

22.02.91

EG - Fz - U - VP

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

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

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

*) Ursprünglicher Vorschlag vgl. Drucksache 62/88

118/91

KEP-AE-Nr.: 910537

Übermittelt vom Bundesminister für Wirtschaft am 22. Februar 1991 gemäß Artikel 2 des Gesetzes zur Einheitlichen Europäischen Akte (BGBl. II 1986 S. 1102 f.).

Die Vorlage ist vom Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 27. November 1990 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Das Europäische Parlament und der Wirtschafts- und Sozialausschuß werden an den Beratungen beteiligt.

Die Kommission strebt die Beschlußfassung durch den Rat vor Ende Oktober 1991 an.

BEGRÜNDUNG

1. Einführung

Mit diesem Vorschlag und seinen Anhängen wird der Vorschlag vom 8. Januar 1988 für eine Richtlinie des Rates zur Anlastung der Wegekosten an schwere Nutzfahrzeuge⁽¹⁾ geändert. Zweck des ursprünglichen Vorschlags war es, den Rat in die Lage zu versetzen, in Form von Rechtsvorschriften die Maßnahmen zu ergreifen, die für die Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen erforderlich sind, welche sich aus der unterschiedlichen Zuweisung von Verkehrswegekosten ergeben. Das Vorhandensein derartiger Unterschiede ist von der Kommission im Dezember 1986 in ihrem Bericht an den Rat über Kraftfahrzeugsteuern, Mineralölsteuern und Straßenbenutzungsgebühren⁽²⁾ aufgezeigt worden.

Obwohl das Europäische Parlament (siehe Ende von Absatz 2) und der Wirtschafts- und Sozialausschuß befürwortende Stellungnahmen abgegeben haben, wurden in den Beratungen des Rates keine Fortschritte erzielt.

Vor diesem Hintergrund und nach einem Schreiben von Kommissionsmitglied K. Van Miert an Herrn Brennan vom 13. Februar 1990 beschloß der Rat auf seiner Tagung vom 18. Juni 1990, eine hochrangige Gruppe von Steuer- und Verkehrsexperten einzusetzen, die ihre Schlußfolgerungen im Hinblick auf den Verkehrsministerrat vom 30. Oktober 1990 auszuarbeiten hatte.

Obwohl sich eine Einigung in dieser Gruppe als äußerst schwierig erwies, besteht offensichtlich die Tendenz, die drei Elemente (Kraftfahrzeugsteuer, Dieselmotorkraftstoffsteuer und Autobahngebühren) gleichzeitig zu behandeln; hierbei soll die Dieselmotorkraftstoffsteuer auf einem relativ hohen Niveau harmonisiert werden, während die Erhebung von Kraftfahrzeugsteuern und Autobahngebühren als zwei gangbare, miteinander gekoppelte Alternativen gelten.

(1) KOM(87) 716 endg.

(2) KOM(86) 750 endg.

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Verkehrsministertagung vom 30. Oktober 1990 schlägt die Kommission jetzt mit dieser Änderung ihres Vorschlags vom Januar 1988 u.a. vor, gemeinsame Mindestsätze für die Kraftfahrzeugsteuer, wie in den folgenden Paragraphen dieser Begründung erklärt, für den Zeitraum zwischen dem 1. Januar 1992 und dem 31. Dezember 1994 auf einer provisorischen Basis und für den Zeitraum nach dem 1. Januar 1995 auf der Grundlage verfeinerter Daten⁽³⁾ einzuführen.

(3) Wie schon im Vorschlag vom 8. Januar 1988 für eine Richtlinie des Rates zur Anlastung der Wegekosten an schwere Nutzfahrzeuge erwähnt, ist es eines der Ziele des Vorschlages, eine vernünftige Harmonisierung von Wegekosten zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern zu verwirklichen. Daher müssen die Anpassungen von Wegekosten bei allen Verkehrsträgern gleichzeitig erfolgen.

2. Harmonisierungsbedürftige Steuerelemente

Im Zusammenhang mit den Verbrauchsteuern hat die Kommission eine Harmonisierung für jede Produktkategorie vorgeschlagen. Für Diesel führte die Kommission eine Bandbreite von 195-205 ECU/1000 Liter in ihrem allgemeinen Vorschlag über Mineralölsteuersätze von 1989 an. Diese Sätze unterliegen einem regelmässigen Überprüfungsverfahren. Dieses Verfahren muss die Berücksichtigung der Politik besonders in einigen Sektoren, wie der Verkehrs-, Umwelt-, Energiepolitik, ermöglichen. Die Kommission ist bereit, die Vorschläge über eine Abänderung der im Herbst 1989 vorgeschlagenen Bandbreite für die Dieselmotorkraftstoffsteuern zu prüfen.

In ihrer Mitteilung KOM(86) 750 kam die Kommission zu dem Schluss, dass zwischen den Systemen der Kraftfahrzeugbesteuerung erhebliche Unterschiede bestehen, wobei die Kraftfahrzeugsteuer in einigen Fällen bis zu 5 % der Betriebskosten dieser Fahrzeuge ausmacht. Bei Harmonisierung der Dieselmotorkraftstoffsteuer auf ein Niveau von etwa 200 ECU/1000 l würden sich diese Unterschiede auf rund 3 % der Betriebskosten eines typischen Fahrzeugs verringern. Es sei daran erinnert, dass einige Mitgliedstaaten das ursprüngliche Niveau ihrer Dieselmotorkraftstoffsteuer schon erhöht haben.

Erste von den Kommissionsdienststellen vorgenommene Berechnungen ergeben, dass die Dieselmotorkraftstoffsteuer, um einen angemessenen Deckungsgrad der durchschnittlichen variablen Wegkosten für schwere Lastkraftwagen oder Fahrzeugkombinationen zu erreichen, höher sein müsste als gegenwärtig von der Kommission vorgeschlagen.

Andererseits ist es offensichtlich, dass die Deckung der Wegekosten bei den grösseren Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, vor allem bei denen, die üblicherweise im grenzüberschreitenden Güterverkehr eingesetzt werden (40 Tonnen), unzureichend ist und durch andere Besteuerungs- oder Anlastungsformen ergänzt werden muss.

Aus einzelstaatlicher Sicht ist es gleichgültig, ob ein Mitgliedstaat die übrigen Wegekosten ausschliesslich mit der nationalen Kraftfahrzeugsteuer oder mit einer Kombination aus etwas niedrigeren Kraftfahrzeugsteuern und Benutzungsgebühren für einzelne Teile des Trassennetzes deckt. Probleme entstehen jedoch beim grenzüberschreitenden innergemeinschaftlichen Verkehr, weil in einigen Fällen Güterkraftverkehrsunternehmer aus Mitgliedstaaten ohne Strassenbenutzungsgebühren in anderen Mitgliedstaaten auf gebührenpflichtigen Autobahnen fahren: Da sie in den Mitgliedstaaten, in denen ihre Fahrzeuge zugelassen sind, höhere Kraftfahrzeugsteuern entrichten müssen, wären sie gegenüber den Unternehmern aus Mitgliedstaaten mit Straßenbenutzungsgebühren insofern benachteiligt, als sich für sie bei Fahrten auf gebührenpflichtigen Strecken die höhere Kraftfahrzeugsteuer und die entrichteten Autobahngebühren zu einer insgesamt größeren Belastung kumulieren würden.

Es wird nicht bezweckt, die Verwendung von gebührenpflichtigen Autobahnen anzuregen, sondern nur, eine bestehende Lage zu berücksichtigen.

Aufgrund all dieser Überlegungen ist für gebührenpflichtige Straßen eine auf dem Territorialitätsprinzip beruhende Lösung ausgearbeitet worden, die eine nichtdiskriminierende Gebührenerhebung für die Autobahnbenutzung und eine Begrenzung des Verwaltungsaufwands auf ein striktes Minimum vorsieht. Dabei sind auch die meisten Änderungsanträge des Europäischen Parlaments berücksichtigt worden: Vermeidung der Doppelbesteuerung aufgrund von Straßenbenutzungsgebühren, Gleichbehandlung von in- und ausländischen Transportunternehmen, keine Behinderungen an den Grenzen und Eindämmung des bürokratischen Aufwands.

