

03.02.87

EG - Fz - VP

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemein-
schaften an den Rat über die Ausschaltung der Verzerrun-
gen der Wettbewerbsbedingungen im Güterkraftverkehr
- Untersuchung über Kraftfahrzeugsteuern, Mineralöl-
steuern und Straßenbenutzungsgebühren -

KOM(86) 750 endg.; Ratsdok. 11530/86

Gemäß Artikel 2 Satz 1 des Gesetzes zu den Verträgen vom 25. März 1957 zugeleitet mit Schreiben des Chefs des Bundeskanzleramtes vom 30. Januar 1987, - 121 - 680 70 - E - Ve 147/87 -.

Diese Vorlage ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 12. Dezember 1986 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Die Unterrichtung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses über die genannte Kommissionsvorlage ist vorgesehen.

Mit der unmittelbar bevorstehenden Beschlußfassung durch den Rat ist zu rechnen.

Ausschaltung der Verzerrungen der Wettbewerbsbedingungen
im Güterkraftverkehr
Untersuchung über Kraftfahrzeugsteuern, Mineralölsteuern und
Strassenbenutzungsgebühren

A. Einleitung

B. Die derzeitigen Unterschiede bei den Steuer- und Gebührensätzen

- Allgemeine Gesichtspunkte der Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuern sowie der Strassenbenutzungsgebühren
- Steuer- und Gebührensätze

C. Verzerrungen der Wettbewerbsbedingungen

- Anteil der Steuern und Gebühren an den Güterkraftverkehrskosten
- Derzeitige Verzerrungen
- Mögliche Verzerrungen nach 1992 ?

D. Die Beseitigung von Verzerrungen

- Ziele der Verkehrspolitik
- Die Bedeutung des Aufkommens aus der Kraftfahrzeugsteuer, der Mineralölsteuer und den Strassenbenutzungsgebühren für die Mitgliedstaaten
- Geplantes Vorgehen bei den Mineralölsteuern
- Möglichkeiten für ein Vorgehen bei den Kraftfahrzeugsteuern und Strassenbenutzungsgebühren
 - . Kraftfahrzeugsteuern
 - . Strassenbenutzungsgebühren
- Eventuelle Möglichkeiten

E. Weiteres Verfahren

Anhang: Tabellen und Schaubilder

Ausschaltung der Verzerrungen der Wettbewerbsbedingungen
im Güterkraftverkehr
Untersuchung über Kraftfahrzeugsteuern, Mineralölsteuern und
Strassenbenutzungsgebühren

A. EINLEITUNG

1. Die Probleme im Zusammenhang mit der Besteuerung von Nutzfahrzeugen werden in der Gemeinschaft seit Mitte der sechziger Jahre erörtert. In der letzten Zeit haben sie als Teil der Verkehrspolitik, die im Rahmen der Vollendung des Binnenmarktes und der Beseitigung der physikalischen Grenzen in der Gemeinschaft bis 1992 zu führen ist, einen neuen Schwung erhalten.
2. Aufgrund des Urteils des Gerichtshofs vom 22. Mai 1985 und der Ergebnisse des Europäischen Rates von 1985 beschloss der Rat am 14. November 1985, bis 1992 einen freien Güterkraftverkehrsmarkt ohne quantitative Beschränkungen zu schaffen, die derzeitigen Kontingente schrittweise anzupassen und Wettbewerbsverzerrungen während der Übergangszeit zu beseitigen. Auf seiner Tagung vom 30. Juni 1986 gelangte der Rat zu dem Schluss, dass zur vollständigen Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen noch "die steuerlichen Aspekte zu regeln" blieben. Daher wurde die Kommission ersucht, "so bald wie möglich, spätestens aber zum 1. Januar 1987, eine Studie über die Kraftfahrzeugsteuern, die Mineralölsteuern und die Strassenbenutzungsgebühren und den zwischen ihnen bestehenden Zusammenhang vorzulegen."
3. In den sechziger Jahren haben Besprechungen und Untersuchungen über die Probleme der Anlastung der Wegekosten an die Benutzer den Rat 1965 veranlasst (1), ein gemeinsames Konzept grundsätzlich zu billigen. 1971 unterbreitete die Kommission für die Durchführung des Systems einen förmlichen Vorschlag nebst einer Erläuterung (2). Der Grundgedanke bestand darin, den Benutzern jedes Binnenverkehrsträgers (Strasse, Schiene und Binnenwasserstrasse) die von ihnen verursachten Kosten in einem zweistufigen Verfahren anzulasten, wobei zunächst die Grenzkosten (variable Kosten) und dann die Gesamtkosten gedeckt werden sollen.

(1) Entscheidung des Rates 65/271/EWG, ABl Nr. 88 vom 24. Mai 1965
(2) KOM (71) 268 endg. vom 24. März 1971.

4. Auf der Endstufe sollten folgende Hauptziele erreicht werden:

- Anlastung der gesamtwirtschaftlichen Verkehrskosten an die Benutzer;
- Ausschaltung der Wettbewerbsverzerrungen sowohl innerhalb als auch zwischen den Verkehrsträgern;
- ausreichendes Steueraufkommen für jeden Mitgliedstaat;
- freier und ungehinderter Güter- und Personenverkehr innerhalb der Gemeinschaft.

Etwas später wurde als zusätzliches Ziel die Berücksichtigung der Interessen von Nichtmitgliedstaaten, insbesondere von Transitländern, hinzugefügt.

5. Um die Dinge in Gang zu bringen, legte die Kommission 1968 einen Vorschlag für die Besteuerung von Nutzfahrzeugen (1) vor. Der Vorschlag zielte darauf ab, zunächst die Steuerstrukturen zu harmonisieren, damit zumindest die Grenzkosten gedeckt werden, und Möglichkeiten zur Deckung der Gesamtkosten zu bieten. Dieses Grundkonzept wurde 1968 vom Europäischen Parlament und dem Wirtschafts- und Sozialausschuss uneingeschränkt unterstützt und auf einer Sitzung im Jahre 1975 zur Information der drei neuen Mitgliedstaaten nicht in Frage gestellt.

6. Angesichts dieses offensichtlichen Konsens und aufgrund der wiederholten Besprechungen im Rat wurde der Richtlinienvorschlag im Juni 1978 grundsätzlich gebilligt (2). Er wurde jedoch nie förmlich verabschiedet, und dem ursprünglichen Widerstand eines Mitgliedstaates folgten weitere. Obwohl ein Mitgliedstaat derzeit die in der Richtlinie vorgeschlagenen Grundsätze und Verfahren ohne Schwierigkeiten anwendet, haben andere verschiedene und gegensätzliche Probleme wie die Schwierigkeit der Verfahren, das Ausbleiben sofortiger Ergebnisse, Vorbehalte gegenüber einem Grenzkostenkonzept, die Erhebung von Strassenbenutzungsgebühren, die fehlende Bereitschaft, den Güterkraftverkehrsunternehmen höhere Kosten zu verursachen usw., genannt.

(1) Vorschlag einer ersten Richtlinie des Rates zur Anpassung der nationalen Systeme der Steuern für Nutzfahrzeuge vom 17. Juli 1968 (ABl C 95 vom 21. September 1968, S. 41)

(2) Dokument des Rates T/S 12/78 (TRANS) vom 20. Juni 1978

7. Aus diesen Gründen forderte der Rat auf seiner Tagung vom 30. Juni 1986 die Kommission auf, diese Untersuchung über die Auswirkung der Kraftfahrzeugsteuern, Mineralölsteuern und Strassenbenutzungsgebühren auf die Wettbewerbsbedingungen im Güterkraftverkehr durchzuführen. Selbst wenn diese Untersuchung sich daher nur auf einen begrenzten Bereich erstreckt, so sind darin doch weitere relevante Probleme zu berücksichtigen, auch wenn nicht auf sie eingegangen wird. Zum Beispiel sollte bei der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern auf die Vorschläge der Kommission zur Sanierung der Eisenbahnunternehmen (1) hingewiesen werden.
8. Die zu analysierenden Fragen lassen sich wie folgt zusammenfassen:
- Worin bestehen die derzeitigen Unterschiede in den nationalen Systemen der Kraftfahrzeugsteuern, Mineralölsteuern und Strassenbenutzungsgebühren?
 - Haben diese Unterschiede derzeit Wettbewerbsverzerrungen zur Folge? Wenn ja, in welchem Umfang?
 - Inwieweit könnten solche Verzerrungen nach 1992 verschärft werden, wenn der Markt des grenzüberschreitenden Verkehrs von Kontingentierung frei und die Kabotage möglich wird?
 - Wie können solche Verzerrungen durch eine Angleichung der Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuern und durch die Lösung der Probleme der Strassenbenutzungsgebühren beseitigt werden?
9. Nach dieser Analyse sollte über die Auswirkungen der Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen im Steuergebiet auf die anderen langfristigen Ziele im Sinne von Ziffer 4 nachgedacht werden. Ferner ist zu berücksichtigen, dass ein zusätzliches steuerliches Element, das den Wettbewerb beeinflussen könnte, die Höhe der Steuer auf die Anschaffung von Fahrzeugen ist; hier bestehen zwischen den Mitgliedstaaten sehr grosse Unterschiede, die vom normalen Mehrwertsteuersatz z.B. in Luxemburg bis zu Steuersätzen reichen, die in Griechenland und Dänemark fast das Doppelte des Fahrzeugpreises ohne Steuern erreichen.

(1) ABl. Nr. C 36 vom 10. Februar 1984

B. DIE DERZEITIGEN UNTERSCHIEDE IN DEN STEUER- UND GEBÜHRENSÄTZEN

Allgemeine Gesichtspunkte der Kraftfahrzeugsteuern, Mineralölsteuern und Strassenbenutzungsgebühren

10. Allgemeine Steuern wie die Mehrwertsteuer, Einkommen- bzw. Körperschaftssteuer usw. gehören nicht zu den spezifischen Steuern im Verkehr. Zu den spezifischen Steuern, die sich von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterscheiden, gehören im allgemeinen

- Steuern auf das Eigentum an Fahrzeugen oder deren Benutzung (Kraftfahrzeugsteuern) und

- Verbrauchssteuern auf Kraftstoff (Mineralölsteuern).

Bei der Betrachtung der Wegkosten kommt in einigen Mitgliedstaaten ein dritter Faktor, nämlich

- Strassenbenutzungsgebühren,

hinzu.

Eine Reihe von kleineren Steuern und Abgaben (Zulassungsgebühren, Parkgebühren) bleiben hier unberücksichtigt, da sie sich auf die in Rede stehenden Probleme kaum auswirken dürften.

11. Kraftfahrzeugsteuern werden jährlich (oder für kürzere Zeiträume erhoben) und hängen auf diese oder jene Weise mit Fahrzeugmerkmalen wie Motorleistung, Leer- oder Gesamtgewicht und Zahl der Achsen zusammen. In der Gemeinschaft und generell sind Fahrzeuge nur im Zulassungsland kraftfahrzeugsteuerpflichtig. Dieser Steuergrundsatz beruht auf dem sogenannten Nationalitätsprinzip.

12. Mineralölsteuern hängen nicht unmittelbar mit den Fahrzeugmerkmalen zusammen. Da die Mineralölsteuerbelastung jedoch vom Kraftstoffverbrauch abhängt, steht er in einem gewissen Zusammenhang zur Motorleistung, hängt aber insbesondere von der Verwendung des Fahrzeugs, d.h. von der Kilometerleistung und der Auslastung, ab. Die Einnahmen fließen dem Land zu, in dem der Kraftstoff gekauft wird, und können daher als Steuern nach dem Territorialitätsprinzip bezeichnet werden; die Möglichkeit, den betreffenden Kraftstoff in einem Nachbarland zu verbrauchen, kann eine Abweichung vom reinen Territorialitätsprinzip darstellen.

13. Der Hauptgrund für die Übernahme einer der beiden vorgenannten Steuergrundsätze (Nationalitäts- oder Territorialitätsprinzip) besteht darin, eine Doppelbesteuerung zu vermeiden. In den sechziger und siebziger Jahren schlossen viele europäische Staaten bilaterale Abkommen über die gegenseitige Befreiung von den Kraftfahrzeugsteuern in beiden Ländern. Dieser Trend wurde in den achtziger Jahren unterbrochen, als bestimmte Nichtmitgliedstaaten dazu übergingen, auf der Fahrzeugbenutzung, Tonnenkilometerleistung usw. beruhende Transit- oder andere Abgaben einzuführen.
14. Strassenbenutzungsgebühren haben nicht dieselbe Steuernatur wie die beiden vorgenannten Steuern. Sie berechtigen dazu, mit einem Fahrzeug bestimmte Verkehrseinrichtungen zu benutzen oder über bestimmte Autobahnabschnitte zu fahren. Die Benutzungsgebühren sind gewöhnlich an vereinfachte Fahrzeugmerkmale und die Entfernung gebunden. Sie werden in Frankreich, Italien, Spanien, Portugal und Griechenland auf Autobahnen und in diesen und anderen Ländern auf bestimmte Tunnel, Brücken oder Viadukten erhoben.
15. Aufgrund der weiter oben in Ziffer 3 genannten Entscheidung des Rates von 1965 sind spezifische Steuern im gewerblichen Güterkraftverkehr wie eine Steuer je geleisteter Tonnenkilometer in der Gemeinschaft übrigens nicht mehr zulässig. Solche Steuern bestehen jedoch nach wie vor in bestimmten Drittländern, zum Beispiel in Jugoslawien, Österreich und Schweden.
16. Angesichts der Bedeutung, die in dieser Untersuchung den Wettbewerbsbedingungen beigemessen wird, sollen die Zahlenangaben in erster Linie zeigen, wie sich die Steuern und Gebühren auf die Kosten des Güterkraftverkehrs auswirken, und so die Wettbewerbstellung der Güterkraftverkehrsunternehmer aus den verschiedenen Mitgliedstaaten verglichen. Das war dadurch möglich, dass keine Beurteilung der Gesamtsituation versucht, sondern vereinfachte Annahmen aufgestellt und typische Beförderungsvorgänge ausgewählt wurden.

17. Dabei sind auch Übergeordnete staatliche Fragen zu untersuchen, die Daten über die Steuereinnahmen aus dem Verkehr und ihren Anteil am gesamten Steueraufkommen, über das Verhältnis zwischen Einnahmen aus, und Ausgaben für, den Strassenverkehr und über eine möglicherweise unausgewogene Benutzung der Verkehrswege eines Mitgliedstaates durch in- und ausländische Fahrzeuge erfordern. Diese Analyse ist in Abschnitt D nachzulesen.
18. Abschliessend ist nachdrücklich darauf hinzuweisen, dass die der Kommission für diesen Bericht zur Verfügung stehenden Angaben aus den üblichen statistischen Quellen und aufgrund besonderer Anfragen in Qualität, Aufschlüsselung und Zuverlässigkeit ausgesprochen uneinheitlich sind. Auch wenn es möglich sein dürfte, die Qualität zu verbessern und zeitgemässere Zahlenangaben zu erhalten, so kann dies doch erhebliche Zeit erfordern; in diesem Zusammenhang ist es aufschlussreich, dass die EWG und die Bundesrepublik Deutschland mit der Hilfe von Unternehmensberatern ähnliche Untersuchungen durchführen und die französische Regierung eine Untersuchung über ähnliche Gesichtspunkte eingeleitet hat.

