

14.02.85

Fz - VP**Verordnung**

der Bundesregierung

Verordnung über die kraftfahrzeugsteuerliche Behandlung
von schweizerischen Straßenfahrzeugen im grenzüberschreitenden
Verkehr**A. Zielsetzung**

Die im grenzüberschreitenden deutsch-schweizerischen Straßenverkehr verwendeten Fahrzeuge sind bisher von der Kraftfahrzeugsteuer befreit. Grundlage hierfür ist eine deutsch-schweizerische Vereinbarung aus dem Jahre 1928, die zur Herstellung der Gegenseitigkeit abgeschlossen wurde. Die Gegenseitigkeit ist durch die Einführung der schweizerischen Schwerverkehrsabgabe am 1. Januar 1985 nicht mehr in vollem Umfang gewährleistet. Sie soll durch die Verordnung wiederhergestellt werden.

B. Lösung

Nach der Verordnung bleibt die Kraftfahrzeugsteuerbefreiung für schweizerische Fahrzeuge bestehen, soweit weiterhin in vollem Umfang Gegenseitigkeit gegeben ist. Für schweizerische Nutzfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über 3.500 kg wird für die Dauer des vorübergehenden Aufenthalts in der Bundesrepublik Deutschland eine Teilkraftfahrzeugsteuer erhoben. Das Ausmaß der Besteuerung entspricht der Belastung deutscher Nutzfahrzeuge während des vorübergehenden Aufenthalts in der Schweiz mit der Schwerverkehrsabgabe.

C. Alternative

Keine.

D. Kosten

Die Kraftfahrzeugsteuer-Einnahmen der Länder werden jährlich um rd. 6 Millionen DM erhöht.

14.02.85

Fz - VP

Verordnung

der Bundesregierung

Verordnung über die kraftfahrzeugsteuerliche Behandlung
von schweizerischen Straßenfahrzeugen im grenzüberschreitenden
Verkehr

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
14 (44) - 522 16 - Kr 34/85

Bonn, den 13. Februar 1985

An den
Herrn Präsidenten des Bundesrates

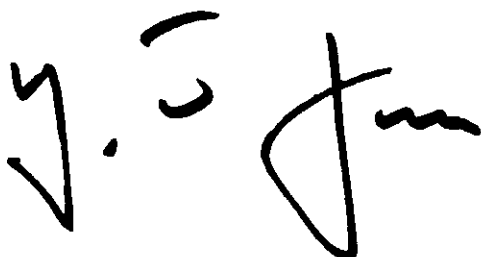
Hiermit übersende ich die von der Bundesregierung beschlossene

Verordnung über die kraftfahrzeugsteuerliche
Behandlung von schweizerischen Straßenfahr-
zeugen im grenzüberschreitenden Verkehr

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates auf Grund des Arti-
kels 80 Abs. 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister der Finanzen.



Verordnung
über die kraftfahrzeugsteuerliche Behandlung von
schweizerischen Straßenfahrzeugen im grenzüber-
schreitenden Verkehr

Vom

1985

Auf Grund des § 15 Abs. 1 Nr. 5, 7 und 8 des Kraftfahrzeugsteuer-
gesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. Februar 1979
(BGBl. I S. 132) verordnet die Bundesregierung mit Zustimmung des
Bundesrates:

§ 1

(1) Fahrzeuge, die im Gebiet der Schweizerischen Eidgenossenschaft zum Verkehr zugelassen sind (schweizerische Fahrzeuge) und zum vorübergehenden Aufenthalt in das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland eingeführt werden, sind von der Kraftfahrzeugsteuer befreit, wenn der einzelne Aufenthalt des Fahrzeugs vierzehn aufeinanderfolgende Aufenthaltstage nicht überschreitet. Bei der Berechnung der Aufenthaltsdauer werden der Tag der Einfahrt und der Tag der Ausfahrt jeweils als voller Tag gerechnet.

(2) Die für Personenkraftfahrzeuge vorgesehene Steuerbefreiung nach § 3 Nr. 13 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes bleibt unberührt.

§ 2

(1) Die Steuerbefreiung nach § 1 Abs. 1 gilt nicht für schweizerische Lastkraftwagen, Zugmaschinen, Sattelkraftfahrzeuge, Kraftomnibusse und Anhänger mit einem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht von über 3.500 Kilogramm. Diese Fahrzeuge unterliegen der Kraftfahrzeugsteuer, solange sie sich im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland befinden. Die Steuer ist im voraus zu entrichten. Sie kann

- für ein Jahr,
 - für einen Monat bis zu elf aufeinanderfolgende Monate,
 - für einen Tag bis zu dreißig aufeinanderfolgende ganz oder teilweise im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland zugebrachte Tage oder
 - für zehn frei wählbare Tage innerhalb eines Jahres
- entrichtet werden.

