

11.11.92

EG - Fz - U - VP

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Geänderter Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Anlastung der Wegekosten an schwere Nutzfahrzeuge*)

KOM(92) 405 endg.; Ratsdok. 9656/92

*) Vgl. Drucksache 62/88 = AE-Nr. 880115 und Drucksache 118/91 = AE-Nr. 910537

803/92

Übermittelt vom Bundesminister für Wirtschaft am 11. November 1992 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 26. Oktober 1992 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Da es sich um eine tiefgreifende Änderung handelt, werden das Europäische Parlament und der Wirtschafts- und Sozialausschuß erneut an den Beratungen beteiligt.

Die Kommission strebt eine Beschlußfassung durch den Rat so rasch wie möglich an.

Mitteilung der Kommission

zur Anlastung der Wegekosten
an schwere Nutzfahrzeuge

Einführung

1. Mit dieser Mitteilung soll der Vorschlag vom 8. Januar 1988 für eine Richtlinie des Rates zur Anlastung der Wegekosten an schwere Nutzfahrzeuge⁽¹⁾, in der Fassung des Vorschlags vom 8. Februar 1991⁽²⁾ für eine Richtlinie des Rates, zum zweiten Mal geändert werden. Einer der Gründe für diese erneute Änderung ist die Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips.
2. Mit dem ursprünglichen Vorschlag sollte der Rat eine rechtliche Handhabe erhalten, um die Wettbewerbsverzerrungen aufgrund der bei der Anlastung der Wegekosten bestehenden Unterschiede zu unterbinden. Dazu gehörten insbesondere Bestimmungen über die Kraftfahrzeugsteuer und die (spätere) Einführung des Territorialitätsprinzips (das im einzelnen erst noch festzulegen wäre). Die Wegekosten werden nach diesem Prinzip den Verkehrsunternehmen entsprechend der tatsächlichen Benutzung der Straßenverkehrswege angelastet.

(1) KOM(87) 716 endg.; ABl. Nr. C 79 vom 26.3.1988, S. 8.

(2) KOM(90) 540 endg.; ABl. Nr. C 75 vom 20.3.1991, S. 1.

3. Die erste Änderung dieses Vorschlags (KOM(90) 540 endg.) hielt zwar am Territorialitätsprinzip als Endziel fest, sah jedoch folgende Übergangslösung vor:

- genaue Festlegung der Kraftfahrzeugsteuerstruktur (auf der Grundlage des zulässigen Gesamtgewichts der Fahrzeuge sowie ihrer Achszahl und -anordnung);
- Festlegung der entsprechenden Kraftfahrzeugsteuersätze, um schrittweise (vom 1.1.1992 bis 31.12.1999) die durchschnittlichen festen Wegkosten zu decken (die variablen Kosten sollten dabei durch die Dieselmotorkraftstoffsteuern gedeckt werden);
- Anrechnung der von den Verkehrsunternehmen für die Benutzung von Straßen entrichteten Gebühren (Mauten) auf die Kraftfahrzeugsteuer, indem die Mitgliedstaaten einen Teil der Kraftfahrzeugsteuern entsprechend den auf gebührenpflichtigen Autobahnen der Gemeinschaft zurückgelegten Fahrzeugkilometern rückerstatten können.

Die vorliegende erneute Änderung des Vorschlags

4. Mit den in der Unterlage im Anhang zu dieser Mitteilung vorgeschlagenen Änderungen wird der Vorschlag aktualisiert unter Berücksichtigung

- der einschlägigen Diskussionen der letzten Jahre in den verschiedenen Gremien des Rates, insbesondere der Ad-hoc-Gruppe "Abschaffung der Steuergrenzen", im Rat für Verkehrsfragen vom 22./23. Juni 1992 und im Rat für Wirtschafts- und Finanzfragen vom 29. Juni 1992,
- der Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 15. Mai 1992⁽³⁾,
- des Urteils des Europäischen Gerichtshofs vom 19. Mai 1992 in der Rechtssache C-195/90 Kommission/Bundesrepublik Deutschland und
- der Tatsache, daß es für die drängenden gegenwärtigen Probleme politische Lösungen zu finden gilt.

Zwei Ziele werden dabei verfolgt: Zum einen soll in den Mitgliedstaaten der Deckungsgrad der Wegekosten im Straßenverkehr angeglichen werden, indem diese unmittelbar den tatsächlichen Benutzern dieser Infrastrukturen angelastet werden; zum anderen soll der Gleichbehandlungsgrundsatz auf sämtliche Beteiligte in der Gemeinschaft dadurch angewandt werden, daß alle Verkehrsunternehmer ungeachtet ihrer Staatsangehörigkeit nach einheitlichen Regeln einen finanziellen Beitrag für die Bereitstellung der von ihnen benutzten Verkehrswege leisten müssen.

(3) ABl. Nr. C 150 vom 15.6.1992, S. 163.

Erreicht werden soll dies durch die Einführung einer Übergangsregelung, die später von einem endgültigen Gemeinschaftssystem abgelöst werden soll, das auf dem Territorialitätsprinzip für die Besteuerung des Straßenverkehrs beruht.

5. Neben der Festlegung eines Kraftstoffsteuermindestsatzes (245 ECU je 1.000 l Diesel)⁽⁴⁾ umfaßt diese vorläufige Regelung

- die Festlegung von Kraftfahrzeugsteuermindestsätzen⁽⁵⁾ und
- die mögliche Einführung von Benutzungsgebühren für bestimmte Autobahninfrastrukturen nach dem Vorbild der Mauten.

Solche Benutzungsgebühren sind an die tatsächliche Benutzung der Autobahnen gebunden, wie es das Europäische Parlament in seiner Stellungnahme vom 15. Mai 1992 empfohlen hat.

6. Die Einführung von Benutzungsgebühren muß an einige Bedingungen geknüpft werden, um den Grundsätzen des Vertrags, insbesondere der Nichtdiskriminierung und der Freizügigkeit, Rechnung zu tragen.

