

18.11.02**Empfehlungen
der Ausschüsse**EU - Fz - U - Vk - Wizu **Punkt** der 783. Sitzung des Bundesrates am 29. November 2002

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 92/81/EWG und der Richtlinie 92/82/EWG zur Schaffung einer Sonderregelung für die Besteuerung von Dieselmotorkraftstoff für gewerbliche Zwecke und zur Annäherung der Verbrauchsteuern auf Benzin und Dieselmotorkraftstoff

KOM(2002) 410 endg.; Ratsdok. 11571/02

A

Der Finanzausschuss (Fz),

der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U),

der Verkehrsausschuss (Vk) und

der Wirtschaftsausschuss (Wi)

empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG wie folgt Stellung zu nehmen:

- Fz 1. Grundsätzlich ist eine Harmonisierung der Energiesteuern insbesondere auch im Hinblick auf den bevorstehenden Beitritt neuer Mitgliedstaaten zu begrüßen.
- U 2. Der Bundesrat hält eine Harmonisierung der Kraftstoffsteuern für das Transportgewerbe aus finanz-, umwelt-, verkehrs- und wettbewerbspolitischen Erwägungen für dringend geboten.

Ausgeliefert am**19. NOV. 2002**

...

- Vk 3. Die Benachteiligung des deutschen Güterkraftverkehrsgewerbes im stark wachsenden internationalen Verkehr durch zu hohe öffentliche Abgaben im Vergleich zu anderen EU-Ländern erfordert eine Harmonisierung mit dem Ziel, Wettbewerbsverzerrungen zu beseitigen.
- Vk 4. Besonders die von einigen Mitgliedstaaten in den letzten Jahren einseitig vorgenommene Ermäßigung der auf Dieselmotoren erhobenen Verbrauchsteuern für gewerbliche Fahrzeuge und ihre nachteiligen Wirkungen auf deutsche Güterkraftverkehrsunternehmen begründen dringenden Harmonisierungsbedarf auf EU-Ebene.
- Fz
(bei
Annahme
entfällt
Ziffer 6)
5. Der Richtlinienvorschlag ist jedoch problematisch und nicht ohne Risiken. Es ist nicht auszuschließen, dass angedachte Lösungen zu Lasten der Haushalte der Länder geregelt werden. Der Vorschlag ist daher in seiner vorgelegten Fassung insbesondere aus den nachstehenden Gründen abzulehnen:
- Wi
Vk
[Vk]
{Wi}
6. Der Bundesrat begrüßt deshalb den Richtlinienvorschlag der Kommission, [durch den die Verbrauchsteuern in der Gemeinschaft auf gewerblich genutzten Dieselmotoren schrittweise harmonisiert werden sollen] {und mit dem bestehenden Wettbewerbsverzerrungen durch die fehlende Harmonisierung der Mineralölsteuersätze reduziert werden können}.
- U
7. Der Bundesrat nimmt die im Richtlinienvorschlag vorgesehene Konzeption der Entflechtung der Steuersätze auf privaten und gewerblichen Verbrauch und die Anhebung der Mindeststeuersätze auf Kraftstoffe im privaten Verbrauch zur Kenntnis. Der Bundesrat sieht im Hinblick auf die dauerhafte Notwendigkeit, die praktische Anwendbarkeit und die vorgeschlagene Abgrenzung zwischen gewerblichem und nicht gewerblichem Kraftstoffverbrauch noch Klärungsbedarf.
- Vk
8. Der Bundesrat sieht in der Einführung eines gesonderten Steuersatzes für den gewerblichen Verkehr mit Fahrzeugen ab 16 t im Rahmen einer Stufenlösung bis zum Jahr 2010 grundsätzlich einen geeigneten Ansatz.

