

05.03.91

EG - Fz - U - VP - Wf

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Festsetzung
bestimmter Sätze bzw. Zielsätze der Verbrauchsteuer auf
Mineralöle

KOM(91) 43 endg.; Ratsdok. 4822/91

145/81

KEP-AE-Nr.: 910597

Übermittelt vom Bundesminister für Wirtschaft am 5. März 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 21. Februar 1991 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 dem 30. Juni 1991 an.

BEGRÜNDUNG

EINLEITUNG

1. Der Hauptgrund dieses Vorschlags ist, den Vorschlag von 1989 hinsichtlich der Annäherung der Verbrauchsteuer auf Mineralöle zu vervollständigen und zu verbessern, um so schnell wie möglich die unerläßlichen Maßnahmen zur Verwirklichung des Gemeinsamen Marktes auf diesem Gebiet und insbesondere zur Abschaffung der Steuergrenzen verabschieden zu können.

Bei Beachtung dieses Zieles bemüht sich der Vorschlag, die Hauptinteressen zweier Teilpolitiken der Gemeinschaft, nämlich die Verkehrs- und die Umweltpolitik, zu berücksichtigen. Was die letzte Politik betrifft, stimmt der Vorschlag mit der vom Europäischen Rat von Dublin des 25. und 26. Juni 1990 gegebenen Orientierung überein, die eine Berücksichtigung des Umweltfaktors in den wirtschaftlichen und steuerlichen Maßnahmen begünstigt.

2. Es ist wichtig, den Text dieses Vorschlags mit Blick auf die Arbeiten des Rates zu präzisieren.

Die Verhandlungen über die Verbrauchsteuersätze sollen vor Ende 1991 zu einer Zustimmung des Rates führen. Im einzelnen hat der Europäische Rat dem Rat die Anweisung gegeben, für Dieselkraftstoff vor dem 30. Juni 1991 zu einer Einigung zu gelangen.

Folglich stellt sich dieser Text als sehr dringend im Hinblick auf die entscheidenden Fortschritte der Verhandlungen des Rates über die Verbrauchsteuersätze dar.

3. Dieser Vorschlag stimmt mit den Orientierungen der Energiepolitik der Gemeinschaft überein, die besonders darauf zielen, die Stabilität der Energiemärkte zu bevorzugen, die Sicherheit der Versorgung der Gemeinschaft zu stärken und die Entwicklungen zum günstigsten Energieverbrauchsverhalten zu fördern.
4. Schliesslich fügt sich dieser Vorschlag, deren Ziel die Abschaffung der Steuergrenzen ist, in den Rahmen der Orientierungen ein, die von der Kommission angenommen werden, um eine umfassende Strategie im Bereich Energie und Umwelt, insbesondere auf dem Gebiet der Bekämpfung des Treibhauseffekts, zu definieren.

Dieser Vorschlag, der ein Zeichen zugunsten des Umweltschutzes enthält, ist folglich nicht ausschließlich aber ergänzend zu anderen Initiativen anzusehen, die von der Kommission auf dem Gebiet der Verringerung des Treibhauseffekts ergriffen worden und zu ergreifen sind.

1. ÜBERBLICK ÜBER DAS VORHABEN

1.1. In ihrem Vorschlag zur Annäherung der Verbrauchsteuersätze auf Mineralöle aus dem Jahre 1989(1) sah die Kommission die Festsetzung eines Mindest- und eines Zielsatzes für die Verbrauchsteuern auf Benzin vor. Dabei sollte folgendes gelten:

- Der Mindestsatz ist in allen Mitgliedstaaten ab 1. Januar 1993 anzuwenden.
- Der Zielsatz entspricht dem gemeinsamen Satz, dem sich die Mitgliedstaaten schrittweise annähern müssen.

Wegen der Besonderheiten bei Dieselkraftstoff (Einsatz hauptsächlich im gewerblichen Bereich und Verkauf großer Mengen an Endverbraucher) sollten die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, bei diesem Erzeugnis ab 1. Januar 1993 innerhalb einer relativ engen Spanne angesiedelte Steuersätze anzuwenden.