Steuer- und Gebührensätze

19. Tabelle 1 zeigt die derzeitigen bzw. in der letzten Zeit geltenden Sätze der Kraftfahrzeugsteuer auf Lastkraftwagen mit einem Gesamtgewicht von mindestens 12 Tonnen. Damit sie zwischen den Mitgliedstaaten vergleichbar gemacht werden können, musste von Annahmen über bestimmte Fahrzeugmerkmale, zum Beispiel über das Verhältnis von Leergewicht zu Gesamtgewicht, die Zahl der Achsen, Lastzüge oder Sattelzüge usw., ausgegangen werden. Die Vielzahl der Sätze und ihr unterschiedlicher Aufbau machen die Auswahl repräsentativer Fahrzeuge notwendig.

20. Um sich auf Fahrzeuge zu konzentrieren, die im grenzüberschreitenden Güterfernverkehr intensiv eingesetzt werden, haben wir an der Obergrenze die 38-t-Kombination (Lastzug oder Sattelzug) ausgewählt, da Angaben über das fünfachsige "EUPO-Fahrzeug" mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 40 t nach der Richtlinie 85/3/EWG (1) noch nicht vorliegen. Eine zweite Fahrzeugart, die bei diesem Verkehr in erheblichem Umfang verwendet wird, ist die vierachsige 32-t-Kombination. Die derzeitigen Sätze für diese Fahrzeuge gehen aus Tabelle 2 hervor, wonach das Verhältnis zwischen dem höchsten und dem niedrigsten Steuersatz für ein 38-t-Fahrzeug nicht weniger als 14:1 (Vereinigtes Königreich:Italien) und bei 32-t-Fahrzeugen immer noch 11:1 (wiederum Vereinigtes Königreich:Italien) beträgt (2).
21. Bei solchen Unterschieden ist zu bedenken, dass die vollen Steuersätze verglichen und keine Ermässigungen oder Befreiungen berücksichtigt werden. Beispielsweise können in Belgien die Halter von mindestens drei Fahrzeugen Steuerermässigungen erhalten, die ihre tatsächlichen Steuerzahlungen auf gerade 35 % des vollen Satzes senken und damit in die Nähe des niedrigsten ausgewiesenen Wertes bringen.
22. Zu den Mineralölsteuern ist zu sagen, dass im Güterkraftverkehr mit Fahrzeugen ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen nur Dieselkraftstoff verwendet wird. Gleichwohl dürften auch Zahlenangaben über die Benzinsteuern aufschlussreich sein, um einen Vergleich und einen Überblick über die Besteuerung aller Kraftstoffarten zu bieten. Tabelle 3 enthält die Steuersätze für 1990 und 1986 und veranschaulicht damit die grossen Unterschiede zwischen den Benzin- und Dieselkraftstoffsteuern sowohl zwischen den Mitgliedstaaten als auch zwischen beiden Kraftstoffarten.

(1) ABl. Nr. L 2 vom 3. Januar 1985, S. 14.

(2) Die spanischen Kraftfahrzeugsteuern weisen von Ort zu Ort erhebliche Unterschiede auf. Der in den Tabellen 1 und 2 ausgewiesene Steuersatz ist etwa ebenso hoch wie die italienische Steuer, wobei es jedoch weiterer Untersuchungen darüber bedarf, ob dieser Satz repräsentativ ist.

23. Beispielsweise beträgt das Verhältnis zwischen der höchsten und der niedrigsten Benzinsteuer weniger als 3:1 (Italien : Luxemburg), bei Dieselmotorkraftstoff jedoch 4:1 (Irland : Niederlande oder Dänemark). Zum Verhältnis zwischen Dieselmotorkraftstoff und Benzin ist zu sagen, dass die Dieselmotorkraftstoffsteuer in Deutschland und im Vereinigten Königreich rund 85 % der Benzinsteuer, in Dänemark aber nur 16 % und in Italien und den Niederlanden rund 25 % beträgt (1). Die durchschnittliche Dieselmotorkraftstoffsteuer in der Gemeinschaft beträgt rund 160 ECU je 1000 Liter, während die Benzinsteuer im Durchschnitt 305 ECU, d.h. nahezu das Doppelte, ausmacht.
24. Strassenbenutzungsgebühren sind in den Tabellen 4 bis 7 für Frankreich, Italien, Griechenland und Spanien für typische Autobahnabschnitte und für die Art von Fahrzeugen, die diesem Bericht zugrunde liegt, dargestellt. Für diese Fahrzeuge betragen sie im Durchschnitt in Frankreich 6,4 ECU je 100 Fahrzeugkilometer, in Italien 8,3 ECU je 100 Fahrzeugkilometer und in Spanien 11,0 ECU je 100 Fahrzeugkilometer.
25. Bei diesen Durchschnittswerten fällt auf, dass die Gebührensätze auf den neueren, teureren Autobahnen in Frankreich etwa doppelt so hoch sind wie auf den älteren, billigeren Abschnitten. In Italien beträgt dieses Verhältnis fast 3:1 und Spanien etwa 1,7:1. In Griechenland sind die Sätze auf den alten Abschnitten ziemlich niedrig, während auf einem neueren Abschnitt bei Lastkraftwagen ein unmittelbarer Gewichtungsfaktor zugrunde gelegt und so für ein 38-t-Fahrzeug eine rund siebenmal so hohe Gebühr wie für einen 3,5-t-Lastkraftwagen erhoben wird. In Portugal reichen die Tarife 1986 von 4,5 bis 9,9 ECU je 100 Fahrzeugkilometer bei einem Durchschnitt von 7,6 ECU.

(1) Diese Zahlenangaben sind mit einigen Komplikationen verbunden. In Dänemark wird die Steuer auf die Energie erhoben und kann, ähnlich wie die Mehrwertsteuer, aber anders als normale Verbrauchsteuern, erstattet werden; ausserdem wird, da eine echte Dieselmotorkraftstoffsteuer fehlt, auf das Fahrzeug, solange es in Dänemark verkehrt, eine "Ausgleichssteuer" erhoben. In Spanien verschafft das Benzinmonopolunternehmen CAMPSA dem Staat ein Steueraufkommen, das etwa ebenso hoch ist wie die Verbrauchsteuer auf den betreffenden Kraftstoff; dies wurde in die Tabelle aufgenommen. Andernfalls wäre die spanische Dieselmotorkraftstoffsteuer die niedrigste in der Gemeinschaft.

26. Abschliessend ist zu bemerken, dass in einigen anderen Mitgliedstaaten gelegentlich Gebühren, vor allem für bestimmte Tunnel und Brücken, erhoben werden. Beispielsweise im Vereinigten Königreich gibt es Gebühren für die Benützung der Humber-Brücke und des Dartfort-Tunnel, in den Niederlanden auf einigen der Rhein-Delta-Überführungen und in Irland auf einer Umgehungsstrasse um Dublin; sie werden aber nicht auf einem grossen Teil der Autobahnen oder gleichwertigen Strassen erhoben.

C. VERZERRUNGEN DER WETTBEWERBSBEDINGUNGEN

Anteil der Steuern und Gebühren an den Beförderungskosten

27. Nachdem dargelegt worden ist, welche Unterschiede die Steuern und Gebühren in den Mitgliedstaaten aufweisen, wird in diesem Abschnitt der Versuch unternommen, ihre Auswirkung auf die Wettbewerbsbedingungen festzustellen und dabei zunächst den Anteil der Steuern und Gebühren an den Beförderungskosten zu betrachten. Da dies eine Reihe von wichtigen Annahmen erfordert, wird diese Analyse vor dem Hintergrund einiger Grunddaten über das Strassen- und Autobahnnetz der Mitgliedstaaten für 1982 vorgenommen. Aus Tabelle 8 geht hervor, dass das Autobahnnetz hinreichend ausgedehnt ist und so eine realistische Beurteilung des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs ermöglicht, während Tabelle 9 die Zahl und die Ladefähigkeit des Bestandes an Güterkraftfahrzeugen einschliesslich Anhängern und Sattelanhängern darstellt.

28. Die Tabellen 10 bis 12 zeigen die nach wichtigsten Kostenarten aufgeschlüsselten Güterfernverkehrskosten. Da die Zahlen ursprünglich für andere Zwecke als für diesen Bereich bereitgestellt wurden, weisen sie gewisse Mängel auf. Beispielsweise enthalten die Kosten niederländischer Güterkraftverkehrsunternehmen, die innerhalb der Benelux-Länder und für Fahrten nach und von Frankreich und Italien

38-t-Fahrzeuge verwenden, keine Strassenbenutzungsgebühren; ausserdem enthalten die Daten keine Mehrwertsteuer, d.h. auch keine Mehrwertsteuer auf den Kraftstoff. Die Angaben für Güterkraftverkehrsunternehmen aus anderen Mitgliedstaaten (z.B. dem Vereinigten Königreich) beruhen auf verschiedenen Leistungsannahmen bzw. -schätzungen: Beispielsweise schwankten die jährlichen Fahrleistungen von 80.000 bis 130.000 km, wobei auch die Auslastung und der Kraftstoffverbrauch unterschiedlich hoch waren. Gleichwohl sind die Ergebnisse ausreichend ähnlich und lassen die Bedeutung der Kraftfahrzeug- und Kraftstoffsteuern sowie der Strassenbenutzungsgebühren erkennen.

29. Generell machen Mineralöl- und Kraftfahrzeugsteuern zusammen 4 bis 10 % der Kosten im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr, die Kraftfahrzeugsteuern allein rund 1 bis 5 % aus. Die Auswirkung der Strassenbenutzungsgebühren hängt sehr stark von den Annahmen über die Fahrleistung auf gebührenpflichtigen Strassen ab; daher können sie in Frankreich bis zu 4 % der Kosten grosser Fahrzeuge, die diese Strassen soviel wie möglich benutzen, bei niederländischen oder britischen Güterkraftverkehrsunternehmen, die nur 25 % ihrer jährlichen Fahrleistung auf gebührenpflichtigen Autobahnen erbringen, bis knapp über 1 % ausmachen.
30. Das Verhältnis zwischen diesen Gebühren und den Kosten ist nicht der einzig mögliche Massstab, mit dem ihre Auswirkung gemessen werden kann. In einer Wettbewerbssituation wäre es interessant, sie im Verhältnis zu den Gewinnen zu betrachten. Da über die Bruttogewinnspannen keine geschätzten Angaben vorgelegt wurden, könnte man mit nominalen Sätzen von 5 oder 10 % arbeiten; in solchen Fällen dürften die weiter oben gezeigten Unterschiede zwischen den höchsten und den niedrigsten Mineralöl- und Kraftfahrzeugsteuern einen erheblichen Anteil dieser Gewinne ausmachen. Die Unterschiede nur zwischen hohen und niedrigen Kraftfahrzeugsteuern würden sich in geringerem Masse auf die Bruttogewinne auswirken, wobei die Auswirkungen natürlich geringer wären, wenn man die Steuersätze nicht untereinander, sondern mit einem Durchschnittswert für die Gemeinschaft vergliche.

31. Die obige Analyse der jeweiligen Auswirkungen muss mit konkreten Zahlenangaben veranschaulicht werden. Ausserdem liegen Zahlenangaben über Güterkraftverkehrsunternehmen aus drei Ländern, jedoch nicht aus Italien und Frankreich vor, die unbedingt analysiert werden müssen, da die Steuersätze verhältnismässig niedrig, die Strassenbenutzungsgebühren dagegen verhältnismässig hoch sind. Tabelle 13 enthält daher Angaben für fünf Länder einschliesslich Frankreich und Italien für 38-t-Fahrzeuge, die unter folgenden Annahmen eine jährliche Fahrleistung von 100.000 km erbringen:

Szenario

- A: Gesamte Fahrleistung im Inland; ohne Benutzung gebührenpflichtiger Strassen
- B: " " " " ; 50 % auf gebührenpflichtigen Strassen
- C: " " " " ; 100 % auf gebührenpflichtigen Strassen
- D: 75 % Fahrleistung im Inland; 25 % im Ausland) maximale Benutzung gebühren-
- E: 50 % " " " " ; 50 % " " " ") pflichtiger
- F: 25 % " " " " ; 75 % " " " ") Strassen
- G: 25 % " " " " ; 75 % " " " " : keine Benutzung gebührenpflichtiger Strassen

Es versteht sich, dass es sich in den Fällen A bis C um rein innerstaatlichen Verkehr handelt, während in den Fällen D bis G der Anteil am grenzüberschreitenden Verkehr immer grösser wird.

32. Die Tabellen werden sowohl in ECU als auch in Indices (niederländische Fahrzeuge = 100) dargestellt, da die Belastung in den Niederlanden meistens die niedrigste der fünf berücksichtigten Länder ist. Die übrigen Länder liegen zwischen den Extremen mit dem Vereinigten Königreich als Spitzenreiter, dicht gefolgt von Deutschland, und Ländern wie den Niederlanden, Italien, Frankreich (und übrigens auch Luxemburg und Belgien, die hier nicht besonders analysiert wurden) am anderen Ende der Skala.

33. Die Tabellen erlauben einen Vergleich der Unterschiede zwischen
- den Mineralölsteuern (sie werden nach der Kilometerleistung in jedem Land erhoben),
 - den Kraftfahrzeugsteuern nach dem Nationalitätsprinzip und den
 - entrichteten Strassenbenutzungsgebühren.

Die vom Anteil der Fahrleistung im innerstaatlichen bzw. im grenzüberschreitenden Verkehr abhängenden Unterschiede zwischen der höchsten und der niedrigsten Belastung reichten daher

- von 1.800 bis 7.300 ECU bei den Mineralölsteuern und
- von 1.100 bis 3.300 ECU bei den Strassenbenutzungsgebühren.

Bei den Kraftfahrzeugsteuern betrug der Unterschied zwischen den höchsten und den niedrigsten Werten in allen Fällen 4.600 ECU.

