

Theoretische Wirkungsanalyse alternativer Kraftfahrzeugsteuerarten*

Von Hennig Bydekarken und Walter A. S. Koch

Die Wirkungen alternativer Kfz-Steuern auf PKW werden anhand eines als Merkmalstrichter bezeichneten Schemas mit dem Ziel analysiert, eine theoretische Grundlage für die Beurteilung von Reformvorschlägen zu schaffen.

I. Einleitung

1. Die Reform der Kraftfahrzeugsteuer (Kfz-Steuer) in der Bundesrepublik Deutschland wird seit mehreren Jahren mit wechselnder Intensität diskutiert. Zu einem abschließenden parlamentarischen Gesetzgebungsverfahren ist es bisher noch nicht gekommen.

2. Damit überprüft werden kann, ob die in der Diskussion vorgeschlagenen Steuern den Anforderungen gerecht werden, die an sie zu stellen sind, ist es notwendig, ihre Wirkungen zu analysieren. Die Anforderungen werden im wesentlichen durch die mit der Besteuerung verfolgten Zielsetzungen determiniert, wobei je nach Wahl der Bemessungsgrundlage, der Tarifgestaltung, der Erhebungstechnik usw. ein unterschiedlicher Grad der Zielerreichung möglich ist. Die Zielsetzungen wiederum können nicht isoliert von der Steuerrechtfertigung betrachtet werden. Während als Begründung für die Einführung der Kfz-Steuer in Deutschland die Erfassung bzw. Belastung der im Kfz-Besitz zum Ausdruck kommenden Leistungsfähigkeit vorrangig war, kann dieses Argument mit zunehmender allgemeiner Motorisierung nicht mehr mit gleicher Stringenz verwendet werden, nicht zuletzt auch deshalb nicht, weil wegen der oft zu beobachtenden externen Effekte in der Kfz-Haltung („Prestigekonsum“) nicht mehr zwangsläufig von der Einkommensverwendung für die Kfz-Haltung auf die Leistungsfähigkeit geschlossen werden kann. Heute findet die Kfz-Steuer ihre Rechtfertigung zunehmend als Äquivalent der staatlichen Ausgaben für die Vor-

* Die Verfasser danken Professor Dr. W. Albers und Professor Dr. H. Kolms für kritische Hinweise.