1.2. Der obengenannte Vorschlag sah für verbleites Benzin einen Mindestsatz von 337 Ecu je 1000 Liter und für bleifreies Benzin einen um 50 Ecu ermäßigten Satz, d.h. 287 Ecu je 1000 Liter, vor.

1.3. In dem erwähnten Vorschlag wurden jedoch keine Zielsätze für Benzin genannt, so daß die spezifischen Erfordernisse u.a. der Verkehrs-, Energie- und Umweltpolitik noch berücksichtigt werden können. Die Kommission sagte zu, bis 31. Dezember 1990 Zielsätze für Benzin vorzuschlagen. Der obengenannte Vorschlag wird hiermit um Zielsätze für die Verbrauchsteuern auf Benzin ergänzt.

1.4. Der Vorschlag aus dem Jahre 1989 sieht vor, die Höhe der verschiedenen Sätze alle zwei Jahre zu überprüfen und dabei insbesondere die Politik in den erwähnten Bereichen zu berücksichtigen. Im Lichte der jüngeren Entwicklungen in diesen Bereichen - v.a. in der Umwelt- und Verkehrspolitik - nimmt die

(1) KOM(89) 526.

Kommission diesen Vorschlag zum Anlaß, auch die Spanne für Dieselkraftstoff anzupassen.

Dies ist insbesondere angesichts der Forderung des letzten Europäischen Rates von Rom angebracht, wonach der Rat bis 30. Juni 1991 über die Harmonisierung der verschiedenen Belastungen des gewerblichen Kraftverkehrs (Besteuerung von Dieselkraftstoff, jährlich erhobene Kraftfahrzeugsteuern und Straßenbenutzungsgebühren) beschließen soll.

2. ZIELSÄTZE FÜR DIE VERBRAUCHSTEUERN AUF BENZIN (VERBLEIT UND BLEIFREI)

2.1. Derzeitige Sätze

Die Schaubilder in Anhang 1a und 1b zeigen die am 1. September 1990 in den Mitgliedstaaten geltenden Verbrauchsteuersätze auf verbleites und bleifreies Benzin und im Vergleich dazu den 1989 vorgeschlagenen Mindestsatz.

2.2. Bedeutung der Verbrauchsteuer auf Benzin

Benzin ist das wichtigste dieser Mineralöle: 60% des Mineralölsteueraufkommens und knapp 40% des gesamten Verbrauchsteueraufkommens in der Gemeinschaft beruhen auf Benzin, das fast vollständig als Treibstoff für Personenkraftwagen verwendet wird.

2.3. Bei der Festsetzung eines Zielsatzes für Benzin sind die Notwendigkeit einer Aktualisierung der Realwerte, Umweltaspekte und bleifreies Benzin betreffende Gesichtspunkte zu berücksichtigen.

2.4. Grundlage des Zielsatzes

1987 wurde für verbleites Benzin ein gemeinsamer Satz von 340 Ecu je 1000 Liter vorgeschlagen(1). 1989 schlug die Kommission dafür einen Mindestsatz von 337 Ecu je 1000 Liter vor, was mit einem Zielsatz von 450 Ecu in Einklang steht, insbesondere unter Berücksichtigung des Umstandes, daß der Realwert des Betrages erhalten bleiben muß.

2.5. Berücksichtigung der CO₂-Emissions-Problematik

Ein wichtiger Punkt ist die Berücksichtigung der CO₂-Emissions-Problematik, zu der sich die Gemeinschaft in dem Kontext der 2. Weltklima-

(1) KOM(87) 327 endg/2.

konferenz verpflichtet hat, die CO₂-Emissionen bis zum Ende dieses Jahrhunderts auf dem heutigen Niveau zu stabilisieren.

Ein realistischer erster Schritt in diese Richtung wäre es, diese Erwägungen bei der Festsetzung des Zielsatzes für die Verbrauchsteuer auf Benzin zu berücksichtigen.

Ein bedeutender Teil der umweltverschmutzenden Emissionen von Kohlendioxyd (CO₂) rührt tatsächlich von der Verwendung des Benzins als Treibstoff für Privatfahrzeuge her.

