

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

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 12/269 Nr. 2.11 —

Änderung des Vorschlags für eine Richtlinie des Rates
zur Anlastung der Wegekosten an schwere Nutzfahrzeuge
[KOM (87) 716 endg.] — KOM (90) 540 endg. —
»Rats-Dok. Nr. 4714/91«

A. Problem

Der geänderte Richtlinienvorschlag zielt darauf ab, die aufgrund unterschiedlicher Abgabenbelastungen sowohl zwischen den Güterkraftverkehrsunternehmen als auch zwischen den drei Binnenverkehrsträgern in den EG-Mitgliedstaaten bestehenden Wettbewerbsverzerrungen zu beseitigen und die Wegekosten bei schweren Nutzfahrzeugen den Nutzern der Straßeninfrastruktur anzulasten.

B. Lösung

Verabschiedung eines Entschließungsantrags zu dem geänderten Richtlinienvorschlag, in dem die Initiative der EG-Kommission grundsätzlich begrüßt, die Bundesregierung aber zugleich aufgefordert wird, bei der weiteren Beratung des Vorschlags in der EG für die Durchsetzung bestimmter Zielsetzungen einzutreten.

Einstimmige Annahme der Entschließung bei Abwesenheit der Mitglieder der Gruppe der PDS/Linke Liste

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Eine Quantifizierung der finanziellen Auswirkungen ist derzeit nicht möglich, da das Konzept noch nicht hinreichend konkretisiert ist.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag begrüßt die Initiative der EG-Kommission zur Harmonisierung der fiskalischen Belastungen im Straßengüterverkehr.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. sich mit den Ländern auf ein schlüssiges Gesamtkonzept aus Kraftfahrzeugsteuern, Mineralölsteuern und Straßenbenutzungsgebühren zu verständigen, um in der Europäischen Gemeinschaft zügig das Territorialprinzip zu realisieren, obwohl in Deutschland die Ertragshoheit unterschiedlichen Gebietskörperschaften zusteht und ein regelmäßiger Ausgleich bisher nicht vorgesehen ist,
2. sich in der EG unter Berücksichtigung
 - der Konkurrenzsituation zu anderen Verkehrsträgern,
 - der energie- und umweltpolitischen Ziele und
 - der standortbedingten Wettbewerbsverzerrungenfür eine gerechte Anlastung der Wegekosten an Nutzfahrzeuge einzusetzen,
 - die deshalb einheitliche Sätze für die Kraftfahrzeugsteuer zum Ziel hat und
 - die sich an den Schadstoff- und Geräuschemissionen sowie dem Kraftstoffverbrauch der Fahrzeuge orientiert,
3. sich für eine deutliche Anhebung der vorgesehenen Kraftfahrzeugsteuer-Mindestsätze einzusetzen,
4. in der EG das Territorialprinzip auch schon stärker dadurch zur Anwendung zu bringen, daß das Hauptgewicht zur Deckung der tatsächlich verursachten Wegekosten auf die Mineralölsteuer gelegt wird,
5. sich in der EG für einen Ausgleich der Mitgliedstaaten untereinander einzusetzen, um die Unterschiede im Aufkommen zwischen gebührenpflichtigen und gebührenfreien Autobahnen auszugleichen, da die technischen Möglichkeiten einer sachgerechten Erfassung dafür kurzfristig nicht installiert werden können.

Bonn, den 25. September 1991

Der Finanzausschuß

Hans H. Gattermann
Vorsitzender

Dr. Jürgen Warnke
Berichterstatte

Änderung des Vorschlags für eine Richtlinie des Rates zur Anlastung der Wegekosten an schwere Nutzfahrzeuge (KOM[87] 716 endg.)

(Gemäß Artikel 149 Abs. 3 EWG-Vertrag von der Kommission vorgelegt)

Begründung

1. Einführung

Mit diesem Vorschlag und seinen Anhängen wird der Vorschlag vom 8. Januar 1988 für eine Richtlinie des Rates zur Anlastung der Wegekosten an schwere Nutzfahrzeuge¹⁾ geändert. Zweck des ursprünglichen Vorschlags war es, den Rat in die Lage zu versetzen, in Form von Rechtsvorschriften die Maßnahmen zu ergreifen, die für die Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen erforderlich sind, welche sich aus der unterschiedlichen Zuweisung von Verkehrswegekosten ergeben. Das Vorhandensein derartiger Unterschiede ist von der Kommission im Dezember 1986 in ihrem Bericht an den Rat über Kraftfahrzeugsteuern, Mineralölsteuern und Straßenbenutzungsgebühren²⁾ aufgezeigt worden.

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

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

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

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Verkehrsministertagung vom 30. Oktober 1990 schlägt die

Kommission jetzt mit dieser Änderung ihres Vorschlags vom Januar 1988 u. a. vor, gemeinsame Mindestsätze für die Kraftfahrzeugsteuer, wie in den folgenden Paragraphen dieser Begründung erklärt, für den Zeitraum zwischen dem 1. Januar 1992 und dem 31. Dezember 1994 auf einer provisorischen Basis und für den Zeitraum nach dem 1. Januar 1995 auf der Grundlage verfeinerter Daten³⁾ einzuführen.

2. Harmonisierungsbedürftige Steuerelemente

Im Zusammenhang mit den Verbrauchsteuern hat die Kommission eine Harmonisierung für jede Produktkategorie vorgeschlagen. Für Diesel führte die Kommission eine Bandbreite von 195 bis 205 ECU/1 000 Liter in ihrem allgemeinen Vorschlag über Mineralölsteuersätze von 1989 an. Diese Sätze unterliegen einem regelmäßigen Überprüfungsverfahren. Dieses Verfahren muß die Berücksichtigung der Politik besonders in einigen Sektoren, wie der Verkehrs-, Umwelt-, Energiepolitik, ermöglichen. Die Kommission ist bereit, die Vorschläge über eine Abänderung der im Herbst 1989 vorgeschlagenen Bandbreite für die Dieselmotorensteuern zu prüfen.