3. Wege zu einem gemeinschaftswelten System der Kraftfahrzeugbesteuerung

Frühere Vorschläge

Die Bemühungen um eine geeignete Lösung für das Problem der Kraftfahrzeugbesteuerung reichen bereits viele Jahre zurück. Schon in den sechziger Jahren haben umfangreiche Diskussionen und Untersuchungen über die Anlastung der Wegekosten an die Benutzer stattgefunden. 1968 legte die Kommission einen Vorschlag für eine Richtlinie zur Anpassung der nationalen Systeme der Steuern für Nutzfahrzeuge⁽⁴⁾ vor. Der Vorschlag zielte darauf ab, zunächst die Steuerstrukturen zu harmonisieren, damit zumindest die Grenzkosten der Verkehrswegebenutzung gedeckt wären. Gebührenpflichtige Autobahnen waren nicht in den Harmonisierungsprozeß einbezogen.

Der Rat stimmte diesem Vorschlag für eine Richtlinie im Juni 1978 zwar grundsätzlich zu, nahm sie jedoch nie förmlich an.

(4) Vorschlag für eine erste Richtlinie des Rates zur Anpassung der nationalen Besteuerungsregelungen für Nutzfahrzeuge
ABl. Nr. C 95 vom 21.9.1968.

Im Januar 1988 wurde ein neuer Vorschlag über die Anlastung der Wegekosten an schwere Nutzfahrzeuge vorgelegt, in dem das Territorialitätsprinzip eingeführt, für die Einzelheiten seiner Anwendung jedoch auf einen späteren Vorschlag verwiesen wurde. Zweck der jetzt vorgeschlagenen Änderungen ist eine Überarbeitung des Vorschlags vom Januar 1988 unter Berücksichtigung der Ergebnisse der in den letzten zwei Jahren geführten Diskussionen; zugleich werden Einzelheiten der praktischen Umsetzung des Territorialitätsprinzips gemäß Artikel 10 des Richtlinien-vorschlags in der Kommissionsvorlage KOM(87) 716 endg. geregelt.

Das Problem der Autobahngebühren

Straßenbenutzungsgebühren in ihrer jetzigen Form müssen in das Besteuerungssystem einbezogen werden. Nach Ansicht der Kommission müssen bestimmte Bedingungen erfüllt sein; unter anderem sollten die erhobenen Gebühren nicht zwischen Güterkraftverkehrsunternehmen unterscheiden, kostenbezogen sein und so erhoben werden, daß sich die Behinderung des freien Verkehrsflusses in möglichst engen Grenzen hält.

Damit sich die Autobahngebühren reibungslos in eine harmonisierte Steuerregelung für den Straßengüterverkehrsbereich einfügen, sollten jedoch noch weitere Voraussetzungen erfüllt werden.

Während die Dieselmotorkraftstoffsteuer, wenn sie eines Tages innerhalb einer schmalen Bandbreite harmonisiert ist, als wettbewerbsneutral betrachtet werden könnte, gestaltet sich die Lage bei Kraftfahrzeugsteuern und Autobahngebühren weit komplizierter.

Der Übergang zum Grundsatz der Territorialität

Wie aus der Mitteilung von 1986 hervorgeht, haben sich die Praktiken im Straßengüterverkehr dahingehend verändert, daß Fahrzeuge aus vielen Mitgliedstaaten heutzutage verstärkt in anderen Mitgliedstaaten und auf gebührenpflichtigen Autobahnen außerhalb ihres Zulassungslandes verkehren. Angesichts dieser Entwicklung vertritt die Kommission die Auffassung, daß das Nationalitätsprinzip inzwischen nicht mehr angebracht und die Zeit für den Übergang zum Territorialitätsprinzip gekommen ist, mit dem gewährleistet werden sollte, daß die zu entrichtenden Abgaben die von den jeweiligen Fahrzeugen tatsächlich verursachten Wegekosten widerspiegeln.

Hierzu hieß in Artikel 10 der Kommissionsvorlage KOM(87) 716 endg., "Territorialitätsprinzip" im Sinne des nach dem 31. Dezember 1992 anzuwendenden Systems solle bedeuten, "daß die Anlastung der Wegekosten an jede Fahrzeugklasse insbesondere aufgrund der Benutzung der Verkehrswege im Zulassungsland und der Benutzung der Verkehrswege in den übrigen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft festgelegt wird".

Diesem Vorschlag lag damals die Überlegung zugrunde, daß die zwölf Straßennetze mit den zwölf nationalen Hoheitsgebieten übereinstimmen. Demnach müßte sich die Höhe der von den Unternehmen zu entrichtenden Steuern und Gebühren nach der Intensität der Benutzung der jeweiligen nationalen Straßennetze richten; diese Abgaben wären entweder direkt in Form von Autobahngebühren oder indirekt, nachträglich, in Form von Kraftfahrzeugsteuern zu entrichten, die auf der Grundlage der in den jeweiligen Mitgliedstaaten zurückgelegten Kilometer festgesetzt würden.

Wie bereits erwähnt, paßt die Kommission diesen Ansatz zur Zeit an, weil einige Mitgliedstaaten Zweifel an der Durchführbarkeit eines solchen Systems geäußert haben. Die Kommission betrachtet die vollständige Anwendung des Territorialitätsprinzips bei der Kraftfahrzeugbesteuerung deshalb mittlerweile als längerfristiges Ziel. Hierfür wäre eine verhältnismäßig lange Anlaufzeit notwendig, die mit dem dringlichen Erfordernis, rasch eine Lösung zu finden, unvereinbar wäre. Um allerdings eine "Doppelbesteuerung" zu vermeiden, die sich aus der kombinierten Erhebung nationaler Kraftfahrzeugsteuern und territorialer Straßenbenutzungsgebühren ergeben würde, hat die Kommission ein System ausgearbeitet, bei dem viele Elemente der Territorialität bereits in etwa berücksichtigt werden.

Zwei Straßennetze in der Gemeinschaft

Aus gemeinschaftlicher Sicht läßt sich das Straßennetz in gebührenpflichtige Straßen (wie es sie in fünf Mitgliedstaaten gibt) und nicht gebührenpflichtige Straßen unterteilen.

Die Anwendung des Territorialitätsprinzips auf diese beiden Straßennetze bedeutet, daß die Straßengüterverkehrsunternehmen nur für die Wegekosten aufkommen, die an dem von ihnen tatsächlich benutzten Straßennetz entstehen:

- Bei den gebührenpflichtigen Autobahnen gewährleistet Artikel 5 dieser Richtlinie, daß die Wegekosten dieser Straßen angemessen abgedeckt sind;
- bei den übrigen Straßen ist es angezeigt, gemeinschaftswelt fahrzeugklassenbezogene Steuersätze festzulegen, die so bemessen sind, daß sie den Teil der Wegekosten, der nicht von der Dieselmotorkraftstoffsteuer gedeckt wird, ganz oder teilweise decken.

Die Zuweisung der Wegekosten und die Erhebung bzw. Entrichtung der entsprechenden Gebühren im Zuge einer Lösung, die anhand einer besseren Datenkenntnis auszuarbeiten ist, sollte sich in der Praxis folgendermaßen gestalten:

- Mit einem ersten Schritt sollte die Kommission die durchschnittlichen variablen und festen Wegekosten pro Fahrzeugklasse auf der Grundlage von Daten, die von den Mitgliedstaaten übermittelt werden, berechnen;
- Zweitens sollte die Kommission einen einzigen Kraftfahrzeugsteuersatz für jede Fahrzeugklasse errechnen, wobei die folgenden Elemente berücksichtigt werden:
 - . Wegekosten pro Fahrzeugklasse
 - . eine Schätzung des jährlichen Dieselvebrauchs pro Fahrzeugart
 - . Festlegung von Kraftfahrzeugsteuersätzen für jede Fahrzeugklasse, die einem bestimmten Prozentsatz der nicht von der Dieselmotorkraftstoffsteuer gedeckten Wegekosten entspricht; dieser Satz soll den Mindestsatz darstellen, der verbindlich anzuwenden wäre.
- Um eine Doppelbesteuerung zu vermeiden, die sich aus der gleichzeitigen Zahlung von Kraftfahrzeugsteuern und Straßenbenutzungsgebühren ergibt, muss eine proportionale Rückerstattung von Kraftfahrzeugsteuern für die Anzahl der auf gebührenpflichtigen Autobahnen zurückgelegten Kilometer erfolgen. Zur Vermeidung eines zu grossen Verwaltungsaufwands müsste das Rückerstattungsverfahren so einfach wie möglich sein. Mit Inkrafttreten dieser Richtlinie muss der Zahlungsbeweis für die Benutzung von gebührenpflichtigen Autobahnen die Anzahl der auf diesen Straßen zurückgelegten Kilometer angeben. Proportional zur Anzahl der auf gebührenpflichtigen Autobahnen zurückgelegten Kilometer können den Straßengüterverkehrsunternehmen nationale Kraftfahrzeugsteuern rückerstattet werden. Für eine derartige Rückerstattung müssten die Straßengüterverkehrsunternehmen bei den Behörden des Zulassungslandes, bei denen die jährliche Kraftfahrzeugsteuer bezahlt wurde, einen Antrag stellen.