Der Zielsatz auf Benzin sollte so bemessen sein, daß der Verbraucher mehr Bewußtsein für die Umweltverschmutzung durch CO₂ und ihre Folgen für die Umwelt sowie insbesondere für den Treibhauseffekt entwickelt.

Dementsprechend beruht dieser Vorschlag auf der Prämisse, daß die Verbrauchsteuer auf Benzin auch einen CO₂-Zuschlag einschließen sollte, der auf 65 Ecu je Tonne, d.h. 45 Ecu je 1000 Liter Benzin festgesetzt wurde.

Der langfristig anzustrebende Zielsatz für die Verbrauchsteuer auf verbleites Benzin liegt damit bei 495 Ecu (d.h. 450 plus 45) je 1000 Liter.

2.6. Bleifreies Benzin

Für bleifreies Benzin wurde in dem Vorschlag von 1989 ein gegenüber verbleitem Benzin um 50 Ecu niedrigerer Mindestsatz, d.h. 287 Ecu je 1000 Liter, festgelegt.

Am 1. Januar 1991 beträgt der Abschlag zwischen den Steuersätzen für bleifreies Benzin und für verbleites Benzin:

BE	DK	DE	EL	ES	FR	IE	IT	LU	NL	PT	UK
35	82	34	66	38	52	34	41	24	20	66	42
(Ecu je 1000 Liter)											

In diesem Zusammenhang sind das Ausmaß und die Art des Abschlags zugunsten des bleifreien Benzins zu beachten.

Außerdem ist es hilfreich, an den Hintergrund bei der Einführung dieses Abschlags Mitte der 80er Jahre zu erinnern. Damit sollte ein Teil der zusätzlichen Kosten für Raffinierung und Verteilung des damals neuen Erzeugnisses

ausgeglichen werden. Außerdem bedurfte es einer steuerlichen Entlastung, um so eine Preissenkung herbeizuführen, die wiederum den Verbrauchern einen Anreiz zur Umstellung vermittelt. Wie richtig diese Politik ist, zeigt sich daran, daß die höchsten Umstellungsraten in den Ländern mit dem höchsten Abschlag erzielt wurden.

In dem Vorschlag von 1989 wurde bereits darauf hingewiesen, daß bei zunehmendem Marktanteil von bleifreiem Benzin die oben erwähnten zusätzlichen Kosten sinken. Das bedeutet, daß der Kostenausgleich entsprechend zu verringern ist. Da die Umstellung auf bleifreies Benzin in der Gemeinschaft jedoch nicht gleichmäßig verläuft, ist es in diesem Stadium schwierig, hierzu definitiv Stellung zu nehmen.

Aus diesem Grunde wird die Höhe des Abschlags beim Zielsatz für bleifreies Benzin von derzeit 50 Ecu je 1000 Liter beibehalten. Dieser Abschlag entspricht dem 1989 beim Mindestsatz vorgeschlagenen Betrag.

Der Zielsatz für die Verbrauchsteuer auf bleifreies Benzin liegt daher um 50 Ecu unter dem Zielsatz für verbleites Benzin, d.h. 445 Ecu (495 minus 50 Ecu).

3. ÄNDERUNG DES VERBRAUCHSTEUERSATZES FÜR DIESELKRAFTSTOFF

3.1. Derzeitige Sätze

Die am 1. September 1990 in den Mitgliedstaaten geltenden Verbrauchsteuersätze sind aus dem Schaubild in Anhang 2 ersichtlich.

3.2. Verkehrspolitische Erwägungen

Die Beratungen über die Notwendigkeit einer Annäherung der verschiedenen Belastungen für den gewerblichen Kraftverkehr (Verbrauchsteuern auf Dieselkraftstoff, jährlich zu entrichtende Kraftfahrzeugsteuer und Straßenbenutzungsgebühren) befinden sich nunmehr in einem fortgeschrittenen Stadium. Der vom Europäischen Rat von Rom (14. und 15. Dezember 1990) bestimmte Stichtag 30. Juni 1991 für einen Beschluß in dieser Angelegenheit erhöht die Dringlichkeit.