(4) Hierzu erfolgte die politische Einigung im Rat; die förmliche Genehmigung steht unmittelbar bevor.

(5) Angesichts der Schwierigkeiten einiger Mitgliedstaaten, die von der Kommission früher vorgeschlagene Struktur der Kraftfahrzeugbesteuerung zu akzeptieren, wird dieses System nun im Vorgriff auf eine spätere umfassendere Harmonisierung nicht mehr zwingend vorgeschrieben.

Da es sich um ein Gesamtkonzept handelt, ist insbesondere darauf zu achten, daß

- diese Gebühren ohne Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Niederlassungsortes der Benutzer erhoben werden;
- keine Kontrollen an den Binnengrenzen der Gemeinschaft durchgeführt werden;
- diese Gebühren die tatsächliche Benutzung der Verkehrswege im betreffenden Mitgliedstaat widerspiegeln; sie sollten sich daher nach der tatsächlichen Dauer der Verkehrswegebenutzung (ein Jahr, ein Monat, eine Woche oder ein Tag) richten;
- die Entrichtung der Gebühren (auch praktisch) in den anderen Mitgliedstaaten möglich ist und
- die Einführung, die Einhaltung und die Kontrolle des geplanten Systems nicht mit übermäßigen Verwaltungsformalitäten verbunden ist.

Es sollte ein Zusammenhang zwischen der Höhe der Benutzungsgebühren und den den Nutzfahrzeugen anzulastenden Autobahnwegkosten gewährleistet sein.

803/92

7. Bemerkungen zu den geänderten Artikeln

Artikel 1, 3 und 4

Hiermit sollen die Benutzungsgebühren in den Wortlaut aufgenommen werden.

Artikel 5

In diesem Artikel werden die Bedingungen für die Erhebung von Mauten und Benutzungsgebühren festgelegt (siehe Ziffer 6). Um die Transparenz des Systems zu gewährleisten, ist zudem vorgesehen, daß die Mitgliedstaaten der Kommission über die geltenden Sätze Bericht erstatten.

Artikel 8

Die Kraftfahrzeugsteuermindestsätze wurden gegenüber dem vorhergehenden Vorschlag deutlich gesenkt, damit sie von allen Mitgliedstaaten akzeptiert werden können. Diese Sätze sollen jedoch alle zwei Jahre überprüft werden. Um den jeweiligen Wechselkursen der nationalen Währungen gegenüber dem Ecu Rechnung zu tragen, wurde eine entsprechende Bestimmung aufgenommen.

Artikel 9

Dieser Artikel enthält ein Arbeitsprogramm und einen Zeitplan für die Einführung eines endgültigen einheitlichen Systems für die Erhebung von Abgaben auf den Straßenverkehr.

Artikel 10

Die bereits bisher bestehende Möglichkeit, im Rahmen dieses Artikels unter bestimmten Bedingungen eine Kraftfahrzeugsteuerrückerstattung zu erhalten, wird auf im kombinierten Verkehr eingesetzte Fahrzeuge und auf die Fälle ausgeweitet, in denen Benutzungsgebühren entrichtet

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

Der Vorschlag der Kommission vom 8. Januar 1988 [KOM(87) 716 endg.],
in der Fassung des Vorschlags der Kommission vom 8. Februar 1991
[KOM(90) 540 endg.], wird wie folgt geändert:

Ursprünglicher Vorschlag der	Änderung des Vorschlags gemäß
Kommission, in der geänderten Fassung	Artikel 149 Absatz 3 des EWG-
vom 8.2.91	Vertrags

(Ohne Eintrag in dieser Spalte gilt
der Wortlaut als unverändert).

Vorschlag für eine Richtlinie des
Rates zur Anlastung der Wegekosten an
schwere Nutzfahrzeuge

DER RAT DER EUROPÄISCHEN
GEMEINSCHAFTEN -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung
der Europäischen Wirtschaftsge-
meinschaft, insbesondere auf die
Artikel 75 und 99,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen
Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts-
und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Mit Blick auf die Weiterentwicklung
der gemeinsamen Verkehrspolitik und
die Geschlossenheit des Binnenmarkts
gilt es, Wettbewerbsverzerrungen und
Diskriminierungen zwischen den Ver-
kehrsunternehmen der Gemeinschaft
aus Gründen ihres Niederlassungs-
ortes zu beseitigen; dies erfordert
den Erlaß einheitlicher Vorschrif-
ten, um die Handhabung der Abgaben
zu harmonisieren, die sich unmittel-
bar auf den Straßenverkehr aus-
wirken.

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

Die einzelstaatlichen Systeme für
die Erhebung von Abgaben auf das
Halten oder die Benutzung schwerer
Nutzfahrzeuge sollten parallel zur
Liberalisierung der Märkte
schrittweise angeglichen werden;
diese Angleichung muß sich sowohl
auf die Gebühren für die Benutzung
von Straßenverkehrseinrichtungen als
auch auf die Höhe der Kraftfahrzeug-
steuern erstrecken.

Die Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen zwischen Verkehrsunternehmen aus unterschiedlichen Mitgliedstaaten erfordert die Harmonisierung der Abgabensysteme - Kraftfahrzeugsteuern, Kraftstoffsteuern und Gebühren für die Benutzung von Verkehrseinrichtungen - und die Einführung eines gerechten Mechanismus für die Anlastung der Wegekosten an die Verkehrsunternehmen.

Ein gerechtes System für die Anlastung der Wegekosten muß in einem festzusetzenden Verhältnis folgenden Kosten Rechnung tragen:

- den direkten Kosten für Bau und Erhaltung der Straßenverkehrseinrichtungen;
- den externen Kosten infolge der Benutzung dieser Verkehrswege, beispielsweise den Umweltkosten.

- 10 -

Die Verzerrungen des Wettbewerbs zwischen den Verkehrsunternehmen der einzelnen Staaten und die unberechtigten Verlagerungen von Belastungen zwischen diesen müssen umgehend abgebaut werden. Daher ist im Vorgriff auf eine Ermittlung und Anlastung der Kosten eine Übergangsphase erforderlich, in der die derzeit erhobenen Abgaben harmonisiert und Schritte zur Vorbereitung der Endphase eingeleitet werden.