- Vk 9. Die vorgesehene Regelung führt durch ihre Definition des Begriffs "Dieselkraftstoff für gewerbliche Zwecke" jedoch zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Unternehmen des deutschen gewerblichen Güterkraftverkehrs (Gesamtverkehr ohne Unterteilung nach Fahrzeugart und -größe).
- Fz 10. Aus der Definition Dieselkraftstoff für gewerbliche Zwecke ergibt sich im Umkehrschluss, dass Lastkraftwagen unter 16 t dem nicht gewerblichen Bereich zuzuordnen sind.
- Fz
Vk 11. Im gewerblichen Güterkraftverkehr wird eine große Zahl von Lkw bis zu 16 t zulässiges Gesamtgewicht eingesetzt [, auf die 27 % des Verbrauchs an Dieselkraftstoff entfallen].
12. [Vk]
- Vk 13. Hierbei handelt es sich um Fahrzeuge, die in der Regel im nationalen gewerblichen Verkehr, insbesondere im Verteilerverkehr und im Baustellenverkehr fahren.
- Fz
Vk 14. Der Dieselkraftstoff für diese Fahrzeuge würde durch den Richtlinienvorschlag in die Kategorie "für private Zwecke" eingestuft [- mit der Folge gleichbleibender, vermutlich jedoch höherer Steuern].
15. [Vk]
- Fz 16. Diese Differenzierung ist gesamtwirtschaftlich gesehen nicht sinnvoll. Insoweit bewirkt der Richtlinienvorschlag auch eine Umstrukturierung der nationalen Systeme zur Besteuerung von Kraftfahrzeugen im weiteren Sinne [und führt zu Verwerfungen innerhalb des Transportgewerbes].
17. [Vk]
- Fz
(bei
Annahme
entfällt
Ziffer 19) 18. Eine Punktharmonisierung des Steuersatzes auf Dieselkraftstoff (einheitlicher Steuersatz) für den gewerblichen Bereich ist nicht zwingend erforderlich. Zur Verringerung der Wettbewerbsverzerrungen im Güter- und Personenbeförderungsverkehr ist es ausreichend, - evtl. in Stufen - einen deutlich höheren Mindeststeuersatz festzulegen. Den einzelnen Mitgliedstaaten bliebe dann die Möglichkeit, aber auch die Verantwortung, ihre nationalen Steuersätze nicht zu stark vom Mindeststeuersatz abweichen zu lassen, weil sie andernfalls Steueraufkommen an die Länder mit niedrigeren Sätzen verlieren könnten. Eine

Punktharmonisierung ist auch unter dem Gesichtspunkt der Subsidiarität bedenklich, weil sie die nationale Haushaltssouveränität unnötig einengt.

- Vk 19. Dabei sollte das Ziel nicht in einer Anhebung der Mindeststeuersätze der Richtlinie 92/82/EWG bestehen, sondern vorrangig ein für alle Mitgliedstaaten verbindlicher Steuersatz für den gewerblichen Verkehr angestrebt werden, um die Akzeptanz des Kommissionsvorschlags im ECOFIN-Rat zu erhöhen.
- Vk 20. Beim gewerblichen Personenverkehr würde zwar der nationale und internationale Personenverkehr mit Bussen - damit auch der Öffentliche Personennahverkehr - profitieren. Die gewerbliche Personenbeförderung mit Pkw - in der Regel Taxis und Mietwagen - hätte jedoch keine Vorteile erhalten, sondern müsste sogar bei einer möglichen Anhebung des Verbrauchsteueranteils für Diesel für "private Zwecke" (Annäherung an Benzin) mit Mehrbelastungen rechnen.
- Vk 21. Der Bundesrat sieht das Problem, dass der vorgesehene Steuersatz für den gewerblichen Verkehr erheblich unterhalb des derzeit in Deutschland geltenden Satzes liegt und hieraus Einnahmeausfälle erwachsen würden. Hierzu sieht der Richtlinienvorschlag lediglich vor, diese Maßnahme in ein Gesamtkonzept zu stellen, das die heute steuerbezogene Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen auf eine nutzungsbezogene Form umstellt.
- U 22. Der Bundesrat sieht aber keinen Spielraum für eine Absenkung des gegenwärtigen Einnahmenniveaus im Verkehrsbereich und erklärt, dass gegebenenfalls in Betracht zu ziehende Kompensationen bei der Kraftstoffsteuerharmonisierung nicht zu Lasten der Einnahmen der Länder aus der Kraftfahrzeugsteuer führen dürfen.
- Fz 23. Spätestens wenn ab März 2010 ein einheitlicher Dieselsteuersatz für schwere Lkw gemeinschaftsweit angewandt würde, läge dieser unter dem jetzt geltenden deutschen Steuersatz. Angesichts der angespannten finanziellen Lage aller Ebenen bedürfte es hierfür eines Ersatzes, der allerdings nicht zu Lasten einer Ebene gehen dürfte. Als Kompensationsmöglichkeiten sind in dem Richtlinienvorschlag beispielhaft Steuern auf andere Produkte oder Infrastrukturabgaben benannt. Wenn parallel dazu der Mindeststeuersatz für Dieselkraftstoff für nicht gewerbliche Zwecke an den regelmäßig höheren Benzinsteuersatz angeglichen