Darüber hinaus herrscht allgemein Übereinstimmung darüber, daß der Steuersatz für Dieselkraftstoff angehoben werden sollte, um eine bessere Deckung der Infrastrukturkosten zu erzielen. Es ist daher angebracht, daß die Kommission in ihrem neuen Vorschlag auch diesen Punkt berücksichtigt.

3.3. Berücksichtigung der CO2-Emissions-Problematik

Die oben angeführte Argumente für einen CO2-Zuschlag bei Benzin gelten auch für Dieselöl, den anderen wichtigen Kraftstoff im Straßenverkehr. Der Verzicht auf einen CO2-Zuschlag bei Dieselmotorkraftstoff würde die PKW-Fahrer langfristig nur ermuntern, von Benzin auf Dieselmotorkraftstoff umzusteigen und somit dem angestrebten Ziel - der Stabilisierung der Emissionen auf dem derzeitigen Niveau in der Gemeinschaft bis zum Jahr 2000 - zuwiderlaufen.

Infolgedessen sollte die in diesem Papier vorgeschlagene Spanne der Verbrauchsteuersätze für Dieselmotorkraftstoff auf ein genügend angehobenes Niveau festgesetzt werden, um zur Berücksichtigung der CO2-Emissions-Problematik beizutragen.

3.4. Vergrößerung der Spanne

Als erster Schritt während der Annäherungsphase wird vorgeschlagen, zur Erleichterung des Anpassungsprozesses die Spanne der Steuersätze von 10 auf 25 Ecu auszuweiten. Das in dem Vorschlag von 1989 genannte Endziel eines einheitlichen Satzes für Dieselmotorkraftstoff bleibt dabei unverändert.

3.5. Festsetzung der Steuersätze

Dementsprechend wird für Dieselmotorkraftstoff eine von 245 bis 270 Ecu reichende Spanne vorgeschlagen.

4. ANDERE MINERALÖLE

4.1. Kerosin

Wie schon 1989 vorgeschlagen, soll die steuerliche Behandlung von Kerosin von seiner Verwendung abhängen, was bedeutet, daß es bei einer Verwendung als Treibstoff wie Benzin behandelt werden soll.

1989 wurde für Kerosin als Treibstoff ein Mindestsatz von 337 Ecu je 1000 Liter vorgeschlagen, als entsprechender Zielsatz wird daher 495 Ecu je 1000 Liter vorgeschlagen.

4.2. Andere Mineralölerzeugnisse

Dieser Vorschlag beschränkt sich jedoch auf die hauptsächlich als Treibstoffe verwendeten Erzeugnisse, d.h. auf Benzin und Dieselmotorkraftstoff. In der Gemeinschaft machen die Steuern auf Benzin

und Dieselkraftstoff zusammen über 90% des Verbrauchsteueraufkommens bei Mineralölen aus.

Die anderen Mineralölerzeugnisse sind bereits in dem Vorschlag von 1989 behandelt worden. Die nebensächliche Bedeutung ihres Verbrauchs als Treibstoff führt nicht zu einer Modifizierung dieses Punktes des Vorschlags von 1989.

Es würde also den Rahmen dieses Vorschlags sprengen, sollte er sich auch noch mit den übrigen Mineralölerzeugnissen befassen; entsprechende Probleme bleiben daher an dieser Stelle unberücksichtigt.

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Festsetzung bestimmter Sätze bzw. Zielsätze der Verbrauchsteuer auf Mineralöle

(91/C 66/08)

KOM(91) 43 endg.

(Von der Kommission vorgelegt am 21. Februar 1991)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 99,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Mit der Richtlinie ... des Rates⁽¹⁾ wurde ein Mindestsatz für Verbrauchsteuern auf Benzin festgesetzt. Damit wird ein Annäherungsprozeß eingeleitet, zu dessen Vollendung es der Festsetzung eines Zielsteuersatzes bedarf, an den sich die Mitgliedstaaten annähern.

Dieselbe Richtlinie sieht eine regelmäßige Überprüfung der einzelnen Steuersätze vor, und es ist nunmehr angezeigt, die Spanne für Dieselmotoren zu überprüfen —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Ab 1. Januar 1993 beträgt der Zielsatz der Verbrauchsteuer auf verbleites Benzin, an den die Mitgliedstaaten ihre Sätze annähern, 495 ECU je 1 000 Liter.

