

Die aktuelle Diskussion zur PKW-Maut bzw. -Vignette

Jedes Jahr wird im Sommerloch vor allem von bayerischen Politikern die PKW-Maut zum politischen Thema gemacht. Mit populistischem Zungenschlag wird in der Urlaubs- und Reisezeit an Erfahrungen der deutschen Autofahrer angeknüpft, die in Nachbarländern wie Österreich und der Schweiz Straßennutzungsgebühren zahlen müssen. Gefordert wird, dass Ausländer für ihre Fahrten auf deutschen Autobahnen angemessen an den Kosten für deren Bau und Unterhalt beteiligt werden. Vorgeschlagen wird eine Jahresvignette von beispielsweise 100 Euro, gelegentlich auch die Einführung einer streckenbezogenen PKW-Maut analog zu der am 1.1.2005 eingeführten LKW-Maut.

Der Beckstein-Vorschlag

Neu ist der Aspekt Tanktourismus, der insbesondere von den Ländern Bayern und Baden-Württemberg ins Spiel gebracht wird. Dabei bleibt allerdings unklar, wie schwerwiegend dieses Problem überhaupt ist. Nach dem derzeit diskutierten Vorschlag des bayerischen Innenministers Günther Beckstein soll die 100-Euro-Jahresvignette für die Nutzung der deutschen Autobahnen für den Normal-PKW-Nutzer mit 10 000 km Jahresfahrleistung durch Absenkung der Mineralölsteuer kompensiert werden, um so den Tanktourismus in deutschen Grenzregionen zu bekämpfen.

Offenkundig rechnet Beckstein damit, dass die EU unter Missachtung des Verhältnismäßigkeitsprinzips eine Nur-Jahresvignette von 100 Euro auch bei einer Einmalnutzung deutscher Autobahnen erlauben würde und dass alle deutschen Autohalter und Zweiradfahrer sowie die ausländischen Einmalnutzer diese Vignette kaufen würden. Nur so kommt er auf Einnahmen von ca. 6 Mrd. Euro, mit denen er dann die Mineralölsteuer um etwa 20 % (das wären 10 bis 12 Cent) bei Diesel und Benzin absenken will. Er setzt auch voraus, dass diese Steuersenkungen von den Mineralölkonzernen in vollem Umfang an die Tanksäulen weitergegeben werden. Das ist eine Milchmädchenrechnung.

Realistischerweise ist jedoch davon auszugehen, dass die EU auf der Einführung wesentlich günstigerer Monats- bzw. Kurzzeitvignetten (10-Tagesvignetten o.ä.) besteht, dass deutsche Autofahrer die Autobahnen vermehrt meiden werden und dass auch die ausländischen Nutzer in hohem Umfang auf das nachgeordnete Straßennetz ausweichen (vgl. die massiven Ausweichverkehre infolge der LKW-Maut). Zudem wird die deutsche Mehrwertsteuererhöhung ab 2007 die Preisdifferenzen zu den Billigsprit-Nachbarn weiter vergrößern und steigende Rohölpreise die Spritpreise auch künftig weiter steigen lassen. Die Einnahmen schätzt der BUND auf etwa die Hälfte der von Beckstein prognostizierten, folglich sei auch der erwünschte Effekt der Einebnung des Preisgefälles an den Grenzen so nicht erreichbar. Die Autofahrer würden trotzdem die 100 Euro für die Vignette zusätzlich zahlen müssen. Sie würden sich in der Folge betrogen fühlen, weil die versprochene Spritpreissenkung nicht eintritt. Hinzu kommt, dass der Beckstein-Vorschlag lediglich erst dann aufkommensneutral wäre, wenn bei einer Jahreskilometerleistung des PKW von 25 000 km eine Benzinpreissenkung um 5 Cent erfolgen würde. Erst dann wären die zusätzlichen 100 Euro Autobahngebühr wieder „hereingefahren“ und nicht, wie von Beckstein behauptet, bereits nach 10 000 km.

Negative Folgen für die Umwelt: Mehr CO₂ und mehr Emissionen

Sicher wären dagegen die negativen Folgen für die Umwelt:

Die seit 1990 um 8 % angestiegenen CO₂-Emissionen des KFZ-Verkehrs würden weiter steigen und die CO₂-Reduzierungserfolge anderer Sektoren wie Industrie und Kraftwerke wieder „auffressen“,

- weil die Fixkosten durch die Jahresvignette ansteigen (während die variablen Kosten durch die geplante – mehr oder weniger spürbare – Absenkung der Mineralölsteuer sinken) werden mehr und weitere Fahrten begünstigt. Was bereits bezahlt ist, wird auch genutzt;
- weil die Erlöse der PKW-Vignette auch in neue Straßen investiert werden sollen;
- weil eine Senkung der Mineralölsteuer die Verbrauchsminderung der letzten Jahre (u.a. infolge der Ökosteuer) wieder konterkarieren würde.