Parallel zu diesem Harmonisierungsprozeß sollten nach Möglichkeit Abgabenmechanismen entwickelt werden, die weniger den Erfordernissen einer Kostenanlastung nach dem Territorialitäts- als denjenigen nach dem Nationalitätsprinzip entsprechen, wie z.B. Kraftstoffsteuern und Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege.

Die Kraftstoffsteuern eignen sich naturgemäß besonders gut für die Umsetzung des Territorialitätsprinzips; sie bieten sich daher - zumindest vorläufig - als Hauptinstrument eines Systems zur Anlastung der Wegekosten des Straßenverkehrs an.

Um ein gemeinschaftsweites (gestrichen)
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 Dieselkraftstoffsteuer zumindest die bei der Benutzung der Verkehrswege durch dieses Fahrzeug entstehenden verkehrsabhängigen Kosten decken. Der Kraftfahrzeugsteuer-nettobetrag 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 Höhe der Abgaben soll nach Möglichkeit die von den Fahrzeugen verursachten Kosten widerspiegeln, insbesondere die Wege- und die externen Kosten einschließlich der Umweltkosten.

Es ist angezeigt, die Angleichung der einzelstaatlichen Steuersysteme zunächst auf schwere Nutzfahrzeuge mit einem bestimmten Mindestgesamtgewicht, die im innergemeinschaftlichen grenzüberschreitenden Güterverkehr eingesetzt werden können, zu beschränken.

Zu diesem Zweck sollten Mindestsätze für die in den Mitgliedstaaten derzeit geltenden Kraftfahrzeugsteuern oder für diese ersetzenden Steuern festgelegt werden; jeder Mitgliedstaat kann diese Steuersätze anpassen und gegebenenfalls senken, sofern er die vorgeschriebenen Mindestsätze beachtet.

Wettbewerbsverzerrungen sind vor allem auf die unterschiedlichen nationalen Besteuerungssysteme und insbesondere darauf zurückzuführen, daß in einigen Mitgliedstaaten Mauten erhoben werden, in anderen dagegen nicht. Diese Wettbewerbsverzerrungen können zwar nicht allein durch die Harmonisierung der Steuern beseitigt, jedoch - solange es keine technisch und wirtschaftlich besseren Erhebungsformen gibt - vorläufig dadurch gemildert werden, daß Autobahnbenutzungsgebühren eingeführt werden, vorausgesetzt, daß diese weder mit Diskriminierungen, noch mit allzu hohem Verwaltungsaufwand noch mit Behinderungen an den Binnengrenzen verbunden sind. Diese Gebühren sollten den Wege- und den externen Kosten einschließlich der Umweltkosten Rechnung tragen.

Um sicherzustellen, daß die Benutzungsgebühren und die Mauten nach dem Grundsatz der Deckung der Wegekosten erhoben werden, sind bestimmte Regeln für die Anwendung dieser Gebühren festzulegen.

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.

Die Anlastung der Wegekosten und der externen Kosten sollte im Idealfall auf der Grundlage eines noch festzulegenden Konzepts und von in allen Mitgliedstaaten nach einem einheitlichen Verfahren erfaßten Zahlenangaben erfolgen; da es ein solches Konzept und derartige Angaben derzeit nirgendwo gibt, ist ein vorläufiges System mit für alle Mitgliedstaaten verbindlichen Kraftfahrzeugsteuermindestsätzen einzuführen.

Längerfristiges Ziel für die Kraftfahrzeugbesteuerung ist die Anwendung eines gemeinschaftsweiten Systems nach dem Territorialitätsprinzip. (unverändert)

Bei der Verwirklichung der einzelnen Phasen soll ein genauer Zeitplan eingehalten werden. Um die Vorschriften der weiteren Entwicklung anzupassen und die Endphase des gemeinschaftlichen Abgabensystems umzusetzen, ist ein Zeitplan festzulegen -

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 - (gestrichen)

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

- (1) Die Mitgliedstaaten gleichen die Steuern auf das Halten oder die Benutzung von schweren Nutzfahrzeugen in Übereinstimmung mit dieser Richtlinie an. Die Mitgliedstaaten gleichen ihre Systeme für die Erhebung von Abgaben auf die Haltung oder Benutzung schwerer Nutzfahrzeuge gemäß dieser Richtlinie an.
- (2) Diese Richtlinie gilt nicht für die außereuropäischen Gebiete der Mitgliedstaaten. Sie gilt auch nicht für die Kanarischen Inseln, Ceuta und Melilla, die Azoren und Madeira. (unverändert)

Artikel 2

- (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 Mitgliedstaats 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.
- (1) Im Sinne dieser Richtlinie bedeutet
- "Autobahn" eine Straße, die nur für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt und gebaut ist, zu der von den angrenzenden Grundstücken aus keine unmittelbare Zufahrt besteht und die:
 - i) für beide Verkehrsrichtungen besondere Fahrbahnen hat - außer an einzelnen Stellen oder vorübergehend -, die durch einen nicht für den Verkehr bestimmten Geländestreifen oder in Ausnahmefällen auf andere Weise voneinander getrennt sind;
 - ii) keine höhengleiche Kreuzung mit Straßen, Eisenbahn- oder Straßenschienen oder Gehwegen hat; und
 - iii) als Autobahn besonders gekennzeichnet ist.