In ihrer Mitteilung KOM(86) 750 kam die Kommission zu dem Schluß, daß zwischen den Systemen der Kraftfahrzeugbesteuerung erhebliche Unterschiede bestehen, wobei die Kraftfahrzeugsteuer in einigen Fällen bis zu 5 % der Betriebskosten dieser Fahrzeuge ausmacht. Bei Harmonisierung der Dieselmotorensteuer auf ein Niveau von etwa 200 ECU/1 000 l würden sich diese Unterschiede auf rund 3 % der Betriebskosten eines typischen Fahrzeugs verringern. Es sei daran erinnert, daß einige Mitgliedstaaten das ursprüngliche Niveau ihrer Dieselmotorensteuer schon erhöht haben.

Erste von den Kommissionsdienststellen vorgenommene Berechnungen ergeben, daß die Dieselmotoren-

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

stoffsteuer, um einen angemessenen Deckungsgrad der durchschnittlichen variablen Wegekosten für schwere Lastkraftwagen oder Fahrzeugkombinationen zu erreichen, höher sein müßte als gegenwärtig von der Kommission vorgeschlagen.

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

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

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

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

3. Wege zu einem gemeinschaftsweiten System der Kraftfahrzeugbesteuerung

Frühere Vorschläge

Die Bemühungen um eine geeignete Lösung für das Problem der Kraftfahrzeugbesteuerung reichen bereits viele Jahre zurück. Schon in den sechziger Jahren haben umfangreiche Diskussionen und Untersuchungen über die Anlastung der Wegekosten an die Benutzer stattgefunden. 1968 legte die Kommission einen Vorschlag für eine Richtlinie zur Anpassung der

nationalen Systeme der Steuern für Nutzfahrzeuge⁴⁾ vor. Der Vorschlag zielte darauf ab, zunächst die Steuerstrukturen zu harmonisieren, damit zumindest die Grenzkosten der Verkehrswegebenutzung gedeckt wären. Gebührenpflichtige Autobahnen waren nicht in den Harmonisierungsprozeß einbezogen.

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

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

Das Problem der Autobahngebühren

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

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

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

Der Übergang zum Grundsatz der Territorialität

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

⁴⁾ Vorschlag für eine erste Richtlinie des Rates zur Anpassung der nationalen Besteuerungsregelungen für Nutzfahrzeuge. ABl. Nr. C 95 vom 21. September 1968.

Abgaben die von den jeweiligen Fahrzeugen tatsächlich verursachten Wegekosten widerspiegeln.

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

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

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

Zwei Straßennetze in der Gemeinschaft

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

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

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

Die Zuweisung der Wegekosten und die Erhebung bzw. Entrichtung der entsprechenden Gebühren im

Zuge einer Lösung, die anhand einer besseren Datenkenntnis auszuarbeiten ist, sollte sich in der Praxis folgendermaßen gestalten:

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

4. Eine Zwischenlösung

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

Kenntnis der verschiedenen Kostenkategorien und -parameter beruhen wird.

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

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

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

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

5. Ein schrittweises Vorgehen

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

- a) Erstens ist es notwendig, daß alle Mitgliedstaaten die Struktur ihrer Kraftfahrzeugsteuern vollständig vereinheitlichen. Zugrunde gelegt werden sollte vorzugsweise das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination. Hierzu wird eine bestimmte Anzahl von Fahrzeug- und Fahrzeugkombinationsklassen geschaffen, die nicht nur auf dem zulässigen Gesamtgewicht, son-

dern auch auf der Achsanordnung beruhen. Mittels einer solchen Fahrzeugklassifizierung können die Merkmale des betreffenden Fahrzeugs mit den von ihm verursachten Wegekosten in Verbindung gebracht werden.

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

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

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

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

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

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

- c) Um diese Differenz genau ermitteln zu können, müssen die einzelnen Mitgliedstaaten Angaben zu den nicht gebührenpflichtigen Straßen machen und dabei die Wegekosten nennen, aufgeschlüsselt in mehrere Kostenkategorien für jede Fahrzeugklasse. Die Mitgliedstaaten sollen der Kommission diese Angaben zusammen mit Zahlen über die durchschnittlich zurückgelegten Entfernungen bis spätestens 31. Dezember 1991 übermitteln. Die Kommission wird daraufhin die ab 1. Januar 1995 gültigen Kraftfahrzeugsteuermindestsätze für die verschiedenen Fahrzeugklassen errechnen (siehe Anhang 4).

Die in Anhang 4 der Änderung des Vorschlags beschriebene Berechnungsmethode ist so gestaltet, daß eine Doppelanlastung vermieden wird, die sich bei Entrichtung von Dieselmotorkraftstoffsteuern bei Benutzung gebührenpflichtiger Straßen erge-

ben würde. Wie bereits erläutert, werden zwei verschiedene Straßennetze berücksichtigt: einerseits die gebührenpflichtigen Autobahnen, bei denen die Gebühren zur Deckung von Infrastrukturkosten verwendet werden, und andererseits die nicht gebührenpflichtigen Straßen, deren Wegekosten durch die Kraftfahrzeug- und die Dieselmotorensteuer gedeckt werden.