Artikel 2

Ab 1. Januar 1993 liegt der Zielsatz der Verbrauchsteuer auf bleifreies Benzin um 50 ECU unter dem für verbleites Benzin geltenden, in Artikel 1 festgesetzten Zielsatz.

Artikel 3

Ab 1. Januar 1993 darf der Verbrauchsteuersatz für Dieselmotoren nicht weniger als 245 ECU und nicht mehr als 270 ECU je 1 000 Liter betragen.

Artikel 4

Ab 1. Januar 1993 beträgt der Zielsatz der Verbrauchsteuer auf Kerosin, das als Treibstoff verwendet wird, 495 ECU je 1 000 Liter.

Artikel 5

Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie bis spätestens 31. Dezember 1992 nachzukommen. Sie unterrichten die Kommission unverzüglich davon.

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

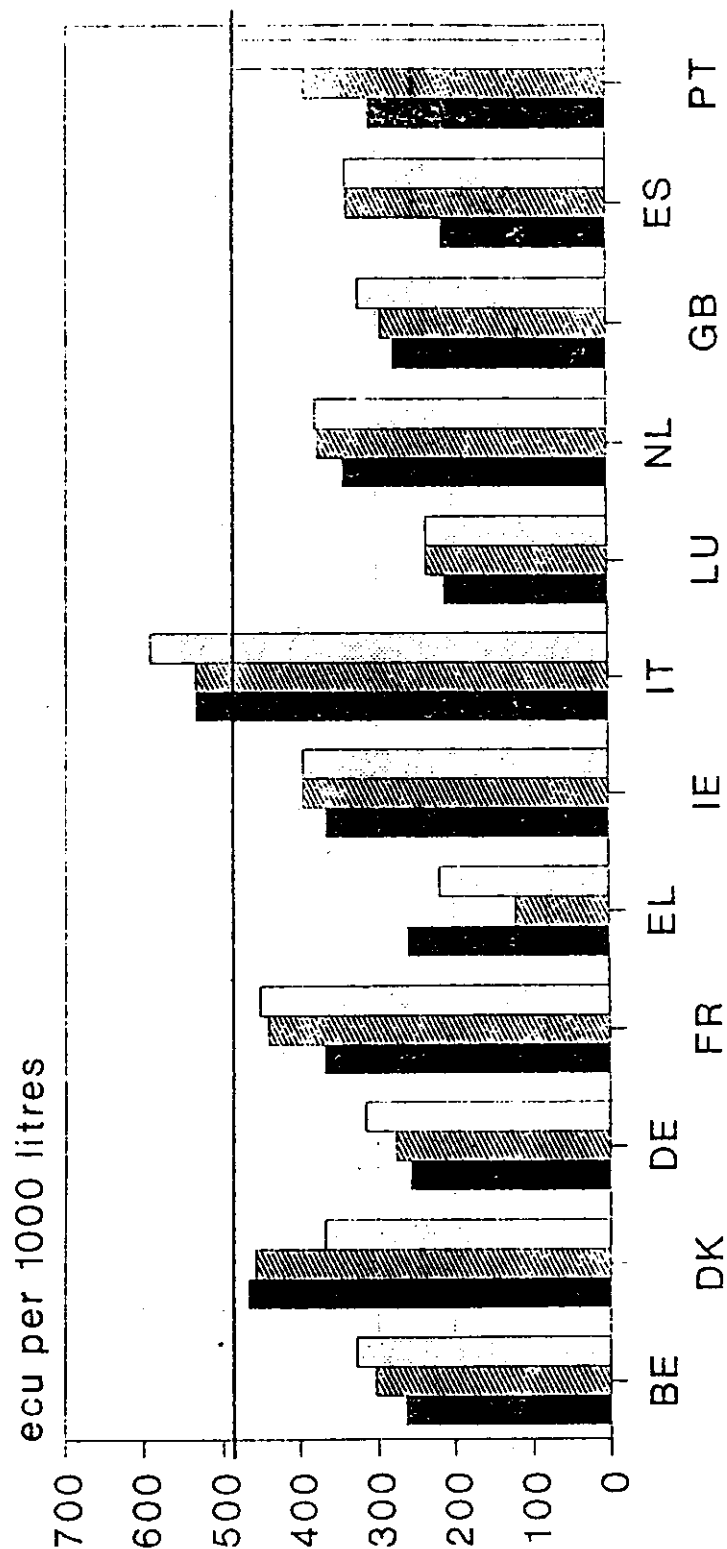
Artikel 6

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

⁽¹⁾ ABl. Nr. C 16 vom 23. 1. 1990, S. 10.