Wenn Steuern und Strassenbenutzungsgebühren zusammengerechnet werden, reichen die Unterschiede zwischen hoher und niedriger Belastung

- bei allen Steuern und Strassenbenutzungsgebühren von 5.300 bis 10.800 ECU
- bei Kraftfahrzeugsteuern und Strassenbenutzungsgebühren von 3.500 bis 7.200 ECU

34. Diese Ergebnisse zeigen, dass

- a) die Unterschiede zwischen der gesamten Belastung durch Steuer und Strassenbenutzungsgebühren in dem Masse geringer werden, wie die Fahrzeuge mehr ausserhalb ihres eigenen Landes fahren;
- b) die Annahmen über die Fahrleistung und die Benutzung gebührenpflichtiger Strassen die Ergebnisse stark beeinflussen;
- c) die Ungleichheiten zwischen den Güterkraftverkehrsunternehmen bei den Kraftfahrzeugsteuern sowohl relativ als auch absolut grösser sind als bei den Mineralölsteuern;
- d) die Unterschiede sowohl relativ als auch in ECU geringer werden, wenn man die Strassenbenutzungsgebühren diesen Steuern hinzurechnet;

- e) unter den analysierten Ländern niederländische Fahrzeuge unter den meisten Annahmen die geringste Belastung durch Steuern und Strassenbenutzungsgebühren tragen und auch italienische und französische Fahrzeuge sich am unteren Ende der Skala bewegen. Spitzenreiter sind hier eindeutig britische Fahrzeuge, wobei die deutschen an zweiter Stelle folgen.

35. Hier ist darauf hinzuweisen, dass bei der obigen Analyse folgende Gesichtspunkte nicht berücksichtigt worden sind:

- die Auswirkungen der in einige Steuersysteme eingebauten Kraftfahrzeugsteuerermässigungen;
- die Auswirkungen des abgabenfreien Kraftstoffs in den Kraftstoffbehältern der Fahrzeuge, d.h. ohne weitere Abgaben zugelassener Kraftstoff.

Als schlagendes Beispiel der ersten Art bietet das belgische Steuersystem erhebliche Kraftfahrzeugsteuerermässigungen, sofern dem Halter mindestens drei Fahrzeuge gehören. Auf diese Weise kann die Steuer auf ein 38-t-Fahrzeug nur noch 350 ECU anstelle des in der Tabelle ausgewiesenen vollen Betrages von 1000 ECU ausmachen. Tabelle 14 enthält einige Einzelheiten.

36. "Abgabenfreier" Kraftstoff spielt so lange eine Rolle, wie die Dieselmotorkraftstoffpreise (und -steuern) in den Mitgliedstaaten erhebliche Unterschiede aufweisen. Die Auswirkungen einer abgabenfreien Menge von 200 und 600 Litern werden in Tabelle 15 analysiert, aus der hervorgeht, inwieweit ein 38-t-Fahrzeug mit Kraftstoff, der dicht an der Grenze gekauft wurde, bei einem angenommenen Verbrauch von 40 l je 200 km fahren kann. Dabei ist zu bedenken, dass Güterkraftverkehrsunternehmen mit mittelgrossen oder grossen Fahrzeugbeständen oft einen Rabatt auf die offiziellen Tankstellenpreise erhalten und daher Dieselmotorkraftstoff auf der anderen Seite der Grenze, wo er billiger ist, nicht unbedingt günstiger kaufen. Ausserdem erhöhen grosse Kraftstoffmengen das Gewicht des Fahrzeugs, was wiederum den Verbrauch geringfügig erhöht.

Derzeitige Verzerrungen

37. Nun stellt sich die Frage, welchen Effekt die vorgenannten Ungleichheiten auf die Wettbewerbsbedingungen im wirtschaftlichen und/oder verkehrspolitischen Sinn ausüben. Wirtschaftlich gesehen, scheinen die festgestellten Unterschiede bei der Mineralölsteuer, der Kraftfahrzeugsteuer und den Strassenbenutzungsgebühren - und die Kombination dieser Faktoren - sich bei den Beförderungskosten nicht nachhaltig zu Buche zu schlagen, können aber gleichwohl die Erträge (oder Verluste) der Güterkraftverkehrsunternehmen erheblich beeinflussen. Aus der vorgenannten Untersuchung kann nicht abgeleitet werden, inwieweit die derzeitige Marktlage im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr zu solchen Ungleichheiten beigetragen hat. Zum grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr innerhalb der Gemeinschaft dürften die bestehenden mengenmässigen Beschränkungen der Verkehrsleistungen und bestimmte Tarifsatzvorschriften ihre Auswirkungen abgemildert haben. Im innerstaatlichen Verkehr werden sie durch das Cabotageverbot wirkungslos (1).

38. Verkehrspolitisch gesehen, wird im Vertrag eindeutig angestrebt, solche Ungleichheiten zu beseitigen, die aus staatlichen Eingriffen in die Wirtschaft herrühren und den Handel zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtigen könnten. Steuern, wie sie hier untersucht werden, sind ein hervorragendes Beispiel für staatliche Eingriffe dieser Art. Ungeachtet des Prinzips der Errichtung eines Systems, das den Wettbewerb vor Verfälschungen schützt, ist es nicht Ziel des Vertrages (und deshalb auch der gemeinsamen Verkehrspolitik), "naturgegebene" Ungleichheiten zu beseitigen. Soweit die letzteren unterschiedliche Marktanteile zur Folge haben, gelten sie nicht als "Verzerrungen".

(1) Wirtschaftlich gesehen, bedürfte es einer eingehenden Untersuchung, um die Auswirkungen von Änderungen der Steuern bzw. Strassenbenutzungsgebühren von anderen wirtschaftlichen Veränderungen zu trennen, die im selben Zeitraum im Verkehrsgewerbe eingetreten sind; Verzerrungen können nicht in einer bestehenden (statischen) Situation gemessen werden, sondern nur dann, wenn Veränderungen eintreten.

39. Daraus ist der Schluss zu ziehen, dass es gegenwärtig Verzerrungen bei den Wettbewerbsbedingungen aufgrund der Unterschiede bei den Steuern und Benutzungsgebühren im Verkehr gibt, die grundsätzlich beseitigt werden sollten, wenn der Nachweis nicht erbracht werden kann, dass ihre Auswirkung nicht ins Gewicht fällt.

Mögliche Verzerrungen nach 1992 ?

40. Werden zur Zeit bestehende Verzerrungen durch die Schaffung eines freien Verkehrsmarktes ohne mengenmässige Beschränkungen nach 1992 verschärft? Die Frage ist eindeutig zu bejahen, falls in der Zwischenzeit keine Massnahmen getroffen werden. Auswirkungen auf den Wettbewerb werden sowohl im grenzüberschreitenden als auch im innerstaatlichen Güterkraftverkehr zu spüren sein. Für den ersteren bedeutet der freie Markt die Beseitigung der derzeitigen quantitativen Wettbewerbsbeschränkungen; für den letzteren die Möglichkeit zur Kabotage.
41. Sollten die bisherigen Unterschiede bei den Steuern und/oder Strassenbenutzungsgebühren zwischen Verkehrsunternehmen verschiedener Mitgliedstaaten, die einigen von ihnen Kostenvorteile verschaffen, fortbestehen, so würden sie natürlich für den gesamten Bereich grenzüberschreitender Verkehrsleistungen gelten. Bisher dienten die Anwendung der Kontingente dazu, diese Vorteile auf Teile des Marktes zu begrenzen, obwohl nicht übersehen werden sollte, dass andere Kostenfaktoren und Kriterien wie Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Art der gebotenen Leistung bei der Wahl des Verkehrsunternehmers eine wichtige Rolle spielen.
42. Bei der Kabotage fällt die Auswirkung von Unterschieden bei den Kraftfahrzeugsteuern ins Gewicht; wenn an dem derzeitigen Nationalitätsprinzip festgehalten wird, so wäre ein ausländischer Verkehrsunternehmer, der in seinem Herkunftsland niedrige Kraftfahrzeugsteuern zu zahlen hat, gegenüber dem einheimischen Verkehrsunternehmer deutlich im Vorteil. Das legt nahe, dass entweder die Steuersätze angenähert werden oder ein auf dem Territorialitätsprinzip beruhendes Verfahren gefunden werden sollte, damit der Wettbewerb auf einer einheitlicheren Grundlage stattfindet. Hierauf wird in den Ziffern 59 bis 63 näher eingegangen.

D. DIE BESEITIGUNG VON VERZERRUNGEN

43. Bevor auf die bereits geplanten Massnahmen und andere Möglichkeiten zur Beseitigung der in diesem Bericht genannten Wettbewerbsverzerrungen eingegangen wird, sei daran erinnert, dass dies nur eines der Ziele der gemeinsamen Verkehrspolitik in dem Gesamtbereich der Wegekostenanlastung darstellt. Bisher haben wir nämlich nur die mikro-ökonomischen Faktoren des Wettbewerbs zwischen Verkehrsunternehmen verschiedener Mitgliedstaaten betrachtet, ohne die makro-ökonomischen Wirkungen auf die Staaten und Volkswirtschaften zu untersuchen.
44. Wie eingangs erwähnt, verfolgt die gemeinsame Verkehrspolitik auf diesem Gebiet im wesentlichen fünf Ziele:
- a) freier Güter- und Personenverkehr innerhalb der Gemeinschaft;
 - b) Ausschaltung der Wettbewerbsverzerrungen innerhalb und zwischen Verkehrsträgern;
 - c) Anlastung der gesamtwirtschaftlichen Wegekosten an die Benutzer;
 - d) ausreichende Steuereinnahmen der Mitgliedstaaten;
 - e) Erzielung annehmbarer Transitvereinbarungen mit Nicht-Mitgliedstaaten.

Solche weitreichenden ehrgeizigen Ziele lassen sich leider nicht immer vereinbaren. So würde die Annäherung der Steuersätze in einigen Mitgliedstaaten zu einer Senkung dieser Sätze führen, was die angestrebte Deckung der Wegekosten und ein ausreichendes Steueraufkommen des Staates gefährden könnte. Ein anderer Konflikt könnte zwischen dem freien Verkehrsfluss, der eine weitere Anwendung des steuerlichen Nationalitätsprinzips verlangt, und Verbesserungen bei der Kostenanlastung an die Benutzer entstehen, die eine Besteuerung nach dem Territorialitätsprinzip erfordern würden.

45. Der folgende Abschnitt gibt einen Überblick über die gesamten Wegekosten und das Gesamtaufkommen aus Kraftfahrzeugsteuern, Mineralölsteuern und Strassenbenutzungsgebühren sowie deren jeweiligen Anteil, damit die Mitgliedstaaten politische Entscheidungen bewerten können.

Die Bedeutung des Aufkommens aus Kraftfahrzeugsteuern, Mineralölsteuern und Strassenbenutzungsgebühren für die Mitgliedstaaten

46. Tabelle 16 gibt Aufschluss über das jährliche Aufkommen aus Mineralölsteuern, Kraftfahrzeugsteuern und Strassenbenutzungsgebühren der Mitgliedstaaten im Jahre 1980. Die Zahlen gelten für den gesamten Verkehr, also einschliesslich des Individualverkehrs, und zeigen dass

- die Mineralölsteuern 75 % des gesamten Aufkommens aus Kraftfahrzeugsteuer, der Mineralölsteuer und den Strassenbenutzungsgebühren in der gesamten Gemeinschaft, die Kraftfahrzeugsteuer etwa 20 % und die Strassenbenutzungsgebühren rund 5 % ausmachten;

- diese Anteile in den Mitgliedstaaten erheblich schwanken und bei den Mineralölsteuern von 60 bis 90 % und bei den Kraftfahrzeugsteuern von 7 bis über 40 % reichen. In Italien betrug der Anteil der Strassenbenutzungsgebühren am gesamten Aufkommen 11 % und in Frankreich 14 %.

47. Aus Tabelle 17 ist zu entnehmen, dass diese Einnahmen in Höhe von über 40 Milliarden ECU im Jahre 1980 für das Europa der Zwölf einen Anteil von rund 5 % erreichen - von 3 % in den Niederlanden bis zu 6 % oder mehr in Irland, dem Vereinigten Königreich und Griechenland - und einen wichtigen Faktor in den Gesamteinnahmen des Staates ausmachen. Am Bruttoinlandsprodukt ist das Aufkommen aus der Kraftfahrzeugsteuer, der Mineralölsteuer und den Strassenbenutzungsgebühren bei einer Schwankungsbreite von 1,6 bis 2,4 % mit rund 2 % beteiligt. In diesen Zahlen ist die Mehrwertsteuer nicht enthalten.

48. In Tabelle 18 wird nur das Aufkommen aus der Mineralölsteuer untersucht; daraus ist zu entnehmen, dass ihre relative Bedeutung in den letzten Jahren etwas zugenommen hat. Da sie die bei weitem wichtigste Quelle der Staaten für Steuern aus den Verkehr ist, dürfte ihr Bedeutung heute noch grösser sein als Anfang der achtziger Jahre.

49. Von Interesse ist ferner die Frage, ob diese Einkünfte die Aufwendungen für das Strassennetz decken. Aus Tabelle 19 geht hervor, dass im Jahr 1980 die Ausgaben für das Strassennetz, die in diesem Jahr relativ hoch waren, in fünf Mitgliedstaaten das Steueraufkommen um 2 bis 35 % überstiegen, während in den fünf anderen Mitgliedstaaten die Steuereinnahmen um 25 bis 80 % höher lagen als die Ausgaben; insgesamt waren die Einnahmen in der Gemeinschaft um ein Viertel höher als die Ausgaben. Aus einer neueren OECD-Analyse für einige Mitgliedstaaten geht hervor, dass der Trend zur Einnahmensteigerung bei gleichzeitiger Ausgabenkürzung für das Strassennetz in den achtziger Jahren anhält.
 50. Während die vorgenannten Daten für den gesamten Strassenverkehr gelten, wird der überwiegende Teil des Aufkommens von den Haltern privater Kraftfahrzeuge aufgebracht. In Tabelle 20 wird der Versuch unternommen, die Position für Nutzfahrzeuge allein darzustellen. Da die Daten hier weniger zuverlässig sind, wird in Ermangelung detaillierter Aufgliederungen angenommen, dass das gesamte Steueraufkommen auf den Güterkraftverkehr entfällt, obwohl dieselgetriebene Personenkraftwagen in einigen Mitgliedstaaten einen erheblichen Marktanteil haben. Mit diesen Einschränkungen dürfte der Güterkraftverkehr 1980 rund 20 % am Gesamtaufkommen aus Kraftfahrzeugsteuern, Mineralölsteuern und Strassenbenutzungsgebühren beteiligt gewesen sein, wobei der Anteil von 10 % in Italien bis zu 27 % im Vereinigten Königreich reicht. Auch wenn von diesem Aufkommen nach wie vor der grösste Teil auf die Dieselkraftstoffsteuer entfiel, so spielte die Kraftfahrzeugsteuer mit fast 30 % bei Nutzfahrzeugen gegenüber weniger als 20 % bei Personenkraftwagen doch eine grössere Rolle.
 51. Es wäre sinnvoll, diese Steuereinnahmen aus dem Güterkraftverkehr mit den Ausgaben für das Strassennetz bzw. den dieser Verkehrsart anzulastenden Kosten zu vergleichen. Innerhalb der Gemeinschaft wurden solche Berechnungen für das Vereinigte Königreich und Deutschland angestellt (1). Daraus geht hervor, dass im
- (1) Ausführliche Berechnungen gibt es für die Schweiz, die jedoch etwas umstritten sind, da sie bei der Kostendeckung aufgrund verschiedener Annahmen erhebliche Unterschiede aufweisen.