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

Wegen praktischer Überlegungen kann eine solche Lösung nicht angestrebt werden. Es wird daher vorgeschlagen, für jede Fahrzeugklasse auf Grundlage der Zahlen aus den Mitgliedstaaten, deren Fahrzeuge am meisten auf gebührenpflichtigen Autobahnen verkehren, eine Korrektur vorzunehmen: Bei Festlegung der Kraftfahrzeugsteuermindestsätze für die jeweiligen Fahrzeugklassen werden die geschätzten Einnahmen aus der Dieselmotorensteuer für die auf gebührenpflichtigen Autobahnen zurückgelegten Kilometer abgezogen. Diese Sätze sind, wie ihr Name besagt, lediglich Mindestsätze, und jeder Mitgliedstaat kann nach Belieben höhere Sätze festlegen, um beispielsweise eine bessere Wegekostendeckung zu erzielen, wenn er der Ansicht ist, daß eine höhere Kraftfahrzeugsteuer die Wettbewerbsfähigkeit der Straßengüterverkehrsunternehmen nicht beeinträchtigen würde.

- d) Auch die Einbeziehung externer Kosten (Luftverschmutzung, Lärm, Unfälle usw.) muß während der zweiten Phase stattfinden, da es zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich ist, genaue Angaben über die anzulastenden Beträge zu machen. Bei der allmählichen Anpassung der Wegekostenanlastung wird die Kommission auch die externen Kosten⁵⁾, sowohl variable als auch feste, berücksichtigen, und angemessene Maßnahmen vorschlagen, um die Zahlung dieser Kosten bei den Dieselmotorensteuern und den Kraftfahrzeugsteuern einzubeziehen.

- e) Jedes Jahr findet eine Überprüfung der Kraftfahrzeugsteuermindestsätze, die auf Grund der von den Mitgliedstaaten übermittelten Daten errechnet werden, statt. Die Kommission wird dann geeignete Vorschläge machen.

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

Bei dieser Gelegenheit wird die Kommission auch das richtige Funktionieren des Kraftfahrzeugbesteuerungssystems im allgemeinen prüfen und,

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

falls erforderlich, neue Vorschläge unterbreiten, um diese Richtlinie zu ändern oder zu ergänzen.

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

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

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

6. Bemerkungen zu den geänderten Artikeln

Artikel 2

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

Artikel 4

Diese Änderungen sind nur technische Anpassungen.

Artikel 5

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

Artikel 6

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

Artikel 7

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

Artikel 8

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

Artikel 9

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

Artikel 10

Dieser Artikel beschreibt die Merkmale des endgültigen, am 1. Januar 1995 in Kraft tretenden Besteuerungssystems. Hierzu müssen die Mitgliedstaaten bis spätestens 1. Juni 1992 bestimmte Angaben zu den Verkehrswegekosten und zur Nutzung der Straßen beibringen. Anhand dieser Angaben werden die Kommissionsdienststellen für jede Fahrzeugklasse die Kraftfahrzeugmindeststeuer ermitteln, die in allen Mitgliedstaaten verbindlich sein sollte. Hierzu müßte der Rat bis spätestens 31. Dezember 1993 auf Vorschlag der Kommission, der vor dem 1. März 1993 vorliegen muß, einen Beschluß fassen.

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

Artikel 10 Abs. 8 sieht ferner ein schrittweises Vorgehen vor, das in jährlichen Abschnitten zu Steuersätzen

führt, die in einem Zeitraum von sechs Jahren bis spätestens 31. Dezember 1999 eine vollständige Deckung der Wegekosten erreichen.

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

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

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

Artikel 11

In diesem Artikel ist festgelegt, unter welchen Bedingungen eine Teilerstattung der Kraftfahrzeugsteuern erfolgen könnte. Eine solche Rückerstattung ist möglich, wenn die Fahrzeuge auf gebührenpflichtigen Autobahnen gefahren sind. Der Rückerstattungsbetrag ist abhängig vom Verhältnis zwischen den auf gebührenpflichtigen Autobahnen und den im Jahr insgesamt zurückgelegten Kilometerentfernungen. Der Einfachheit halber wird die Jahreskilometerzahl auf 100 000 km festgelegt. Führt ein Fahrzeug davon in einem Jahr 50 000 km auf gebührenpflichtigen Autobahnen, so würde dies zu einer 50%igen Rückerstattung der jährlichen Kraftfahrzeugsteuer führen.

Artikel 12

In diesem Artikel wird das zulässige Gesamtgewicht als Besteuerungsgrundlage festgelegt.

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

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

1. Die Erwägungsgründe erhalten folgende Fassung:

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

Um ein gemeinschaftsweites 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 Dieselloststoffsteuer zumindest die bei der Benutzung der Verkehrswege durch dieses Fahrzeug entstehenden verkehrsabhängigen Kosten decken. Der Kraftfahrzeugsteuernettobetrag soll den in einigen Mitgliedstaaten für die Benutzung bestimmter Wege entrichteten Gebühren Rechnung tragen.

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

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

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

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

Für ein reibungsloses Funktionieren des gemeinschaftlichen Besteuerungssystems für den Straßenverkehr kann es zur Verringerung der Unterschiede zwischen den Besteuerungssystemen und zur Sicherung des freien Straßenverkehrsflusses

erforderlich sein, mit Drittländern Verhandlungen aufzunehmen.“

2. In Artikel 2 erhält Absatz 1 folgende Fassung:

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

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

3. Artikel 4 Abs. 3 wird gestrichen; dem Absatz 2 Buchstabe b werden folgende Worte angefügt:

„Gebühren auf Brücken, in Tunneln und auf Gebirgspässen,“.