(2) Die Steuer nach Absatz 1 beträgt abweichend von § 9 Abs. 1 und 3 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

für	<u>ein Jahr</u>	<u>einen Monat</u>	<u>einen Tag</u>
	DM	DM	DM
1. für Sattelkraftfahrzeuge bis zu 19.000 kg Gesamtgewicht, Lastkraftwagen, und Zugmaschinen mit einem Gesamtgewicht von			
über 3.500 kg bis 11.000 kg	600,--	54,--	3,--
über 11.000 kg bis 16.000 kg	1.800,--	162,--	9,--
über 16.000 kg	2.400,--	216,--	12,--
2. für Sattelkraftfahrzeuge und für Lastkraftwagen mit mehreren Antriebsachsen mit einem Gesamtgewicht über 19.000 kg	3.600,--	324,--	18,--
3. für Anhänger			
- ausgenommen Sattelanhänger - mit einem Gesamtgewicht von			
über 3.500 kg bis 8.000 kg	600,--	54,--	3,--
über 8.000 kg bis 10.000 kg	1.200,--	108,--	6,--
über 10.000 kg	1.800,--	162,--	9,--
4. für Kraftomnibusse	600,--	54,--	3,--

Bei tageweiser Entrichtung beträgt die Steuer mindestens achtzehn Deutsche Mark und höchstens die Monatssteuer für die jeweilige Fahrzeugart.

(3) Wird die Steuer für zehn frei wählbare Tage entrichtet, so beträgt sie das Zehnfache der jeweiligen Tagessteuer. Abweichend von § 11 Abs. 3 Satz 3 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes wird die Steuer für die Tage erstattet, an denen das Fahrzeug, für das diese Entrichtungsart gewählt worden ist, nicht im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland verwendet wird.

§ 3

Von der Steuer nach § 2 dieser Verordnung befreit sind

1. Fahrzeuge, die ausschließlich auf rechtsrheinisch gelegenen Durchgangsstrecken im Sinne der Anlage III des deutsch-schweizerischen Abkommens vom 5. Februar 1958 über den Grenz- und Durchgangsverkehr (BGBl. 1960 II S. 2161) in der Fassung der Vereinbarung zur Änderung dieser Anlage vom 15. April 1981 (BGBl. II S. 212) verwendet werden,
2. Dienstfahrzeuge schweizerischer Behörden und Bundesbetriebe, mit denen Dienstgut zwischen der Grenze und einer im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland gelegenen Dienststelle befördert wird.

§ 4

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit Artikel 5 des Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vom 22. Dezember 1978 (BGBl. I S. 2063) auch im Land Berlin.

§ 5

Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

Dazu begrenzt dieses Zusatzprotokoll die Freiheit, reine Rheinbeförderungen, d.h. Beförderungen zwischen zwei Plätzen am Rhein oder an seinen unter die Mannheimer Akte fallenden Nebenflüssen auszuführen, auf Schiffe, die zur Rheinschiffahrt gehören und dies mit einer Urkunde über ihre Zugehörigkeit nachweisen können.

7. Im Zeichnungsprotokoll des Zusatzprotokolls heisst es, dass diese Urkunde nur für ein Schiff erteilt werden darf, für das eine "echte Verbindung" mit den Vertragsstaaten oder einem EWG-Mitgliedstaat besteht.

Dieses Erfordernis soll eindeutig verhindern, dass Staatsangehörige oder Unternehmen von Drittländern sich in einem Vertragsstaat niederlassen und dann die Freiheit der Schiffahrt geniessen, wodurch sie die Beschränkungen des Zusatzprotokolls umgehen würden.

Daher sind die Merkmale dieser echten Verbindung festzulegen, um Schiffe, bei denen Grund zu Zweifeln besteht oder bei denen man sich nicht vergewissern kann, ob sie nach marktwirtschaftlichen, den gesunden Wettbewerb auf dem Markt der Rheinschiffahrt nicht beeinträchtigenden Grundsätzen betrieben werden, die Zugehörigkeit zur Rheinschiffahrt abzusprechen.

