenigfahrer, die mit einem im Ausland zugelassenen Kleinwagen nur auf kurzen Strecken, aber häufig auf deutschen Autobahnen unterwegs sind und deshalb eine Jahresvignette (soll über Nummernschilderkennung funktionieren) brauchen, genau so viel zahlen, wie die vielfahrenden Geschäftsleute. Es fehlt dauerhaft jeder Anreiz, die Fahrleistung zu verringern.

Die heute in Europa geltenden Mautsysteme gelten identisch für Inländer und Ausländer - sie zahlen das Gleiche. Nachbarländer wie Belgien und die Niederlande haben keine Autobahn-

maut. Sie werden die deutsche Maut entweder juristisch zu Fall bringen oder selbst eine einführen. Österreich hatte eine Mauterhebung ausschließlich für Ausländer geplant, nahm davon aber aus europarechtlichen Gründen Abstand. Aussagen aus dem letzten Bundestagswahlkampf bedienten ausländer- und europafeindliche Stimmungen.

Keine ökologische Lenkungswirkung

Die Bundesregierung beabsichtigt, die Kfz-Steuer für alle Pkw-Halter um genau den Betrag zu senken, der für die Vignette zu entrichten ist, damit dem Koalitionsvertrag Rechnung getragen werden kann: Kein Halter eines in Deutschland zugelassenen Pkw soll zusätzlich belastet werden. Die Differenzierung der Mauthöhe wird aber im vorliegenden Entwurf ökologisch begründet. Die Differenzierung des Vignettenpreises nach den Antriebsarten Fremdzünder (Benziner) und Selbstzünder (Diesel) sowie nach Hubraum ist jedoch ausschließlich auf die existierenden unterschiedlichen Kfz-Steuersätze zurückzuführen. Da für verbrauchsgünstige Kleinwagen mit Ottomotor eine niedrige Kfz-Steuer fällig wird, darf auch die Maut - berechnet nach der Euro-Grenzwertstufe und dem Hubraum - nicht höher ausfallen. Für die heute zugelassenen Pkw kostet die Jahresvignette zwischen 16,20 und 130,00 Euro.

Dieses Berechnungssystem, das Benziner bevorteilt, führt zu klimapolitischen Absonderlichkeiten. Der BMW X5 xDrive 35i, eine geländegängige Luxuslimousine, mit einem Verbrauch von 8,5 Liter Super auf 100 Kilometer und einem CO₂-Ausstoß von 197g CO₂ pro Kilometer, kommt mit Euro 6 auf eine Maut von nur 54,00 Euro. Für das ökologische Vorzeigefahrzeug aus dem Volkswagen-Konzern, für den VW Golf 1.6 TDI BlueMotion - mit einem Verbrauch von 3,2 Liter Diesel auf 100 Kilometer und einem CO₂-Ausstoß von 85g pro Kilometer - werden 80,00 Euro fällig. Für fast alle älteren Diesel ist unabhängig von ihrem Kraftstoffverbrauch und CO₂-Ausstoß der Höchstbetrag von 130,00 Euro zu zahlen.

Einnahmen viel zu hoch angesetzt

Grundlage für die im Februar 2015 vorgelegten Berechnungen zu den Mauteinnahmen sind Statistiken aus den Jahren 2002 bis 2014, die aus unterschiedlichsten Quellen zusammengetragen, kreativ vermengt und wunschgemäß hochgerechnet werden. Aus Sicht des VCD ist vor allem die Zahl der ausländischen Mautzahler viel zu hoch angesetzt. Gingen Experten und das Ministerium noch vor einem Jahr von sieben bis zehn Millionen im Ausland zugelassenen mautpflichtigen Autos aus, deren Besitzer eine Vignette kaufen werden, so sind es plötzlich fast doppelt so viel.

Grund dafür ist, dass im Ministerium jede Fahrt gezählt, addiert und jeweils einer Vignettenart zugeordnet wurde. Dabei wurde aber nicht beachtet, dass Autofahrer, die eintägige Geschäftsreisen unternehmen, mit dem gleichen Auto auch privat in Deutschland einkaufen oder gar Urlaub machen. Sie werden somit nicht eine Jahresvignette für die Geschäftsreise und zusätzlich eine 10-Tagesvignette für den Privatausflug kaufen.

Völlig aus der Luft gegriffen erscheint, dass das BMVI annimmt, dass 100 Prozent der Tagesgeschäftsreisenden eine Jahresvignette kaufen, obwohl sie durchschnittlich nur sechs Ein- und

Durchfahrten pro Jahr haben. Allein diese Tagesgeschäftsreisenden sollen mit 360 Millionen Euro die Hälfte der Gesamteinnahme bringen.