- "Maut" eine für die Durchführung einer Fahrt zwischen zwei Punkten auf einem der Verkehrswege nach Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe c) zu leistende Zahlung, deren Höhe sich, sofern es sich bei Autobahnen nach der zurückgelegten Wegstrecke richtet;
- "Benutzungsgebühr" eine Zahlung, die zur Benutzung von Autobahnen während eines bestimmten Zeitraums berechtigt;
- "schwere Nutzfahrzeuge" Lastkraftwagen, Lastzüge und Sattelkraftfahrzeuge, die in einem Mitgliedstaat amtlich zugelassen sind oder zum Verkehr zugelassen sind und Unternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat oder Gebietsansässigen eines Mitgliedstaats gehören oder in einem Mitgliedstaat von diesen Unternehmen oder von Gebietsansässigen benutzt werden, sofern
 - sie im Straßengüterverkehr eingesetzt werden;
 - ihr zulässiges Gesamtgewicht mindestens 12 Tonnen beträgt.

- (2) Die Mitgliedstaaten können (unverändert)
Militär- und Polizeifahrzeuge
sowie Fahrzeuge, die einer
Gebietskörperschaft gehören oder
auf deren Namen zugelassen sind,
aus dem Anwendungsbereich dieser
Richtlinie ausklammern.

Artikel 3

Unbeschadet der Bestimmungen von
Artikel 5 gilt die Angleichung der
Steuersysteme im Sinne von Artikel 1
für folgende Steuern:

- (1) Unbeschadet der Bestimmungen
der Artikel 4 und 5 betrifft
die Angleichung der
Abgabensysteme gemäß Artikel 1
folgende Steuern:

- Belgien:
taxe de circulation sur les
véhicules automobiles/
verkeersbelasting op de
autovoertuigen
- Dänemark:
vægtafgift af motorkøretøjer
m.v.
- Deutschland:
Kraftfahrzeugsteuer
- Frankreich:
 - a) taxe speciale sur certains
véhicules routiers
 - b) taxe différentielle sur les
véhicules à moteur
- Griechenland: Τέλη κυκλοφορίας

(unverändert)

- Irland:
vehicle excise duties
- Italien:
 - a) tassa di circolazione sugli autoveicoli
 - b) addizionale del 5 % sulla tassa di circolazione
- Luxemburg:
taxe sur les véhicules automoteurs
- Niederlande:
motorrijtuigenbelasting
- Portugal:
 - a) imposto de camionagem
 - b) imposto de circulação
- Spanien:
 - a) impuesto sobre vehiculos de tracción mecánica
 - b) impuesto sobre actividades económicas
- Vereinigtes Königreich:
vehicle excise duties

(2) Ersetzt ein Mitgliedstaat eine der Steuern gemäß Absatz 1 durch eine andere, gleichartige Steuer, so unterrichtet er die Kommission davon, die dann die erforderlichen Änderungen in dem vorgenannten Absatz vornimmt.

Artikel 4

- | | |
|---|---|
| (1) Die Mitgliedstaaten erheben mit (unverändert)
Ausnahme der in Artikel 3
genannten Steuern keine anderen
Steuern oder Abgaben auf das
Halten oder die Benutzung von
schweren Nutzfahrzeugen. | |
| (2) Absatz 1 hindert die
Mitgliedstaaten nicht daran, | (2) Abweichend von Absatz 1 dürfen
die Mitgliedstaaten |
| (a) spezifische Bagatellsteuern
oder -abgaben wie die in
einigen Mitgliedstaaten
erhobene Zulassungssteuer
oder die Abgaben auf
Fahrzeuge oder Ladungen mit
ungewöhnlichen Gewichten
oder Abmessungen, | (a) spezifische Bagatellsteuern
oder -abgaben, die bei der
Zulassung des Fahrzeugs
erhoben werden oder mit denen
Fahrzeuge oder Ladungen mit
ungewöhnlichen Gewichten oder
Abmessungen belegt werden, |
| (b) Parkgebühren und Gebühren
für die Benutzung von
Stadtstraßen, Gebühren auf
Brücken, in Tunneln und auf
Gebirgspässen, | (b) Parkgebühren und spezielle
Gebühren für die Benutzung
von Stadtstraßen, |

- | | |
|--|--|
| (c) gemäß Artikel 5 Gebühren für die Benutzung von Verkehrswegen (Straßenbenutzungsgebühren) | (c) gemäß Artikel 5 Gebühren für die Benutzung von Straßenverkehrseinrichtungen, d.h. Mauten und Benutzungsgebühren für Autobahnen, Brücken, Tunnel und Gebirgspässe |
| einzuführen oder beizubehalten. | einführen oder beibehalten. |

Artikel 5

- | | |
|---|--|
| (1) Straßenbenutzungsgebühren auf Nutzfahrzeuge unterliegen folgenden Bedingungen: | (1) Für Mauten und Benutzungsgebühren für Straßenverkehrseinrichtungen - die nicht gleichzeitig auf ein und demselben Straßenabschnitt erhoben werden dürfen - auf schwere Nutzfahrzeuge gilt folgendes: |
| (a) sie werden ohne unmittelbare oder mittelbare unterschiedliche Behandlung aufgrund der Staatsangehörigkeit und ohne unterschiedliche Behandlung aufgrund der Quelle oder des Ziels des Verkehrs erhoben; | (a) sie werden ohne unmittelbare oder mittelbare Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit und ohne Diskriminierung aufgrund der Quelle oder des Ziels des Verkehrs erhoben; |
| (b) sie hängen mit den Bau- und Betriebskosten der betreffenden Verkehrswege sowie den Benutzungskosten zusammen; | (b) sie hängen mit den Bau- und Betriebskosten der betreffenden Verkehrswege sowie den Benutzungskosten zusammen; |

(c) sie werden in einer Weise erhoben, daß sich die Behinderung des freien Verkehrsflusses in möglichst engen Grenzen hält. Zu diesem Zweck passen die Mitgliedstaaten ihre Erhebungssysteme dem neusten Stand der Technik an.

(c) sie werden so eingeführt, erhoben und ihre Zahlung wird so kontrolliert, daß sie den Verkehrsfluß möglichst wenig beeinträchtigen, wobei darauf zu achten ist, daß sie keine Halts oder Kontrollen an den Binnengrenzen der Gemeinschaft erfordern. Hierzu arbeiten die Mitgliedstaaten zusammen, um ihre Erhebungssysteme dem neuesten Stand der Technik anzupassen, gemeinsame Systeme zur Erhebung der Mauten an den Binnengrenzen einzurichten und - sofern Benutzungsgebühren erhoben werden - Möglichkeiten zu schaffen, damit diese in den anderen Mitgliedstaaten entrichtet werden können.