VERBRAUCHSTEUER AUF VERBLEITES BENZIN

Vergleich der in den Mitgliedstaaten seit 1987 angewandten Steuersätze



Vorgeschlagener Zielsatz : 495 ecu

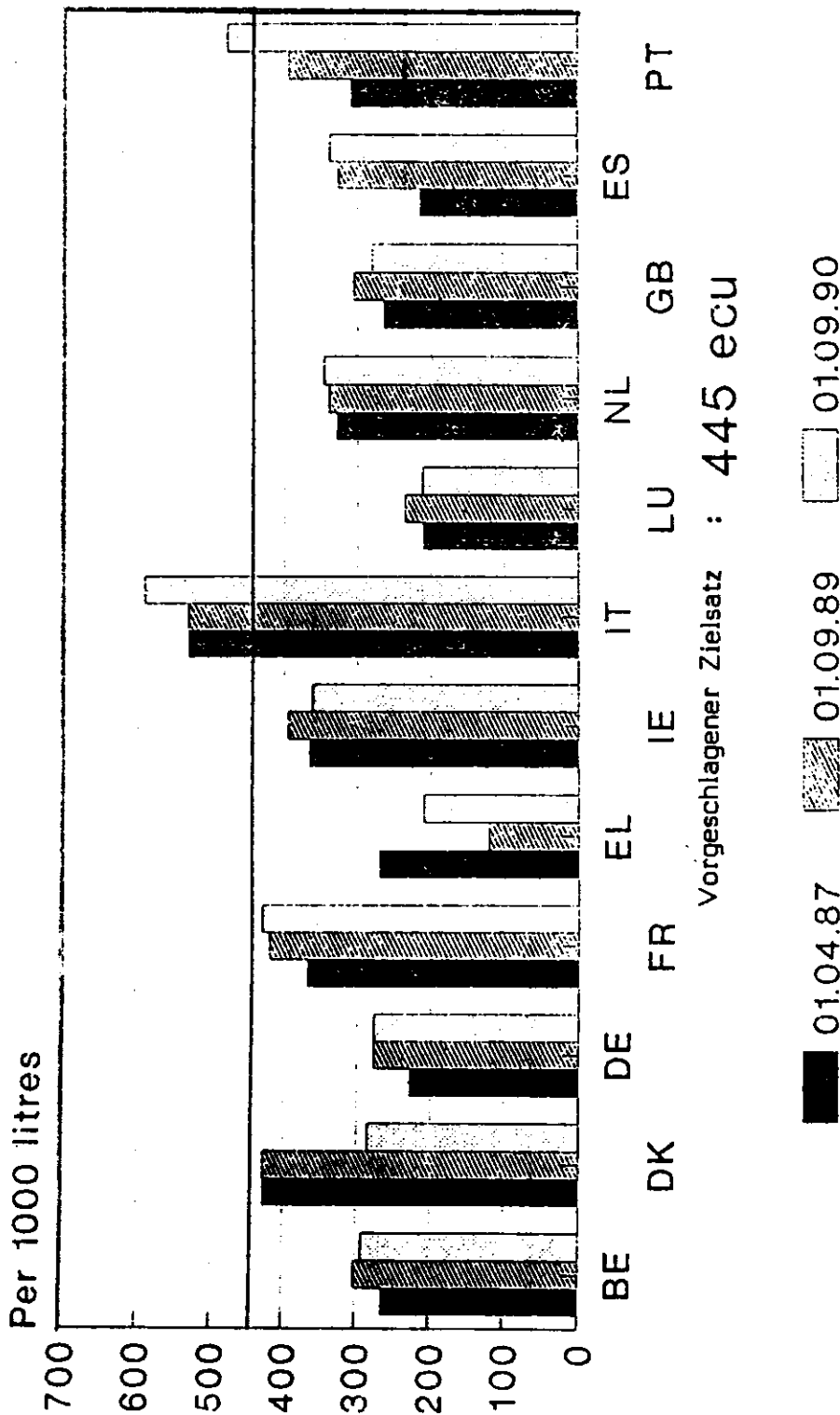
01.04.87
 01.09.89