Besitzer von im Ausland zugelassenen Pkw können rechnen. Wenn sie einen Kleinwagen mit Benzinmotor ab Baujahr 2009 haben, dann kostet die Jahresvignette weniger als 30 Euro. Wenn sie einen Diesel fahren, werden sie eher mehrfach die 10-Tagesvignette für 10 Euro und die Zwei-Monats-Vignetten für je 22 Euro kaufen. Wer wird die Jahresvignette kaufen, wenn diese beim Höchstpreis zwei Euro teurer ist, als sechs Zwei-Monatsvignetten? Selbst der Handwerker aus Polen, der regelmäßig in Deutschland arbeitet und dafür seinen älteren Diesel braucht, kommt unter der Voraussetzung, dass er in seinem Jahresurlaub nicht durch Deutschland fährt, mit den Zwei-Monatsvignetten besser weg.

Im Übrigen verweisen wir auf die Berechnungen von Professor Eisenkopf und Ralf Ratzenberger, die - wie der VCD - viel niedrigere Einnahmen und Überschüsse aus der Infrastrukturabgabe berechnen als das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Der Erhebungsaufwand wird höher sein als prognostiziert. Es ist einem Auto nicht von einer Autobahnbrücke aus anzusehen, welchen Kraftstoff es verbraucht und wie groß der Motor ist.

Keine Maut für Transporter

Bemerkenswert und nicht akzeptabel ist, dass Transporter mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 3,5 Tonnen und 7,5 t nicht mautpflichtig werden sollen. Für sie greift zukünftig weder die Lkw-Maut, die für Fahrzeuge ab 7,5 t ausgeweitet wird, noch die Pkw-Maut.

Begründung zu 2) Von der Kfz-Steuer zur Ausländermaut-Ausgleichssteuer

Bei der Berechnung der Kfz-Steuer werden heute folgende Kriterien berücksichtigt.

- a) Hubraumsteuer (die den Besitz, die Infrastrukturnutzung, den Platzverbrauch besteuern soll)
- b) Ausgleich für die Differenz bei der Energiesteuer (Mineralölsteuer)
- c) EU-Grenzwertstufe (Förderung der frühzeitigen Markteinführung schadstoffreduzierter Pkw)
- d) CO₂-Emission des Fahrzeugs

a) Hubraumsteuer

Im Jahr 1954 wurde die Besteuerung von Kraftfahrzeugen mit dem Hubraum als Bemessungsgröße eingeführt – es wurde ein Regelsteuersatz von 14,40 DM/pro 100 ccm festgesetzt. Damals war die Welt auf unseren Straßen noch relativ einfach: Nahezu alle Pkw hatten einen Ottomotor und die Gleichung „je größer der Hubraum, desto größer, desto leistungsstärker, schneller und teurer das Auto“ stimmte. Also war die Besteuerung von Pkw nach der Motorgröße sozial gerecht. Von ökologischer Vertretbarkeit sprach damals noch niemand.

Interessant in diesem Zusammenhang ist, dass für einen VW-Käfer vor 50 Jahren umgerechnet 88,35 Euro Kfz-Steuer Euro fällig wurde. Heute zahlt der Besitzer eines deutlich größeren, leistungsstärkeren und komfortableren VW Golf 1.2 TSI 60,00 Euro.

b) Mineralölsteuerausgleichsteuer

Die Differenzierung der Kfz-Steuer nach Otto- und Dieselantrieb musste eingeführt werden, weil die Mineralölsteuer für Benzin in den 1990er Jahren im Gegensatz zu der für Diesel stark erhöht wurde. 1994 erreichte die Differenz des Steuersatzes eine Höhe von 18,41 Cent/Liter. Bis jetzt ist die Energiesteuer, wie sie heute heißt, für Ottokraftstoff um genau diesen Betrag höher als für Diesel.

Begründet wurde die Steuerspreizung von der Regierung Kohl mit dem Schutz des deutschen Speditionsgewerbes vor ausländischer Billigkonkurrenz. Die Kfz-Steuer pro 100 ccm wurde für Diesel und Benzin so berechnet, dass die Spreizung die Steuervorteile von Dieselfahrzeugen bei Durchschnittsfahrern ausgleichen sollte. Vielfahrer und die Besitzer großer, schwerer Luxusfahrzeuge wurden allerdings deutlich besser gestellt, wenn sie den Dieselantrieb nutzten. Das erklärt auch die Konzentration der deutschen Autoindustrie auf den Dieselantrieb.

Beispiel: Die Differenz der Kfz-Steuer beträgt pro 100 ccm für die Grenzwertstufen Euro 3 und besser 8,69 Euro. Bei 1.6-Liter-Motoren ergibt sich eine Differenz bei der Kfz-Steuer von 139,04 Euro. Damit kann man die unterschiedliche Mineralölsteuer für 756 Liter Kraftstoff ausgleichen. Berücksichtigt man, dass für die Mineralölsteuer Mehrwertsteuer fällig wird, dann wird die unterschiedliche Energiesteuer schon bei 630 Liter ausgeglichen. Das reicht für einen aktuellen Benziner gerade einmal für eine Fahrleistung von 10.000 Kilometern.