(d) werden Benutzungsgebühren erhoben, so richten sich diese nach der Dauer der Benutzung der Straßenverkehrseinrichtungen. Die Gebühren für einen Tag, eine Woche bzw. einen Monat betragen jeweils $1/260$, $1/52$ bzw. $1/12$ der Benutzungsgebühr für ein Jahr. Hierauf kann ein geringer Betrag für die tatsächlichen Verwaltungskosten aufgeschlagen werden, der jedoch nicht unangemessen hoch sein darf.

- | | |
|---|---|
| 2. Für den Zweck dieser Richtlinie sind Straßenbenutzungsgebühren nur auf bestimmten Autobahnen, Autobahnnetzen oder Teilen davon zulässig. | (2) Mauten und Benutzungsgebühren dürfen auf dem gesamten Autobahnnetz oder auf bestimmten Autobahnen, Autobahnnetzen oder Teilen davon erhoben werden. |
|---|---|

"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:

(gestrichen)

- 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.

- (3) Die Mitgliedstaaten erstatten der Kommission alljährlich Bericht über die von ihnen festgelegten Sätze ; dieser Bericht enthält auch ausreichende Angaben für den Nachweis, daß die Bedingungen der Absätze 1 und 2 erfüllt sind.

Artikel 6

(gestrichen)

- (1) Für die Besteuerung werden die schweren Nutzfahrzeuge nach der Zahl und Anordnung ihrer Achsen in Klassen eingeteilt.
- (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 I.

Artikel 7

Die Verfahren für die Festlegung und
Erhebung der Steuern werden von jedem
Mitgliedstaat festgelegt.

Artikel 6

Die Verfahren für die Erhebung und
Einziehung der Steuern nach
Artikel 3 werden von jedem
Mitgliedstaat festgelegt.

Artikel 8

(1) Schwere Nutzfahrzeuge sind in
anderen Mitgliedstaaten als
denen, unter deren Recht sie
fallen, von Steuern im Sinne von
Artikel 3 befreit. Diese
Fahrzeuge werden so besteuert,
als würden sie ausschließlich in
dem Mitgliedstaat, unter dessen
Recht sie fallen, eingesetzt.

Artikel 7

(1) Schwere Nutzfahrzeuge sind in
anderen Mitgliedstaaten als
denen, unter deren Recht sie
fallen, von Steuern im Sinne
von Artikel 3 befreit.

(2) Unbeschadet der Bestimmungen von Artikel 8 der Richtlinie 75/130/EWG des Rates vom 17. Februar 1975 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten (1), geändert durch Richtlinie 82/603/EWG des Rates vom 28. Juli 1982 (2), gewähren die Mitgliedstaaten bei den Steuern im Sinne von Artikel 3 keine Befreiung oder Ermäßigung, weil die schweren Nutzfahrzeuge

- a) sich im Hoheitsgebiet anderer Mitgliedstaaten aufhalten;
- b) bestimmte quantitative oder qualitative Merkmale (Alter des Fahrzeugs, Zahl der Fahrzeuge eines Unternehmens usw.) aufweisen.

- (1) ABl. Nr. L 48 vom 22.2.1975, S. 31
- (2) ABl. Nr. L 247 vom 23.8.1982, S. 6

(2) Unbeschadet der Bestimmungen des Artikels 10 dieser Richtlinie und des Artikels 8 der Richtlinie 75/130/EWG des Rates (1) gewähren die Mitgliedstaaten bei den Steuern im Sinne von Artikel 3 keine Befreiung oder Ermäßigung, weil die schweren Nutzfahrzeuge

(unverändert)

(unverändert)

- (1) ABl. Nr. L 48 vom 22.2.1975, S. 31

- (3) Die Mitgliedstaaten dürfen nicht (unverändert)
die Kraftfahrzeugsteuer nach
Maßgabe der
Dieselkraftstoffsteuer für die
Zeit erstatten, in der sich ein
Fahrzeug im Hoheitsgebiet eines
anderen Mitgliedstaates
aufgehalten hat.

- | | |
|---|--|
| <p>(4) Die Mitgliedstaaten können
jedoch Steuerbefreiungen oder
-ermäßigungen für die Zeit
gewähren, während der sich die
Fahrzeuge im Sinne von Artikel 2
im Hoheitsgebiet von
Drittländern aufhalten, wenn die
für die betreffenden Fahrzeuge
zu entrichtende
Kraftfahrzeugsteuer der Steuer
im Sinne dieser Richtlinie
entspricht.</p> | <p>(4) Die Mitgliedstaaten können
Steuerbefreiungen oder
-ermäßigungen für die Zeit
gewähren, während der sich die
Fahrzeuge nach Artikel 2 im
Hoheitsgebiet von Drittländern
aufhalten, wenn diese Fahr-
zeuge dort einer Besteuerung
unterliegen, die derjenigen
gemäß Artikel 3 entspricht.</p> |
|---|--|

Artikel 8

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

(1) Unbeschadet der Struktur der Steuern nach Artikel 3 setzen die Mitgliedstaaten die entsprechenden Steuersätze so fest, daß sie für alle Fahrzeugklassen oder -unterklassen gemäß Anhang 1 nicht unter den dort aufgeführten Mindestsätzen liegen.

(2) Portugal und Griechenland dürfen bis zum 31. Dezember 1996 ermäßigte Sätze von nicht weniger als 50 % der Sätze nach Anhang 1 anwenden.

(3) Der Rat untersucht auf der Grundlage eines ihm von der Kommission vorzulegenden Berichts die Steuermindestsätze erstmals bis zum 31. Dezember 1995 und dann alle zwei Jahre, um das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherzustellen und Wettbewerbsverzerrungen zu unterbinden. Auf Vorschlag der Kommission paßt der Rat diese Mindestsätze gegebenenfalls an.