4. In Artikel 5 erhält Absatz 2 folgende Fassung:

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

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

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

5. In Artikel 6 erhält Absatz 2 folgende Fassung:

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

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

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

„Artikel 9

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

11. Artikel 10 erhält folgende Fassung:

„Artikel 10

1. Ab 1. Januar 1995 wenden die Mitgliedstaaten die gemäß den nachfolgenden Absätzen festgelegten Kraftfahrzeugsteuermindestsätze an. Der Rat beschließt diese Sätze spätestens bis zum 31. Dezember 1993 aufgrund eines Vorschlags, den ihm die Kommission spätestens am 1. März 1993 vorlegt.
2. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission bis spätestens 1. Juni 1992 gemäß dem Schema in *Anhang 3* zu jeder der in Artikel 6 aufgeführten Fahrzeugklassen Angaben über die entsprechenden Wegekosten.
3. Anhand der von den Mitgliedstaaten gemäß Absatz 2 gemachten Angaben zu den Wegekosten ermittelt die Kommission dann die durchschnittlichen Wegekosten für die einzelnen Fahrzeugklassen.
4. Unter Verwendung der mitgliedstaatlichen Angaben berechnet die Kommission nach Abzug des voraussichtlichen Aufkommens aus der Dieselmotorkraftstoffsteuer gemäß dem in *Anhang 4* beschriebenen Verfahren und unter Berücksichtigung der gemäß Absatz 2 und 3 ermittelten Höhe der Wegekosten für jede Fahrzeugklasse den Kraftfahrzeugsteuermindestsatz.
5. Die Kraftfahrzeugsteuersätze lauten auf ECU.
6. Die Mitgliedstaaten, die die in den Anhängen 1 und 2 für die Informationsübermittlung genannten Fristen nicht einhalten, werden in

die Berechnungen nicht einbezogen. Die gemeinschaftlichen Wegekosten und die entsprechenden Steuersätze werden dann ausschließlich anhand der von den übrigen Mitgliedstaaten übermittelten Angaben errechnet.

7. Sofern und solange wenigstens sieben Mitgliedstaaten nicht in der Lage sind, den Kommissionsdienststellen geeignete Angaben zu den Wegekosten gemäß *Anhang 3* bereitzustellen, ist die Kommission befugt, eine Anhebung der in Artikel 9 genannten Sätze um höchstens 10 % jährlich zu beschließen.
8. Das in den Absätzen 2 bis 6 dargelegte Verfahren wird jährlich wiederholt. Bei dieser Gelegenheit wird auch die Notwendigkeit berücksichtigt, eine allmähliche Zunahme des Wegekostendeckungsgrades festzulegen, so daß spätestens bis zum 31. Dezember 1999 wenigstens die gesamten Wegekosten gedeckt werden.
9. Der Rat wird vor dem 31. Dezember 1993 über einen Vorschlag der Kommission beschließen, in dem das Verfahren zur Durchführung von Absatz 8 bestimmt wird."

12. Artikel 11 erhält folgende Fassung:

„Artikel 11

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

(Fahrzeug-km auf gebührenpflichtigen Autobahnen × nominale jährliche Kfz-Steuer) / 100 000."

13. Artikel 12 wird zu Artikel 13.

14. Artikel 12 erhält folgende Fassung:

„Artikel 12

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

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

Geschehen zu Brüssel am . . .

Im Namen des Rates
Der Präsident

Anhang 1

Fahrzeugklassifizierung**Unterklasse Lastfahrzeuge – zulässiges Gesamtgewicht
(in Tonnen)**

über Lastkraftwagen	unter oder gleich
2 Achsen	
7,5	12
12	13
13	14
14	15
15	18
3 Achsen	
15	17
17	19
19	21
21	23
23	25
25 *)	26 *)
4 Achsen	
23	25
25	27
27	29
29	31
31 *)	32 *)

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

über Fahrzeugkombinationen	unter oder gleich
2 + 1 Achsen	
12	14
14	16
16	18
18	20
20	22
22	23
23	25
25	28
2 + 2 Achsen	
23	25
25	26
26	28
28	29
29	31
31	33
33	36
36 *)	38 *)
2 + 3 Achsen	
36	38
38	40
3 + 2 Achsen	
36	38
38	40
40	44
3 + 3 Achsen	
36	38
38	40
40	44

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

Anhang 2

Tabelle 1

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

Unterklassen Lastfahrzeuge
(Gewicht in Tonnen)

Lastkraftwagen	Mindeststeuer (in ECU/Jahr)	Fahrzeugkombinationen	Mindeststeuer (in ECU/Jahr)
2 Achsen		2 + 1 Achsen	
12 13	71	12 14	0
13 14	204	14 16	0
14 15	286	16 18	32
15 18	645	18 20	76
		20 22	175
3 Achsen		22 23	229
15 17	127	23 25	414
17 19	262	25 28	723
19 21	339		
21 23	523	2 + 2 Achsen	
23 25	814	23 25	165
25 *) 26 *)	814	25 26	271
		26 28	398
4 Achsen		28 29	482
23 25	343	29 31	790
25 27	537	31 33	1 097
27 29	853	33 36	1 666
29 31	1 267	36 **) 38 **)	1 666
31 *) 32 *)	1 267		
		2 + 3 Achsen	
		36 38	1 216
		38 40	1 652
		3 + 2 Achsen	
		36 38	1 072
		38 40	1 481
		40 44	2 191
		3 + 3 Achsen	
		36 38	532
		38 40	791
		40 44	1 262

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

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

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

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

Anhang 2

Tabelle 2

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

Unterklassen Lastfahrzeuge
(Gewicht in Tonnen)

Lastkraftwagen	Mindeststeuer (in ECU/Jahr)
2 Achsen	
12 13	94
13 14	272
14 15	382
15 18	860
3 Achsen	
15 17	169
17 19	349
19 21	452
21 23	697
23 25	1 086
25 *) 26 *)	1 086
4 Achsen	
23 25	457
25 27	716
27 29	1 137
29 31	1 689
31 *) 32 *)	1 689