4. Eine Zwischenlösung

Angesichts der Dringlichkeit, mit der die Kommission zur Vorlage einer geeigneten Änderung ihres Vorschlags zur Anlastung der Wegekosten an schwere Nutzfahrzeuge (KOM(87) 716 endg.) aufgefordert wurde, und angesichts der Vorgabe, daß die Regelung möglichst bald umgesetzt werden sollte, gelangte die Kommission zu dem Ergebnis, daß die große Mehrheit der Mitgliedstaaten nicht in der Lage ist, ihr die grundlegenden Daten zu den Wegekosten bereitzustellen, die für die Ermittlung und Zuweisung dieser Kosten nach Fahrzeugklasse erforderlich wären. Da das endgültige Abgabensystem für den Straßenverkehr relativ genau sein muß, schlägt die Kommission als anzustrebende Lösung das unter Nummer 5 beschriebene System vor, das auf einer genaueren Kenntnis der verschiedenen Kostenkategorien und -parameter beruhen wird.

Entsprechend dem Ersuchen des Rates und in vollem Bewußtsein ihrer Zuständigkeit in dieser Angelegenheit hat die Kommission eine vereinfachte Regelung ausgearbeitet, die während eines Übergangszeitraums zwischen dem 1. Januar 1992 und dem 31. Dezember 1994 gelten soll. Das ausgeklügeltere endgültige System würde dann ab 1. Januar 1995 in Kraft treten. Das Anfangsdatum für die Zwischenlösung ist aus folgenden Gründen gewählt worden:

- sie bereitet den Anfang des einheitlichen Marktes und die vollständige Liberalisierung des Strassengüterverkehrs zwischen den Mitgliedstaaten vor
- sie führt schon vor der Anwendung eines harmonisierten Dieselmotorkraftstoffsteuersatzes, der ein Berechnungselement für die Kraftfahrzeugsteuer ist, eine gewisse Harmonisierung durch
- sie berücksichtigt die von den Mitgliedstaaten benötigte Zeit für die erforderliche Änderung ihrer Kraftfahrzeugsteuerstruktur.

Die hinter dieser Zwischenlösung stehenden Überlegungen und die Funktionsweise dieses Systems würden denen des endgültigen Systems ähneln, aber nicht auf den von allen Mitgliedstaaten vorgelegten Angaben zu den Wegekosten beruhen, sondern auf den von den Kommissionsdienststellen ausgearbeiteten Kraftfahrzeugsteuermindestsätzen, die, obwohl sie über den jetzigen Mittelwerten der Gemeinschaft liegen, doch deutlich niedriger als die Sätze sind, die sich aus den effektiven Wegekostenzahlen für jede Fahrzeugklasse gemäß der für die Zeit nach dem 31. Dezember 1994 vorgeschlagenen Berechnungsgrundlage ergeben hätten.

Mangels vollständiger Informationen über die Wegekosten für das gesamte Gebiet der Gemeinschaft vertritt die Kommission die Ansicht, daß auf jeden Fall vermieden werden sollte, Steuern zu erheben, die die tatsächliche Höhe der Wegekosten überschreiten. Die von der Kommission vorgeschlagenen Steuersätze sind Mindestsätze, und es ist in das Ermessen jedes Mitgliedstaates gestellt, ihre Güterkraftverkehrsunternehmen höher zu besteuern.

5. Ein schrittweises Vorgehen

Vor Einführung eines Systems der Kraftfahrzeugmindestbesteuerung sollten mehrere Bedingungen erfüllt sein, und zwar entweder, weil sie sich auf die Höhe der Kraftfahrzeugsteuern stark auswirken oder weil technische Grundvoraussetzungen für die Einführung einer gemeinschaftsweiten Harmonisierung der einzelstaatlichen Kraftfahrzeugsteuern bestehen.

- a) Erstens ist es notwendig, daß alle Mitgliedstaaten die Struktur ihrer Kraftfahrzeugsteuern vollständig vereinheitlichen. Zugrunde gelegt werden sollte vorzugsweise das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination. Hierzu wird eine bestimmte Anzahl von Fahrzeug- und Fahrzeugkombinationsklassen geschaffen, die nicht nur auf dem zulässigen Gesamtgewicht, sondern auch auf der Achsanordnung beruhen. Mittels einer solchen Fahrzeugklassifizierung können die Merkmale des betreffenden Fahrzeugs mit den von ihm verursachten Wegekosten in Verbindung gebracht werden.

118/91

Die meisten Mitgliedstaaten haben voneinander abweichende Kraftfahrzeugsteuersysteme; selbst die Systeme, die auf dem zulässigen Gesamtgewicht basieren, weisen hinsichtlich der berücksichtigten Merkmale des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination erhebliche Unterschiede auf.

Ansichts dieser Unterschiede sollte den Mitgliedstaaten ausreichend Zeit für die Umstellung ihrer Besteuerungssysteme gegeben werden. Die Kommission ist der Ansicht, daß die neuen Steuerstrukturen in allen Mitgliedstaaten mit Wirkung vom 1. Januar 1992 effektiv verwirklicht sein sollten.

- b) Damit zweitens das vorgeschlagene Kraftfahrzeugbesteuerungssystem korrekt arbeiten kann, müssen zunächst einmal die Dieselmotorkraftstoffsteuern innerhalb einer engen Bandbreite harmonisiert werden.

Dieser Satz ist so bemessen, daß er die durchschnittlichen variablen Wegekosten (Wartung, Erneuerung und Verkehrskontrolle) deckt. Bei Betrachtung der verschiedenen Fahrzeugklassen zeigt sich, daß die Wegekosten mehr als proportional im Vergleich zum Dieselmotorkraftstoffverbrauch ansteigen. Bei den kleineren Fahrzeugen wird eine vollständige Deckung sämtlicher Wegekosten allein mit der Dieselmotorkraftstoffsteuer erreicht, während bei den schwereren Fahrzeugen nicht einmal die variablen Kosten voll gedeckt sind. Außerdem hängt die Kostendeckung von der Achszahl ab und kann somit auch bei gleich schweren Fahrzeugen unterschiedlich sein.

Die Differenz zwischen dem Aufkommen aus der Dieselmotorkraftstoffsteuer und den Wegegesamtkosten muß folglich für jede Fahrzeugklasse ermittelt werden.

Dieser Vorschlag geht davon aus, daß die Harmonisierung der Dieselmotorkraftstoffsteuern wie geplant erfolgen wird.

- c) Um diese Differenz genau ermitteln zu können, müssen die einzelnen Mitgliedstaaten Angaben zu den nicht gebührenpflichtigen Straßen machen und dabei die Wegegesamtkosten nennen, aufgeschlüsselt in mehrere Kostenkategorien für jede Fahrzeugklasse. Die Mitgliedstaaten sollen der Kommission diese Angaben zusammen mit Zahlen über die durchschnittlich zurückgelegten Entfernungen bis spätestens 31.12.91 übermitteln. Die Kommission wird daraufhin die ab 1. Januar 1995 gültigen Kraftfahrzeugsteuermindestsätze für die verschiedenen Fahrzeugklassen errechnen (siehe Anhang 4).

Die in Anhang 4 der Änderung des Vorschlags beschriebene Berechnungsmethode ist so gestaltet, daß eine Doppelanlastung vermieden wird, die sich bei Entrichtung von Dieseldieselkraftstoffsteuern bei Benutzung gebührenpflichtiger Straßen ergeben würde. Wie bereits erläutert, werden zwei verschiedene Straßennetze berücksichtigt: einerseits die gebührenpflichtigen Autobahnen, bei denen die Gebühren zur Deckung von Infrastrukturkosten verwendet werden, und andererseits die nicht gebührenpflichtigen Straßen, deren Wegekosten durch die Kraftfahrzeug- und die Dieseldieselkraftstoffsteuer gedeckt werden.

Streng genommen sollte die bei Benutzung von gebührenpflichtigen Autobahnen entrichtete Dieseldieselkraftstoffsteuer aus den gleichen Gründen, die für die Kraftfahrzeugsteuer gelten, rückerstattet werden.