- (4) Die Umrechnung der Kraftfahrzeugsteuermindestsätze in die nationalen Währungen wird aktualisiert, wenn der durchschnittliche Wechselkurs einer nationalen Währung gegenüber dem Ecu sich während des Kalendervorjahres um mehr als $\pm 5 \%$ verändert hat.

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.

Artikel 9

- (1) Der Rat erläßt im Interesse des Binnenmarktes und der gemeinsamen Verkehrspolitik baldmöglichst geeignete Vorschriften für die Einführung eines harmonisierten Abgabensystems für den Straßenverkehr; dieses umfaßt die Kraftfahrzeugsteuern, die Kraftstoffsteuern und die Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßenverkehrseinrichtungen (Benutzungsgebühren und Mauten) und berücksichtigt die Wege- und die externen Kosten einschließlich der Umweltkosten.

- | | |
|--|---|
| <p>(2) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission bis spätestens 1. Juni 1992 gemäß dem Schema in Anhang III zu jeder der in Artikel 6 aufgeführten Fahrzeugklassen Angaben über die entsprechenden Wegekosten.</p> <p>(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.</p> <p>(4) Unter Verwendung der Mitgliedstaatlichen Angaben berechnet die Kommission</p> | <p>(2) Hierfür übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission die erforderlichen und ohne unvertretbare Kosten von den nationalen Verwaltungen einzuholenden Angaben (gemäß Anhang 2).</p> <p>(3) Auf der Grundlage dieser Angaben, der zwischenzeitlichen Erfahrungen und einer Bewertung des Funktionierens des Verkehrsmarktes unterbreitet die Kommission dem Rat vor dem 1. Januar 1998 einen Bericht mit Vorschlägen für die Verwirklichung des in Absatz 1 dargelegten Ziels. Der Rat nimmt auf der Grundlage dieser Vorschläge bis zum 31. Dezember 1988 ein harmonisiertes System an, das spätestens am 30. Juni 1999 in Kraft treten muß.</p> <p>(gestrichen)</p> |
|--|---|

nach Abzug des voraussichtlichen Aufkommens aus der Dieselkraftstoffsteuer gemäß dem in Anhang IV beschriebenen Verfahren und unter Berücksichtigung der gemäß den Absätzen 2 und 3 ermittelten Höhe der Wegekosten für jedes Fahrzeugklasse den Kraftfahrzeugmindestsatz.

- (5) Die Kraftfahrzeugsteuersätze (gestrichen)
lauten auf Ecu.
- (6) Die Mitgliedstaaten, die die in (gestrichen)
den Absätzen 1 und 2 für die Informationsübermittlung
genannten Fristen nicht einhalten, werden in die
Berechnungen nicht einbezogen. Die gemeinschaftlichen
Wegkosten und die entsprechenden Steuersätze
werden dann ausschließlich anhand der von den übrigen
Mitgliedstaaten übermittelten Angaben errechnet.
- (7) Sofern und solange wenigstens (gestrichen)
sieben Mitgliedstaaten nicht in der Lage sind, den
Kommissionsdienststellen geeignete Angaben zu den

Wegekosten gemäß Anhang III 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 (gestrichen)
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 (gestrichen)
31. Dezember 1993 über einen
Vorschlag der Kommission
beschließen, in dem das
Verfahren zur Durchführung von
Absatz 8 bestimmt wird.

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 jährliche Kfz-Steuer)

100.000

Artikel 10

(1) Die einzelstaatlichen Behörden können an sie entrichtete Kraftfahrzeugsteuern rückerstatten, und zwar auf der Grundlage

(a) der Kilometer, die die Fahrzeuge auf mautpflichtigen Autobahnen in der Gemeinschaft zurückgelegt haben. Die Rückerstattung erfolgt auf jährlicher Basis nach folgender Formel:

(Fahrzeug-km auf mautpflichtigen Autobahnen x jährliche Kfz-Steuer)

100.000

und/oder

- (b) der Tage, für die Benutzungsgebühren für Autobahnen in der Gemeinschaft entrichtet wurden. Die Rückerstattung erfolgt auf jährlicher Basis nach folgender Formel:

Gesamtzeitraum (in Tagen), für den Benutzungsgebühren entrichtet wurden, x jährliche Kfz-Steuer

365

- (2) Für die im Rahmen kombinierter Verkehre zurückgelegten Eisenbahn-, Binnschiffahrts- und Seeschifffahrtskilometer kann eine Rückerstattung der Kraftfahrzeugsteuern nach den Bestimmungen des Absatzes 1 für die auf maut- oder benutzungsgebührenpflichtigen Straßen zurückgelegten Strecken erfolgen.

- (3) Die Rückerstattungen gemäß den Absätzen 1 und 2 dürfen keinesfalls dazu führen, daß die Steuermindestsätze gemäß Artikel 8 Absätze 1 und 2 unterschritten werden.

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.

Artikel 13

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am ...

Im Namen des Rates
Der Präsident

Artikel 11

Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie spätestens ab dem 1. Januar 1994 nachzukommen. Sie unterrichten die Kommission unverzüglich davon.

(unverändert)

Artikel 12

(unverändert)

Geschehen zu Brüssel am ...

Im Namen des Rates
Der Präsident

Anhang 1Kraftfahrzeugsteuer-Mindestsätze für schwere Nutzfahrzeuge

Unterklassen schwere Nutzfahrzeuge (zulässiges Gesamtgewicht in Tonnen)

<u>Lastkraftwagen</u>		<u>Mindeststeuer</u> (in ECU/Jahr) (neue Sätze)	<u>Mindeststeuer</u> (in ECU/Jahr) (alte Sätze)
<u>über</u>	<u>unter oder</u> <u>gleich</u>		
2 Achsen			
7,5	12	0	0
12	13	31	71
13	14	86	204
14	15	121	286
15	18	274	645
3 Achsen			
15	17	54	127
17	19	111	262
19	21	144	339
21	23	222	523
23	25	345	814
25	26	345	814
4 Achsen			
23	25	146	343
25	27	228	537
27	29	362	853
29	31	537	1267
31	32	537	1267

Anmerkung: Fahrzeuge mit einer Antriebsachse mit pneumatischer Aufhängung oder gleichwertigem System werden zu einem Steuersatz veranlagt, der für die unmittelbar darunter liegende Fahrzeugklasse gilt. Zum Beispiel wird ein Lastkraftwagen mit drei Achsen und einem zulässigen Gesamtgewicht von 23 Tonnen mit 144 ECU statt mit 222 ECU besteuert.