Als Folge des Vignettenvorschlags würden in Städten und hoch belasteten Korridoren infolge der massiven Ausweichverkehre

- die Immissionen von Feinstaub- und NO₂
- Lärm und Erschütterungen
- die Unfallrisiken und Gesundheitskosten

zunehmen.

Welches Ausmaß hat der Tanktourismus?

Der Tanktourismus aus Deutschland betrifft vor allem die Grenzregionen zu den Nachbarländern Luxemburg, Österreich, Schweiz, Polen und Tschechien, zu denen es ein deutliches Preisgefälle gibt. Umgekehrt gibt es Tanktourismus aus den Niederlanden nach Deutschland, weil in den Niederlanden der Preis höher ist.

Das gegenwärtige Preis- und Steuergefälle zu den Nachbarländern ist in den **Diagrammen** im Anhang wiedergegeben. Es beläuft sich bei Benzin auf ca. 20 Cent gegenüber Luxemburg, der Schweiz und Österreich sowie ca. 30 Cent gegenüber Tschechien und Polen. Beim Diesel-Kraftstoff beträgt das Preisgefälle etwa 10 Cent gegenüber Belgien, Österreich, Tschechien und Polen sowie 20 Cent gegenüber Luxemburg.

Die EU-weit gültigen Mindeststeuersätze für Mineralöl (vgl. die Tabelle auf der folgenden Seite) sind aus BUND-Sicht viel zu niedrig angesetzt. Mit einem Steuersatz von 27,8 Cent/Liter Diesel liegt **Luxemburg** zudem EU-rechtswidrig unter diesem Mindeststeuersatz.

Mindeststeuerbeträge für Kraftstoffe laut EU-Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003

	Früherer Mindeststeuerbetrag	Mindeststeuerbetrag ab dem 1.1.2004	Mindeststeuerbetrag ab dem 1.1.2010
Unverbleites Benzin (in Cent je l)	28,7	35,9	35,9
Diesel (in Cent je l)	24,5	30,2	33,0

Das Ausmaß des Tanktourismus wurde 2004 vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) abgeschätzt. Die Menge „grauer Importe“ nach Deutschland wird vom DIW auf 2 Mrd. Liter Diesel (der weitaus größte Teil davon wird durch LKW verursacht, die einschl. Zusatztanks Mengen von über 1000 Liter Kraftstoff aufnehmen können) und auf 1,3 Mrd. Liter Vergaserkraftstoff geschätzt. In der Summe sind dies 3,3 Mrd. Liter, d.h. 6 % des gesamten Kraftstoffverbrauchs der Bundesrepublik (vgl. *Umweltbundesamt: Was bringt die Ökosteuerweniger Kraftstoffverbrauch oder mehr Tanktourismus; Dessau Okt. 2005; DIW-Wochenbericht 41, 2004, S. 602 ff.: Straßenverkehr: Eher Ausweichreaktionen auf hohe Kraftstoffpreise als Verringerung der Fahrleistungen*).

Dies ist eine erhebliche Menge. Allerdings kann das Ausmaß des Tanktourismus nicht genau ermittelt werden. Dazu gehören auch entsprechende Fahrten deutscher KFZ ins Ausland einschl. der Urlaubsfahrten – wobei die Wege der deutschen Autofahrer im Ausland zumeist wesentlich länger sind als die der ausländischen Fahrer in Deutschland. Aus Vergleichen zwischen der Fahrleistung im Inland und den Schätzungen der Auswirkung der Preisdifferenzen an den Grenzen wird dann der Umfang der „grauen Importe“ abgeleitet. Urlaubsfahrten z.B. in Österreich werden dann auch zum Tanktourismus gezählt. Ebenso Fahrten, die mit anderen Aktivitäten wie Ausflüge, Einkäufe oder Besuche verbunden sind, bei denen dann vor der Rückfahrt nach Deutschland getankt wird.

