

27.05.91

EG - Fz - U - VP

Empfehlungen

der Ausschüsse

zur

Änderung des Vorschlags für eine Richtlinie des Rates zur
Anlastung der Wegekosten an schwere Nutzfahrzeuge *)

*) Ursprünglicher Vorschlag vgl. Drucksache 62/88

KOM(90) 540 endg.; Ratsdok. 4714/91

Punkt der 631. Sitzung des Bundesrates am 7. Juni 1991

Der federführende Ausschuß für Fragen der Europäischen
Gemeinschaften (EG),
der Finanzausschuß (Fz),
der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
(U) und
der Ausschuß für Verkehr und Post (VP)
empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage wie folgt Stellung
zu nehmen:

EG
VP

1. Der Bundesrat verweist auf seine Stellungnahme vom
8. Juli 1988 - BR-Drucksache 62/88 (Beschluß) - und be-
kräftigt seine Auffassung, daß die Liberalisierung des
europäischen Verkehrsmarktes nur schrittweise zusammen
mit Maßnahmen zur Beseitigung bestehender Wettbewerbs-
verzerrungen erfolgen kann.

Ausgeliefert am 28. MAI 1991

118/1/91

Der Bundesrat begrüßt die Initiative der EG-Kommission, mit dem Richtlinienvorschlag möglichst schnell die fiskalischen Belastungen innerhalb der EG zu harmonisieren und damit Wettbewerbsverzerrungen abzubauen.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich für folgende Regelungen einzusetzen:

- EG
Fz
VP
2. Der Bundesrat hält unter dem Gesichtspunkt einer effizienten Angleichung der Wettbewerbsbedingungen die vorgeschlagene Höhe der kraftfahrzeugsteuerlichen Mindestsätze für unzureichend.
- EG
U
3. Die in dem geänderten Vorschlag vorgesehenen Mindeststeuern liegen selbst in der dritten Stufe deutlich unter den im "Gesetz über Gebühren für die Benutzung von Bundesfernstraßen mit schweren Lastkraftwagen" vorgesehenen Sätzen, d. h., der straßengebundene Güterverkehr wird weiterhin indirekt subventioniert. Die Konkurrenzsituation des schienengebundenen Güterverkehrs wird damit geschwächt. Eine gerechte Anlastung der Wegekosten an schwere Nutzfahrzeuge wird nicht erreicht.
- EG
U
(bei Annahme entfällt Ziffer 5)
4. Der Bundesrat bittet daher die Bundesregierung, sich bei den weiteren Verhandlungen bei der Europäischen Gemeinschaft dafür einzusetzen, daß die vorgesehenen Mindeststeuersätze für Nutzfahrzeuge deutlich angehoben werden.
- Fz
VP
5. Im Interesse einer raschen, gerechten und umweltverträglichen Harmonisierung der fiskalischen Belastungen sollten diese Mindestsätze angemessen erhöht werden.

...

- EG
Fz
6. Eine Anhebung der Mindestsätze ist insbesondere auch geboten, um eine effektive Anlastung der Wegekosten an schwere Nutzfahrzeuge zu erreichen und die Konkurrenzsituation des schienengebundenen Güterverkehrs nicht zu schwächen.
- EG
VP
7. In der Richtlinie sollten nicht nur Kfz-Steuer-Mindestsätze, sondern als Endziel einheitliche Steuersätze festgelegt werden; denn nur so kann eine standortbedingte Verzerrung des Wettbewerbs - wie z. B. beim Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen - vermieden werden.
- EG
Fz
VP
8. Der Bundesrat hält die Möglichkeit der Anrechnung von Autobahngebühren auf die Kfz-Steuer für keine geeignete Maßnahme zur Wettbewerbsangleichung. Eine derartige Anrechnung würde der Einführung und Erhöhung von Gebühren - auch im Pkw-Bereich - Vorschub leisten und könnte damit insgesamt zu einer weiteren nicht gewünschten Aufsplitterung des verkehrsspezifischen Abgabensystems führen.
- EG
Fz
9. Insbesondere könnte sich auch eine Benachteiligung derjenigen Güterverkehrsunternehmen ergeben, in deren Heimatstaaten es keine Autobahngebühren und damit insoweit keine Anrechnungsmöglichkeit gibt.
- EG
Fz
VP
10. Die vorgeschlagene Anrechnung würde zudem das den Ländern zustehende Kfz-Steueraufkommen erheblich reduzieren und zu einem kaum zu bewältigenden bürokratischen Aufwand sowohl im Bereich der Wirtschaft als auch bei der Finanzverwaltung führen.

...

- EG
VP
11. Da Mitgliedstaaten mit gebührenpflichtigen Autobahnen ein überdurchschnittliches, und Mitgliedstaaten ohne diese, wie z. B. die Bundesrepublik Deutschland, ein unterdurchschnittliches Abgabenaufkommen erhielten, erscheint es sachgerecht, entweder die bezahlten Autobahngebühren durch den Mitgliedstaat zurückzahlen zu lassen, in welchem sich die gebührenpflichtige Autobahn befindet, oder die Verkehrsteilnehmer von der Gebühr insgesamt freizustellen.
- EG
Fz
12. Der geänderte Richtlinienvorschlag wird den gestiegenen Erfordernissen des Umweltschutzes im Bereich des Güterkraftverkehrs nicht gerecht. Der Bundesrat hält im Rahmen der Steuerharmonisierung eine Fortentwicklung des verkehrsspezifischen Abgabensystems unter ökologischen Gesichtspunkten für erforderlich.
- EG
U
13. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, sich an der Erarbeitung von Vorschlägen für die Realisierung einer ökologischen Zusatzkomponente aktiv zu beteiligen, um die Einbeziehung externer Kosten des Straßengüterverkehrs schnellstmöglich zu erreichen.
- EG
Fz
14. Er bekräftigt unter Hinweis auf seine Stellungnahme vom 21. Dezember 1989, Drucksache 617/89 (Beschluß) Tz. 22 und 23, seine Auffassung, daß sich die Besteuerung von Nutzfahrzeugen an den Schadstoff- und Lärmemissionen sowie dem Kraftstoffverbrauch der Fahrzeuge orientieren sollte.

EG
VP

15. Es erscheint im übrigen sach- und umweltgerecht, das Hauptgewicht zur Deckung der tatsächlich verursachten Wegekosten auf die Mineralölsteuer zu legen. Dadurch könnte bei den künftig steigenden Wegekosten das Territorialitätsprinzip ohne großen Aufwand stärker angewendet werden.

VP

16. Im Gegensatz zu dem Kommissionsvorschlag könnten die Wegekosten auch in Transitländern, wie z. B. in der Bundesrepublik Deutschland, durch die aufgebrachten Mittel gedeckt werden.

EG
Fz

17. Der Bundesrat weist vorsorglich darauf hin, daß mögliche aus der Liberalisierung des Verkehrsmarktes sich ergebende Steuermindereinnahmen der Länder in vollem Umfang ausgeglichen werden müssen.