<u>Fahrzeugkombinationen</u>		<u>Mindeststeuer</u> (in ECU/Jahr) (neue Sätze)	<u>Mindeststeuer</u> (in ECU/Jahr) (alte Sätze)
<u>über</u>	<u>unter oder</u> <u>gleich</u>		
2+1 Achsen			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	14	32
18	20	32	76
20	22	75	175
22	23	97	229
23	25	175	414
25	28	307	723
2+2 Achsen			
23	25	70	165
25	26	115	271
26	28	169	398
28	29	204	482
29	31	335	790
31	33	465	1097
33	36	706	1666
36	38	706	1666
2+3 Achsen			
36	38	515	1216
38	40	700	1652
3+2 Achsen			
36	38	454	1072
38	40	628	1481
40	44	929	2191
3+3 Achsen			
36	38	225	532
38	40	336	791
40	44	535	1262

Anmerkung: Fahrzeuge mit einer Antriebsachse mit pneumatischer Aufhängung oder gleichwertigem System werden zu einem Steuersatz veranlagt, der für die unmittelbar darunter liegende Fahrzeugklasse gilt. Zum Beispiel wird eine Fahrzeugkombination mit drei Achsen und einem zulässigen Gesamtgewicht von 23 Tonnen mit 75 ECU statt mit 97 ECU besteuert.

Anhang 2

Angaben, die jeder Mitgliedstaat
gemäß Artikel 5 Absatz 3 und Artikel 9 Absatz 2
beibringen muß

Die Mitgliedstaaten geben der Kommission für jede Fahrzeugklasse im Sinne dieser Richtlinie ihre Wegekosten an. Diese Mitteilung über den jeweiligen Vorjahreszeitraum erfolgt vor dem 30. Juni jedes Jahres und umfaßt die nachstehenden Angaben⁽¹⁾.

Das Verfahren zur Aufschlüsselung dieser Kosten zwischen den einzelnen Fahrzeugklassen muß genau beschrieben werden, damit die Kommissionsdienststellen die einzelnen Angaben miteinander verknüpfen können. Jeder Mitgliedstaat kann sein eigenes Verfahren zur Kostenanlastung wählen.

(1) ausgedrückt in der jeweiligen nationalen Währung.

Folgende Angaben sind beizubringen:

1. Investitionsausgaben (berechnet aus dem Durchschnittswert der letzten 10 Jahre)
 - für Neubau und Erweiterung sowie
 - für Erneuerung und Erhaltung

des - Gesamtnetzes

 - maut- beziehungsweise benutzungsgebührenpflichtigen Netzes,

aufgeschlüsselt nach Fahrzeugklassen.
2. Betriebsausgaben
 - laufende Ausgaben (berechnet aus dem Durchschnitt der letzten drei Jahre)
 - Gemeinkosten
 - Polizeikosten

für das - Gesamtnetz

 - maut- beziehungsweise benutzungsgebührenpflichtige Netz,

aufgeschlüsselt nach Fahrzeugklassen.
3. Kraftfahrzeugsteuern für jede der Fahrzeugklassen gemäß Anhang 1
4. Sätze der Mauten und der Benutzungsgebühren für jede der Fahrzeugklassen gemäß Anhang 1
5. Länge des maut- beziehungsweise benutzungsgebührenpflichtigen Straßennetzes

6. Zahl der Fahrzeuge einer jeden Klasse gemäß Anhang 1, die im betreffenden Mitgliedstaat verkehren (in- und ausländische Fahrzeuge), und die Zahl der von diesen Fahrzeugen geleisteten Fahrzeugkilometer (Summe auf gebührenpflichtigen Autobahnen)
7. Aufkommen aus folgenden Steuern und/oder Abgaben:
 - Dieselkraftstoffsteuern
 - Kraftfahrzeugsteuern
 - Mauten und/oder Benutzungsgebühren für unter diese Richtlinie fallende Fahrzeuge
8. Vom betreffenden Mitgliedstaat berücksichtigte Umweltkosten.

ERWARTETE AUSWIRKUNGEN

DER VORGESCHLAGENEN RICHTLINIE AUF DIE UNTERNEHMEN
und insbesondere auf die kleinen und mittleren Unternehmen
(KMU)

Titel der vorgeschlagenen Richtlinie:

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

Dokumentenummer:

Der Vorschlag

1. Ist in Anbetracht des Subsidiaritätsprinzips eine
Gemeinschaftsvorschrift erforderlich und welches sind die angestrebten
Ziele ?

Es ist eine Gemeinschaftsvorschrift erforderlich, um die
Einheitlichkeit des Verkehrsmarktes zu gewährleisten und steuerliche
Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsunternehmen abzubauen.

Hauptziel ist es, vor der endgültigen Einführung eines
Gemeinschaftssteuersystems auf der Grundlage des
Territorialitätsprinzips ein vorübergehendes System einzuführen, in
dem insbesondere

- Kraftfahrzeugsteuer-Mindestsätze für schwere Nutzfahrzeuge
festgelegt werden;
- den Mitgliedstaaten die Möglichkeit gegeben wird,
Benutzungsgebühren einzuführen, um die Kosten der
Autobahninfrastruktur zu decken. Diese Benutzungsgebühren sind
in ihrer Art mit den gegenwärtig in verschiedenen
Mitgliedstaaten erhobenen Autobahngebühren vergleichbar, und
ihre Höhe ist nach einer vorgeschlagenen Methode zu berechnen;
- den Mitgliedstaaten die Möglichkeit gegeben wird, den
Verkehrsunternehmen die Kraftfahrzeugsteuern auf der Grundlage
der erfolgten Benutzung maut- oder gebührenpflichtiger
Autobahnen teilweise rückzuerstatten.