Für den Autofahrer ist Tanktourismus nur bei kurzen Entfernungen zur Grenze und hohen Preisdifferenzen lohnend. Schon bei einer Entfernung von 25 km und einer Preisdifferenz von bis zu 20 Cent wird die Bilanz negativ. Bei der möglichen Füllmenge von – nicht ganz leerem – Tank plus Reservekanister von durchschnittlich 40 Litern lassen sich höchstens 8 Euro einsparen. Für die Hin- und Rückfahrt werden im Durchschnitt 4 Liter verbraucht, mit Kosten von etwa 5 Euro. Der „Gewinn“ schrumpft auf Null, wenn die Nebenkosten des Autofahrens (Verschleiß etc.) hinzugezählt werden. Hinzu kommen die „Zeitkosten“.

Mit einer Sprit sparenden Fahrweise – früheres Schalten, niedertouriges Fahren, Motor ausschalten bei Stopps etc.) lässt sich wesentlich mehr sparen (rund 25 % des Spritverbrauchs). Bei einer Tankfüllung von 50 Litern sind das 12,5 Liter (zwischen 13 und 15 Euro).

Welche Lösungen schlägt der BUND vor

Mit dem Beckstein-Vorschlag lässt sich das Problem des Tanktourismus nicht lösen. Obwohl dieser Vorschlag nicht weiterhilft, würde er massive negative Umweltfolgen nach sich ziehen.

Der BUND schlägt vor:

- EU-weit die Mineralölsteuer durch Erhöhung der Mindeststeuersätze in zwei Schritten um jeweils 10 Cent bei Diesel und Benzin anzugleichen. Die Chancen für eine solche Entscheidung steigen, weil gerade Niedrigsteuerländer wie Österreich und Luxemburg durch den Tanktourismus ihre CO₂-Emissionen erhöhen. Wegen der Verfehlung der Kyotoziele müssen sie in den nächsten Jahren CO₂-Zertifikate zukaufen. Im EU-Emissionshandel wird die Einbeziehung der CO₂-Emissionen des Verkehrs unvermeidlich. Es muss zudem wesentlich mehr getan werden, um die Klimaemissionen des Verkehrs zu reduzieren.
- langfristig könnten durch die Einführung einer streckenabhängigen PKW-Maut die ausländischen Nutzer an der Finanzierung von Bau und Unterhalt des deutschen Straßennetzes beteiligt werden. Diese Maut müsste wegen der sonst exorbitanten Ausweichreaktionen allerdings für das gesamte deutsche Straßennetz erhoben werden. Es fallen dadurch extrem hohe Investitionskosten an – für On-Board-Units in allen PKW und Zweirädern – für Mautbrücken, riesige Datenmengen mit datenschutzrechtlichen Problemen etc. Es müssten Emissionsaspekte und, wenn die Mineralölsteuer abgesenkt werden soll, Verbrauchsaspekte mit in die PKW-Maut aufgenommen werden, um nicht Spritfresserautos zu begünstigen.

Bei den Hauptverursachern des Tanktourismus – den LKW – sollte

- die von LKW mitgeführten Tankmengen EU-weit auf einen Fahrradius von deutlich unter 1000 km ohne Tankstopp begrenzt werden. Dafür sprechen auch Sicherheits- und Umweltgründe (möglich ist dies z.B. über eine Typgenehmigungs-Regel für Kraftstoffbehälter in Anknüpfung an die RL 2000/8/EG);
- die LKW-Maut in Deutschland schrittweise erhöht werden, um sämtliche Wegekosten und, wie in der neuen Richtlinie vom März 2003 angekündigt, auch die externen Umweltkosten stärker einzubeziehen. Damit würden die ausländischen LKW angemessen an den von ihnen verursachten Wege- und Umweltkosten beteiligt.