Wegen praktischer Überlegungen kann eine solche Lösung nicht angestrebt werden. Es wird daher vorgeschlagen, für jede Fahrzeugklasse auf Grundlage der Zahlen aus den Mitgliedstaaten, deren Fahrzeuge am meisten auf gebührenpflichtigen Autobahnen verkehren, eine Korrektur vorzunehmen: Bei Festlegung der Kraftfahrzeugsteuermindestsätze für die jeweiligen Fahrzeugklassen werden die geschätzten Einnahmen aus der Dieseldieselkraftstoffsteuer für die auf gebührenpflichtigen Autobahnen zurückgelegten Kilometer abgezogen. Diese Sätze sind,

wie ihr Name besagt, lediglich Mindestsätze, und jeder Mitgliedstaat kann nach Belieben höhere Sätze festlegen, um beispielsweise eine bessere Wegekostendeckung zu erzielen, wenn er der Ansicht ist, daß eine höhere Kraftfahrzeugsteuer die Wettbewerbsfähigkeit der Straßengüterverkehrsunternehmen nicht beeinträchtigen würde.

- d) Auch die Einbeziehung externer Kosten (Luftverschmutzung, Lärm, Unfälle, usw.) muss während der zweiten Phase stattfinden, da es zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich ist, genaue Angaben über die anzulastenden Beträge zu machen. Bei der allmählichen Anpassung der Wegekostenanlastung wird die Kommission auch die externen Kosten⁽⁵⁾, sowohl variable als auch feste, berücksichtigen, und angemessene Massnahmen vorschlagen, um die Zahlung dieser Kosten bei den Dieselmotorkraftstoffsteuern und den Kraftfahrzeugsteuern einzubeziehen.
- e) Jedes Jahr findet eine Überprüfung der Kraftfahrzeugsteuermindestsätze, die auf Grund der von den Mitgliedstaaten übermittelten Daten errechnet werden, statt. Die Kommission wird dann geeignete Vorschläge machen.

Diese Vorschläge werden die Notwendigkeit berücksichtigen, ein allmähliches Ansteigen des Deckungsgrades der gesamten Wegekosten festzulegen. Der Gesamtdeckungsgrad sollte spätestens am 31. Dezember 1999 erreicht werden.

Bei dieser Gelegenheit wird die Kommission auch das richtige Funktionieren des Kraftfahrzeugbesteuerungssystems im allgemeinen prüfen und, falls erforderlich, neue Vorschläge unterbreiten, um diese Richtlinie zu ändern oder zu ergänzen.

(5) eine Berichtigung der für die Berechnung von Kraftfahrzeugsteuern, die gezahlte Autobahngebühren berücksichtigt (Art. 11), wird bei der gleichen Gelegenheit erfolgen müssen, um jenen externen Kosten Rechnung zu tragen, die nicht in Autobahngebühren eingeschlossen sind.

Insbesondere wird die Kommission bestimmen, ob eine Tendenz zu einer differenzierteren Anwendung des Territorialitätsprinzips besteht. Bei ihrer Beurteilung wird sich die Kommission von möglichen Mängeln bei der Anwendung des Systems sowie von zukünftigen technologischen Entwicklungen leiten lassen.

- f) Die europäischen Drittländer behalten grösstenteils ziemlich verschiedenartige Wegekostensysteme bei. Einige von diesen schließen Straßenbenutzungsgebühren für Straßengüterverkehrsunternehmer aus der Gemeinschaft ein, während ihre eigenen Straßengüterverkehrsunternehmer solchen Gebühren nicht unterliegen, wenn sie das Straßennetz der Mitgliedstaaten benutzen.

Unter Berücksichtigung der Interessen des Straßengüterverkehrsgewerbes der Gemeinschaft und mit Blick auf den freien Verkehrsfluß über die Grenzen hinweg wird es in einigen Fällen zweckmäßig sein, mit diesen Ländern Vereinbarungen auszuhandeln, um die Unterschiede zwischen den Abgabensystemen der Verhandlungspartner zu verringern und die hierdurch bedingten Wettbewerbsverzerrungen auszuschalten.

6. Bemerkungen zu den geänderten Artikeln

Artikel 2

Aufgrund der Änderung gilt die Richtlinie nunmehr, was die Festlegung von Kraftfahrzeugsteuermindestsätzen anbelangt, nur noch für Zugfahrzeuge. Die Höhe der Steuer soll sich nach dem zulässigen Gesamtgewicht der größten Fahrzeugkombination richten, in der das Zugfahrzeug während des Besteuerungszeitraums eingesetzt werden soll.

Artikel 4

Diese Änderungen sind nur technische Anpassungen.

118/91

Artikel 5

Mit der Änderung von Absatz 2 soll vermieden werden, daß ein Mitgliedstaat beispielsweise auf seinem gesamten Straßennetz oder allen seinen Hauptverkehrsstraßen usw. Benutzungsgebühren einführt.

Artikel 6

Um völlige Übereinstimmung zwischen den Steuerstrukturen der Mitgliedstaaten zu gewährleisten, sieht der geänderte Artikel nun eine einheitliche Einteilung aller Fahrzeugklassen gemäß dem zulässigen Gesamtgewicht und der Anordnung der Achsen vor.

Artikel 7

Absatz 2 entfällt, da künftig nur noch die Zugfahrzeuge besteuert werden.

Artikel 8

Der alte Absatz 2 Buchstabe b) entfällt, weil jetzt als fester Bestandteil des vorgeschlagenen Kraftfahrzeugbesteuerungssystems eine Teilrückerstattung der Kraftfahrzeugsteuern vorgesehen ist.

Artikel 9

Dieser Artikel gibt in Anhang 2, Tabellen 1 bis 3, die Kraftfahrzeugsteuermindestsätze für jede Fahrzeugklasse an, die während eines Übergangszeitraums vom 1. Januar 1992 bis zum 31. Dezember 1994 gelten sollen. Diese Steuersätze sind auf der Grundlage der von den Kommissionsdienststellen geschätzten durchschnittlichen Kosten und der Kostenaufschlüsselungskoeffizienten berechnet worden, die in den vom britischen Verkehrsministerium herausgegebenen Unterlagen genannt werden (siehe Methodologie in Anhang 2). Sie sind so niedrig angesetzt, daß auch

In den Mitgliedstaaten, in denen die Fahrzeuge am meisten auf gebührenpflichtigen Straßen verkehren, eine übermäßige Belastung vermieden wird.

Artikel 10

Dieser Artikel beschreibt die Merkmale des endgültigen, am 1. Januar 1995 in Kraft tretenden Besteuerungssystems. Hierzu müssen die Mitgliedstaaten bis spätestens 1.6.92 bestimmte Angaben zu den Verkehrswegekosten und zur Nutzung der Straßen beibringen. Anhand dieser Angaben werden die Kommissionsdienststellen für jede Fahrzeugklasse die Kraftfahrzeugmindeststeuer ermitteln, die in allen Mitgliedstaaten verbindlich sein sollte. Hierzu müßte der Rat bis spätestens 31. Dezember 1993 auf Vorschlag der Kommission, der vor dem 1. März 1993 vorliegen muß, einen Beschluß fassen.

Diese Zeitangabe beruht auf der Annahme, dass der gegenwärtige Vorschlag vom Rat im Laufe des Jahres 1991 angenommen wird, und berücksichtigt die Komplexität der Arbeit, die von den Mitgliedstaaten und der Kommission zu leisten ist.

Art. 10 Abs. 8 sieht ferner ein schrittweises Vorgehen vor, das in jährlichen Abschnitten zu Steuersätzen führt, die in einem Zeitraum von sechs Jahren bis spätestens 31. Dezember 1999 eine vollständige Deckung der Wegekosten erreichen.

Die Berechnungen gehen von einem Schätzwert für die Höhe der von den verschiedenen Fahrzeugklassen entrichteten Dieselmotorensteuern und von der Annahme aus, dass die Fahrzeuge ausschliesslich auf nicht gebührenpflichtigen Autobahnen verkehren. Wie unter 5 c) dieser Begründung erläutert, soll die bei Fahrten auf gebührenpflichtigen Autobahnen entrichtete Dieselmotorensteuer bei der Festlegung von Kraftfahrzeugsteuermindestsätzen berücksichtigt werden.

Der Artikel nennt ausserdem die Währungseinheit, in der die Kraftfahrzeugsteuer angegeben werden soll, und die vorgesehenen Massnahmen für den Fall, dass ein Mitgliedstaat es versäumt, die erbetenen Angaben rechtzeitig zu übermitteln.

