

Pkw-Maut

Was wäre EU-konform?

Am 7. Juli 2014 hat Bundesverkehrsminister Dobrindt sein Konzept einer Pkw-Maut vorgestellt. In ersten Kommentaren wird bezweifelt, dass dieses mit dem EU-Recht konform ist. Insbesondere erweckt die maßgeschneiderte Kompensation für die deutschen Pkw-Halter durch eine Senkung der Kfz-Steuer um genau den Mautbetrag den Verdacht, dass die Maut tatsächlich nur ausländische Autofahrer treffen wird. Dies war zum einen die Vorgabe der CSU, zum anderen ist genau dies für die EU ein Stein des Anstoßes.

Kritiker beanstanden an dem Konzept weiterhin die mangelnde Lenkungswirkung, da weder die Fahrleistung noch der Umweltverbrauch oder der Beitrag zu einer Überlastung der Straßen im Preis berücksichtigt werden. Gerade im Zeitalter der digitalen Revolution seien intelligentere Preissysteme umsetzbar. Diese Kritik ist durchaus berechtigt, soll aber nicht Gegenstand dieses Kommentars sein, weil die Lenkungswirkung nicht Element des Zielsystems des Dobrindt-Vorschlags ist. Vielmehr stellt sich ganz unmittelbar die Frage, ob das Bundesverkehrsministerium seine selbstgesteckten Ziele mit einer relativ einfachen Abänderung des Konzepts viel eher erreichen könnte. Die Antwort lautet: Ja, indem die Kfz-Steuer nicht gesenkt, sondern komplett abgeschafft und die Mineralölsteuer aufkommensneutral angehoben wird.

Dazu sei zunächst eine einfache Überschlagsrechnung angestellt: Der Teil der Bruttoeinnahmen der Maut, der auf deutsche Kfz-Halter entfällt, wird im Infopapier des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur auf 3,8 Mrd. Euro jährlich taxiert. Genau in dieser Höhe soll das Aufkommen der Kfz-Steuer gesenkt werden. Insgesamt erbringt diese Steuer jährlich ca. 8,5 Mrd. Euro. Würde man sie stattdessen komplett abschaffen, entstünde eine Deckungslücke von 4,7 Mrd. Euro. Diese könnte durch eine Anhebung der Steuersätze der Mineralölsteuer (jährliches Aufkommen: 39 Mrd. Euro) um 10% – einschließlich der dadurch zusätzlich anfallenden Umsatzsteuer – geschlossen werden. Der Treibstoffpreis an der Tanksäule würde dadurch um ca. 8 Cent/Liter steigen.

Was sind die Vorteile dieses Konzepts, und welche Einwände stehen dem entgegen? Da die Pkw-Maut im Zuge einer umfassenden Reform der Besteuerung des Straßenverkehrs eingeführt würde, könnte von einer Ausländerdiskriminierung nicht mehr die Rede sein. Das Paket wäre also mit dem EU-Recht konform. Mit der Abschaffung der Kfz-Steuer würde man gleich mehrere Fliegen mit einer Klappe schlagen: zum einen entfielen die Erhe-

bungskosten; zum anderen ist es widersinnig, ausgerechnet auf den ruhenden Verkehr eine nach CO₂-Ausstoß gestaffelte Abgabe zu erheben. Da sich der CO₂-Ausstoß genau proportional zum Kraftstoffverbrauch verhält, ist die Mineralölsteuer unter Klimaschutz-Gesichtspunkten das richtige Instrument. Die Mineralölsteuer belastet auch durchreisende ausländische Autofahrer und besteuert dadurch die tatsächliche Straßennutzung zielgenauer als die zeitabhängige Vignette. Als ergänzendes Instrument ist sie daher zu begrüßen. Gegen eine zu starke Erhöhung der Mineralölsteuer wird vielfach eingewendet, dass kein Preisgefälle zu den Nachbarstaaten entstehen sollte, damit es nicht zu Tanktourismus kommt. Bei einer Anhebung des Literpreises um 8 Cent ist diese Wirkung jedoch noch nicht zu befürchten.

Im Zusammenhang mit den Zielen einer Maut-Einführung wurde oft von der „Quadratur des Kreises“ gesprochen. Die hier unterbreitete Alternative zeigt, dass es ganz so kompliziert nicht ist. Es soll keineswegs behauptet werden, dass dies langfristig das ideale System einer Bepreisung des Straßenverkehrs ist. Es entspricht aber den Vorgaben im Koalitionsvertrag besser als das Konzept des Ministers.

Friedrich Breyer
Universität Konstanz
Friedrich.Breyer@uni-konstanz.de