werden sollte und die steuerliche Mehrbelastung gegebenenfalls durch Absenkung anderer Abgaben (z. B. Kfz-Steuer) zu kompensieren wäre, würde dies die Haushalte der Länder weiter negativ betreffen.

- Vk 24. Vor diesem Hintergrund wird die Bundesregierung gebeten dafür Sorge zu tragen, dass bei der Umsetzung des Richtlinienvorschlags in nationales Recht keine zusätzlichen Belastungen für die Länderhaushalte eintreten.
- U 25. Die Bundesregierung wird weiterhin gebeten, bei der Beratung des Richtlinienvorschlags in den Gremien der EU darauf zu achten, dass es sowohl aus fiskalischen als auch umwelt- und klimapolitischen Gründen nicht zu Steuerminderungen kommt.
- U 26. Die Besteuerung der Kraftstoffe trägt wesentlich dazu bei, die Kosten der Verkehrsinfrastruktur auf die Nutzer umzulegen, Folgeschäden des Verkehrs (Umwelt- und Gesundheitsschäden) auszugleichen, Verkehr zu vermeiden und die Verkehrsströme langfristig auf umweltfreundlichere Verkehrsträger zu verlagern.
- U 27. Eine Harmonisierung der Verbrauchsteuern auf Diesel für gewerbliche Zwecke bis zum Jahr 2010 sollte sich nicht nur an dem derzeitigen Durchschnittssteuersatz orientieren, sondern nach dem Verursacherprinzip auch die Folgekosten des Straßenverkehrs berücksichtigen.
- U 28. Angestrebt werden sollte daher ein höheres Niveau als im Richtlinienvorschlag vorgesehen.
- Fz 29. Rechtsunsicherheit birgt auch die beihilferechtliche Komponente des Richtlinienvorschlags. Denn die Festlegung fakultativer Vergünstigungen schützt nicht generell vor einer beihilferechtlichen Prüfung. Mithin ist zukünftig nicht auszuschließen, dass Steuervergünstigungen nachträglich von der Kommission ausgehebelt werden.
- Wi 30. Der Bundesrat verweist auf seine Stellungnahme vom 31. Mai 2002 zum Umweltbericht 2002 (BR-Drucksache 303/02 (Beschluss)), in der er darauf hinwies, dass die fehlende EU-weite Abstimmung bei der Einführung der so genannten Ökosteuer insbesondere in mittelständisch geprägten Branchen zu

massiven Wettbewerbsverzerrungen führe, hierbei besonders das Transportgewerbe und die Tankstellen an den Landesgrenzen betroffen seien und der intensive Tanktourismus an den Grenzen zeige, dass ohne EU-weite Abstimmung eine Ökosteuer auch umweltpolitisch höchst fragwürdig sei.