Dazu hat es sich als zweckmässig erwiesen, die Zugehörigkeit zur Rheinschiffahrt aufgrund der für die Verwendung des Schiffes Verantwortlichen festzustellen: Eigentümer, Miteigentümer, Ausrüster, Gesellschafter und Aktionäre, die Inhaber einer Mehrheit der Entscheidungsbefugnisse in einem Unternehmen als Eigentümer oder Betreiber des Schiffes sind, Geschäftsführer und Leiter eines solchen Unternehmens. Die für diese Personen empfohlenen Kriterien sind im wesentlichen die Staatsangehörigkeit eines Vertragsstaats oder EWG-Mitgliedstaats und der Wohnsitz oder die Niederlassung in einem dieser Staaten.

nommen bei Kraftomnibussen, die einheitlich behandelt werden - das Gesamtgewicht der Fahrzeuge.

Wegen dieser rechtlichen Gestaltung ist die schweizerische Schwerverkehrsabgabe mit der Kraftfahrzeugsteuer vergleichbar. Da sie auch für deutsche Fahrzeuge erhoben wird, die sich vorübergehend in der Schweiz aufhalten, ist die bisherige Gegenseitigkeit, die Voraussetzung für die Befreiung aufgrund der Vereinbarung vom 20. Juni 1928 eingeräumte Befreiung schweizerischer Fahrzeuge von der Kraftfahrzeugsteuer ist, nicht mehr in vollem Umfang gegeben. Im Verhandlungswege ist es nicht gelungen, das dadurch zuungunsten der deutschen Seite eingetretene Ungleichgewicht durch eine entsprechende Änderung der rechtswirksam fortgeltenden Vereinbarung vom 20. Juni 1928 zu beseitigen. Während der Verhandlungen am 13./15. November 1984 ist der schweizerischen Seite bereits angekündigt worden, daß in der Bundesrepublik Deutschland zur Wiederherstellung der Gegenseitigkeit schweizerische Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über 3,5 t mit einer Teilkraftfahrzeugsteuer belastet werden sollen, deren Höhe an die Höhe der Schwerverkehrsabgabesätze angepaßt werde. Die Bundesregierung hat diese Ankündigung am 19. Dezember 1984 bestätigt.

Durch die im Entwurf vorgelegte Verordnung soll die angekündigte Teilkraftfahrzeugsteuer eingeführt werden. Sie sieht für schweizerische Fahrzeuge eine Belastung vor, die der Belastung deutscher Fahrzeuge mit der Schwerverkehrsabgabe entspricht. Eine weitergehende Belastung hält die Bundesregierung nicht für gerechtfertigt, da deutsche Fahrzeuge beim vorübergehenden Aufenthalt in der Schweiz weiterhin von der Motorfahrzeugsteuer, die von den Kantonen erhoben wird, befreit sind.

In die Verordnung werden auch die schweizerischen Fahrzeuge einbezogen, für die im Hinblick auf die deutsch-schweizerische Vereinbarung vom 20. Juni 1928 und die unver-

10. Die Vertreter der Regierungen der Rheinuferstaaten haben im Zusammenhang mit der echten Verbindung verlangt, dass juristische Personen und Gesellschaften des Privatrechts ihren Sitz, den Mittelpunkt der geschäftlichen Tätigkeit und den Ort, von dem aus der Betrieb des Schiffes geleitet wird, in dem Staat haben, in dem sie nach dessen Recht gegründet worden sind, um ein Umgehen der Kriterien zu vermeiden und eine wirksame Kontrolle ihrer Einhaltung zu ermöglichen.

Es versteht sich, dass dieses Erfordernis die Ausübung des Niederlassungsrechts im Sinne der Artikel 52 ff des EWG-Vertrags in keiner Weise beeinträchtigen darf.

11. Um die Strenge der Voraussetzungen der Staatsangehörigkeit von Personen, welche die Unternehmen kontrollieren, zu lockern und so in einem Mitgliedstaat bereits niedergelassene Unternehmen, welche diese Voraussetzungen nicht erfüllen, aber wie Gemeinschaftsunternehmen geführt werden, nicht zu benachteiligen und Investitionen von Kapital dritter Länder in solche Unternehmen nicht zu verhindern, erschien es zweckmässig, die Möglichkeit zu schaffen, für die ihnen gehörenden Schiffe ausnahmsweise die Zugehörigkeit zur Rheinschiffahrt anzuerkennen.

Da jedoch vermieden werden soll, dass solche Ausnahmen das Ziel des Zusatzprotokolls Nr. 2 zur Mannheimer Akte gefährden, erschien es angezeigt, sie von einer vorherigen Konsultation der ZKR abhängig zu machen, ohne dass damit irgendein Veto- oder Einspruchsrecht verbunden wäre.