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

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

Fahrzeugkombinationen	Mindeststeuer (in ECU/Jahr)
2 + 1 Achsen	
12 14	0
14 16	0
16 18	43
18 20	101
20 22	233
22 23	305
23 25	552
25 28	964
2 + 2 Achsen	
23 25	220
25 26	361
26 28	531
28 29	643
29 31	1 053
31 33	1 463
33 36	2 222
36 **) 38 **)	2 222
2 + 3 Achsen	
36 38	1 622
38 40	2 203
3 + 2 Achsen	
36 38	1 430
38 40	1 974
40 44	2 922
3 + 3 Achsen	
36 38	709
38 40	1 054
40 44	1 683

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

Fahrzeuge mit derartigen Aufhängungssystemen werden zu einem Steuersatz veranlagt, der für die unmittelbar darunterliegende Fahrzeugklasse gilt. Zum Beispiel wird ein Lastkraftwagen mit 3 Achsen und einem zulässigen Gesamtgewicht von 23 Tonnen mit 233 ECU statt mit 305 ECU besteuert.

Anhang 2

Tabelle 3

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

Unterklassen Lastfahrzeuge
(Gewicht in Tonnen)

Lastkraftwagen	Mindeststeuer (in ECU/Jahr)	Fahrzeugkombinationen	Mindeststeuer (in ECU/Jahr)
2 Achsen		2 + 1 Achsen	
12 13	118	12 14	0
13 14	340	14 16	0
14 15	477	16 18	54
15 18	1 075	18 20	126
		20 22	291
3 Achsen		22 23	381
15 17	211	23 25	690
17 19	436	25 28	1 205
19 21	565		
21 23	871	2 + 2 Achsen	
23 25	1 357	23 25	275
25 *) 26 *)	1 357	25 26	451
		26 28	664
4 Achsen		28 29	804
23 25	571	29 31	1 316
25 27	895	31 33	1 829
27 29	1 421	33 36	2 777
29 31	2 111	36 **) 38 **)	2 777
31 *) 32 *)	2 111		
		2 + 3 Achsen	
		36 38	2 027
		38 40	2 754
		3 + 2 Achsen	
		36 38	1 787
		38 40	2 468
		40 44	3 652
		3 + 3 Achsen	
		36 38	886
		38 40	1 318
		40 44	2 104

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

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

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

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

Methodologie

Grundsätze

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

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

In der Annahme, daß die Lastkraftwagen 100 000 km pro Jahr zurücklegen, werden Gesamtkosten von 15 610 ECU (10 230 ECU für die variablen Kosten und 5 380 ECU für die festen Wegekosten) anhand der Kilometerkosten errechnet. Es muß betont werden, daß diese Zahl nur ein Durchschnitt ist und daß sie demnach nicht den Wegekosten einer wirklichen Fahrzeugklasse entspricht.

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

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

Die allgemeine Formel ist:

(gesamte Wegekosten — bezahlte Dieselmotorkraftstoffsteuern) $\times$ K = Kraftfahrzeug-Mindeststeuersatz.

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

bezahlte Dieselmotorkraftstoffsteuern = Betrag der Dieselmotorkraftstoffsteuer, den ein bestimmtes Fahrzeug zahlen würde (= jährliche Kilometerzahl $\times$ Einheitsverbrauch) [Liter/km $\times$ Höhe der Zölle/Liter¹⁾] (siehe unten Punkt 4)

Der *Mindestsatz der Kraftfahrzeugsteuer* ist gleich $K \times$ dem Anteil der Wegekosten, der nicht von den Dieselmotorkraftstoffsteuern gedeckt wird. Der Multiplikationskoeffizient K wird auf alle Fahrzeugklassen angewandt (siehe unten Punkt 5).

¹⁾ Die Dieselmotorkraftstoffsteuer wird so berechnet, daß die durchschnittlichen variablen Kosten gedeckt werden.

Genauere Erklärung dieser drei Elemente

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

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

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

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

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

Der Wert des Koeffizienten K entspricht:

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

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

Für kleinere Fahrzeuge wird so mehr als ein Viertel der *festen Kosten* gedeckt, während für größere Fahrzeuge das Gegenteil der Fall ist. Nur für die hypothetische „mittlere“ Fahrzeugklasse wird ge-

nau ein Viertel der festen Kosten gedeckt, da dann die gesamten veränderlichen Kosten schon von den Dieselmotorkraftstoffsteuern gedeckt werden.

Ein anderer Grund für die Wahl einer ziemlich niedrigen Steuerhöhe ist auf das Bestehen von ge-

bührenpflichtigen Autobahnen zurückzuführen. Da im Prinzip die Gesamtkosten dieser Straßen durch die Gebühren gedeckt werden, folgt daraus, daß die auf diesen Straßen bezahlten Dieselmotorkraftstoffsteuern eine Herabsetzung der Mindesthöhen erfordern.

Anhang 3

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

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

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

Die Aufschlüsselung soll folgendermaßen aussehen:

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

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

Anhang 4

Mit Wirkung vom 1. Januar 1995 anzuwendendes System

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

Um diese Doppelbesteuerung auszugleichen, sollte eine Verringerung durchgeführt werden, um einen ungerecht hohen Deckungsgrad, vor allem in jenen Mitgliedstaaten, in denen Fahrzeuge am meisten auf gebührenpflichtigen Autobahnen fahren, zu vermeiden. Diese Doppelbesteuerung ist sehr hoch: im

Durchschnitt würde es bedeuten, daß die variablen Wegekosten doppelt berechnet werden, einmal als Teil der entrichteten Autobahngewühren und zweitens in Form von Dieselmotorkraftstoffsteuern. Wenn man weiter berücksichtigt, daß variable Kosten etwa zwei Drittel der gesamten Wegekosten darstellen, wird ersichtlich, daß dies zu einer ernstesten Diskriminierung von Benutzern der gebührenpflichtigen Autobahnen führen würde.