Vereinigten Königreich Lastkraftwagen bei den derzeitigen Steuersätzen die ihnen anzulastenden Wegkosten voll decken und darüber hinaus noch einen Beitrag zu den Umweltkosten leisten. Für Deutschland ist den für 1981 vorliegenden Daten zu entnehmen, dass die Güterkraftfahrzeuge die Kosten etwa zu 45 % - je nach Fahrzeugklasse zwischen 30 und 60 % decken, während ausländische Lastkraftfahrzeuge rund 20 % zur Kostendeckung beitragen. Bei niedrigerer Verzinsung des investierten Kapitals beträgt der Kostendeckungsgrad über 60 % (verglichen mit 45 %).

Es liegt auf der Hand, dass in diesen beiden Ländern mit hohen Kraftfahrzeugsteuersätzen der gewerbliche Güterkraftverkehr für seinen Anteil an den Wegkosten oder doch für einen erheblichen Teil aufkommt, so dass eine Senkung der Steuern auf einen europäischen Durchschnittswert die Kostendeckungslage verschlechtern würde.

Andererseits machen die Einnahmen aus Kraftfahrzeugsteuern, Mineralölsteuern und Strassenbenutzungsgebühren nur 0,6 bis 1,2 % der gesamten staatlichen Einnahmen aus, so dass Änderungen in der Besteuerung aufgrund einer Steuerannäherung auf Gemeinschaftsebene sich nur geringfügig auf den gesamten Finanzrahmen der Staaten auswirken würde.

52. Im Rahmen dieser makro-ökonomischen Untersuchung fällt ein weiterer Faktor ins Gewicht, nämlich die relative Benutzung der Verkehrswege durch ausländische Fahrzeuge und die sich daraus ergebenden Ungleichgewichte in der Verkehrsleistung. Tabelle 21, die auf Arbeiten im Rahmen der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) fusst, lässt erkennen, dass in bestimmten Ländern zugelassene Fahrzeuge im Ausland höhere Tonnenkilometerleistungen erbringen als ausländische Fahrzeuge im Hoheitsgebiet dieser Länder und umgekehrt. Beispielsweise leisten niederländische Lastkraftfahrzeuge im Ausland rund 12 Mrd Tonnenkilometer gegenüber nur 2,1 Mrd Tonnenkilometer ausländischer Fahrzeuge in den Niederlanden. Für Deutschland und Frankreich sind die Ungleichgewichte insofern umgekehrt, als ausländische Fahrzeuge auf ihren Strassen einen Nettoüberschuss

von 8,4 bzw. 9,7 Mrd Tonnenkilometer leisten. Hier muss festgestellt werden, inwieweit die in anderen Mitgliedstaaten zugelassenen Fahrzeuge für die Benutzung der Verkehrswege aufgrund der dort geltenden Mineralölsteuern und Strassenbenutzungsgebühren zahlen (oder nicht zahlen). Dies ist für Deutschland geschehen (siehe Ziffer 51); eine derartige Gesamtuntersuchung, insbesondere auf monetärer Grundlage, würde in Anlehnung an die 1984 von der Kommission mit Hilfe eines Beraters durchgeführte Studie über den Transitverkehr durch Österreich einen hohen Arbeitsaufwand erfordern.

53. Die vorstehende Untersuchung unter mikro- und makro-ökonomischen Gesichtspunkten hat gezeigt, dass bei der angestrebten Beseitigung von Verzerrungen in den Wettbewerbsbedingungen zwischen Güterkraftverkehrsunternehmen verschiedener Mitgliedstaaten berücksichtigt werden muss, wie sich Abhilfemassnahmen auf die unterschiedlichen einzelstaatlichen und gemeinschaftlichen Ziele bei der Anlastung der Wegekosten, worauf in Ziffer 4 eingegangen wird, auswirken. Denn wie die Untersuchung zeigt, können solche Ziele sehr schwer miteinander zu vereinbaren sein. Bevor die Möglichkeit für alternative Abhilfemassnahmen und deren Auswirkungen untersucht werden, wird im nächsten Absatz dargelegt, welches Vorgehen im Bereich der Mineralölsteuern bereits in Aussicht genommen wurde.

Geplantes Vorgehen bei den Mineralölsteuern

54. Eine Annäherung der Mineralölsteuern ist Bestandteil der Gemeinschaftspolitik zur Vollendung des Binnenmarktes bis 1992, ebenfalls mit dem Zeithorizont 1992. Damit die Steuersätze bis zu diesem Zeitpunkt angenähert werden können, muss in nächster Zukunft Einvernehmen über die Struktur der Mineralölsteuern erreicht werden. Dieses Thema wurde im Rat zuletzt im Jahre 1970 auf Basis des Kommissionsvorschlages von 1973 erörtert.

(1) ABl. Nr. C 92 vom 31. Oktober 1973, S. 36

55. Wie aus Tabelle 3 hervorgeht, sind hier die sehr unterschiedlichen Sätze der Dieselkraftsteuer sowohl im Vergleich zu den Benzinsteuern als auch im Vergleich zwischen den Mitgliedstaaten ein grosses Problem. Das beste wäre, zunächst die Steuerstruktur festzulegen, damit eine gemeinsame Struktur für die beiden wichtigsten Kraftstoffarten besteht. Hauptproblem dürfte das von den Kraftfahrern als Endverbrauchern zu erzielende Steueraufkommen sein, da die Benzinsteuer eine verhältnismässig einfach zu erhebende und zu erfassende Steuer ohne unmittelbare Auswirkungen auf Industrie und Dienstleistungsgewerbe ist.
56. Ein weiterer Gesichtspunkt ist der Vorschlag der Kommission - als Teil der angestrebten Aufhebung unnötiger Grenzkontrollen -, die "abgabenfreie" Einfuhr des in den Kraftstoffbehältern der Nutzkraftfahrzeuge enthaltenen Kraftstoffs von 200 auf 600 l heraufzusetzen. Dieser Vorschlag wird vom Europäischen Parlament einmütig unterstützt und nur von einem Mitgliedstaat entschieden abgelehnt, während ein weiterer Mitgliedstaat etwas zögert. Es wäre natürlich wünschenswert, Verzerrungen durch Güternutzkraftfahrzeuge zu vermeiden, die mit billigerem inländischen Dieselkraftstoff im und durch das Hoheitsgebiet anderer Mitgliedstaaten fahren, ohne dort aufzutanken. Aus Tabelle 15 geht die Auswirkung einer abgabenfreien Menge von 200 und 600 l auf Güternutzkraftverkehrsunternehmer hervor.
57. Daher könnte es notwendig und auch realistischer sein, die derzeitigen Dieselkraftstoffsteuern einem verhältnismässig engen Band "anzunähern". Solche Vorschläge sind ein Teil des Weissbuchs über den Binnenmarkt, wobei vom Standpunkt des Verkehrs diese "Annäherung" bis 1992 in Kraft getreten sein wird. In diesem Zusammenhang würde eine Bandbreite der Dieselkraftstoffsteuer in der Nähe der oberen Grenze die Wegkosten zwar besser decken, in Mitgliedstaaten mit niedrigen Steuersätzen aber drastischere Veränderungen erfordern als eine Bandbreite etwa beim EWG-Durchschnitt.

Möglichkeiten für ein Vorgehen bei den Kraftfahrzeugsteuern und Strassenbenutzungsgebühren

Kraftfahrzeugsteuern

53. Bei den Steuern auf Güterkraftfahrzeuge bestehen zwischen den Mitgliedstaaten erhebliche Unterschiede. Eine Möglichkeit, diese Unterschiede zu verringern - und dadurch Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Güterkraftverkehrsunternehmen zu beseitigen -, bestünde nach wie vor darin, den in Ziffer 5 genannten Richtlinien-vorschlag der Kommission vielleicht in einer vereinfachten Form zu verabschieden. Dies hätte den Vorteil, auch Änderungen der in den vorausgegangenen Abschnitten behandelten Dieselmotorensteuern zu ermöglichen.
59. Sollte sich diese Möglichkeit als nicht annehmbar erweisen, wäre ein Konzept im Sinne einer Annäherung der Steuersätze die natürliche Alternative, bei der das Nationalitätsprinzip beibehalten würde, um Doppelbesteuerung zu vermeiden. Tabelle 23 zeigt ein oder zwei mögliche Verfahren zur Berechnung eines Durchschnittssatzes bzw. einer Bandbreite in der Gemeinschaft und die dabei bestehenden Unterschiede im Vergleich zu den derzeitigen Sätzen. Wie bereits früher gesagt, muss die Angleichung der Kraftfahrzeugsteuersätze an den Durchschnittswert sorgfältig vom Standpunkt der Wegekosten aus betrachtet werden. Solange die einzelnen Mitgliedstaaten die Steuereinnahmen und die Abgeltung der Benutzung der Verkehrswege nach eigenen Gesichtspunkten behandeln, werden die Mitgliedstaaten bei den Wegekosten und ihrer Deckung durch die Verkehrsnutzer weiterhin eigene Wege gehen. Wenn die niedrigen Kraftfahrzeugsteuersätze angehoben werden, liesse sich ein grösserer Teil der Wegekosten decken, während für Länder mit höheren Kraftfahrzeugsteuern natürlich das Gegenteil der Fall wäre. Eine Möglichkeit wäre daher, dass die "Annäherung" sich auf die Anhebung niedriger Kraftfahrzeugsteuern konzentrieren und die höheren Sätze unverändert lassen sollte, vielleicht im Rahmen einer Stillhaltevereinbarung, damit die bestehenden Spannen sich nicht weiter ausbreiten.

60. Bei einem solchen Vorgehen, dessen Durchführung sicherlich einige Zeit in Anspruch nehmen wird, sollte auch die geplante Annäherung der Mineralölsteuern berücksichtigt werden. Deren Anhebung oder Senkung wird das Ausmass, in dem die Wegkosten gedeckt werden, vergrössern oder verkleinern.
61. Eine dritte Möglichkeit besteht darin, das Problem vom "territorialen" Standpunkt aus zu betrachten. Wie bereits gesagt, werden Kraftfahrzeugsteuern bisher nach dem Nationalitätsprinzip nur im Zulassungsland des Fahrzeugs erhoben. Um die bereits erwähnten Ungleichheiten und Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Güterkraftverkehrsunternehmen zu vermeiden, könnten die Kraftfahrzeugsteuern nach dem Territorialitätsprinzip erhoben werden. Versuche, die bereits in den sechziger Jahren unternommen wurden, um die Kraftfahrzeugsteuern auf dieser Grundlage durch Wegeabgaben zu ersetzen, sind aus einer Reihe von Gründen, zu denen auch der zu hohe Verwaltungsaufwand und die Notwendigkeit zusätzlicher Grenzkontrollen gehört, gescheitert. In dem 1978 grundsätzlich gebilligten Steuerrichtlinienvorschlag werden die Kraftfahrzeugsteuersysteme der Mitgliedstaaten ganz bewusst nicht angetastet.
62. Der Besteuerung nach dem Nationalitätsprinzip lag damals die stillschweigende Annahme zugrunde, dass es bei der Benutzung der Verkehrswege durch Fahrzeuge aus verschiedenen Mitgliedstaaten zu keinen grösseren Ungleichheiten kommen würde. Aber selbst dann, wenn es zu solchen Ungleichgewichten käme, wären die Vorteile vermiedener Grenzkontrollen innerhalb der Gemeinschaft grösser als die Auswirkungen dieser Ungleichgewichte. In Ziffer 52 wurde dargelegt, dass diese Annahme nicht länger haltbar ist. Eine Lösung dieses Problems liess sich finden, wenn durch den Einsatz der Datenverarbeitung und von Hilfsmitteln wie Chipkarten, automatischen Impulsen usw. neue und verhältnismässig preiswerte Möglichkeiten für die Feststellung der Fahrzeugleistung in den einzelnen Mitgliedstaaten entwickelt werden könnten. In diesem Fall könnte die Berechnung einer Kraftfahrzeugsteuer nach Art der skandinavischen Kilometersteuer machbar werden. Während das Zulas-

sungsland zweifellos weiterhin die Steuern einnehmen würde, könnte ein Verrechnungs- oder Ausgleichssystem zwischen den betreffenden Ländern für erforderliche Transferzahlungen sorgen. Die Probleme der Grenzkontrollen würden durch die Computertechnik in Grenzen gehalten. Auch wenn die Einführung neuer Systeme dieser Art zu administrativen Anfangsschwierigkeiten führen könnte, so legen die raschen Fortschritte der Datenverarbeitung doch nahe, dass sie längerfristig ernsthaft berücksichtigt werden sollte.

63. Bis zur Einführung eines solchen Steuerkonzepts, das sich stärker an das Territorialitätsprinzip anlehnt, sind bei den Kraftfahrzeugsteuern weitere Entwicklungen denkbar. Diese könnten in einer Untersuchung der gesamten Wegkosten in der Gemeinschaft und in dem Versuch bestehen, die Kraftfahrzeugsteuern an die "durchschnittlichen" EG-Strassenkosten anzunähern und darauf die bereits auf einer angenäherten Grundlage entrichteten Mineralölsteuern anzurechnen.