- Vk 31. Zwar wird begrüßt, dass der Richtlinienvorschlag nur empfiehlt, langfristig den Steuersatz beim privaten Verkehr für Dieselkraftstoff an den des Benzins anzunähern. Es bleibt damit der Entscheidung der Mitgliedstaaten vorbehalten, ob sie den Mindeststeuersatz übernehmen oder darüber hinausgehen wollen.
- Fz 32. Der Richtlinienvorschlag trifft zudem keine Aussage zum Vollzug eines gespaltenen Steuersatzes für gewerbliche und private Verwendung.
- Wi 33. Der Richtlinienvorschlag der Kommission zielt mit den vorgeschlagenen Regelungen bei Dieselkraftstoff für gewerbliche Zwecke vor allem darauf ab, die Wettbewerbsverzerrungen im Transportgewerbe zu verringern. Die vorgesehene Erhöhung der Mindeststeuersätze für Benzin und Dieselkraftstoff für nicht gewerbliche Zwecke würde aber nur zu geringfügigen Erhöhungen der Preise für Dieselkraftstoff in den Niederlanden, Belgien, Luxemburg und Österreich ab dem 1. Januar 2003 führen; die Benzinpreise blieben unverändert. Damit wären keine nennenswerten Auswirkungen auf den intensiven Tanktourismus an den Grenzen zu erwarten, der insbesondere die mittelständischen Tankstellen schwerstens belastet.
- Wi 34. Die Bundesregierung wird deshalb gebeten, in den Ratsverhandlungen auf eine stärkere Harmonisierung der Steuersätze auf Benzin und Dieselkraftstoff für nicht gewerbliche Zwecke zu drängen.
- U 35. Mittelfristig sollten Benzin und Diesel im privaten Bereich nach einheitlichen Kriterien besteuert werden, die auch der Umweltschädlichkeit der Kraftstoffe Rechnung tragen. Unter Aspekten emissionsorientierter Steuersätze bezogen auf CO₂-Emissionen und weitere Schadstoffe wie insbesondere Partikelemissionen wäre eine entsprechend höhere Besteuerung des Diesels angemessen.
- Wi 36. Da eine solche Harmonisierung nur stufenweise durchsetzbar sein wird, wird die Bundesregierung zudem gebeten, angesichts der existenzbedrohenden Situation zahlreicher mittelständischer Tankstellen in den Grenzregionen, die

sich durch die weitere Erhöhung der so genannten Ökosteuer zum 1. Januar 2003 noch weiter verschärfen wird, rasch wirksame Maßnahmen einzuleiten.

- U 37. Im Zuge der EU-Osterweiterung wird Deutschlands Bedeutung als Transitland innerhalb Europas beträchtlich zunehmen. Zur Vermeidung weiterer Wettbewerbsverzerrungen und zur Stabilisierung der Kraftstoffsteuereinnahmen in Deutschland ist daher die unverzügliche und vollständige Einbeziehung der EU-Beitrittsstaaten unerlässlich.

Zur Entlastung des Straßennetzes und im Sinne des Umweltschutzes muss die Ausgestaltung der Harmonisierung einen deutlichen Anreiz zur Verlagerung des Güterfernverkehrs insbesondere auf die Schiene schaffen.

- Fz 38. Problematisch ist auch die geplante Fortführung von Vergünstigungen für das Transportgewerbe für einige Mitgliedstaaten weit über den ursprünglich festgelegten Termin Ende 2002 hinaus.

- U 39. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, in den Verhandlungen auf europäischer Ebene darauf hinzuwirken, dass die oben aufgeführten Aspekte im Richtlinienvorschlag berücksichtigt werden.

- Vk 40. Der Bundesrat bittet schließlich die Bundesregierung, die durch die Umsetzung der EU-Richtlinie zu erwartenden Verwerfungen innerhalb des nationalen gewerblichen Verkehrs gegebenenfalls durch ergänzende nationale Regelungen zu beseitigen.

B

41. Der federführende Ausschuss für Fragen der Europäischen Union empfiehlt dem Bundesrat, von der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG Kenntnis zu nehmen.