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

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

Fiche d'impact sur la compétitivité et l'emploi**I. Quelle est la justification principale de la mesure?**

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

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

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

II. Caractéristiques des entreprises concernées. En particulier:

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

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

I. éligibles aux aides régionales des Etats membres? Non

II. éligibles au Feder? Non

III. Quelles sont les obligations imposées directement aux entreprises?

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

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

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

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

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

Bericht des Abgeordneten Dr. Jürgen Warnke

Der geänderte Richtlinienvorschlag wurde dem Finanzausschuß gemäß § 93 der Geschäftsordnung mit Sammelüberweisung 12/269 Nr. 2.11 zur federführenden Beratung sowie dem Ausschuß für Verkehr und dem Haushaltsausschuß zur Mitberatung überwiesen. Die beiden mitberatenden Ausschüsse haben sich am 12. Juni 1991 mit der Vorlage befaßt. Der Bundesrat hat zu ihr am 7. Juni 1991 Stellung genommen.

I. Inhalt des geänderten Richtlinienvorschlags

1. Vorgeschichte

Der Rat der Europäischen Gemeinschaften hat bereits am 13. Mai 1965 beschlossen (Entscheidung 65/271/EWG), steuerliche Vorschriften, die den Wettbewerb im Straßenverkehr beeinflussen, zu harmonisieren und insbesondere auch die Berechnungsgrundlagen für die Kraftfahrzeugsteuer zu vereinheitlichen. Ein diesen Grundsätzen entsprechender Vorschlag der Kommission für eine erste Richtlinie des Rates zur „Anpassung der nationalen Systeme der Steuern für schwere Nutzfahrzeuge“ aus dem Jahr 1968 wurde zwar beraten und in stark veränderter Fassung im Rat im Juli 1978 grundsätzlich gebilligt, jedoch nicht förmlich verabschiedet und von den Mitgliedstaaten nicht umgesetzt.

Mit Urteil vom 22. Mai 1985 bestätigte der Europäische Gerichtshof in der Rechtssache 13/83, daß die Mitgliedstaaten die rechtliche Verpflichtung haben, im innergemeinschaftlichen Verkehr die Dienstleistungsfreiheit einzuführen. Die Bundesrepublik Deutschland vertrat hierzu die Auffassung, daß die Beseitigung der steuerlichen Wettbewerbsverzerrungen eine wichtige Voraussetzung für die Weiterentwicklung der Verkehrspolitik sei. Der Rat der EG bestätigte dies in seinem „Orientierungsbeschluß“ vom 24. Juni 1987.

Die EG-Kommission übermittelte dem Rat am 15. Januar 1988 einen Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Anlastung der Wegekosten an schwere Nutzfahrzeuge — KOM (87) 716 endg. — vom 8. Januar 1988, Bundesrats-Drucksache 62/88.

2. Wesentlicher Inhalt des Vorschlags vom 8. Januar 1988

Ziele dieses Vorschlags waren

- die Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Güterfernverkehrsunternehmen der Mitgliedstaaten, soweit sie auf unterschiedlichen Belastungen mit Kraftfahrzeugsteuern und Straßenbenutzungsgebühren beruhen,
- die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen zwischen den drei Binnenverkehrsträgern,

- die Anlastung der Wegekosten an den Verursacher bzw. Nutzer der Straßeninfrastruktur.

Die Harmonisierung sollte in zwei Stufen erfolgen:

- Bis 1992 Vereinheitlichung der Struktur der Kraftfahrzeugsteuern durch die Umstellung auf das Gesamtgewicht eines Fahrzeugs als Bemessungsgrundlage (Artikel 6) und Verbot der Ermäßigung von Kraftfahrzeugsteuern, z. B. wegen gezahlter Autobahngebühren (Artikel 8 Nr. 2). Dies war verbunden mit dem Vorschlag einer „stand-still-Regelung“, um eine Ausweitung der bestehenden Unterschiede zu verhindern.
- Ab 1993 Anlastung der Wegekosten in dem Land, in dem sie durch die Straßennutzung entstehen (Territorialitätsprinzip). Vorschläge zur Anwendung des Territorialitätsprinzips wollte die Kommission bis Mitte 1989 vorlegen. Der Rat sollte bis Ende 1990 über diese Vorschläge entscheiden.

3. Wesentlicher Inhalt des Änderungsvorschlags vom 8. Februar 1991

Zweck des vorliegenden Änderungsvorschlags ist eine Verbesserung des Vorschlags vom Januar 1988, weil über diesen in den Beratungen des EG-Rats kein Einvernehmen erzielt werden konnte. Die Ergebnisse und Erkenntnisse der zwischenzeitlich geführten Diskussion sind in dem geänderten Richtlinienvorschlag berücksichtigt worden.

a) Deckung der Wegekosten

Die Deckung der Wegekosten soll erreicht werden durch

- die Mineralölsteuer, die die durchschnittlichen variablen Kosten der Wege (für Wartung, Erneuerung und Verkehrskontrolle) abgelten soll. Dafür hatte die Kommission im Rahmen der vorgeschlagenen Richtlinie zur Angleichung der Mineralölbesteuerung vom 19. Februar 1991 — KOM (91) 43 endg. — beim Dieselmotorkraftstoff einen Steuersatz von 245 bis 270 ECU pro 1 000 Liter (ca. 50 bis 54 Pfennig pro Liter) vorgeschlagen. In der Sitzung der Wirtschafts- und Finanzminister am 24. Juni 1991 haben sich die Mitgliedstaaten dann im Rahmen eines Gesamtkompromisses auf einen Mindestsatz von 245 ECU (ca. 50 Pfennig pro Liter) geeinigt, ohne grundsätzlich auf das weitergehende Ziel zu verzichten, die Harmonisierung der Mineralölsteuer auf Kraftstoffe zu einem späteren Zeitpunkt auf höherem Niveau zu erreichen,
- die Kraftfahrzeugsteuern und Straßenbenutzungsgebühren, die die fixen Kosten der Straßen decken sollen.