Strassenbenutzungsgebühren

64. Die Frage der Strassenbenutzungsgebühren wurde erstmals im Zusammenhang mit privaten Kraftfahrzeugen aufgeworfen und dürfte wirtschaftlich und politisch hier wichtiger sein als für Nutzfahrzeuge. Zweifellos stehen Kraftverkehrsunternehmer in Ländern wie Deutschland und dem Vereinigten Königreich, die hohe Steuern, aber keine Strassenbenutzungsgebühren kennen, auf dem Standpunkt, dass sie in Ländern wie Frankreich, Italien oder Spanien keine weiteren Abgaben zahlen sollten. Andererseits zeigen die weiter oben genannten Zahlenangaben, dass der Zwang, im innerstaatlichen Verkehr in Ländern mit gebührenpflichtigen Strassen Autobahnen zu nutzen und dadurch Benutzungsgebühren zu zahlen, die ungleichen Wettbewerbsverhältnisse eher verringern als vergrössern dürfte.
65. Die Gebührenpflicht wurde vor allem deshalb eingeführt, weil das Investitions- bzw. Fremdkapital zurückgezahlt werden musste und es als am sinnvollsten galt, die Kosten von den Benutzern tragen zu lassen. Daher ist der verhältnismässig kleine Anteil des Nutz-

fahrzeugverkehrs bei der Frage nicht entscheidend, ob die Strassenbenutzungsgebühren nach dem Auslaufen von Autobahnkonzessionen abgeschafft werden sollen. Gleichwohl kann es durchaus der Fall sein, dass die Kraftfahrzeugsteuern in Ländern mit Strassenbenutzungsgebühren niedrig sind, weil sie zusammen mit den Benutzungsgebühren sicherstellen, dass die inländischen Güterkraftverkehrsunternehmer einen angemessenen Teil der auf sie entfallenden Wegkosten decken. Mit anderen Worten könnten die Behörden bei der Festsetzung der Kraftfahrzeugsteuersätze nur die Kosten des gebührenfreien Strassennetzes berücksichtigen oder, wenn sie von den Kosten des gesamten Strassennetzes ausgehen, eine Ermässigung für entrichtete Strassenbenutzungsgebühren gewähren. Die der Kommission vorliegenden Angaben reichen nicht aus, um diese Überlegungen zu bestätigen oder zu widerlegen, wobei ausländische Güterkraftverkehrsunternehmer, falls sie zutreffen, das Argument ins Feld führen können, dass sie doppelt besteuert werden, und zwar einmal im Inland durch die nach dem Nationalitätsprinzip erhobenen Kraftfahrzeugsteuern für das gesamte inländische Strassennetz und ein weiteres Mal nach dem Territorialitätsprinzip, wenn sie Strassenbenutzungsgebühren entrichten. Andererseits liesse sich sagen, dass

- a) ausländische Güterkraftverkehrsunternehmer nicht gezwungen sind, gebührenpflichtige Autobahnen zu benutzen und
- b) alle Verkehrsnutzer dieselben Sätze entrichten.

66. Als erster Schritt auf dem Wege zu Lösungen auf diesem Gebiet müssen alle offensichtlichen Formen der Diskriminierung beseitigt werden. Beispielsweise in Frankreich erhalten Güterkraftverkehrsunternehmer eine Ermässigung auf ihre Kraftfahrzeugsteuer (Achssteuer), wenn sie Autobahnen benutzen, und eine vollständige Befreiung bei einer Fahrleistung von jährlich 100.000 km. Diese Praxis sollte aufgehoben oder anderen Fahrzeugen aus EG-Ländern in konkreter Weise zugänglich gemacht werden, wobei zu berücksichtigen ist, dass sie wegen des Nationalitätsprinzips die französische Achssteuer nicht entrichten.

67. Die Lösung des Problems der Autobahngebühren dürfte mit der Lösung zusammenhängen, die für die Beseitigung der unterschiedlichen Kraftfahrzeugsteuersätze gewählt wird. Wenn die Kraftfahrzeugsteuern weiterhin nach dem Nationalitätsprinzip erhoben und ihre Sätze angenähert werden, könnten Autobahngebühren unabhängig davon nach dem Territorialitätsprinzip auf in- und ausländische Güterkraftfahrzeuge erhoben werden, ohne eine Verzerrung zu verursachen.

Wenn die Steuern auf Lastkraftwagen aber in ein neues System nach dem Territorialitätsprinzip umgewandelt werden, dann sollten die Autobahngebühren entweder als Teil dieser neuen Steuer berechnet (und die entsprechenden Einnahmen an den Konzessionsinhaber abgeführt) oder als Ergänzung zur Kraftfahrzeugsteuer auf alle in- oder ausländischen Lastkraftwagen, welche die Autobahn benutzen, erhoben werden. In letzterem Falle sollten die in Ziffer 62 beschriebenen elektronischen Hilfsmittel so beschaffen sein, dass sie auch auf gebührenpflichtigen Strassen benutzt werden können.

Eventuelle Möglichkeiten

68. In der vorausgehenden Analyse wurden die geplante Angleichung der Mineralölsteuern und verschiedene Alternativen für die Harmonisierung der Kraftfahrzeugsteuern geschildert; darin wurde auch die Auswirkung der Strassenbenutzungsgebühren erörtert. Diese Möglichkeiten müssen in ihren verschiedenen Kombinationen im Hinblick auf ihre Auswirkungen sowohl auf den Wettbewerb zwischen den Güterkraftverkehrsunternehmen und auf die weiteren langfristigen Ziele der Abgeltung der Benutzung der Verkehrswege eingehender untersucht werden, damit die Kommission geeignete Vorschläge für Rechtsvorschriften unterbreiten kann oder andere Massnahmen nehmen kann.

69. Der mögliche Konflikt zwischen den Erfordernissen eines gleichberechtigten Wettbewerbs zwischen den Güterkraftverkehrsunternehmen und einer angemessenen Deckung der Wegkosten wurde ebenso dargelegt wie die jeweiligen Vorteile einer Besteuerung nach dem Nationalitätsprinzip und nach dem Territorialitätsprinzip sowie deren Aufgabe in einem System, das auch die Transitländer einschließt. Ein weiterer Gesichtspunkt ist der Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern, insbesondere zwischen Strasse und Schiene. Die Antwort der Kommission liegt hier in ihrem alten - vor kurzen überarbeiteten (1) - Vorschlag, dass die Eisenbahnen eine Infrastrukturhilfe in einem solchen Umfang erhalten sollten, dass ihr Beitrag zu den Wegkosten dem Beitrag der übrigen Verkehrsträger entspricht. Ebenfalls wichtig ist das Ziel ausreichender Steuereinnahmen insbesondere für die Finanzminister. Es dürfte jedoch durchaus möglich sein, das gesamte Steueraufkommen aus dem Verkehr zu erhalten und gleichzeitig eine interne Umverteilung im Sinne von Verkehrspolitik vorzunehmen.

E. WEITERES VORGEHEN

70. Im Mittelpunkt dieses Berichts stehen die heutigen Verhältnisse bei den Kraftfahrzeugsteuern, Mineralölsteuern und Strassenbenutzungsgebühren und der Zusammenhang zwischen ihnen sowohl nach dem heutigen Stand als auch im Hinblick auf die Entwicklungsmöglichkeiten nach 1992. Er bietet mögliche Ansatzpunkte zur Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen.

71. Um diese Dinge im Hinblick auf die Vorlage entsprechender Vorschläge voranzubringen, beabsichtigt die Kommission, eine Gruppe von Sachverständigen der Mitgliedstaaten zu konsultieren. Diese Arbeit betrifft die Verkehrs- und die Finanzminister, weshalb Sachverständige aus beiden Bereichen teilnehmen sollten, damit auf beiden Gebieten Fortschritte erzielt werden können. Es könnte sich als notwendig erweisen, stufenweise vorzugehen, wobei das Ziel darin besteht, im Jahre 1997 die ersten Vorschläge zu unterbreiten.

(1) ABl. Nr. C 36 vom 10. Februar 1994

Study of Vehicle Taxes, Fuel Taxes and TollsList of Tables and Graphs

Table

No

1. Vehicle taxes for 12 tonne GVW vehicles and upwards
2. Vehicle taxes for 32 and 38 tonne vehicles
3. Fuel excise taxes 1980 and 1986
4. Motorway tolls : France 1984
5. Motorway tolls : Italy 1984
6. Motorway tolls : Greece
7. Motorway tolls : Spain
8. Road and motorway networks in Member States
9. Goods vehicle fleet : Numbers and Capacity
10. Taxes as haulage cost elements : B, D, F, NL
11. Taxes as haulage cost elements : UK
12. Taxes as haulage cost elements : Other
13. Tax and toll data for 38 tonne vehicles in 5 Member States
14. Tax rebates
15. Effects of duty free fuel
16. Member States revenue from transport taxes and tolls 1980
17. Relative importance of transport tax/toll revenues : All transport
18. Relative importance of fuel tax/toll revenues : All transport
19. Transport revenues and road expenses
20. Tax/Toll Revenue from commercial transport
21. Imbalance of the use of infrastructure
22. Calculating average vehicle taxes in the Community
23. Motor fuel consumption 1980 and 1984
24. ECU conversion values

- Graphs :
1. Tax incidence in diesel price
 2. Share of diesel in total motor fuel consumption
 3. Vehicle taxes : 38 tonne GVW

Table 1

ANNUAL VEHICLE TAXES FOR HEAVY GOODS VEHICLES OF 12 t GVW AND OVER

1984

in LCU

GVW a) Tonnes	Net Weight b) Tonnes	B	DK	D	GR	E	F	IRL	I	L	NL	P c)	GB
12	5	380	381	801	237		350	229	130	198	697	154	485
13	5.5	425	461	909	254		350	271	130	225	761	167	686
14	6	456	548	1027	271		350	312	146	242	804	180	886
15	6.5	501	642	1222	288		350	368	167	269	873	193	1070
16	6.5	501	743	1494	322		59	368	167	269	873	205	1422
17	7	531	852	1494	339		204	424	214	286	920	218	568
18	7.5	533	968	1700	355		438	479	214	312	991	231	769
19	8	607	639	1915	372		730	535	214	330	1037	244	769
20	8.5	638	709	2139	389		350	590	214	348	1108	257	1037
21	8.5	638	795	2371	423		350	646	214	348	1108	269	1037
22	9	683	889	2613	440		350	401	214	374	1155	382	1305
23	9	683	984	2364	474		350	412	214	374	1155	295	819
24	9.3	699	1086	3113	488		350	412	214	389	1202	308	1154
25	9.4	699	785	3363	533		146	412	214	389	1202	321	1154
26	9.5	714	801	3629	559		146	426	285	400	1225	334	1556
27	9.5	750	820	2874	592		394	426	307	423	1225	346	1556
28	9.7	768	841	2935	609		642	426	330	429	1248	359	2007
29	9.8	780	869	3000	651		1314	443	344	435	1248	372	2007
30	9.9	814	898	3070	688		1401	443	356	448	1248	385	3513
31	10	853	931	3146	710		2102	443	356	463	1360	398	2811
32	10.8	874	937	3228	722		146	491	375	470	1379	411	4099
33	11	896	1019	3117	738		321	508	396	478	1397	423	4099
34	11.7	920	1073	3414	757		555	540	417	486	1416	436	4099
35	12	945	1131	3522	776		817	589	446	494	1434	449	4601
36	12.6	972	1197	3640	794		234	605	446	501	1455	462	4601
37	13	987	1270	3835	813		496	638	446	509	1475	475	5187
38	13.5	1001	1369	4107	829	365 ^{d)}	759	670	446	517	1496	488	5187
39	13.9	1017	1150						446	525	1536		
40	14.3	1032	1197						446	532	1601		
41	14.6		1268						446		1668		
42	14.9		1328						446		1692		
43	15.3		1398						446		1738		
44	15.7		1471						446		1792		

a) Gross Vehicle Weight in tonnes

b) Unladen vehicle weight in tonnes

c) 1985

d) Approx. estimate 1986

N.B. The horizontal lines indicate changes in vehicle category, usually by the number of axles.

Source : National data

Annual Vehicle Tax for Heavy Goods Vehicle Combinations ^{a)}

- 1986 -

In ECU and indices

Member State	32 t Vehicle		38 t Vehicle	
	ECU	Index	ECU	Index
B	906 *	260	980 *	284
DK	3 220	933	3 406	987
D	3 169	919	4 335	1 257
GR	653	189	726	210
E	n.a.	n.a.	365 ^{d)}	106
F	433 ^{b)}	126	433 ^{b)}	126
IRL	525 *	152	540 *	157
I	345 *	100	345 *	100
L	542 *	157	589 *	171
NL	1 410 *	409	1 514 *	439
P	411 ^{c)}	119	488 ^{c)}	141
UK	3 850	1 116	4 870	1 412

a) Articulated 4 axled for 32 t GVW and 5 axled for 38 t GVW ;

b) 1985 data

c) type of combination unknown

d) Estimated national average

* Indicates road train

Source : Various, mainly Federal German Min. of Transport and hauliers
associations ; some national contributions

DG VII/A.2.

November 1986

Excise duties on motor fuels
and Rate of VAT

1980 and 1986

in ECU per 1000 litres

Country	Petrol			Diesel			VAT rate in %
	1980	1986	Increase % 1986/ 1980	1980	1986	Increase % 1986 1980	1986
B	208	248	19	69	116	68	25
DK	232	462	99	38a)	76a)	100	22
D	174	244	40	165	203	23	14
GR	n.a.	418		n.a.	120		-c)
E	n.a.	202		n.a.	87d)		12
F	248	393	58	130	193	48	19
IRL	207	382	85	123	294	139	25
I	292	533	83	21	120	114	18
L	171	198	16	49	95	94	12
NL	190	288	52	67	75	12	19
P	n.a.	408	--	n.a.	184		8
UK	136	305	224	155	258	66	15
EEC average b)		315			160		

a) Excluding Compensatory Tax

b) Weighted average based on fuel consumption

c) VAT yet introduced

d) Direct tax of 32 ECU plus monopoly revenue from CAMPSA

n.a. = not available

Source : Commission Excise duty tables (Doc XXI/797/86)

November 1986

DG VII/A.2.

Table 4Motorway Toll RatesFrance, 1984

(per 100 vehicle/km)

Network	Basic average tariff		Tariff for heavy vehicles	
	FF	ECU	FF	ECU
Paris-Normandy	22	3,2	44	6,4
Paris-Rhine-Rhône	24	3,5	48	7,0
North-East	24	3,5	48	7,0
South	28	4,1	56	8,2
Paris-East-Lorraine	30	4,4	60	8,7
Esterel-Côted'Azur	35	5,2	70	10,2
Mont-Blanc	38	5,5	76	11,1
Rhône-Alpes	40	5,8	80	11,6
Basque Coast	43	6,3	86	12,5

Source : OECD/Road Research

National Contribution France (February/March 1985)

DG VII/A.2

Nov. 1986

Motorway Toll Rates

Italy 1984

(per 100 vehicle/km)

Company	Tariff for Medium Passenger Car		Tariff for 38 tonne Vehicle	
	Lire	ECU	Lire	ECU
Brescia-Padua	2 226	1.6	2 725	2.0
Venice-Padua	2 643	1.9	3 348	2.4
Autorie-Venete	2 585	1.9	3 716	2.7
Messina-Catania	2 797	2.0	3 816	2.8
Meridionale	2 364	1.7	3 856	2.8
Turin-Milan	2 415	1.7	4 319	3.1
Messina-Palermo	3 535	2.6	4 510	3.3
Central Po Valley	3 179	2.3	4 632	3.4
AUTOSTRADA	3 524	2.6	4 715	3.4
Valdestico	3 524	2.6	4 715	3.4
S.A.T.A.P.	3 712	2.7	4 968	3.6
Brenner	3 736	2.7	5 001	3.6
Turin-Savona	3 299	2.4	6 872	5.0

Note : 1. The above are "closed" systems with several access/exit points.

