

Beschlußempfehlung und Bericht **des Finanzausschusses (7. Ausschuß)**

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 10/5980 Nr. 2.41 —

- Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 83/181/EWG zur Festlegung des Anwendungsbereichs von Artikel 14 Abs. 1 Buchstabe d der Richtlinie 77/388/EWG hinsichtlich der Mehrwertsteuerbefreiung bestimmter endgültiger Einfuhren von Gegenständen**
- Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 68/297/EWG zur Vereinheitlichung der Vorschriften über die abgabenfreie Einfuhr des in den Haupttreibstoffbehältern der Nutzkraftfahrzeuge enthaltenen Treibstoffs**
 - KOM(86) 383 endg. —**
»Ratsdok. 8419/86«

A. Problem

Die EG-Kommission schlägt vor, bei Gütertransportfahrzeugen die Mindestmenge des im Tank befindlichen Treibstoffs, deren abgabenfreie Einfuhr die Mitgliedstaaten im innergemeinschaftlichen Verkehr gestatten müssen, von 200 l auf 600 l zu erhöhen. Betroffen sind die Mineralöl- und die Einfuhrumsatzsteuer.

B. Lösung

Ablehnung der Richtlinienvorschläge, weil ihre Realisierung

- negative Auswirkungen auf die deutschen Seehäfen und die Deutsche Bundesbahn,**
- Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten des deutschen Güterkraftverkehrsgewerbes und der deutschen Tankstellen in Grenznähe,**

- eine Verringerung des vom ausländischen Güterkraftverkehrsgewerbe zu erbringenden Wegekostenbeitrags in der Bundesrepublik Deutschland

bringen würde und Vorabregelungen im Hinblick auf die aktuelle Diskussion über Harmonisierungsmaßnahmen auf dem Gebiet der Steuern im gewerblichen Straßenverkehr vermieden werden sollten.

Einstimmige Ablehnung bei Abwesenheit der Fraktion DIE GRÜNEN.

C. Alternativen

Kenntnisnahme der Kommissionsvorschläge.

D. Kosten

keine

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, die anliegenden Richtlinienvorschläge abzulehnen.

Bonn, den 12. November 1986

Der Finanzausschuß

Gattermann	Dr. Struck	Uldall
Vorsitzender	Berichterstatler	

Anlage

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 83/181/EWG zur Festlegung des Anwendungsbereichs von Artikel 14 Abs. 1 Buchstabe d der Richtlinie 77/388/EWG hinsichtlich der Mehrwertsteuerbefreiung bestimmter endgültiger Einfuhren von GegenständenDER RAT DER EUROPÄISCHEN
GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf die Artikel 99 und 100,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments¹⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

In der Richtlinie 83/181/EWG des Rates³⁾ wurde die Mindestmenge von Treibstoff in den Treibstoffbehältern von Nutzfahrzeugen festgelegt, die von der Mehrwertsteuer befreit ist.

Mit der Richtlinie 85/346/EWG des Rates⁴⁾ wurde für Treibstoff in den Treibstoffbehältern von Fahrzeugen, die zum Personentransport bestimmt und geeignet sind und die zwischen den Mitgliedstaaten verkehren, die Mindestmenge, die bei der Einfuhr von der Mehrwertsteuer zu befreien ist, auf 600 Liter erhöht.

Um die Zahl der Kontrollen an den Binnengrenzen der Gemeinschaft zu verringern, sollte die gleiche Mindestmenge auch für Fahrzeuge festgesetzt werden, die zwischen Mitgliedstaaten verkehren und

für den Transport von Waren bestimmt und geeignet sind —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

In der Richtlinie 83/181/EWG erhält Artikel 83 folgende Fassung:

„Artikel 83

Für Treibstoff in den Hauptbehältern von Nutzfahrzeugen können die Mitgliedstaaten die Befreiung wie folgt beschränken:

- a) für aus einem Drittland kommende Fahrzeuge auf 200 Liter je Fahrzeug und Reise;
- b) für aus einem anderen Mitgliedstaat kommende Fahrzeuge auf 600 Liter je Fahrzeug und Reise.“

Artikel 2

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um dieser Richtlinie bis spätestens 1. Oktober 1986 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Artikel 3

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

¹⁾ ...

²⁾ ...

³⁾ ABl. Nr. L 105 vom 23. April 1983, S. 38.

⁴⁾ ABl. Nr. L 183 vom 26. Juli 1985, S. 21.