Für die Kraftfahrzeugsteuer werden Mindestsätze vorgeschlagen, die für einzelne Fahrzeugklassen in unterschiedlicher Höhe festgelegt werden. Die Mindestsätze sollen ab 1. Januar 1992 eingeführt und ab 1. Januar 1995 schrittweise so angehoben werden, daß bis zum 31. Dezember 1999 in den einzelnen Fahrzeugklassen die völlige Deckung der fixen Wegekosten erreicht wird. Auch nach Erreichen dieses Zieles darf jeder EG-Mitgliedstaat höhere als die Mindestsätze für die Kraftfahrzeugsteuer in seinem Bereich festlegen.

Im Jahre 1992 soll z. B. der Mindestsatz für einen 38 t-Zug rd. 2 500 DM betragen; die für einen solchen Lastzug in der Bundesrepublik Deutschland z. Z. geltende Steuer von 10 000 DM soll etwa im Jahre 2000 erreicht werden.

b) Anrechnung von Straßenbenutzungsgebühren

Eine Anrechnung von gezahlten Straßenbenutzungsgebühren, die über den Mindestsatz hinausgehen, soll bei der Kraftfahrzeugsteuer möglich sein, um Doppelbesteuerungen zu vermeiden. Die Rückerstattung soll durch das Zulassungsland des Fahrzeugs erfolgen. Ein Ausgleichsmechanismus zwischen den Mitgliedstaaten zum Ausgleich der unterschiedlichen Belastungen ist nicht vorgesehen.

Die Erhebung von Gebühren soll auf neuen und bestehenden Autobahnen zulässig sein, sofern sie nicht diskriminierend erfolgt und die Höhe der Gebühr kostenorientiert ist.

4. Einzelregelungen des Richtlinienvorschlags 1988 mit Änderungen durch den Richtlinienvorschlag 1991

Artikel 1 enthält den Vorschlag, die Steuern „in Übereinstimmung mit dieser Richtlinie“ anzugleichen; wie sich aus dem Inhalt des Vorschlags ergibt, sind damit die Systemharmonisierung und die Steuersatzharmonisierung auf der Grundlage von Mindestsätzen vorgegeben.

Artikel 2 enthält die Definition der schweren Nutzfahrzeuge, für die die Richtlinie gelten soll: Lastkraftfahrzeuge, Lastzüge und Sattelkraftfahrzeuge mit Dieselmotoren und einem zulässigen Gesamtgewicht ab 12 t, die im Straßengüterverkehr eingesetzt werden. Zugfahrzeuge mit Benzinmotor sowie Omnibusse, PKW, Anhänger und kleinere Nutzfahrzeuge mit weniger als 12 t Gesamtgewicht sind damit ausgenommen.

Artikel 3 zählt die anzugleichenden Steuern der Mitgliedstaaten auf; für die Bundesrepublik Deutschland ist dies die Kraftfahrzeugsteuer. Die Autobahngebühren sind nicht besonders erwähnt, sollen aber einbezogen werden.

Artikel 4 beschränkt die Möglichkeit der Gestaltung der nationalen verkehrsspezifischen Steuern. In der Bundesrepublik Deutschland dürfte danach für schwere Nutzfahrzeuge neben der Kraftfahrzeug-

steuer eine Straßenbenutzungsgebühr nur für die Benutzung von Autobahnen eingeführt werden.

Artikel 5 enthält die Bedingungen für die Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren, die für alle Benutzer in gleicher Weise gelten müssen (Diskriminierungsverbot).

Artikel 6 enthält die Rahmenbestimmung, daß die Besteuerung an die Zahl und Anordnung der Achsen sowie an das zulässige Gesamtgewicht anknüpfen soll. Für die Besteuerung werden die Lastkraftwagen und die Fahrzeugkombinationen in Klassen eingeteilt (Anhang 1 zum Kommissionsvorschlag vom 8. Februar 1991).

Artikel 7 regelt die nationale Zuständigkeit für die Bestimmung des Verfahrens zur Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer.

Artikel 8 bekräftigt die Weitergeltung des Nationalitätsprinzips bis zum Inkrafttreten des Territorialitätsprinzips, das längerfristig eingeführt werden soll. Die Regelung soll Mißbräuche verhindern und das Fortbestehen von versteckten Verzerrungen ausschließen. Dazu zählt auch das Verbot der Steuerbefreiung oder Steuerermäßigung, wenn sich die Fahrzeuge in einem anderen Mitgliedstaat aufhalten.

Eine Ausnahme gilt für Aufenthalte in Drittländern, wenn dort während des Aufenthalts eine der Kraftfahrzeugsteuer im Sinne der Richtlinie entsprechende Steuer entrichtet werden muß. Ebenso ist eine Befreiung oder Ermäßigung für Fälle zulässig, in denen für schwere Nutzfahrzeuge Straßenbenutzungsgebühren gemäß Artikel 5 entrichtet worden sind.