Es wäre viel gerechter und zielführender für den Klimaschutz, wenn die Energiesteuer (Mineralölsteuer) nach dem Energiegehalt des jeweiligen Kraftstoffs berechnet würde. Mindestens sollte eine Angleichung der Mineralölsteuer für die Kraftstoffe Benzin und Diesel erfolgen. Solange das aber nicht der Fall ist, muss die Kfz-Steuer soweit differieren, dass ein Ausgleich möglich ist.

Die Kfz-Steuer verfolgt - wie oben ausgeführt - verschiedene Ziele. Für viele Fahrzeuge wird der Betrag der Kfz-Steuersenkung nominal die größte oder sogar die einzige Bemessungsgröße. Das gilt für energieeffiziente Dieselfahrzeuge wie den VW-Golf 1.6 TDI BlueMotion, bei dem die Maut mit und die entsprechende Kraftfahrzeugsteuersenkung mit 80 Euro höher ausfällt als die verbleibende Kfz-Steuer von 72 Euro. In noch viel stärkerem Maß sind davon viele Benziner betroffen. Für einen Kleinwagen mit einem 1200 ccm-Motor - z.B. einen Opel Corsa 1.2 ecoflex, Baujahr 2013 - werden 26 Euro Maut fällig. Das ist genau Höhe der heutigen Kfz-Steuer, die künftig also vollständig entfällt.

Es ist unverständlich, wie die Kfz-Steuer zukünftig Lenkungswirkung entfalten soll, wenn sie auf einen sehr niedrigen Betrag sinkt bzw. völlig entfällt.

c) EU-Grenzwertstufen

Die Kfz-Steuer war ein gutes - nicht immer konsequent eingesetztes - Lenkungsinstrument, um die Einführung innovativer Abgasreinigungstechnik zu beschleunigen und die EU-Grenzwerte früher zu unterschreiten, als es vorgeschrieben war. Für Neuzulassungen hat dieses Instrument an Bedeutung verloren. Es kann aber bei Bedarf genutzt werden. Für Altfahrzeuge müssen die Differenzierungen der Kfz-Steuer aus Gründen des Vertrauensschutzes beibehalten werden. Die Kfz-Steuer könnte aber auch neue Zielsetzungen - z.B. Lärmreduzierung - verfolgen.

d) **CO₂-Besteuerung**

Der durch die Emission des Treibhausgases ausgelöste Treibhauseffekt ist das größte globale Umweltproblem unserer Zeit. Die CO₂-Komponente bei der Kfz-Steuer ist begrüßenswert, sie sollte aus unserer Sicht ausgebaut werden.

Einnahmeausfall durch die Kfz-Steueränderung

Das hier zu Diskussion stehende Verkehrsteueränderungsgesetz soll die Kfz-Steuer um genau den Betrag senken, den die Pkw-Maut kostet. Mit einer Ausnahme: Die Maut für Euro 6-Pkw ist sowohl für Diesel als auch Benzinern um 0,2 Euro pro 100 ccm niedriger als die Kfz-Steuer-senkung. Bisher wurden nicht viele Pkw mit dem Abgasstandard Euro 6 zugelassen. Ab 1. September 2015 jedoch müssen alle neuzugelassenen Pkw Euro 6 einhalten. In den letzten Jahren wurden pro Jahr in Deutschland durchschnittlich über drei Millionen Pkw neu zugelassen. Also kann man davon ausgehen, dass durch die Differenz von 0,2 Euro pro 100 ccm für Euro 6-Pkw im Jahr 2016 über 10 Millionen Euro weniger eingenommen werden. Mit Ablauf des Jahres 2020 profitieren aber bereits über 15 Millionen Pkw, die bis dahin nach Euro 6 zugelassen wurden, von dieser Regelung. Dann beträgt der Einnahmeausfall 50 Millionen Euro pro Jahr.

Die Ausländermaut bringt nach Abzug der Erhebungskosten wenig Geld in die Kasse. Teilweise wird sogar ein Nullsummenspiel befürchtet. Die Einnahmen aus der Kfz-Steuer werden aber unabhängig von der Maut Jahr für Jahr sinken, weil die hochemittierenden und hoch besteuerten Pkw aus dem Bestand verschwinden und durch Euro 6-Fahrzeuge mit einem nominal niedrigen CO₂-Wert ersetzt werden. Voraussichtlich sinkt aber die Akzeptanz der Kfz-Steuer durch ihre Funktion, die die von einer Mehrheit der Bevölkerung abgelehnten Infrastrukturabgabe (Ausländermaut) einzuführen. Damit wird aber jede notwendige Anpassung der Kfz-Steuer in der öffentlichen Meinung erschwert.