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 68/297/EWG zur Vereinheitlichung der Vorschriften über die abgabenfreie Einfuhr des in den Haupttreibstoffbehältern der Nutzkraftfahrzeuge enthaltenen Treibstoffs

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf die Artikel 75 und 99,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments¹⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Mit der Richtlinie 68/297/EWG des Rates³⁾ wurde die Mindestmenge an Treibstoff in den Hauptbehältern von Nutzfahrzeugen festgelegt, die an den Binnengrenzen der Gemeinschaft abgabenfrei eingeführt werden darf.

Mit der Richtlinie 85/347/EWG des Rates⁴⁾ wurde für Treibstoff in den Hauptbehältern von Fahrzeugen, die für den Personentransport bestimmt und geeignet sind, die Mindestmengen, deren abgabenfreie Einfuhr an den Binnengrenzen der Gemeinschaft zu gestatten ist, auf 600 Liter erhöht.

¹⁾ ...

²⁾ ...

³⁾ ABl. Nr. L 175, 23. Juli 1968, S. 15

⁴⁾ ABl. Nr. L 183, 16. Juli 1985, S. 22

Um den Übergang an den Grenzen zu erleichtern, ist es wesentlich, die gleiche Mindestmenge an den Binnengrenzen der Gemeinschaft für Fahrzeuge festzusetzen, die für den Transport von Waren bestimmt und geeignet sind —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Artikel 3 Abs. 1 der Richtlinie 68/297/EWG erhält folgende Fassung:

„1. Die Mitgliedstaaten gestatten die abgabenfreie Einfuhr einer Treibstoffmenge von 600 Litern in den Hauptbehältern von Nutzkraftfahrzeugen.“

Artikel 2

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um dieser Richtlinie bis spätestens 1. Oktober 1986 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Artikel 3

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Erläuterung

Die Mindestmenge von Treibstoff in den Hauptbehältern von Personentransportfahrzeugen, deren steuer- und zollfreie Einfuhr von den Mitgliedstaaten zu gestatten ist, wurde durch die Richtlinien 85/346/EWG¹⁾ und 85/347/EWG²⁾ mit Wirkung vom 1. Oktober 1985 von 200 auf 600 Liter erhöht. Zum Zeitpunkt der Verabschiedung dieser zwei Richtlinien verpflichtete sich der Rat, vor dem 1. Juli 1986 die Mindestmenge von Treibstoff in den Hauptbehältern von Gütertransportfahrzeugen zu erhöhen, die abgabenfrei eingeführt werden darf. Diese Mindestmenge wurde zuletzt mit Wirkung vom 1. Juli 1984 von 50 auf 200 Liter erhöht.

¹⁾ ABl. L 183 vom 16. Juli 1985, S. 21.

²⁾ ABl. L 183 vom 16. Juli 1985, S. 22.

In der Praxis beschränken nur zwei Mitgliedstaaten (Frankreich und Deutschland) die abgabenfrei zur Einfuhr zugelassene Treibstoffmenge in den Hauptbehältern von Nutzfahrzeugen. Die Kommission ist der Ansicht, daß die Beibehaltung einer Beschränkung der Treibstoffmenge durch diese beiden Mitgliedstaaten eines der Hemmnisse für die Beseitigung der internen Grenzkontrollen ist. Zweck der beigefügten zwei Vorschläge ist es daher, die Treibstoffmindestmenge in den Hauptbehältern von Gütertransportfahrzeugen, deren abgabenfreie Einfuhr zu gestatten ist, auf 600 Liter anzuheben. Die Verabschiedung dieser beiden Vorschläge durch den Rat wird ab 1. Oktober 1986 praktisch alle Beschränkungen in diesem besonderen Zusammenhang aufheben und damit eine der Kontrollen beseitigen, die derzeit zu den Wartezeiten an den Binnengrenzen der Gemeinschaft beitragen.

Bericht der Abgeordneten Dr. Struck und Uldall

Die Vorlagen wurden gemäß der Nummer 2.41 der Sammelüberweisung von EG-Vorlagen vom 4. September 1986 — Drucksache 10/5980 — zur federführenden Beratung an den Finanzausschuß und zur Mitberatung an den Ausschuß für Verkehr überwiesen. Der Ausschuß für Verkehr hat am 22. Oktober 1986, der Finanzausschuß hat am 12. November 1986 über die Vorlagen beraten.