 01.09.90

Steuersätze in ECU umgerechnet

145/91

VERBRAUCHSTEUER AUF BLEIFREIES BENZIN

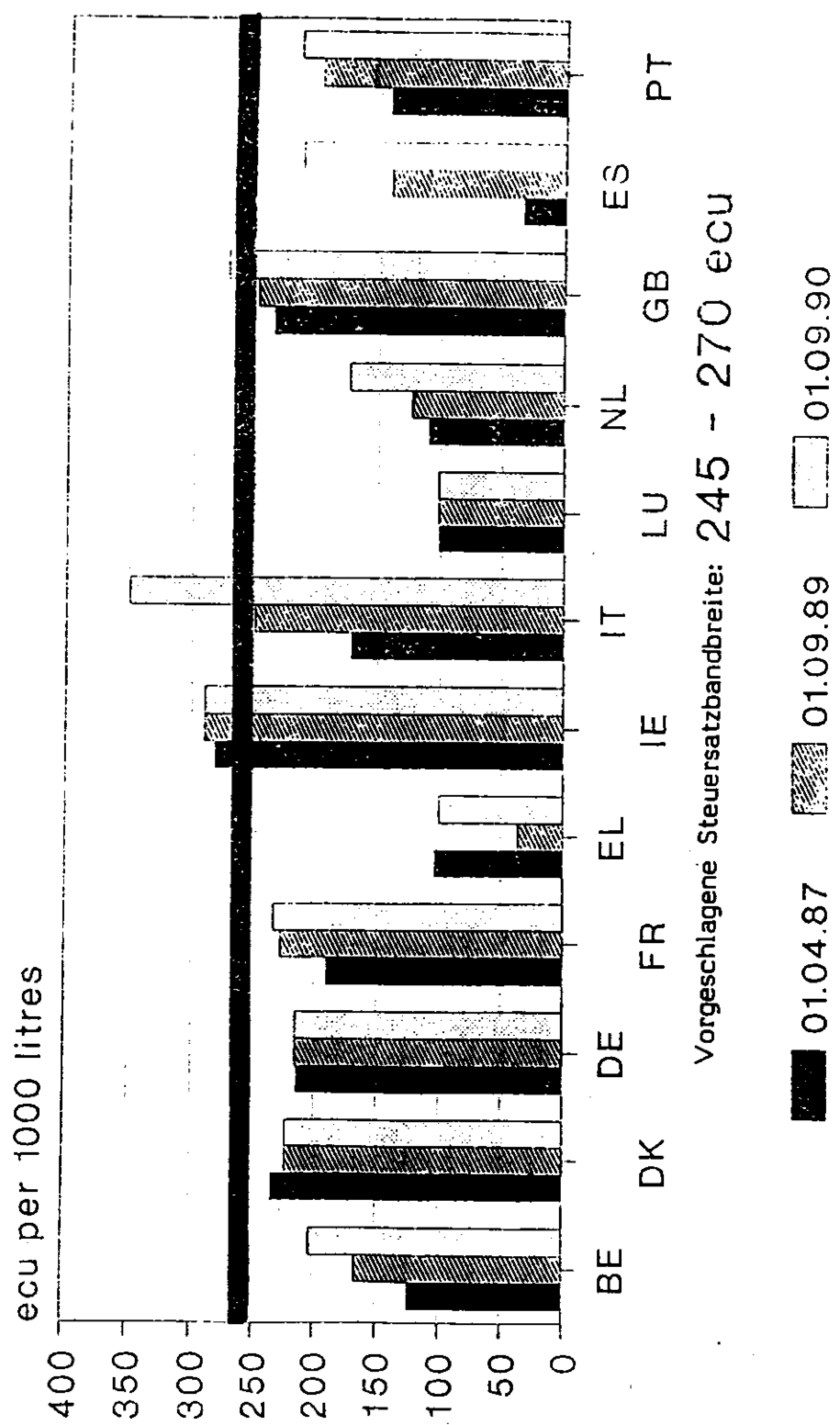
Vergleich der in den Mitgliedstaaten seit 1987 angewandten Steuersätze