Die Mitgliedstaaten, die die verlangten Informationen nicht pünktlich beibringen, bleiben bei den Berechnungen unberücksichtigt. Der Kraftfahrzeugsteuermindestsatz wird dann nur aufgrund der von anderen Mitgliedstaaten übermittelten Daten festgelegt. Mit dieser Bestimmung soll vermieden werden, dass Mitgliedstaaten die Durchführung dieser Richtlinie blockieren, indem sie die gewünschten Daten nicht übermitteln.

Artikel 11

In diesem Artikel ist festgelegt, unter welchen Bedingungen eine Teilrückerstattung der Kraftfahrzeugsteuern erfolgen könnte. Eine solche Rückerstattung ist möglich, wenn die Fahrzeuge auf gebührenpflichtigen Autobahnen gefahren sind. Der Rückerstattungsbetrag ist abhängig vom Verhältnis zwischen den auf gebührenpflichtigen Autobahnen und den im Jahr insgesamt zurückgelegten Kilometerentfernungen. Der Einfachheit halber wird die Jahreskilometerzahl auf 100.000 km festgelegt. Führt ein Fahrzeug davon in einem Jahr 50.000 km auf gebührenpflichtigen Autobahnen, so würde dies zu einer 50 %-igen Rückerstattung der jährlichen Kraftfahrzeugsteuer führen.

Artikel 12

In diesem Artikel wird das zulässige Gesamtgewicht als Besteuerungsgrundlage festgelegt.

**Änderung des Vorschlags für eine
RICHTLINIE DES RATES
zur Anlastung der Wegekosten an schwere Nutzfahrzeuge**

Der Vorschlag der Kommission vom 8. Januar 1988 (Dok. KOM(87) 716 endg.) wird wie folgt geändert:

1. Die Erwägungsgründe erhalten folgende Fassung:

"Die einzelstaatlichen Systeme für die Besteuerung der Benutzung und des Haltens von schweren Lastfahrzeugen sollen schrittweise angeglichen werden. Diese Angleichung betrifft die Struktur der Abgaben und ihre effektive Höhe.

Um ein gemeinschaftswertes Wegekostenzuweisungssystem zu verwirklichen, ohne den Wettbewerb zu verzerren, ist eine harmonisierte Struktur der Besteuerungssysteme erforderlich, wobei als Besteuerungsgrundlage das zulässige Gesamtgewicht der Fahrzeuge innerhalb von Klassen dienen soll, deren Einteilung sich nach Zahl und Anordnung der Achsen richtet.

Die Steuersätze sollen so festgelegt werden, daß sie die von den entsprechenden Fahrzeugen verursachten Wegekosten widerspiegeln. Hierbei sollen die für ein Fahrzeug zu entrichtenden Abgaben unter Berücksichtigung der harmonisierten Höhe der Dieselmotorkraftstoffsteuer zumindest die bei der Benutzung der Verkehrswege durch dieses Fahrzeug entstehenden verkehrsabhängigen Kosten decken. Der Kraftfahrzeugsteuernettobetrag soll den in einigen Mitgliedstaaten für die Benutzung bestimmter Wege entrichteten Gebühren Rechnung tragen.

Es ist angezeigt, die Angleichung der einzelstaatlichen Steuersysteme zunächst auf Lastfahrzeuge mit Dieselantrieb und einem bestimmten Mindestgesamtgewicht, die potentiell im innergemeinschaftlichen grenzüberschreitenden Güterverkehr eingesetzt werden, zu beschränken.

Die genaue Zuweisung der Wegekosten und der externen Kosten soll im Idealfall aufgrund diesbezüglicher Kostenangaben der einzelnen Mitgliedstaaten erfolgen; da solche Angaben derzeit nicht vollständig verfügbar sind, soll ein vorübergehendes System eingeführt werden, das auf für alle Mitgliedstaaten verbindlichen Kraftfahrzeugsteuermindestsätzen beruht.

Längerfristiges Ziel für die Kraftfahrzeugbesteuerung ist die Anwendung eines gemeinschaftswelten Systems nach dem Territorialitätsprinzip.

Bei der Verwirklichung der einzelnen Phasen soll ein genauer Zeitplan eingehalten werden.

Für ein reibungsloses Funktionieren des gemeinschaftlichen Besteuerungssystems für den Straßenverkehr kann es zur Verringerung der Unterschiede zwischen den Besteuerungssystemen und zur Sicherung des freien Strassenverkehrsflusses erforderlich sein, mit Drittländern Verhandlungen aufzunehmen."

2. In Artikel 2 erhält Absatz 1 folgende Fassung:

"1. Im Sinne dieser Richtlinie sind "schwere Nutzfahrzeuge" Lastkraftfahrzeuge, Lastzüge und Sattelkraftfahrzeuge, die in einem Mitgliedstaat zugelassen sind oder andernfalls Unternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat oder Gebietsansässigen eines Mitgliedstaates gehören oder in einem Mitgliedstaat von diesen Unternehmen oder von Gebietsansässigen benutzt werden, sofern

- die Zugleistung mit einem Dieselmotor erbracht wird;
- sie im Straßengüterverkehr eingesetzt werden;
- ihr zulässiges Gesamtgewicht mindestens 12 Tonnen beträgt."

3. Artikel 4 Absatz 3 wird gestrichen; dem Absatz 2 Buchstabe b) werden folgende Worte angefügt: "Gebühren auf Brücken, in Tunneln und auf Gebirgspässen,".

4. In Artikel 5 erhält Absatz 2 folgende Fassung:

"2. Für den Zweck dieser Richtlinie sind Straßenbenutzungsgebühren nur auf bestimmten Autobahnen, Autobahnnetzen oder Teilen davon zulässig.

'Autobahn' ist eine Straße, die für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen besonders bestimmt und gebaut ist, zu der von den angrenzenden Grundstücken aus keine unmittelbare Zufahrt besteht und die:

- i) - außer an einzelnen Stellen oder vorübergehend - für beide Verkehrsrichtungen besondere Fahrbahnen hat, die durch einen nicht für den Verkehr bestimmten Geländestreifen oder in Ausnahmefällen durch andere Mittel voneinander getrennt sind;
- ii) keine höhengleiche Kreuzung mit Straßen, Eisenbahn- oder Straßenbahnschienen oder Gehwegen hat; und
- iii) als Autobahn besonders gekennzeichnet ist."

5. In Artikel 6 erhält Absatz 2 folgende Fassung:

"2. In jeder Klasse oder Unterklasse gilt das zulässige Gesamtgewicht des schweren Nutzfahrzeugs als Besteuerungsgrundlage.

Eine Differenzierung des zulässigen Gesamtgewichts erfolgt auf der Grundlage der Klassifizierung in Anhang 1."

118/31

6. In Artikel 6 wird Absatz 3 gestrichen.
7. In Artikel 7 wird Absatz 2 gestrichen.
8. In Artikel 8 wird Absatz 2 Buchstabe b) gestrichen.
9. In Artikel 8 Absatz 2 wird Buchstabe c) zu Buchstabe b).
10. Artikel 9 erhält folgende Fassung:

"Die Mitgliedstaaten wenden vorübergehend die in Anhang 2 aufgeführten Kraftfahrzeugsteuermindestsätze an. Diese gelten vom 1. Januar 1992 bis zum 31. Dezember 1994; ab dann gelten die gemäß Artikel 10 festgelegten Sätze."

11. Artikel 10 erhält folgende Fassung:

"Artikel 10

1. Ab 1. Januar 1995 wenden die Mitgliedstaaten die gemäß den nachfolgenden Absätzen festgelegten Kraftfahrzeugsteuermindestsätze an. Der Rat beschließt diese Sätze spätestens bis zum 31. Dezember 1993 aufgrund eines Vorschlags, den ihm die Kommission spätestens am 1. März 1993 vorlegt.
2. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission bis spätestens 1. Juni 1992 gemäß dem Schema in Anhang 3 zu jeder der in Artikel 6 aufgeführten Fahrzeugklassen Angaben über die entsprechenden Wegekosten.
3. Anhand der von den Mitgliedstaaten gemäß Absatz 2 gemachten Angaben zu den Wegekosten ermittelt die Kommission dann die durchschnittlichen Wegekosten für die einzelnen Fahrzeugklassen.