I. Sachverhalt

Die Richtlinienvorschläge zielen darauf ab, bei Gütertransportfahrzeugen die Mindestmenge des im Tank befindlichen Treibstoffs, deren abgabenfreie Einfuhr die Mitgliedstaaten im innergemeinschaftlichen Verkehr gestatten müssen, von 200 l auf 600 l zu erhöhen. Betroffen sind die Mineralöl- und die Einfuhrumsatzsteuer.

Nach den geltenden Richtlinien sind die Mitgliedstaaten, in die die Treibstoffe eingeführt werden, verpflichtet, bei Lastkraftwagen seit dem 1. Juli 1984 mindestens 200 l und bei Omnibussen seit dem 1. Oktober 1985 mindestens 600 l steuerfrei zu belassen. Die Mindestmenge soll nunmehr einheitlich auf 600 l festgesetzt werden.

Zur Begründung weist die Kommission darauf hin, daß die nur noch von zwei Mitgliedstaaten — Frankreich und Deutschland — vorgenommene Begrenzung der abgabenfreien Treibstoffmenge in den Hauptbehältern von Nutzkraftfahrzeugen eines der Hemmnisse für die Beseitigung der Grenzkontrollen sei. Eine Anhebung der abgabenfreien Einfuhr auf 600 l würde, so die Kommission, „praktisch alle Beschränkungen in diesem besonderen Zusammenhang aufheben und damit eine der Kontrollen beseitigen, die derzeit zu den Wartezeiten an den Binnengrenzen der Gemeinschaft beitragen“.

II. Stellungnahme der Bundesregierung

1. Die Bundesregierung hat ausgeführt, daß die Grenzübergangsfähigkeit von Lastkraftwagen bereits durch die zum 1. Juli 1984 vorgenommene Anhebung der Freimenge von 50 l auf 200 l erleichtert worden sei. Damit sei ein Wegfall der Tankausweise verbunden gewesen, die früher jährlich in etwa 5 Millionen Exemplaren ausgestellt wurden. Dies habe die Grenzübergangsfähigkeit bereits erheblich erleichtert. Zu sehen sei außerdem, daß sich der Zoll bei seinen entsprechenden Kontrollen auf Stichproben beschränke.
2. Weiterhin hat die Bundesregierung betont, daß die gegen eine weitere Anhebung der Treibstoff-Freimenge für Lastkraftwagen schon früher angeführten Bedenken bestehen blieben, weil Dieselmotoren in den einzelnen Mitgliedstaaten nach wie vor unterschiedlich besteuert werde.

Bei einer Realisierung der Richtlinienvorschläge seien

- negative Auswirkungen auf die deutschen Seehäfen und die Deutsche Bundesbahn,
- eine Verschlechterung der Wettbewerbssituation des deutschen Güterkraftverkehrsgewerbes, insbesondere bei der Zulassung von Kabotage (Transport von im Inland aufgenommenen Gütern an einen inländischen Bestimmungsort durch einen ausländischen Transportunternehmer),
- eine weitere Verringerung des Wegekostenbeitrags ausländischer Straßenverkehrsunternehmen in der Bundesrepublik Deutschland und
- eine Beeinträchtigung der deutschen Tankstellen insbesondere in grenznahen Gebieten zu befürchten.

3. Darüber hinaus hat die Bundesregierung die Auffassung vertreten, daß der Zeitpunkt der vorgesehenen Freimengenerhöhung wegen der aktuellen Diskussion über Harmonisierungsmaßnahmen auf dem Gebiet der Steuern für Nutzfahrzeuge problematisch sei:

- Der Ministerrat „Verkehr“ habe die Kommission ersucht, bis zum 1. Januar 1987 eine Untersuchung über die Kraftfahrzeugsteuer, die Mineralölsteuer und die Straßenbenutzungsgebühren sowie die zwischen diesen Steuern und Gebühren bestehenden Zusammenhänge vorzulegen,
- der Ministerrat „Wirtschaft und Finanzen“ habe die Kommission gebeten, im Zusammenhang mit dem angestrebten Abbau der Steuergrenzen bei der Mehrwertsteuer und wichtigen Verbrauchsteuern bis zum 1. April 1987 ein „Gesamtpaket“ zu den Steuersätzen und Steuerstrukturen auszuarbeiten.

Im Hinblick auf diese Arbeiten sollten nach Auffassung der Bundesregierung, die von der Mehrheit der anderen Mitgliedstaaten geteilt werde, keine besonderen Interimslösungen gesucht werden.

4. Aus den genannten Gründen hat die Bundesregierung die von der EG-Kommission vorgeschlagene Erhöhung der genannten Freimenge abgelehnt.

III. Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 568. Sitzung am 26. September 1986 wie folgt Stellung genommen:

- „1. Der Bundesrat verweist auf seinen Beschluß vom 29. Juni 1984 — Drucksache 150/84 (Be-

schluß). Er hält die darin genannten Gründe für eine Ablehnung der Vorschläge der Kommission zur Anhebung der Freimengenbegrenzung aufrecht, da die dort geäußerten Bedenken

- eines wegfallenden Wegekostenbeitrags und
- einer Vergrößerung der Standortnachteile EG-grenzferner Regionen

weiter bestehen.

Hinzu kommt, daß die jetzt für die deutschen Seehäfen eingeführten Verbesserungen durch die Erhöhung der Treibstofffreimengengrenzen unterlaufen würden.

Der Bundesrat bittet daher die Bundesregierung, die Vorschläge der EG-Kommission zur Aufhebung der Freimengenbegrenzung mit Nachdruck abzulehnen.

2. Der Bundesrat weist auf die Forderungen der Verkehrsministerkonferenz vom 12. Juni 1986 hin, die Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuer vorrangig zu harmonisieren und weitere Liberalisierungsschritte jeweils mit Teilharmonisierungen zu verbinden. Eine vorweggenommene Erhöhung der Treibstofffreimengen würde hingegen den Druck auf die steuerliche Harmonisierung verringern und eine weitere Vorleistung bei der Liberalisierung mit nachteiligen Wirkungen für die Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Verkehrsgewerbes darstellen.
3. Der Vorschlag der Kommission widerspricht dem Beschluß des EG-Verkehrsministerrats vom 14. November 1985, der ein politisches Junktim zwischen weiteren Liberalisierungsmaßnahmen und Fortschritten bei der Angleichung der Wettbewerbsbedingungen festgelegt hat. Darüber hinaus weist der Bundesrat darauf hin, daß der EG-Ministerrat die Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 30. Juni 1986 aufgefordert hat, bis zum 1. Januar 1987 im Rahmen der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im Verkehr eine Studie über die Kraftfahrzeugsteuer, die Mineralölsteuer und die Straßenbenutzungsgebühren und die zwischen ihnen bestehenden Zusammenhänge vorzulegen. Eine Annahme des Kommissionsvorschlags auf Anhebung der Freimengen ist damit nicht vereinbar.“

IV. Stellungnahme des Ausschusses für Verkehr

Der Ausschuß für Verkehr hat folgende Stellungnahme abgegeben:

„Der Ausschuß für Verkehr empfiehlt, die vorgesehene Anhebung der Freigrenze für die abgabenfreie Einfuhr von Dieseltreibstoff in den Tanks von Lastkraftwagen von zur Zeit 200 Liter auf 600 Liter abzulehnen.

1. Die Erhöhung der Freigrenze würde sich negativ auf den deutschen Seehafenverkehr und auf die Deutsche Bundesbahn auswirken;
2. die Wettbewerbssituation des deutschen Güterkraftverkehrsgewerbes würde sich deutlich verschlechtern; der Zustrom ausländischer Lastkraftwagen würde sich erhöhen;
3. ausländische Lastkraftwagen würden praktisch von jedem Wegekostenbeitrag für das deutsche Straßennetz freigestellt werden.

Bei den bestehenden sehr unterschiedlichen Belastungen des Dieseltreibstoffs in den einzelnen EG-Mitgliedstaaten mit Mineralölsteuer muß vorrangig eine Harmonisierung der Steuersätze angestrebt werden.“

V. Beschlußempfehlung

Bei der Beratung der Richtlinienvorschläge hat sich der federführende Finanzausschuß den Bedenken der Bundesregierung, des Bundesrates und des mitberatenden Ausschusses für Verkehr uneingeschränkt angeschlossen. Er hat dabei insbesondere die bei einer Realisierung der Richtlinienvorschläge drohenden Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten des deutschen Tankstellengewerbes im grenznahen Raum und die Nachteile für die deutschen Nordseehäfen gegenüber den niederländischen Rheinmündungshäfen hervorgehoben. Der Finanzausschuß hielt es nicht für vertretbar, den durch niedrige Dieselmotorkraftstoffpreise begünstigten Aktionsradius insbesondere niederländischer Lastkraftwagen auf bis zu 750 Kilometer zu erweitern.

Die Ablehnung der Richtlinienvorschläge im Finanzausschuß erfolgte einstimmig bei Abwesenheit der Fraktion DIE GRÜNEN.

Bonn, den 12. November 1986

Dr. Struck Uldall

Berichterstatter