Steuersätze in ECU umgerechnet

VERBRAUCHSTEUER AUF DIESELKRAFTSTOFF

Vergleich der in den Mitgliedstaaten seit 1987 angewandten Steuersätze



Steuersätze in ECU umgerechnet

07.06.91

**Beschluß
des Bundesrates**

zum

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Festsetzung
bestimmter Sätze bzw. Zielsätze der Verbrauchsteuer auf
Mineralöle

KOM(91) 43 endg.; Ratsdok. 4822/91

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

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, bei der weiteren Beratung der Vorlage auf folgendes hinzuwirken:

1. Bei der Festlegung der Steuersätze sollte von einer Indexierung abgesehen werden.
2. Die Mindestsätze für Benzin sind zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen und von Steuerumgehung zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten zu erhöhen.
3. Die Zielsätze der Verbrauchsteuer für Mineralöle sollten deutlich angehoben werden.

In der Bundesrepublik Deutschland werden durch das Solidaritätsgesetz (BR-Drucksache 142/91) die von der EG-Kommission vorgeschlagenen Zielsteuersätze für verbleites und unverbleites Benzin bereits bis auf 0,09 DM/l ausgeschöpft. Die Bandbreite für Dieselkraftstoff wurde durch die geplante Steuererhöhung ebenfalls weitgehend erfüllt.

Damit ergeben sich mittelfristig so gut wie keine Spielräume für weitere Steueranhebungen, obwohl Umweltexperten davon ausgehen, daß die externen Kosten des straßengebundenen Verkehrs und auch des Luftverkehrs im weitaus größeren Umfang angehoben und den jeweiligen Sektoren angelastet werden müßten.

4. Die Steuerbelastung für Dieselkraftstoff sollte der des Benzins entsprechen.

Im Hinblick auf die geplante verursachungsgerechte Wegekostenanlastung an schwere Nutzfahrzeuge (vgl. BR-Drucksache 118/91) müssen dabei jedoch zusätzliche fiskalische Belastungen des deutschen Straßengüterverkehrsgewerbes im Interesse gleicher Wettbewerbsbedingungen im Binnenmarkt vermieden werden.

5. Der in den Zielsätzen enthaltene CO₂-Zuschlag sollte deutlich erhöht werden und auch für die Mindestsätze gelten.

Ein CO₂-Zuschlag von nur 0,09 DM/l erscheint völlig unzureichend, um im Hinblick auf eine umweltschonende und zukunftssichere Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur Impulse auszulösen.

6. Eine weitergehende Spreizung der Steuersätze zwischen bleifreiem und verbleitem Benzin ist anzustreben.

7. Kerosin sollte künftig wie Vergaserkraftstoff besteuert und Befreiungstatbestände sollten für die gewerbliche Luftfahrt aufgehoben werden.

Die CO₂-Emissionen des Flugverkehrs werden von 13 Prozent im Jahre 1987 auf 22 Prozent im Jahre 2005 zunehmen. Diese Entwicklung wird dadurch begünstigt, daß Kerosin über die Mineralölsteuerbefreiung indirekt subventioniert wird. Eine Versteuerung des Kerosin wie Vergaserkraftstoff ist deshalb erforderlich.

8. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, bei der weiteren Beratung der Vorlage darauf hinzuwirken, daß bei der Festlegung der Zielsätze für die Mineralölsteuer ausreichend Raum gelassen wird, damit die Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer umgelegt werden kann.

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, einen Vorschlag zur Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer vorzubereiten und vorzulegen.