Rates are arranged in ascending order for heavy vehicles ; car rates do not vary in the same way .

2. Between 1980 and 1983 average motorway tariffs in Italy rose from 2.0 Ecu to 2.9 ECU per 100 km.

Source : OECD/Road Research - National Contribution, Italy (Feb/March 1985)

DG VII/A.2.

November 1986

Motorway Toll RatesGreece 1984

Motorway	Private passenger cars		Trucks over 15 tonnes Gross weight	
	Drachmas	ECU	Drachmas	ECU
Athens-Korinth	30	0.3	50	0.6
Korinth-Patras	35	0.4	80	0.9
Athens-Lamia	40	0.5	80	0.9
Lamia-Larissa	30	0.3	60	0.7
Larissa-Katerini	40	0.5	790 ^{a)}	8.9 ^{a)}

a) Calculated for a 38 tonne vehicle

Note : The above toll rates are total tariffs ; rates per 100 vehicle/km
are not available

Source : OECD - Road Research - National Contribution.

DG VII/A.2.

November 1986

Motorway Toll RatesSpain 1985

(Tariffs per 100 vehicle/km)

<u>Motorway</u>	<u>Commercial vehicles</u> (4 axles or more)	
	<u>Pesetas</u>	<u>ECU</u>
Barcelona-La Junquera	1 126	8.7
Valencia-Alicante	1 192	9.2
Zaragoza-Vendrell	1 200	9.3
Bilbao-Behorla	1 883	14.6
Bilbao-Zaragoza	1 696	13.1

Source : Contribution nationale, Oct. 1986

DG VII/A.2.

November 1986

ROAD NETWORK and BASIC DATA 1982

Member State	Surface in 1000 km ²	Population in mio	Motorways			Other roads (1000 km)
			length in km	per 1000 km ²	per 1000 inhabit.	
	(1)	(2)	(3)	(4)=3:1	(5)=3:2	(6)
B	30.5	9.9	1 388	45.5	0.14	123
DK	43.0	5.1	516	12.0	0.10	69
D	249.0	61.6	7 919	31.8	0.13	482
E	504.8	37.9	2 072	4.1	0.05	
GR	132.0	9.8	91	0.7	0.01	37
F	547.0	54.2	5 290	9.7	0.10	796
IRL	70.3	3.5	-	-	-	92
I	301.3	56.6	5 901	19.6	0.10	291
L	2.6	0.4	44	16.9	0.12	5
NL	41.2	14.3	1 841	44.7	0.13	94
P	92.1	10.0	132	1.4	0.01	
UK	244.0	56.3	2 765	11.3	0.05	364
EEC (12)	2 257.7	319.7	22 755	11.4	0.08	2 353 ^{a)}

Source: Statistical Yearbook Transport, Communications, Tourism (1970-1983)

a) Excl. Spain and Portugal

DG VII/A.2.

November 1986

Stocks of goods vehicles in Member States 1982

(In 000's)

Member State	No of Vehicles (000)				Load Capacity (000 tonnes)			
	Motor Vehicles	Trailers	Semi trailers	Road Tractors	Motor Vehicles	Trailers	Semi trailers	Total
B	227	27	31	18	702	108	71	1 521
DK	231	147	10	11	426	146	205	778
D	1 291	256	69	243	3 817	1 820	1 457	7 091
GR	500	3	3	0.4	974	67	60	1 100
E	1 462	n.a.	n.a.	n.a.				
F	2 739	23	123	132	4 018	248	2 619	6 886
IRL	68	n.a.	n.a.	1				
I	1 809	293	36	37				
L	9	n.a.	n.a.	1				
NL	319	45	32	24	814	305	751	1 870
P	79 ^{a)}	n.a.	n.a.	n.a.				
UK	1 610	n.a.	203	92	3 302	n.a.	n.a.	n.a.
EEC(12)	10 344							
EEC(b)	8 726	794	507	557				

a) 1981 n.a. not available

b) Excluding Spain, Ireland, Luxembourg, Portugal.

Source : Eurostat Transport 1970-83

Table 10

Fuel and vehicle taxes
as haulage cost elements in international journeys

1986 in %

Destination	Germany		Netherlands		Belgium/Luxemburg	
	NL	B	B	D	D	NL
Haulier						
Vehicle tax	1.5	1.0	1.2	3.8	3.8	1.7
Fuel excise tax ^{a)}	4.8					2.6
Fuel, other ^{a)}	12.1					10.9
Fuel, total	16.9	19.3	15.3	14.0	14.9	13.5
Maint./Deprec.	23.4	23.9	24.7	22.8	22.5	23.5
Driver	32.6	29.1	33.9	32.8	32.5	37.9
Interest, Insur.	9.7	8.8	9.4	10.1	10.0	10.1
Overheads	15.8	17.9	15.5	16.3	16.3	13.3
TOTAL	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Destination	France			Italy		
	NL	B	D	NL	B	D
Vehicle tax	1.6	1.0	4.0	1.5	1.0	3.7
Fuel excise tax	4.3			4.7		
Fuel, other	10.3			13.6		
Fuel total	14.6	19.3	14.1	18.3	19.4	14.3
Maint./Deprec.	23.0	23.3	22.5	23.5	22.4	22.4
Driver	35.3	29.8	32.8	32.8	30.4	33.3
Interest, Insur.	10.0	9.0	10.3	9.5	9.3	9.8
Overheads	15.5	12.6	16.3	15.5	17.4	16.4
TOTAL	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Source: Market Observation System

a) Estimated breakdown not available for Belgian and German hauliers.

DG VII/A.2

Nov. 1986

Fuel and Vehicle taxes
as haulage cost elements

1986 - U.K. Heavy goods vehicles in domestic traffic

Vehicle - GVW	32.5 t	38 t	40 t
- Type	4 axle artic.	5 axle artic.	5 axle artic.
Annual mileage (km)	70 400	91 500	95 000
Fuel consumption l/100km	35.7	39.2	40.3
<u>Cost elements in %</u>			
Vehicle tax	5.3	5.5	5.7
Fuel excise tax	9.0	10.5	10.4
Fuel other	<u>10.8</u>	<u>12.6</u>	<u>12.5</u>
Fuel total	19.8	23.1	22.9
Maint./Deprec.	24.4	26.4	26.6
Driver	26.2	22.3	22.3
Interest, Insur.	10.7	10.2	10.3
Overheads	13.5	12.5	12.2
TOTAL	100.0	100.0	100.0

Vehicle + fuel taxes (%) 14.3 16.0 16.1

Source: Hauliers Association

DG VII/A.2
Nov. 1986

Table 12

Variations in Road Haulage Cost Elements 1982-1986Basis 1982 = 100

Member State	Cost Element	1982	1983	1984	1985	1986
Belgium	Fuel	100	104.6	101.2	105.5	102.1
	Vehicle Tax	100	92.4	89.2	93.2	93.9
	Wages	100	99.7	100.3	111.7	114.9
	Total Costs	100	101.8	101.8	110.1	112.8
Germany	Fuel	100	105.5	102.5	109.7	105.2
	Vehicle Tax	100	106.7	108.6	109.8	112.6
	Wages	100	111.0	116.5	121.0	127.4
	Total Costs	100	109.0	112.2	115.5	119.0
France	Fuel	100	111.8	106.6	118.7	114.0
	Vehicle Tax	100	98.9	101.0	102.7	106.7
	Wages	100	110.0	116.8	124.3	136.5
	Total Costs	100	108.5	111.3	120.1	124.2
Nether-lands	Fuel	100	105.3	103.3	99.5	98.2
	Vehicle Tax	100	105.9	106.5	107.4	110.4
	Wages	100	111.8	112.0	115.3	125.8
	Total Costs	100	108.6	108.8	111.0	117.7
UK	Fuel	100	103.3	109.3	114.8	121.7
	Vehicle Tax	100	112.8	147.6	150.9	156.3
	Wages	100	98.7	109.9	109.2	111.7
	Total Costs	100	100.4	111.7	111.9	114.1

Note : Indices are based on ECU figures.

Source : Market Observation System.

DG VII/A-2
November 1986

Annual Vehicle and Fuel Taxes and Toll Charges
on 38 tonne vehicles registered in different Member States

Basic data and assumptions

1. Member States : D, F, I, NL, UK
2. Vehicle : 38 Tonne GVW Combination
3. Mileage : 100 000 km/year
4. Fuel consumption : 40 l/100 km
5. Road tolls : France 6.4 Ecu/100 veh /km
Italy 8.3 Ecu/100 veh /km
6. Location and type of roads used : Seven scenarios A-G

Mileage (km)	A	B	C	D	E	F	G
a) At home	100 000	100 000	100 000	75 000	50 000	25 000	25 000
- of which toll roads if they exist	-	50 000	100 000	75 000	50 000	25 000	-
b) Abroad *	-	-	-	25 000	50 000	75 000	75 000
- of which toll roads in F	-	-	-	12 500	25 000	37 500	-
- of which toll roads in I	-	-	-	12 500	25 000	37 500	-

* French vehicles are assumed to travel 50% of mileage abroad on Italian toll roads, the rest on non-toll roads; Italian vehicles 50% mileage abroad on French toll roads.

7. Fuel Tax : Calculated pro-rata to mileage travelled in each country.

Annual Taxes and Tolls

Scenario A

Vehicles registered in	UK	D	F	I	NL
<u>in ECU</u>					
1. Vehicle tax	5 030	4 288	433	446	1 496
2. Tolls	-	-	-	-	-
3. Fuel taxes	10 320	8 120	7 720	4 800	3 000
4. Total (1+2+3)	15 350	12 408	8 153	5 246	4 496
5. Veh.tax+tolls (1+2)	See line 1				
<u>Indices (NL = 100)</u>					
1. Vehicle tax	336	287	29	30	100
2. Tolls	-	-	-	-	-
3. Fuel Taxes	344	271	257	160	100
4. Total (1+2+3)	341	276	181	117	100
5. Veh.tax+tolls (1+2)	See line 1				

Note : Mileage 100 000 km at home ; none on toll roads.

Annual taxes and tolls

Scenario B

Vehicles registered in in ECU	UK	D	F	I	NL
1. Vehicle tax	5 030	4 288	433 ^{b)}	446	1 496
2. Tolls	-	-	3 200	4 150	-
3. Fuel taxes	10 320	8 120	7 720	4 800	3 000
4. Total (1+2+3)	15 350	12 408	11 353	9 396	4 496
5. Vehic. tax+tolls (1+2)	5 030	4 288	3 633	4 596	1 496
<u>Indices</u> (NL = 100)					
1. Vehicle tax	336	287	29	30	100
2. Tolls ^{a)}	-	-	-	-	-
3. Fuel taxes	344	271	252	160	100
4. Total (1+2+3)	341	276	253	209	
5. Vehic. tax+tolls (1+2)	336	287	243	307	100

Note : Mileage 100,000 km at home, of which 50% on toll roads for F and I.

a) Not applicable

b) No allowance made for rebate based on toll road usage

Annual taxes and tolls

Scenario C

Vehicles registered in	UK	D	F	I	NL
<u>in ECU</u>					
1. Vehicle tax	5 030	4 288	433 ^{b)}	446	1 496
2. Tolls	-	-	6 400	8 300	-
3. Fuel taxes	10 320	8 120	7 720	4 800	3 000
4. Total (1+2+3)	15 350	12 408	14 553	13 546	4 496
5. Vehic. tax+tolls	5 030	4 288	6 833	8 746	1 496
<u>Indices (NL=100)</u>					
1. Vehicle tax	336	287	29	30	100
2. Tolls ^{a)}	-	-	-	-	-
3. Fuel taxes	344	271	257	160	100
4. Total (1+2+3)	341	276	324	300	100
5. Vehic. tax+tolls	336	287	457	585	100

Note : Mileage 100 000 km at home (on toll roads for F and I)

a) Not applicable

b) No allowance made for rebate based on toll road usage

Annual taxes and tolls

Scenario D

Vehicles registered in	UK	D	F	I	NL
<u>in ECU</u>					
1. Vehicle tax	5 030	4 288	433	446	1 496
2. Tolls	1 838	1 838	5 838	7 025	1 838
3. Fuel taxes	9 309	7 671	6 968	5 591	3 828
4. Total (1+2+3)	16 177	13 791	13 239	13 062	7 220
5. Vehic. tax+tolls (1+2)	6 868	6 126	6 271	7 471	3 392
<u>Indices</u>					
1. Vehicle tax	336	287	29	30	100
2. Tolls	100	100	318	382	100
3. Fuel taxes	243	200	182	146	100
4. Total (1+2+3)	224	191	183	181	100
5. Vehic. tax+tolls (1+2)	203	181	185	220	100

Note : Mileage at home : 75 000 km (on toll roads for F and I)

Mileage abroad : 25 000 km on toll roads

(F : 12 500 km on toll roads in I

I : 12 500 km on toll roads in F)

a) No allowance made for rebate based on toll road usage.

Table 13/6

Annual taxes and tollsScenario E

Vehicles registered in	UK	D	F	I	NL
<u>In ECU</u>					
1. Vehicle tax	5 030	4 288	433 ^{a)}	446	1 496
2. Tolls	3 675	3 675	6 275	5 750	3 675
3. Fuel taxes	8 292	7 200	6 220	6 368	4 638
4. Total (1+2+3)	16 997	15 163	12 928	12 564	9 809
5. Vehic.+tolls (1+2)	8 705	7 963	6 708	6 196	5 171
<u>Indices</u>					
1. Vehicle tax	336	287	29	30	100
2. Tolls	100	100	171	157	100
3. Fuel taxes	179	155	134	137	100
4. Total (1+2+3)	173	155	132	128	100
5. Vehic. tax+tolls	168	154	130	120	100

Note : Mileage at home : 50 000 km (on toll roads for F and I)

Mileage abroad : 50 000 km on toll roads (F : 25 000 km on toll roads in I
I : 25 000 km on toll roads in F).

a) No allowance made for rebate based on toll road usage.