Um eine einheitliche Anwendung dieser Ausnahmemöglichkeit sicherzustellen, könnte es sich als notwendig erweisen, Durchführungsvorschriften zu erlassen. Da es sich um einfache Durchführungsvorschriften handelt, die von der EG-Kommission und der ZKR gemeinsam ausgearbeitet würden, könnten sie auf Gemeinschaftsebene durch einen Rechtsakt der Kommission ohne Einschaltung des Rates erlassen werden.

des vorübergehenden Aufenthalts in der Bundesrepublik Deutschland der Kraftfahrzeugsteuer mit einem Teilbetrag der nach dem Kraftfahrzeugsteuergesetz vorgesehenen Sätze. Die Teilsteuern können für ein Jahr, monatsweise, tageweise oder für zehn frei wählbare Tage innerhalb eines Jahres entrichtet werden. Bemessungsgrundlage für die Steuerberechnung ist - ausgenommen bei Kraftomnibussen, für die ein einheitlicher Steuerbetrag gilt - das verkehrsrechtlich zulässige Gesamtgewicht. Bei Sattelkraftfahrzeugen ist abweichend von der Regelung für einheimische und andere gebietsfremde Fahrzeuge gleicher Art das Gesamtgewicht maßgebend, das hierfür verkehrsrechtlich insgesamt festgelegt ist. Die Teilsteuern betragen bei tageweiser Entrichtung mindestens achtzehn Deutsche Mark für die jeweilige Fahrzeugart.

Für die steuerliche Behandlung der schweizerischen Fahrzeuge, die einer Teilkraftfahrzeugsteuer unterliegen, sind die Verfahrensvorschriften in §§ 10 ff. der Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung maßgebend.

Zu § 3

Diese Vorschrift sieht eine Steuerbefreiung vor für Fahrzeuge, die ausschließlich auf rechtsrheinisch gelegenen Durchgangsstrecken verwendet werden. Es handelt sich um Verbindungsstraßen zwischen zwei schweizerischen Orten über das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland. Die Beschränkung auf rechtsrheinisch gelegenen Durchgangsstrecken entspricht der Regelung, die bei der schweizerischen Schwerkverkehrsabgabe vorgesehen ist. Hierdurch werden etwa 90 v.H. der in Betracht kommenden Fahrzeuge in die Befreiung einbezogen.

Ferner ist eine Steuerbefreiung für schweizerische Dienstfahrzeuge vorgesehen, die auf Dienstfahrten in das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland gelangen (vgl. auch § 3 Nr. 16 KraftStG). Gegenseitigkeit ist gegeben, da die Schweiz eine entsprechende Regelung bei der Schwerkverkehrsabgabe vorsieht.

Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates zur Festlegung der Bedingungen für die Inanspruchnahme der Regelung, die aufgrund der Revidierten Rheinschiffsahrtsakte den Schiffen der Rheinschiffahrt vorbehalten ist

KOM(85) 10 endg.

(Von der Kommission dem Rat vorgelegt am 31. Januar 1985)

(85/C 48/05)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN
GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Der Verkehr auf dem Rhein unterliegt der Revidierten Rheinschiffsahrtsakte in der Fassung des Zusatzprotokolls Nr. 2, das die sechs Vertragsstaaten dieser Akte, und zwar fünf Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften (Belgien, Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, Niederlande und Vereinigtes Königreich) und die Schweiz, am 17. Oktober 1979 in Straßburg gezeichnet haben.

Aufgrund dieses Zusatzprotokolls sind nur die zur Rheinschiffahrt gehörigen Schiffe berechtigt, Beförderungen von Gütern und Personen zwischen zwei Plätzen an den in Artikel 3 Absatz 1 dieser Akte genannten Wasserstraßen durchzuführen. Die Zugehörigkeit der Schiffe zur Rheinschiffahrt wird mit einer Urkunde festgestellt, die von der zuständigen Behörde erteilt wird.

Das Zeichnungsprotokoll zum vorgenannten Zusatzprotokoll bestimmt, daß die Urkunde mit der Bescheinigung über die Zugehörigkeit eines Schiffes zur Rheinschiffahrt von der zuständigen Behörde des betreffenden Staates nur für ein Schiff erteilt wird, für das eine echte Verbindung mit diesem Staat besteht,

deren Merkmale im einzelnen auf der Grundlage der Gleichbehandlung zwischen den Vertragsstaaten der Revidierten Rheinschiffsahrtsakte festgelegt werden. Nach diesem Zeichnungsprotokoll ist Schiffen, die eine solche echte Verbindung mit einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaften haben, die gleiche Behandlung zu gewähren.