Begründung zu 3) Europarechtliche Bedenken

Die vom Bundesverkehrsministerium geplante Pkw-Maut stößt auf erhebliche europarechtliche Bedenken, die auch durch das Gutachten von Professor Hillgruber, auf das sich das BMVI stützt, nicht zerstreut werden konnten. Zuletzt stärkten Berichte über das Treffen der EU-Kommissarin Bulc mit den Abgeordneten des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages eher die Zweifel an der EU-Kompatibilität der Infrastrukturabgabe. Die Kombination und Zeitgleichheit der Einführung der Maut mit der Änderung der Kfz-Steuer ist aus unserer Sicht mit dem EU-Recht nicht kompatibel. Das ändert auch die Lücke von 20 Cent pro 100 ccm Hubraum zwischen dem Mautbetrag und der Kfz-Steuersenkung bei Euro 6-Fahrzeugen nicht.

Die von der EU geäußerten Bedenken, die Zehntages-Vignette sei für viele Fahrzeuge im Vergleich zur Jahresmaut zu hoch, können schwer ausgeräumt werden. Aus dem einfachen Grund, weil es für die Festsetzung des Jahrespreises keine rationale Berechnung gibt. Einzige Vorgabe war, dass die Mautgebühr für ein spezifisches Fahrzeug nie höher sein darf als die Kfz-Steuer für genau diesen Pkw. Inhaltlich erscheint der Preis von zehn Euro für zehn Tage nicht zu hoch zu sein, doch die Verhältnismäßigkeit ist nicht gegeben, wenn die Jahresgebühr in bestimmten Fällen nur doppelt so hoch ist wie die für zehn Tage.

In der Debatte um die Pkw-Maut wurde vor allem im Wahlkampf ihre populistische, ausländerfeindliche Zielsetzung vielfach betont. Es ist zu erwarten, dass die Kompensierung der Infrastrukturabgabe durch die zeitgleiche Senkung der Kfz-Steuer von der EU-Kommission zurückgewiesen, spätestens aber vom Europäischen Gerichtshof als diskriminierend abgelehnt wird.

Dann kann der schwarze Peter auf die EU abgeschoben werden. Es ist zu befürchten, dass Raum bleibt für einen weiteren populistischen Wahlkampf und dass es möglich wird, die Maut entgegen den Wahlversprechen auch von Pkw-Besitzern, die ihr Auto im Inland zugelassen haben, zu kassieren.

Fazit

Der VCD appelliert an die Abgeordneten des Deutschen Bundestages, die vorliegenden Gesetzentwürfe, die auf die Einführung der Infrastrukturabgabe abzielen, abzulehnen. Es ist fraglich, ob die Verknüpfung der Einführung der Infrastrukturabgabe mit der Senkung der Kraftfahrzeugsteuer mit dem Europarecht kompatibel ist. Die Pkw-Maut hat in weiten Kreisen der Bevölkerung einen schlechten Ruf, sie stößt in Fachkreisen fast überall auf Ablehnung. Sollte die Pkw-Maut wie geplant eingeführt werden, dann blockiert sie zielführende Maßnahmen zur Infrastrukturfinanzierung wie etwa die Einführung einer fahrleistungsabhängigen Maut. Die wäre gerecht, sozial und hätte ökologische Lenkungswirkung. Aber die Anforderungen an eine technisch ausgereifte und datenschutzrechtlich saubere Lösung sind hoch, die Einführung braucht Zeit.

Die steuerungspolitischen Intentionen der Kraftfahrzeugsteuer werden durch die neue Funktion eine Ausländermaut-Ausgleichssteuer zu sein, entwertet. Einnahmeausfälle sind vorprogrammiert. Notwendige Anpassungen der Kfz-Steuer werden es zukünftig schwerer haben, Akzeptanz zu finden.

Der VCD empfiehlt dem Gesetzgeber, über weitere alternative Finanzierungsmöglichkeiten für den Erhalt der Infrastruktur nachzudenken. Verursachergerecht sollt die Lkw-Maut weiterentwickelt werden und eine Maut für Busse und Transporter eingeführt werden. Die Erhöhung der Mineralölsteuer um nur einen Cent brächte deutlich über 600 Millionen Euro in die Bundeskasse – sofort ohne bürokratischen Aufwand und Kosten. Die Besteuerung des realen CO₂-Ausstoßes von Pkw durch die Kfz-Steuer - statt des geschönten Laborwertes - brächte noch weit mehr.

Mit freundlichen Grüßen



Gerd Lottsiepen
Verkehrspolitischer Sprecher