Annual taxes and tolls

Scenario F

Vehicles registered in	UK	D	F	I	NL
<u>in ECU</u>					
1. Vehicle tax	5 030	4 288	433 ^{a)}	446	1 496
2. Tolls	5 513	5 513	4 713	4 475	5 513
3. Fuel taxes	7 276	6 730	5 477	7 146	5 449
4. Total (1+2+3)	17 819	16 531	10 623	12 067	12 458
5. Vehicle tax + tolls (1+2)	10 543	9 801	5 146	4 921	7 009
<u>Indices</u> (NL = 100)					
1. Vehicle tax	336	287	29	30	100
2. Tolls	100	100	117	95	100
3. Fuel taxes	134	124	101	131	100
4. Total (1+2+3)	143	133	85	97	100
5. Vehicle tax + tolls (1+2)	150	140	73	70	100

Note : Mileage at home : 25 000 km (on toll roads for F and I)
Mileage abroad : 75 000 km on toll roads

(F : 37 500 km on toll roads in I
I : 37 500 km on toll roads in F)

a) No allowance for rebate based on toll road usage.

Annual taxes and tollsScenario C

Vehicles registered in	UK	D	F	I	NL
<u>in ECU</u>					
1. Vehicle tax	5 030	4 288	433	446	1 514
2. Tolls	-	-	-	-	-
3. Fuel taxes	7 276	6 730	5 477	7 146	5 449
4. Total (1+2+3)	12 306	11 018	5 910	7 592	6 963
5. Vehic. tax+tolls		see line 1			
<u>Indices</u>					
1. Vehicle tax	336	287	29	30	100
2. Tolls	-	-	-	-	-
3. Fuel taxes	134	124	101	131	100
4. Total (1+2+3)	177	158	85	109	100
5. Vehic. tax+toll (1+2)		see line 1			

Note : Mileage : 25 000 km at home ; 75 000 km abroad ; no toll roads.

(F : 37 500 km in I)

(I : 37 500 km in F)

Tax rebates available in Member States

Vehicle Taxes (examples)

A. Belgium

A system of 3 different rebates exists:

1. Reduction of 10% on each vehicle if the haulier has more than 2 motor vehicles.
2. Reduction of 40% on each vehicle if the haulier
 - has more than 2 motor vehicles of minimum 7 tons, and
 - possesses a general licence for road transport.
3. Reduction of 25% (cumulative with 1. or 2.) for vehicles which are registered for 5 years or more.
4. The maximum reduction obtainable is therefore 65% on motor vehicles.

B. France

The French government reimburses the axle tax pro rata to the number of kilometers driven on toll motorways. The tariff of reimbursement is 5% per 5 000 km. As a consequence, a French haulier driving 100 000 km on toll motorways will, on balance, pay no axle tax. The system does not apply to goods vehicles subject to the "vignette" type of vehicle tax.

C. Denmark.

In Denmark a compensatory diesel tax exists. A rebate is given for each day spent abroad; information available so far indicates that a Danish haulier operating in international haulage could only benefit from a 55% reduction of this tax.

Table 15

Duty free FuelExamples of effect on fuel taxes paid in international haulage

	Dutch haulier	German haulier
<u>Basic assumptions</u>		
- 38 t GVM Combination		
- Fuel consumption : 40 l/100 km		
- Location	on NL/D border	150 km S. of border
- Voyage to Italy one way	1500 km	1350 km
- Duty free fuel : 200 or 600 l		
No restriction on Austrian transit		

	Duty rate ECU/	km	litres	duty ECU	km	litres	duty ECU
<u>A. 200 litre franchise</u>							
1. <u>Outward trip</u>							
Fuel bought in NL	.075	500	200	15.00	-	-	-
Fuel bought in D	.203	400	160	32.48	750	300	60.90
Fuel bought in I	.120	600	240	28.80	600	240	28.80
Total Outward		1500	600	76.28	1350	540	89.70
2. <u>Return trip</u>							
Fuel bought in I	.120	1100	440	52.80	1100	440	52.80
Fuel bought in D	.203	400	160	32.48	250	100	20.30
Total Return		1500	600	85.28	1350	540	73.10
3. Total trip		3000	1200	161.56	2700	1080	162.80
Average duty paid per km		0.52			0.60		

<u>B. 600 litre franchise</u>							
1. <u>Outward trip</u>							
Fuel bought in NL	.075	1500	600	45.00			
Fuel bought in D	.203	-	-	-	750	300	60.90
Fuel bought in I	.120	-	-	-	600	240	28.80
Total Outward		1500	600	45.00	1350	540	89.70
2. <u>Return trip</u>							
Fuel bought in I	.120	1500	600	72.00	1350	540	64.80
3. Total trip		3000	1200	117.00	2700	1080	154.50
Average duty paid per km		0.39			0.57		

Table 16

Estimated Tax and Toll Revenue
from all road transport

1980

* million ECU and %

Member State	Revenue from				% Share of			
	Fuel Taxes	Vehicle Taxes	Tolls	Total	Fuel Taxes	Vehicle Tax	Tolls	Total
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
B	1014	320	-	1334	76	24	-	100
DK	455	280 ^{b)}	-	735	62	38	-	100
D ^{a)}	7936	2623		10559	75	25	-	100
GR	473	97	1	571	83	17	-	100
E								100
F	6342	1054	1135	8531	74	12	14	100
IRL	304	28		332	92	8	-	100
I	5155	420 ^{a)}	710	6287	82	7	11	100
L	57	9		66	86	14	-	100
NL	1151	809		1960	59	41	-	100
P	244	18	0	262	93	7	-	100
UK	5504	2212		7716	71	29		100
EEC (11) ^{c)}	28635	7870	1846	38351	75	20	5	100

a) 1981

b) 1982

c) Excl. Spain

Source: National Contributions.

DG VII/A.2.

November 1986

Table 17

Relative importance of tax revenue from transport 1980

in milliard ECU and %

	Tax Revenue from Transport			Government revenue in % of GDP
	in milliard ECU	% of GDP ^{a)}	% of Government revenue	
	(1)	(2)	(3)	
B	1 334	1.6	3.6	44.6
DK	35	2.4	4.5	52.9
D	10 567	1.8	4.0	45.3
GR	583	2.0	6.6	30.2
E	n.a.			
F	8 521 ^{c)}	1.8	3.9	46.6
IRL	332	2.4	6.4	37.7
I	6 287 ^{c)}	2.2	5.8	38.1
L	75	2.3	4.4	52.7
NL	1 964	1.6	3.0	53.6
P ^{b)}	262			
UK	7 716	2.0	5.1	39.5
EEC	38 376 ^{d)}	1.9	4.3	43.7

a) Gross Domestic Product

b) 1985

c) Including road tolls

d) Excluding Spain

Source: Eurostat and national contributions

DG VII/A.2
Nov. 1986

Relative importance of Fuel Tax Revenue
1980 and 1983

in mio ECU and %

Member State	Fuel Tax Revenue					
	in mio. ECU		% increase 1983/80	in % of Government Revenue		
	1980	1983		1980	1983	% increase ^{a)} 1983/80
B	1 014	1 118	10	2.7	2.7	-
DK	455	691	51	2.8	2.4	(14) ^{c)}
D	7 936	10 279	30	3.0	3.5	17
F	6 342	8 799	39	2.9	3.4	17
IRL	304	541	78	5.9	6.8	14
I	5 155	9 161	78	4.8	5.5	15
L	57	67	18	3.8	4.2	11
NL	1 151	1 443	25	1.8	2.0	10
UK	5 504	9 158	66	4.7	4.7	-
EEC (9)	27 918	44 257	48	3.6 ^{b)}	3.9	8 ^{b)}

a) Approximate rates, due to rounding off

b) Estimate

c) Decrease

Source: 1983: Eurostat not yet published
1980: Tables 16 and 17

Table 19

Transport tax and toll revenue
compared with expenditure on roads

1980 Estimates million ECU

	Transport Tax and Toll Revenue	Expend- iture on Roads	Excess/(Shortfall) Revenue over Expenditure	
			ECU	%
	(1)	(2)	(3) = 1 - 2	(4) = $\frac{3 \times 100}{2}$
B	1 334	1 777	(443)	(25)
DK	735	751	(16)	(2)
D	10 559	11 029	(470)	(4)
GR	571	334	237	42
E				
F	8 531	6 413	2 118	25
IRL	332	213	119	56
I	6 191	3 464	2 727	79
L	66	101	(35)	(35)
NL	1 960	2 310	(350)	(15)
P	262 ^{a)}	n.a.		
UK	7 716	4 286	3 430	80
^{b)} EEC (10)	38 089	30 678	7 411	24

a) 1985

b) Excl. Spain and Portugal

Source: Revenue: Table 16.

Expenditure: 12th Commission Report on Infrastructure Expenditure and use

Table 20

Estimated Tax and Toll Revenue
from Commercial Transport ^{a)}

1980

million ECU and %

Member State	Revenue from				% Share of				Commercial Revenue Share of all Revenues %
	Diesel Tax	Vehicle Taxes	Tolls	Total	Diesel Tax	Vehicle Tax	Tolls	Total	
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	
B	142	64		206	69	31		100	15
DK	77 ^a	44		121	64	36		100	16
D	1667	876		2543	66	34		100	24
GR	64	37	-	101	63	37		100	18
E ^{c)}	520	71	302	893	58	8	34	100	
F	1273	350 ^{d)}	375 ^{d)}	1998	64	12	19	100	23
IRL	41	16		57	72	28		100	17
I	320	60	233	621	53	10	37	100	10
L	5	4	-	9	55	45		100	14
NL	236	145	-	381	62	38		100	19
P									
UK	1463	655		2118	69	31		100	27
EEC (10) ^{f)}	5296	2251	608	8155	65	28	7	100	21

a) incl. compensatory tax

b) 1981

c) 1984/5

d) Estimated by DG VII

e) Assuming all diesel tax is paid by commercial vehicles. This assumption leads to excessively high figures in M:8. with a large diesel car fleet (D,B, etc.)

f) Excl. E + P

* (9) = (4) : (4 Table 16)

Source : Various National Contributions

DG VII/A.2.

November 1986

Estimated International Road Haulage Output : 1982

(billion T/km)

Country	Trucks registered in the country operating at home (1)	Trucks registered in the country operating abroad (2)	Foreign trucks operating within the country (3)	Difference between 2 and 3 (4)
Germany	9.6	11.6	20.0	-8.4
France	9.4	5.3	15.0	-9.7
Italy	7.2	6.7	9.4	-2.7
Netherl.	4.5	12.0	2.1	+9.9
Belgium	2.7	7.5	4.9	+2.6
Luxemburg	0.1	0.7	0.1	+0.6
Ireland	0.1	0.5	0.1	+0.4
UK	1.4	1.8	1.9	-0.1
Greece	0.1	0.5	0.1	+0.4
Denmark	1.2	3.3	0.8	+2.5

Source : ECMT Round Table 71 - page 69.

Note : These figures should be considered as approximate estimates and of an indicative nature only.

Table 22

Average EEC Vehicle Tax Calculation

Possible methods

Using the 1986 vehicle tax rate in Table 2, an average rate for the EEC can be calculated for a particular vehicle type (38 tonne GVW) as follows :

	<u>ECU/year</u>
1. Arithmetical average of ratio	1550
2. Weighted average using	
a) Numbers of goods vehicles (1982)	1860
b) Load capacity of goods vehicles (1982)	1810

Comment

- a) It must be emphasized that the figures are rounded off and largely based on estimates. Load capacity data for 2b) are available for only seven Member States; their weighted average vehicle tax would be 2540 ECU. The other five countries (E, IRL, I, L, P) were estimated, assuming an average load capacity of 3 tonnes, the same as for the seven. The substantially lower average of 1810 ECU is due to the fact that these 5 countries all have low tax rates.
- b) Other methods may of course be devised. All of them need to take into account that tax systems applying to all vehicles registered in a Member State must be consistent with both domestic and international use and should lead to a comprehensible and logical tax structure. This would not necessarily result from calculating European averages of existing rates, as these are based on quite different systems of assessment.

Table 23

Motor Fuel Consumption of Gasoline and Diesel 1980 and 1984

1,000 tonnes

Member States	1980				1984			
	Gasoline	Diesel	Total ^{b)}	Diesel %	Gasoline	Diesel	Total	Diesel %
B	3.093	1.814	4.907	37.0	2.721	2.175	4.896	44.4
DK	1.540	692	2.232	31.0	1.508	983	2.491	39.5
D	25.376	9.982	35.358	28.2	25.360	11.449	36.809	31.1
GR	1.395	895	2.290	39.1	1.699	1.174	2.873	40.9
E	6.000 ^{a)}	5.000 ^{a)}	11.000 ^{a)}	45.5	6.081	5.227	11.308	46.2
F	18.410	9.191	27.601	33.3	19.011	10.368	29.379	35.3
IRL	1.071	384	1.455	26.4	931	373	1.304	28.6
I	12.505	8.593	21.098	40.7	11.864	10.688	22.552	47.4
L	296	115	411	28.0	308	159	467	34.0
NL	4.047	2.006	6.053	33.1	3.794	2.475	6.269	39.0
P	800 ^{a)}	1.200 ^{a)}	2.000 ^{a)}	60.0	850	1.223	2.073	59.0
UK	20.120	5.914	26.034	22.7	21.256	6.825	28.081	24.3
EUR (12)	94.653	45.786	140.439	32.7	95.383	53.119	148.502	35.8
EUR (10) c)	87.853	39.586	127.439	31.1	88.452	46.669	135.121	34.5

a) Estimate

b) Excluding LPG

c) Excluding E and P

Source : Eurostat/DG VII - Doc. VII/193/86

DG VII/A.2.