4. Unter Verwendung der mitgliedstaatlichen Angaben berechnet die Kommission nach Abzug des voraussichtlichen Aufkommens aus der Dieselmotorkraftstoffsteuer gemäß dem in Anhang 4 beschriebenen Verfahren und unter Berücksichtigung der gemäß Absatz 2 und 3 ermittelten Höhe der Wegekosten für jede Fahrzeugklasse den Kraftfahrzeugsteuermindestsatz.
5. Die Kraftfahrzeugsteuersätze lauten auf Ecu.
6. Die Mitgliedstaaten, die die in den Anhängen 1 und 2 für die Informationsübermittlung genannten Fristen nicht einhalten, werden in die Berechnungen nicht einbezogen. Die gemeinschaftlichen Wegekosten und die entsprechenden Steuersätze werden dann ausschließlich anhand der von den übrigen Mitgliedstaaten übermittelten Angaben errechnet."
7. Sofern und solange wenigstens sieben Mitgliedstaaten nicht in der Lage ist, den Kommissionsdienststellen geeignete Angaben zu den Wegekosten gemäß Anhang 3 bereitzustellen, ist die Kommission befugt, eine Anhebung der in Artikel 9 genannten Sätze um höchstens 10 % jährlich zu beschließen.
8. Das in den Absätzen 2 bis 6 dargelegte Verfahren wird jährlich wiederholt. Bei dieser Gelegenheit wird auch die Notwendigkeit berücksichtigt, eine allmähliche Zunahme des Wegekostendeckungsgrades festzulegen, so dass spätestens bis zum 31. Dezember 1999 wenigstens die gesamten Wegekosten gedeckt werden.
9. Der Rat wird vor dem 31. Dezember 1993 über einen Vorschlag der Kommission beschliessen, in dem das Verfahren zur Durchführung von Absatz 8 bestimmt wird."

12. Artikel 11 erhält folgende Fassung:

"Artikel 11

Mit Wirkung vom 1. Januar 1992 können die einzelstaatlichen Behörden an sie entrichtete Kraftfahrzeugsteuern unter Berücksichtigung der Kilometer, die die Fahrzeuge auf gebührenpflichtigen Autobahnen in der Gemeinschaft zurückgelegt haben, rückerstatten. Die Rückerstattung auf jährlicher Basis erfolgt nach folgender Formel:

(Fahrzeug-km auf gebührenpflichtigen Autobahnen x nominale jährl. Kfz-Steuer) / 100.000."

13. Artikel 12 wird zu Artikel 13.

14. Artikel 12 erhält folgende Fassung:

"Artikel 12

Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie ab dem 1. Januar 1992 nachzukommen. Sie unterrichten die Kommission unverzüglich davon.

Wenn die Mitgliedstaaten die Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie in diesen selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Sie regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme."

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates
Der Präsident

Anhang 1

Fahrzeugklassifizierung

Unterklasse Lastfahrzeuge - zulässiges Gesamtgewicht (in Tonnen)

<u>Über</u>		<u>Unter oder gleich</u>
Lastkraftwagen		
2 Achsen		
7,5		12
12		13
13		14
14		15
15		18
3 Achsen		
15		17
17		19
19		21
21		23
23		25
25*		26*
4 Achsen		
23		25
25		27
27		29
29		31
31*		32*

- * Fahrzeuge mit einer Antriebsachse mit pneumatischer Aufhängung oder gleichwertigem System.

MS/91

Über

Unter oder gleich

Fahrzeugkombinationen

2+1 Achsen	
12	14
14	16
16	18
18	20
20	22
22	23
23	25
25	28
2+2 Achsen	
23	25
25	26
26	28
28	29
29	31
31	33
33	36
36*	38*
2+3 Achsen	
36	38
38	40
3+2 Achsen	
36	38
38	40
40	44
3+3 Achsen	
36	38
38	40
40	44

- * Fahrzeuge mit einer Antriebsachse mit pneumatischer Aufhängung oder gleichwertigem System.

Anhang 2

Tabelle 1

Steuersätze für die Übergangsphase
vom 1. Januar 1992 bis 31. Dezember 1992

Unterklassen Lastfahrzeuge (Gewicht in Tonnen)

<u>Lastkraftwagen</u>	<u>Mindeststeuer</u>	
	(In ECU/Jahr)	
2 Achsen		
12	13	71
13	14	204
14	15	286
15	18	645
3 Achsen		
15	17	127
17	19	262
19	21	339
21	23	523
23	25	814
25*	26*	814
4 Achsen		
23	25	343
25	27	537
27	29	853
29	31	1267
31*	32*	1267

- * Fahrzeuge mit einer Antriebsachse mit pneumatischer Aufhängung oder gleichwertigem System.

Fahrzeuge mit derartigen Aufhängungssystemen werden zu einem Steuersatz veranlagt, der für die unmittelbar darunter liegende Fahrzeugklasse gilt. Zum Beispiel wird ein Lastkraftwagen mit 3 Achsen und einem zulässigen Gesamtgewicht von 23 Tonnen mit 339 ECU statt mit 523 ECU besteuert.

118/91

Fahrzeugkombinationen Mindeststeuer
(in ECU/Jahr)

2+1 Achsen

12	14	0
14	16	0
16	18	32
18	20	76
20	22	175
22	23	229
23	25	414
25	28	723

2+2 Achsen

23	25	165
25	26	271
26	28	398
28	29	482
29	31	790
31	33	1097
33	36	1666
36*	38*	1666

2+3 Achsen

36	38	1216
38	40	1652

3+2 Achsen

36	38	1072
38	40	1481
40	44	2191

3+3 Achsen

36	38	532
38	40	791
40	44	1262

- * Fahrzeuge mit einer Antriebsachse mit pneumatischer Aufhängung oder gleichwertigem System.

Fahrzeuge mit derartigen Aufhängungssystemen werden zu einem Steuersatz veranlagt, der für die unmittelbar darunter liegende Fahrzeugklasse gilt. Zum Beispiel wird eine Fahrzeugkombination mit 3 Achsen und einem zulässigen Gesamtgewicht von 23 Tonnen mit 175 ECU statt mit 229 ECU besteuert.

Anhang 2

Tabelle 2

Steuersätze für die Übergangsphase
vom 1. Januar 1993 bis 31. Dezember 1993

Unterklassen Lastfahrzeuge (Gewicht in Tonnen)

Lastkraftwagen Mindeststeuer
(in ECU/Jahr)

2 Achsen

12	13	94
13	14	272
14	15	382
15	18	860

3 Achsen

15	17	169
17	19	349
19	21	452
21	23	697
23	25	1086
25*	26*	1086

4 Achsen

23	25	457
25	27	716
27	29	1137
29	31	1689
31*	32*	1689

- * Fahrzeuge mit einer Antriebsachse mit pneumatischer Aufhängung oder gleichwertigem System.

Fahrzeuge mit derartigen Aufhängungssystemen werden zu einem Steuersatz veranlagt, der für die unmittelbar darunter liegende Fahrzeugklasse gilt. Zum Beispiel wird ein Lastkraftwagen mit 3 Achsen und einem zulässigen Gesamtgewicht von 23 Tonnen mit 452 ECU statt mit 697 ECU besteuert.

<u>Fahrzeugkombinationen</u>	<u>Mindeststeuer</u> (in ECU/Jahr)
------------------------------	---------------------------------------

2+1 Achsen

12	14	0
14	16	0
16	18	43
18	20	101
20	22	233
22	23	305
23	25	552
25	28	964

2+2 Achsen

23	25	220
25	26	361
26	28	531
28	29	643
29	31	1053
31	33	1463
33	36	2222
36*	38*	2222

2+3 Achsen

36	38	1622
38	40	2203

3+2 Achsen

36	38	1430
38	40	1974
40	44	2922

3+3 Achsen

36	38	709
38	40	1054
40	44	1683

- * Fahrzeuge mit einer Antriebsachse mit pneumatischer Aufhängung oder gleichwertigem System.

Fahrzeuge mit derartigen Aufhängungssystemen werden zu einem Steuersatz veranlagt, der für die unmittelbar darunter liegende Fahrzeugklasse gilt. Zum Beispiel wird eine Fahrzeugkombination mit 3 Achsen und einem zulässigem Gesamtgewicht von 23 Tonnen mit 233 ECU statt mit 305 ECU besteuert.

Anhang 2

Tabelle 3

Steuersätze für die Übergangsphase
vom 1. Januar 1994 bis 31. Dezember 1994

Unterklassen Lastfahrzeuge (Gewicht in Tonnen)

Lastkraftwagen Mindeststeuer
(in ECU/Jahr)

2 Achsen

12	13	118
13	14	340
14	15	477
15	18	1075

3 Achsen

15	17	211
17	19	436
19	21	565
21	23	871
23	25	1357
25*	26*	1357

4 Achsen

23	25	571
25	27	895
27	29	1421
29	31	2111
31*	32*	2111

- * Fahrzeuge mit einer Antriebsachse mit pneumatischer Aufhängung oder gleichwertigem System.