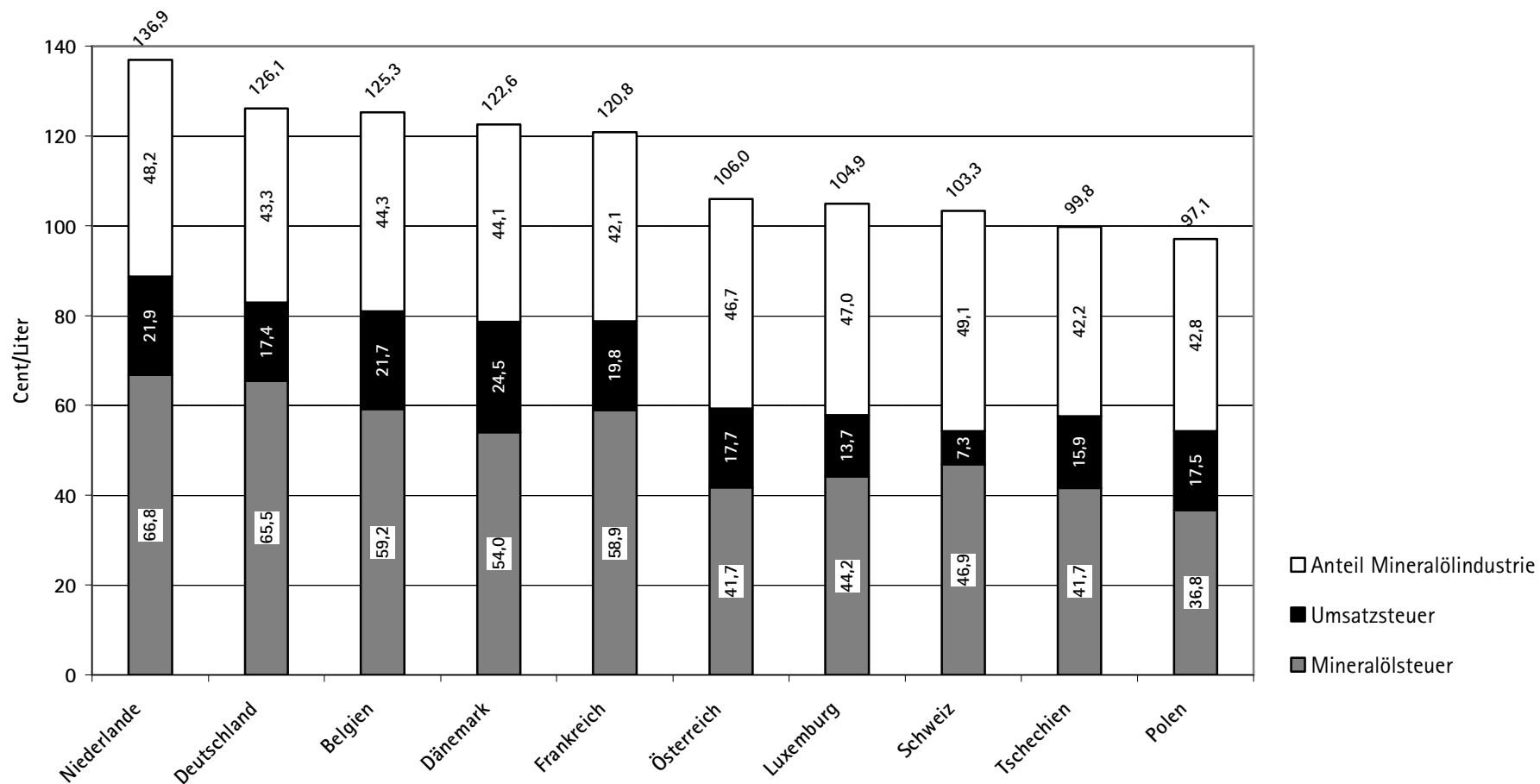
Zusätzlich muss bei den PKW ab 2007

- die KFZ-Steuer vom Hubraum auf eine CO₂-Basis umgestellt werden. Dadurch werden insbesondere beim Kauf von Neuwagen Spritsparautos wesentlich schneller den Markt erobern und die Nachfrage nach Mineralöl wird wesentlich gedämpft. Der Markt wird in mittelfristiger Perspektive entspannt und zusätzliche Handlungsspielräume gewonnen (z.B. auch angemessene Preissenkungsreaktionen auf die schwache Nachfrage in Grenzregionen).

¹ Österreich muss laut Kyoto-Protokoll seine Treibhausgasemissionen zwischen 1990 und 2008-2012 um 13% reduzieren. Tatsächlich sind sie aber zwischen 1990 und 2004 um 15,7 % angestiegen. Sie betragen 1990: 78,9 Mio. Tonnen und 2004: 91,3 Mio. t. Ziel 2008-2012 sind: 68,6 Mio. t. Die Differenz 2004 zu Ziel 2008-2012 beträgt 22,7 Mio. t.
Wenn also die Emissionen in Österreich bis 2008 auf dem gleichen Niveau wie heute bleiben, verfehlt Österreich seine Verpflichtungen um 22,7 Mio. t. Bei einem Zertifikatspreis von 18 Euro/Tonne muss der österr. Finanzminister also jedes Jahr 408 Mio. Euro für den Zukauf von Zertifikaten aus dem Ausland ausgeben. Über die fünf Jahre 2008-2012 summiert sich das immerhin auf über 2 Milliarden Euro – für Österreich.

Preise in den Nachbarländern für Superbenzin, Februar 2006

Quelle: BMF



Preise in den Nachbarländern für Diesel, Februar 2006

Quelle: BMF