Nov. 1986

Table 24

Conversion Values of the ECU in national currencies : 1980-1986

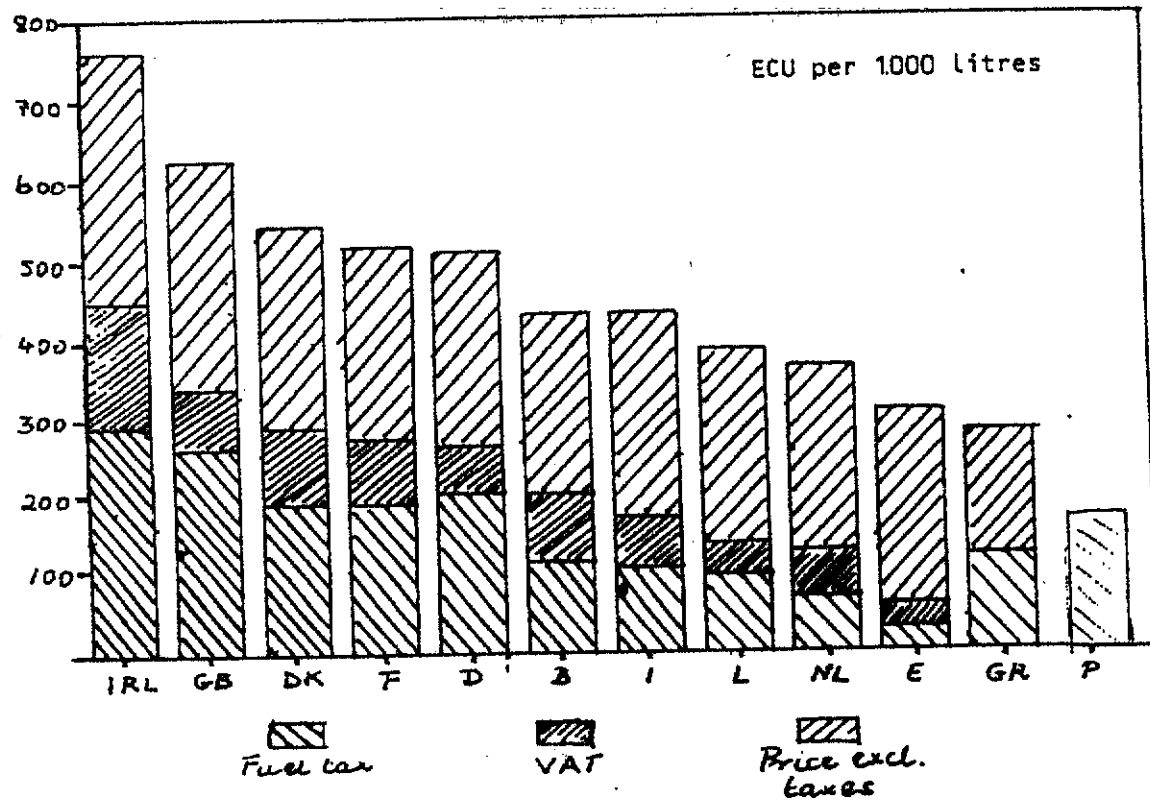
	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986 Jan/Mar
BFR/LFR	40,60	41,29	44,68	45,44	45,44	44,91	44,35
DKR	7,83	7,92	8,15	8,13	8,15	8,02	7,98
DM	2,53	2,51	2,38	2,27	2,24	2,23	2,17
DR	59,24	61,62	65,30	78,09	88,44	105,7	133,2
PTA		102,7	107,6	127,5	126,6	129,1	136,2
FF	5,87	6,04	6,43	6,77	6,87	6,80	6,66
IRL	0,676	0,691	0,690	0,715	0,726	0,715	0,715
LIT	1189	1263	1324	1350	1381	1447	1476
HFL	2,76	2,78	2,62	2,54	2,52	2,51	2,45
ESC		68,5	78,0	98,7	116,3	130,2	141,3
UKL	0,598	0,553	0,561	0,587	0,591	0,589	0,642

Source : Eurostat

TAX INCIDENCE IN THE RETAIL PRICE

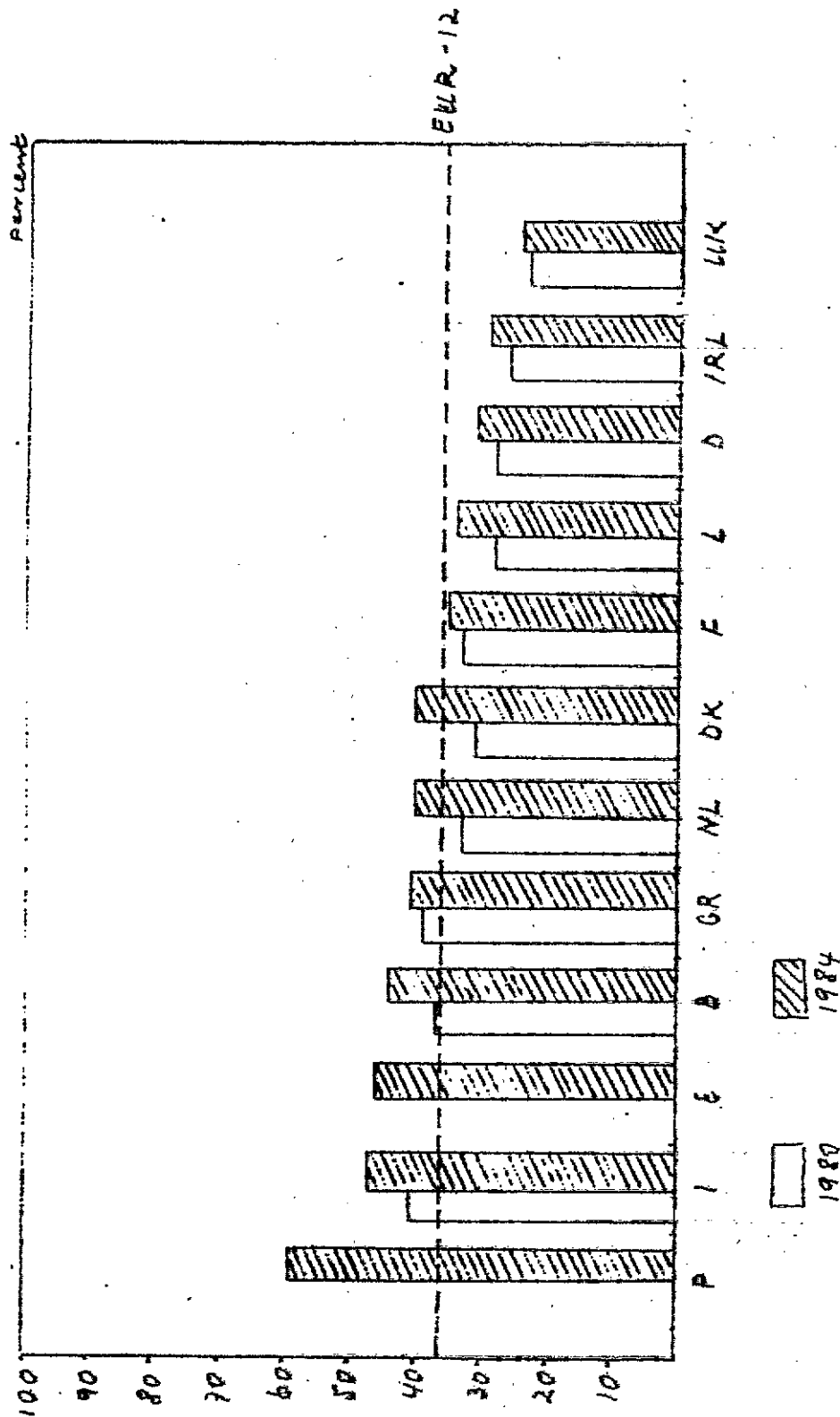
DIESEL FUEL:

1 April 1986



FUEL CONSUMPTION IN ROAD TRANSPORT IN MEMBER STATES 1980 AND 1984

SHARE OF DIESEL FUEL IN TOTAL PETROL + DIESEL

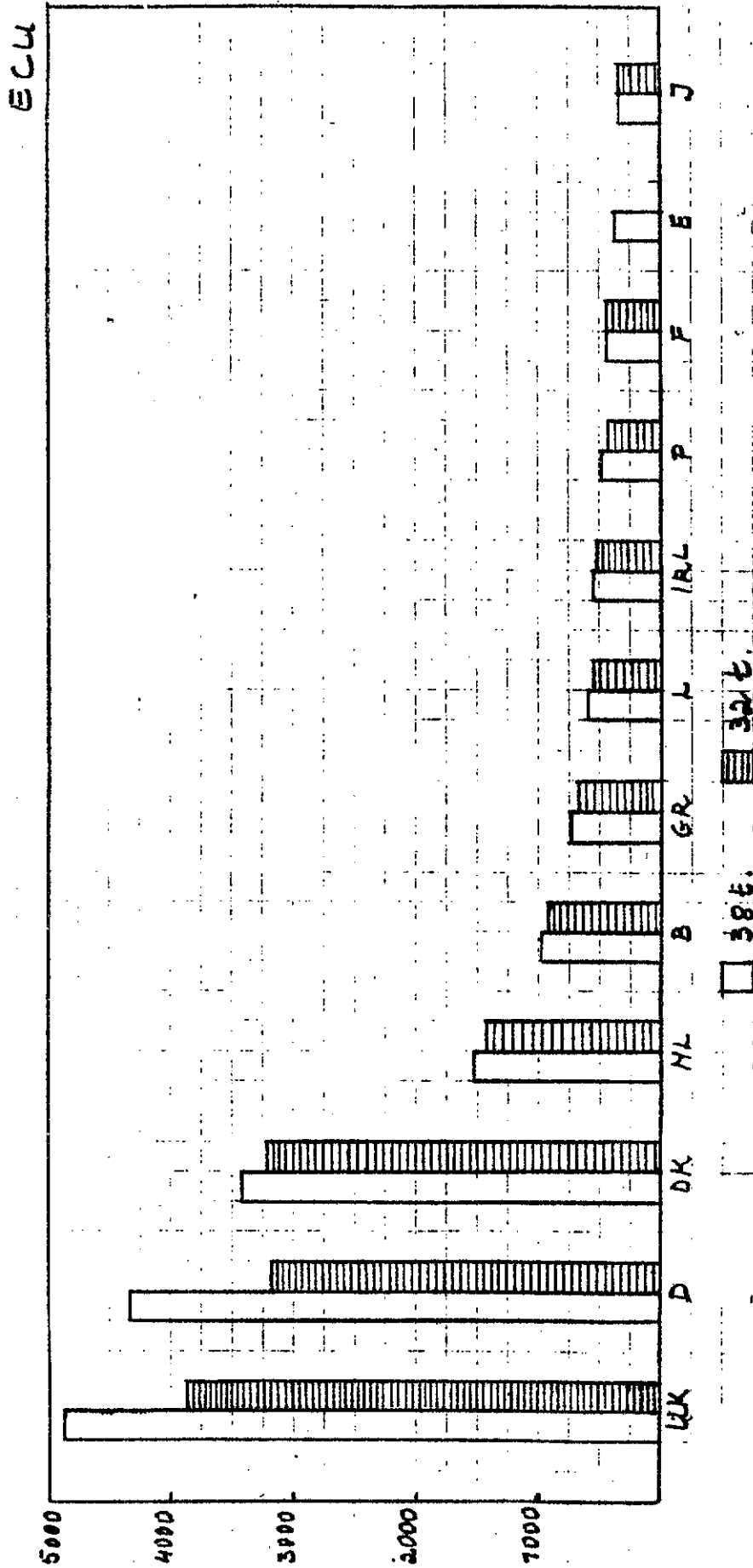


Source: Commission of the European Communities - Energy Consumption in the Transport Sector 1983-1984

SG II / A2
November 1986

ANNUAL VEHICLE TAX FOR 38T. AND 32T. HEAVY GOODS VEHICLE COMBINATIONS

- 1986 -



Source: Various, mainly Federal German Min. of Transport and hauliers associations; some national contributions

DG VII / A.2
November 1986

Beschluß

des Bundesrates

zur

Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an
den Rat über die Ausschaltung der Verzerrungen der Wettbe-
werbsbedingungen im Güterkraftverkehr
- Untersuchung über Kraftfahrzeugsteuern, Mineralölsteuern und
Straßenbenutzungsgebühren -

KOM(86) 750 endg.; Ratsdok. 11530/86

Der Bundesrat hat in seiner 577. Sitzung am 5. Juni 1987 zu
der Vorlage wie folgt Stellung genommen:

Im Hinblick auf den bevorstehenden Verkehrsministerrat am
26. Juni 1987 gibt der Bundesrat folgende vorläufige und sich
auf grundsätzliche Aussagen beschränkende Stellungnahme ab:

1. Die Kommissionsmitteilung bestätigt die von der Bundes-
republik Deutschland immer wieder reklamierten Wettbewerbs-
verzerrungen im grenzüberschreitenden Verkehr, insbesondere
zu Lasten der deutschen Unternehmer. Sie stellt darüber
hinaus fest, daß die Schaffung eines Verkehrsmarktes ohne
mengenmäßige Beschränkungen die bestehenden Wettbewerbsver-
zerrungen noch verschärfen würde.

...

2. Die von der Kommission aufgezeigten Möglichkeiten der Angleichung der Mineralölsteuern und der Harmonisierung der Kraftfahrzeugsteuern unter Berücksichtigung der Auswirkungen von Straßenbenutzungsgebühren bedürfen eingehender Untersuchungen im Hinblick auf ihre Auswirkungen auf die Länderhaushalte, den Wettbewerb zwischen den Güterkraftverkehrsunternehmen und eine angemessene Deckung der Wegekosten. Zu berücksichtigen ist dabei auch ein Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern, insbesondere Straße und Schiene.
3. Ein Abgabemodell nach dem Territorialitätsprinzip mit multilateralem Verrechnungs- und Ausgleichssystem könnte den Weg aufzeigen, neben der Wettbewerbsgleichheit auch die Wegekostendeckung sicherzustellen. Das setzt voraus, daß dem bisher befürchteten erhöhten Verwaltungsaufwand mit den Möglichkeiten der modernen Datenverarbeitung begegnet werden kann.
4. Die Mitteilung der Kommission unterstreicht die Notwendigkeit, Liberalisierungsmaßnahmen nur schrittweise durchzuführen. Damit einhergehen müssen die Maßnahmen einer stufenweisen Harmonisierung.

Der Bundesrat behält sich eine ergänzende Stellungnahme zu den Lösungsvorschlägen im einzelnen vor, sobald die vom Finanzausschuß erbetene Aufzeichnung über die Ergebnisse des von der Bundesregierung in Auftrag gegebenen Gutachtens und dabei insbesondere über die Auswirkungen einer auf EG-Niveau herabgeminderten Kraftfahrzeugsteuer für die Haushalte der Länder vorliegt.

28.01.87

EG - U - Wi

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Vorschlag für einen Beschluß des Rates über eine Ergänzung zu Anhang IV des Übereinkommens zum Schutz des Rheins gegen chemische Verunreinigung durch Quecksilber mit Ausnahme desjenigen aus dem Industriezweig Alkalichloridelektrolyse

Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an den Rat betreffend die Empfehlung der Internationalen Kommission zum Schutz des Rheins gegen Verunreinigung zwecks Kontrolle der Quecksilberableitungen mit Ausnahme des Industriezweigs Alkalichloridelektrolyse

KOM(86) 710 endg.; Ratsdok. 11577/86

Gemäß Artikel 2 Satz 2 des Gesetzes zu den Verträgen vom 25. März 1957 zugeleitet mit Schreiben des Chefs des Bundeskanzleramtes vom 26. Januar 1987 - 121 - 680 70 - E - Um 96/87 -.

Diese Vorlage ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 12. Dezember 1986 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Die Anhörung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu der genannten Kommissionsvorlage ist vorgesehen.

Mit der unmittelbar bevorstehenden Beschlußfassung durch den Rat ist zu rechnen.

Zur Information wird gleichzeitig die von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften zu ihrer Vorlage übermittelte Begründung beigelegt.