Fahrzeuge mit solchen Aufhängungssystemen werden zu einem Steuersatz veranlagt, der für die unmittelbar darunter liegende Fahrzeugklasse gilt. Zum Beispiel wird ein Lastkraftwagen mit 3 Achsen und einem zulässigen Gesamtgewicht von 23 Tonnen mit 565 ECU statt mit 871 ECU besteuert.

118/91

Fahrzeugkombinationen Mindeststeuer
(in ECU/Jahr)

2+1 Achsen

12	14	0
14	16	0
16	18	54
18	20	126
20	22	291
22	23	381
23	25	690
25	28	1205

2+2 Achsen

23	25	275
25	26	451
26	28	664
28	29	804
29	31	1316
31	33	1829
33	36	2777
36*	38*	2777

2+3 Achsen

36	38	2027
38	40	2754

3+2 Achsen

36	38	1787
38	40	2468
40	44	3652

3+3 Achsen

36	38	886
38	40	1318
40	44	2104

- * Fahrzeuge mit einer Antriebsachse mit pneumatischer Aufhängung oder gleichwertigen System.

Fahrzeuge mit solchen Aufhängungssystemen werden zu einem Steuersatz veranlagt, der für die unmittelbar darunter liegende Fahrzeugklasse gilt. Zum Beispiel wird eine Fahrzeugkombination mit 3 Achsen und einem zulässigen Gesamtgewicht von 23 Tonnen mit 291 ECU statt mit 381 ECU besteuert.

Methodologie

Grundsätze

1. Wegen des Fehlens früherer Angaben für die meisten Mitgliedstaaten haben die Dienststellen der Kommission einige Berechnungen angestellt, die zu den Mindestsätzen der Kraftfahrzeugsteuern für die verschiedenen Fahrzeugklassen führen.

Die Angaben über die durchschnittlichen Wegekosten pro Fahrzeug.km für Lastkraftwagen sind nur für vier Mitgliedstaaten (D, F, B, UK) verfügbar.

In der Annahme, dass die Lastkraftwagen 100.000 km pro Jahr zurücklegen, werden Gesamtkosten von 15.610 ECU (10.230 ECU für die variablen Kosten und 5.380 ECU für die festen Wegekosten) anhand der Kilometerkosten errechnet. Es muss betont werden, dass diese Zahl nur ein Durchschnitt ist, und dass sie demnach nicht den Wegekosten einer wirklichen Fahrzeugklasse entspricht.

Um die Wegekosten der verschiedenen Fahrzeugklassen zu erhalten, wurden einerseits die für die durchschnittlichen (variable, feste und gesamte) Kosten errechneten Zahlen und andererseits die verschiedenen Koeffizienten, die vom Verkehrsministerium des Vereinigten Königreiches veröffentlicht worden sind, benutzt.

2. Um die jährlichen Mindestsätze der Kraftfahrzeugsteuer festzulegen, wurde die folgende Berechnung für jede Fahrzeugklasse durchgeführt:

Die allgemeine Formel ist:

$$(\text{gesamte Wegekosten} - \text{bezahlte Dieselmotorkraftstoffsteuern}) \times K = \text{Kraftfahrzeug-Mindeststeuersatz.}$$

wobei: gesamte Wegekosten = Summe der festen und variablen Wegekosten für die betreffende Fahrzeugklasse (siehe unten Punkt 3)

118/51

bezahlte Dieselmotorkraftstoffsteuern = Betrag der Dieselmotorkraftstoffsteuer, den ein bestimmtes Fahrzeug zahlen würde (= jährliche Kilometerzahl x Einheitsverbrauch (Liter/km x Höhe der Zölle/Liter⁽¹⁾)) (siehe unten Punkt 4)

Der Mindestdatz der Kraftfahrzeugsteuer ist gleich K x dem Anteil der Wegeggesamtkosten, der nicht von den Dieselmotorkraftstoffsteuern gedeckt wird. Der Multiplikationskoeffizient K wird auf alle Fahrzeugklassen angewandt (siehe unten Punkt 5).

Genauere Erklärung dieser drei Elemente.

3. Die Berechnung der Wegeggesamtkosten für jede Fahrzeugklasse, gemäss der im Vereinigten Königreich angewandten Methode, beruht auf den folgenden Parametern:

- zulässiges Gesamtgewicht der Fahrzeuge
- die Anzahl Standardachsen (Funktion der Achsenanzahl und des Fahrzeuggewichts)
- die Anzahl Wageneinheiten (Funktion der Fahrzeugmasse)

Mit diesen Spezifizierungen kann man die Wegekosten für die verschiedenen Fahrzeugklassen berechnen, unter der Voraussetzung, dass man diese Kosten für wenigstens eine einzige Fahrzeugklasse kennt. Da nur die durchschnittlichen Kosten der Gesamtheit der Fahrzeugklassen bekannt sind, sind diese Kosten für die Berechnung der Mindestdätze der Kraftfahrzeugsteuern benutzt worden.

4. Die Zielsetzung ist, im Durchschnitt die variablen Wegekosten durch Dieselmotorkraftstoffsteuern zu decken. Mit anderen Worten, die Höhe der Steuern soll die variablen Kosten der "durchschnittlichen" Fahrzeugklasse decken. Da der Dieselmotorkraftstoffverbrauch nicht proportional zu den variablen Kosten variiert, zahlen kleinere Fahrzeuge mehr als ihre variablen Kosten, während grössere Fahrzeuge weniger zahlen. Die Differenz zwischen den Wegeggesamtkosten und den bezahlten Dieselmotorkraftstoffsteuern wird für schwerere Fahrzeuge proportional höher. Das geht teilweise auf die höheren festen Kosten für die letzteren zurück, aber auch auf die überproportional wachsende Höhe der Kosten im Vergleich zum Kraftstoffverbrauch.

(1) Die Dieselmotorkraftstoffsteuer wird so berechnet, dass die durchschnittlichen variablen Kosten gedeckt werden

5. Die Wahl eines Multiplikationsfaktors K beruht auf dem politischen Zwang, den notwendigen Ausgleich zwischen der Realisierung der vollständigen Deckung der Wegeg Gesamtkosten, und dem Bemühen, ein zu starkes und zu plötzliches Anwachsen der Kraftfahrzeugsteuersätze zu vermeiden, zu finden.

Der Wert des Koeffizienten K entspricht:

0.15 für das Jahr 1992
0.20 für das Jahr 1993
0.25 für das Jahr 1994

Falls die Mindestsätze der Kraftfahrzeugsteuern für die Übergangsphasen in Tabelle 3 mit einem Faktor 0.25 berechnet werden, decken sie ein Viertel der Gesamtkosten, die noch nicht von den Dieselmkraftstoffsteuern gedeckt werden.

Für kleinere Fahrzeuge wird so mehr als ein Viertel der festen Kosten gedeckt, während für grössere Fahrzeuge das Gegenteil der Fall ist. Nur für die hypothetische "mittlere" Fahrzeugklasse wird genau ein Viertel der festen Kosten gedeckt, da dann die gesamten veränderlichen Kosten schon von den Dieselmkraftstoffsteuern gedeckt werden.

Ein anderer Grund für die Wahl einer ziemlich niedrigen Steuerhöhe ist auf das Bestehen von gebührenpflichtigen Autobahnen zurückzuführen. Da im Prinzip die Gesamtkosten dieser Strassen durch die Gebühren gedeckt werden, folgt daraus, dass die auf diesen Strassen bezahlten Dieselmkraftstoffsteuern eine Herabsetzung der Mindesthöhen erfordern.

Anhang 3

Angaben, die von jedem Mitgliedstaat zur Berechnung
der mittleren Wegekosten erbeten werden

Die Mitgliedstaaten übermitteln für jede in Anhang 2 verzeichnete Fahrzeugklasse eine Aufschlüsselung der Wegekosten je auf dem gebührenfreien Netz zurückgelegten Kilometer. Das Verfahren zur Aufteilung dieser Kosten zwischen den Fahrzeugklassen soll genau beschrieben werden, damit die verschiedenen Auskünfte von den Kommissionsdienststellen zusammenhängend gegenübergestellt und anhand des Durchschnitts der vorgelegten Zahlen für jede Fahrzeugklasse die Kosten je Kilometer errechnet werden können. Jeder Mitgliedstaat soll sein eigenes Verfahren zur Kostenanlastung wählen dürfen, wobei jedoch mindestens zwei Differenzierungsfaktoren zu berücksichtigen sind: das zulässige Gesamtgewicht und die Achszahl.