Auswirkungen auf die Unternehmen

2. Welche Art von Unternehmen ist betroffen?

- Wirtschaftszweige
- Größe der Unternehmen (Anteil der kleinen und mittleren Unternehmen)
- Konzentrieren sich diese Unternehmen in bestimmten Gebieten der Gemeinschaft?

Von der Festlegung von Kraftfahrzeugsteuer-Mindestsätzen sind internationale Güterkraftverkehrsunternehmen betroffen, die Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 12 Tonnen einsetzen. Da die vorgeschlagenen Sätze jedoch unter den gegenwärtig in den meisten Mitgliedstaaten angewandten Sätzen liegen, werden eigentlich nur die Verkehrsunternehmer in den südlichen Mitgliedstaaten betroffen sein. Aufgrund einer besonderen Bestimmung (Artikel 9 Absatz 2) dürfen zwei dieser Mitgliedstaaten (Portugal und Griechenland) in den ersten drei Jahren der Anwendung dieser Richtlinie ermäßigte Sätze anwenden.

Die Einführung von Benutzungsgebühren betrifft jene internationalen Güterkraftverkehrsunternehmen, die Fahrzeuge mit drei oder mehr Achsen haben.

Die fakultative Rückerstattung der Kraftfahrzeugsteuern durch die Mitgliedstaaten soll für alle Verkehrsunternehmen gelten, soweit sie Mauten oder Benutzungsgebühren entrichtet haben.

In der Regel unterliegen Firmen jeder Größe den in der vorgeschlagenen Richtlinie enthaltenen Maßnahmen, soweit sie Fahrzeuge haben, deren zulässiges Gesamtgewicht 12 Tonnen überschreitet.

3. Welche Maßnahmen müssen die Unternehmen ergreifen, um der vorgeschlagenen Richtlinie nachzukommen?

Die Anwendung von Kraftfahrzeugsteuer-Mindestsätzen bedingt keine zusätzlichen Verpflichtungen für die Unternehmen.

Im Hinblick auf die Einführung von Benutzungsgebühren auf Autobahnen müssen die Güterkraftverkehrsunternehmen ihren Transportbedarf schätzen, damit sie die betreffenden Gebühren zum günstigsten Satz, d.h. jährlich, monatlich, wöchentlich oder täglich entrichten und die Zahlungsbelege dafür erhalten.

4. Welche wirtschaftlichen Auswirkungen dürfte die vorgeschlagene Richtlinie

- auf die Beschäftigung haben?
- auf die Investitionen und auf die Gründung neuer Unternehmen haben?
- auf die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen haben?

Die Anwendung dieser Richtlinie dürfte eine Erhöhung der Transportkosten, insbesondere in den Randländern der Gemeinschaft, mit sich bringen.

Dagegen erlauben die Bestimmungen der vorgeschlagenen Richtlinie eine größere Transparenz bei der Festlegung der Abgabenniveaus (in diesem Fall der Benutzungsgebühren), die mit den Kosten der benutzten Infrastruktur in unmittelbarem Zusammenhang stehen sollen. Von den Unternehmen wurde dies als Schritt in die richtige Richtung begrüßt. Höhere Transportkosten dürften sich auf die Wettbewerbsfähigkeit vor allem der schwächeren und kleineren Unternehmen in Randländern nachteilig auswirken.

Die Tatsache, daß die Richtlinie zur Territorialisierung eines größeren Anteils der Steuern und Abgaben führen wird, dürfte insgesamt jedoch zur Bereinigung vorhandener Ungleichheiten hinsichtlich der Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsunternehmen in der Gemeinschaft beitragen.

Darüber hinaus hängt die steuerliche Harmonisierung unmittelbar mit anderen wichtigen Elementen der Liberalisierung des Verkehrsmarktes (beispielsweise der Kabotage) zusammen, die für das Güterkraftverkehrsgewerbe von großem Interesse sind, da sie die Geschäftsmöglichkeiten im Binnenmarkt vergrößern dürften.

5. Enthält die vorgeschlagene Richtlinie Bestimmungen, mit denen der besonderen Situation der kleinen und mittleren Unternehmen Rechnung getragen wird (reduzierte oder differenzierte Anforderungen usw.)?

Der Richtlinienvorschlag enthält keine speziellen Bestimmungen für kleine und mittlere Unternehmen. Portugal und Griechenland, wo ein vergleichsweise größerer Anteil der Firmen in die Kategorie der kleinen und mittleren Unternehmen fällt, wurde jedoch eine Übergangszeit von drei Jahren für die Anwendung der Kraftfahrzeugsteuer-Mindestsätze eingeräumt (siehe Ziffer 2).

Konsultation

6. Liste der Organisationen, die zu dem Vorschlag konsultiert worden sind, und die wichtigsten dabei von ihnen vertretenen Auffassungen

Es wurden u.a. folgende Organisationen konsultiert:

- Gewerkschaftsausschuß Verkehr in der EG
- IRU
- CLECAT
- UNICE
- EUROCHAMBRES.

Hinsichtlich der Einführung von Benutzungsgebühren, der wesentlichen Neuerung in der zweiten Änderung zum ursprünglichen Vorschlag, haben die Berufsverbände generell eine ablehnende Haltung eingenommen wegen der Befürchtung, daß die Transportkosten steigen und der freie Güterverkehr behindert werden. Die Einführung von Benutzungsgebühren würde jedoch leichter akzeptiert, wenn dadurch ein Vorankommen in anderen Bereichen (beispielsweise der Karbotage) ermöglicht würde, die für das Güterkraftverkehrsgewerbe wichtig sind.