Die Vertragsstaaten der Revidierten Rheinschiffsahrtsakte haben zu diesem Zweck in der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) Durchführungsvorschriften zur Festlegung der Bedingungen für die Erteilung der vorgenannten Urkunde ausgearbeitet. Der Rat hat mit Beschluß vom 8. November 1984 auf Vorschlag der Kommission das gemeinsame Vorgehen festgelegt, in dessen Rahmen die Mitgliedstaaten, die zugleich Vertragsstaaten der Revidierten Rheinschiffsahrtsakte sind, die Vorschriften im Wege einer Entschließung der ZKR erlassen haben.

Die Beförderungen auf dem Rhein fallen, obwohl für sie ein eigenes internationales Übereinkommen gilt, unter die gemeinsame Verkehrspolitik. Daher sind, um insbesondere die Gleichbehandlung der Schiffe aller Mitgliedstaaten sicherzustellen, die von der ZKR beschlossenen Durchführungsvorschriften mit einer Ratsverordnung gemäß Artikel 75 des Vertrages in Gemeinschaftsrecht umzusetzen, wobei an diesen Vorschriften die erforderlichen Anpassungen vorzunehmen sind, um sie mit den Regeln und Verfahren der Gemeinschaft in Übereinstimmung zu bringen.

Im Hinblick darauf ist die Möglichkeit zu schaffen, in den Fällen, in denen eine Einschaltung der ZKR vorgesehen ist, über die Kommission der Europäischen Gemeinschaften zu handeln.

Wenn es notwendig ist, auf Gemeinschaftsebene Vorschriften zur Durchführung der ZKR-Vorschriften zu erlassen, dann erscheint es zweckmäßig, daß diese Vorschriften von der Kommission erlassen werden —

22.03.85

Beschluß**des Bundesrates**

zur

Verordnung über die kraftfahrzeugsteuerliche Behandlung von
schweizerischen Straßenfahrzeugen im grenzüberschreitenden Verkehr

Der Bundesrat hat in seiner 549. Sitzung am 22. März 1985
beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2
des Grundgesetzes mit folgender Maßgabe zuzustimmen:

1. Zu § 1 Abs. 1

In § 1 Abs. 1 werden in Satz 1 die Worte "in das Hoheitsgebiet der
Bundesrepublik Deutschland" durch die Worte "in den Geltungs-
bereich des Kraftfahrzeugsteuergesetzes" ersetzt.

2. Zu § 2 Abs. 1

In § 2 Abs. 1 werden in Satz 2 und Satz 4 jeweils
die Worte "im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland"
durch die Worte "im Geltungsbereich des Kraftfahrzeugsteuer-
gesetzes" ersetzt.

3. Zu § 2 Abs. 3

In § 2 Abs. 3 werden in Satz 2 die Worte "im Gebiet der Bundes-
republik Deutschland" durch die Worte "im Geltungsbereich des
Kraftfahrzeugsteuergesetzes" ersetzt.

4. Zu § 3

In § 3 Nr. 2 werden die Worte "im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland" durch die Worte "im Geltungsbereich des Kraftfahrzeugsteuergesetzes" ersetzt.

Begründung zu Ziff. 1 - 4:

Mit den Änderungen zu 1, 2 und 4 soll eine Anpassung an den durch das Gesetz zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vom 22.12.1978 (BGBl. I S. 2062) in das Kraftfahrzeugsteuergesetz eingeführten neuen Begriff des Geltungsbereichs des Kraftfahrzeugsteuergesetzes, der das Bundesgebiet einschließlich Berlin (West) umfaßt, vorgenommen werden. Damit wird der besonderen verfassungsmäßigen Lage Berlins Rechnung getragen. Die Änderung zu 3 dient der einheitlichen Zitierweise.

Der Bundesrat hat ferner die nachstehende Entschließung angenommen:

Die Verordnung ist aus der Sicht der europäischen Verkehrspolitik zu bedauern. Zielrichtung muß sein, Verkehrsabgaben und Behinderungen der grenzüberschreitenden Verkehrsströme europaweit durch ein verkehrspolitisches Gesamtkonzept abzubauen. Wenn allerdings deutsche Fahrzeuge zusätzlich mit Straßenbenutzungsgebühren belegt werden, ist es unausweichlich, auch für ausländische Fahrzeuge zu einer ausgeglichenen Anlastung der Wegekosten zu kommen.

Der Bundesrat erwartet, daß damit gemeinsame Konzepte zum Abbau von Straenverkehrsabgaben gefördert werden.