Diese Zahlenangaben sollen in Ecu, Kurs von 1991, erfolgen.

Die Aufschlüsselung soll folgendermaßen aussehen:

- Kosten für die Erweiterung des Straßennetzes (neue Autobahnen oder Straßen, zusätzliche Fahrstreifen), ausgehend von dem Mittelwert der letzten zehn Jahre;
- Kosten für Erneuerungs- und große Instandsetzungsarbeiten, ausgehend vom Mittelwert der letzten zehn Jahre;
- Kosten für Ausbesserung und Wartung*, ausgehend vom Mittelwert der letzten drei Jahre;
- Kosten für die Polizei.

* Verstärkung, Entwässerung, Winterdienst, kleine Fahrbahnausbesserungen, Pflege der Bankette, Verkehrszeichen, Beleuchtung, Unterhaltung der Fußgänger- und Fahrradwege, Schutzplanken usw.

Anhang 4

Mit Wirkung vom 1. Januar 1995 anzuwendendes System

Das Ziel ist, nach und nach die Weegegesamtkosten für jede Fahrzeugklasse zu decken. Deshalb muss die Höhe der Kraftfahrzeugsteuer von der Differenz zwischen den jährlichen Wegekosten und dem jährlichen Aufkommen aus den Dieselmotorkraftstoffsteuern abhängen. Das Bestehen von Strassen jedoch, wo die Kosten schon durch Gebühren gedeckt werden, führt zu einer Doppelbesteuerung. Da Kraftfahrzeugsteuern proportional zu den auf gebührenpflichtigen Strassen zurückgelegten Kilometern rückerstattet werden, geht die verbleibende Doppelbesteuerung auf die Dieselmotorkraftstoffsteuern zurück, die beim Fahren auf gebührenpflichtigen Autobahnen entrichtet werden.

Um diese Doppelbesteuerung auszugleichen, sollte eine Verringerung durchgeführt werden, um einen ungerecht hohen Deckungsgrad, vor allem in jenen Mitgliedstaaten, in denen Fahrzeuge am meisten auf gebührenpflichtigen Autobahnen fahren, zu vermeiden. Diese Doppelbesteuerung ist sehr hoch: im Durchschnitt würde es bedeuten, dass die variablen Wegekosten doppelt berechnet werden, einmal als Teil der entrichteten Autobahngebühren, und zweitens in Form von Dieselmotorkraftstoffsteuern. Wenn man weiter berücksichtigt, dass variable Kosten etwa zwei Drittel der gesamten Wegekosten darstellen, wird ersichtlich, dass dies zu einer ernsten Diskriminierung von Benutzern der gebührenpflichtigen Autobahnen führen würde.

Damit die Kommission diese Aspekte berücksichtigen kann, wenn sie Mindest-Kraftfahrzeugsteuern vorschlägt, sollten die Mitgliedstaaten folgende Auskünfte übermitteln:

- den jährlichen Kilometer-Durchschnitt pro Fahrzeugklasse auf nicht gebührenpflichtigen Autobahnen
- den jährlichen Kilometer-Durchschnitt pro Fahrzeugklasse auf gebührenpflichtigen Autobahnen

FICHE D'IMPACT SUR LA COMPETITIVITE ET L'EMPLOI

I. Quelle est la justification principale de la mesure?

Cette mesure a comme but l'élimination des distorsions de concurrence d'origine fiscale dans le secteur du transport routier, ainsi que l'allocation des coûts de l'usage des infrastructures aux usagers.

L'établissement d'un certain équilibre entre ces coûts d'un côté et les taxes sur les véhicules, les accises sur le diesel et les péages autoroutières de l'autre côté, est envisagé.

L'élimination des distorsions de concurrence de nature fiscale est indiquée parce que dans le cadre de la libéralisation des prestations de services de transport routiers intra-CEE, il est important que les transporteurs routiers puissent opérer dans les mêmes conditions.

II. Caractéristiques des entreprises concernées. En particulier :

(a) Y a-t-il un grand nombre de PME? Oui

(b) Note-t-on des concentrations dans les régions

i. éligibles aux aides régionales des Etats membres?
Non

ii. éligibles au Feder?
Non

• III. Quelles sont les obligations imposées directement aux entreprises?

Malgré le fait que l'application de cette directive conduirait à une augmentation du niveau des taxes sur les véhicules pour la plupart des Etats-Membres, aucune nouvelle obligation en résulte directement pour les entreprises concernées.

Les taux minimum proposés pour la période intérimaire sont donnés dans les tableaux 1 à 3 de l'annexe II à la proposition.

IV. Quelles sont les obligations susceptibles d'être imposées indirectement aux entreprises via les autorités locales?

La proposition introduit pour tous les Etats-Membres l'option d'un remboursement (partiel ou total) des taxes sur les véhicules au fur et à mesure qu'on roule sur des autoroutes à péage.

Dans le cas échéant, le remboursement devrait se faire sur base du nombre de kilomètres parcourus sur les autoroutes à péage. Pour vérifier la légalité d'une demande de remboursement, les transporteurs seront tenus à fournir périodiquement les preuves de paiement des péages.

07.06.91

Beschluß
des Bundesrates

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

Der Bundesrat hat in seiner 631. Sitzung am 7. Juni 1991 zu der Vorlage wie folgt Stellung genommen:

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

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:

...

2. Der Bundesrat hält unter dem Gesichtspunkt einer effizienten Angleichung der Wettbewerbsbedingungen die vorgeschlagene Höhe der kraftfahrzeugsteuerlichen Mindestsätze für unzureichend.

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.

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.

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.

3. 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.

...

4. 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.

Insbesondere könnte sich auch eine Benachteiligung derjenigen Güterverkehrsunternehmen ergeben, in deren Heimatstaaten es keine Autobahngebühren und damit insoweit keine Anrechnungsmöglichkeit gibt.

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.

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.

5. 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.

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.

Diese Zusatzkomponente muß nach seiner Auffassung so bemessen werden, daß der ökologische Vorteil des schienengebundenen Güterverkehrs gegenüber dem Transport auf der Straße auch ökonomisch sinnfällig, d. h. für den Nutzer wirtschaftlich attraktiv wird. Der Ansatz der Kommission bedarf insoweit der Konkretisierung und Weiterentwicklung.

6. Der Bundesrat 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.

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.

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

...

7. Der Bundesrat weist vorsorglich darauf hin, daß mögliche aus der Liberalisierung des Verkehrsmarktes sich ergebende Steuermindereinnahmen der Länder in vollem Umfang ausgeglichen werden müssen.
8. Die Bundesregierung wird aufgefordert, sich bei der Europäischen Gemeinschaft mit größtem Nachdruck für eine rasche, gerechte und umweltorientierte Harmonisierung der fiskalischen Belastungen einzusetzen, damit die deutschen Güterkraftverkehrsunternehmen bei fortschreitender Liberalisierung des gemeinschaftlichen Verkehrs nicht vom Markt gedrängt werden. Durch die geplante Aufhebung der Kraftfahrzeugsteuersenkung zum 1. März 1991 und die Erhöhung der Mineralölsteuer hat sich die Wettbewerbsposition des deutschen Straßenverkehrsgewerbes gegenüber den ausländischen Konkurrenten wieder verschlechtert. Daher sind Fortschritte bei der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen auf europäischer Ebene dringend erforderlich. Andernfalls besteht die Gefahr, daß die mit der Kraftfahrzeugsteuer verfolgten finanz-, umwelt und verkehrspolitischen Zielsetzungen ins Leere gehen, wenn die Transportleistungen auf deutschen Straßen zunehmend mit im EG-Ausland zugelassenen Fahrzeugen erbracht werden.

Für den Fall, daß es bis zum 1. Januar 1992 auf EG-Ratsebene nicht zu einer Einigung über die Wegekostenrichtlinie kommt, fordert der Bundesrat die Bundesregierung auf, mit den Ländern in Verhandlungen einzutreten, wie durch geeignete nationale Maßnahmen die insbesondere zu Lasten des mittelständischen Verkehrsgewerbes bestehenden Wettbewerbsverzerrungen rasch und nachhaltig abgebaut werden können.

In die Verhandlungen einbezogen werden sollte die Prüfung systemkonformer finanzieller Erleichterungen wie z. B. die übergangsweise Anrechnung im Ausland erbrachter Mautaufwendungen sowie Übergangsbeihilfen bei im gesamtgesellschaftlichen Interesse liegenden Investitionen des Verkehrsgewerbes.