Artikel 9 bestimmt in Verbindung mit Anhang 2, Tabellen 1 bis 3, zum Kommissionsvorschlag vom 8. Februar 1991 die Kraftfahrzeugsteuermindestsätze, die in der Zeit vom 1. Januar 1992 bis 31. Dezember 1994 gelten sollen. Die Steuermindestsätze sind in dem Kommissionsvorschlag relativ niedrig angesetzt worden.

Ausgesuchte Beispiele

Fahrzeugart	Mindestsatz DM/Jahr	D-Steuer DM/Jahr
1. Lkw, 16 t, 2 Achsen	1 720	3 537
2. Lkw, 22 t, 3 Achsen	1 400	5 957
3. Lkw, 32 t, 4 Achsen	3 380	11 000
4. Lastzug, 32 t, 2 + 2 Achsen .	2 930	7 074
5. Lastzug, 40 t, 3 + 2 Achsen .	3 950	10 694

Artikel 10 enthält die Beschreibung der Merkmale für das endgültige Besteuerungssystem, das am 1. Januar 1995 in Kraft treten und schrittweise bis zum 31. Dezember 1999 zur vollständigen Deckung der Wegekosten führen soll. Für jede Fahrzeugklasse sollen die Kraftfahrzeugsteuermindestsätze unter Berücksichtigung von Angaben, die die Mitgliedstaaten zu den Wegekosten nach dem Muster in Anhang 3 zum Kommissionsvorschlag vom 8. Februar 1991 beibringen müssen, jährlich neu berechnet und festgesetzt wer-

den; dabei soll eine allmähliche Zunahme des (fixen) Wegekostendeckungsgrades berücksichtigt werden.

Artikel 11 sieht eine fakultative Regelung für die Rückerstattung von Kraftfahrzeugsteuern in den Fällen vor, in denen das Fahrzeug auf gebührenpflichtigen Autobahnen in der Gemeinschaft benutzt worden ist. Maßgebend für die Berechnung des Rückerstattungsbetrags ist das Verhältnis zwischen den auf gebührenpflichtigen Autobahnen und den im Jahr insgesamt zurückgelegten Kilometern.

Artikel 12 und 13 enthalten technische Anwendungsvorschriften, die bestimmen, daß die Mitgliedstaaten der Richtlinie ab dem 1. Januar 1992 nachkommen müssen.

II. Stand der Beratungen

Der Europäische Rat hat am 13./14. Dezember 1990 in Rom die Vorschläge der Kommission mit Befriedigung zur Kenntnis genommen und die Fachräte wegen der Dringlichkeit der Probleme aufgefordert, auf dieser Grundlage Entscheidungen bis Ende Juni 1991 zu treffen. Um diesen Auftrag zeitgerecht zu erfüllen, hätte der Rat der Wirtschafts- und Finanzminister umgehend Eckwertbeschlüsse fassen müssen. Der luxemburgische Vorsitzende der Rats-Arbeitsgruppe „Beseitigung der Steuergrenzen“ hatte als Zwischenergebnis der Beratungen einen Entwurf von vorläufigen „Schlußfolgerungen des Rates“ mit Leitsätzen für die weitere Arbeit vorgelegt. Dieses Zwischenergebnis beinhaltet im wesentlichen folgendes:

- Annäherung der Sätze der Mineralölsteuer durch Festlegung entweder eines Mindestsatzes oder einer Spanne mit Mindest- und Höchstsatz in naher Zukunft. Über Abgabensätze sollte der Rat bis zum 30. Juni 1991 grundsätzlich entscheiden.
- Später Angleichung der Steuerstruktur für die Kraftfahrzeugsteuer auf Lkw und Einführung eines Mindeststeuersatzes.
- Mittelfristig Integration der Straßenbenutzungsgebühren in das Abgabensystem in einer Weise, daß alle Güterkraftverkehrsunternehmen endgültig dieselbe Abgabenlast tragen.

Der Rat der Wirtschafts- und Finanzminister hat die Vorlage in seiner Sitzung am 8. April 1991 lediglich als Schlußfolgerungen des Vorsitzenden der Arbeitsgruppe zur Kenntnis genommen, weil kein Einvernehmen über den Inhalt hergestellt werden konnte.

Der Europäische Rat hat am 28./29. Juni 1991 in Luxemburg die zwischenzeitliche Annäherung der Verbrauchsteuern auf Dieselmotorkraftstoff mit Befriedigung zur Kenntnis genommen und den Rat ersucht, die Arbeiten hinsichtlich der noch zu vertiefenden Aspekte (Nutzfahrzeugsteuer und Straßenbenutzungsgebühren) abzuschließen.

Die Arbeitsgruppe „Beseitigung der Steuergrenzen“, die diesen Punkt seit dem 19. März 1991 nicht mehr behandelt hat, wird die Beratungen im Oktober 1991 wieder aufnehmen. Der Rat der Wirtschafts- und Finanzminister hat die Angelegenheit auf die Tagesord-

nung für seine Sitzung am 11. November 1991 gesetzt.

III. Stellungnahme des Bundesrates, der Bundesregierung und der mitberatenden Ausschüsse

1. Bundesrat

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

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

Der Bundesrat begrüßt die Initiative der EG-Kommission, mit dem Richtlinienvorschlag möglichst schnell die fiskalischen Belastungen innerhalb der EG zu harmonisieren und damit Wettbewerbsverzerrungen abzubauen.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich für folgende Regelungen einzusetzen:

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

Die in dem geänderten Vorschlag vorgesehenen Mindeststeuern liegen selbst in der dritten Stufe deutlich unter den im ‚Gesetz über Gebühren für die Benutzung von Bundesfernstraßen mit schweren Lastkraftwagen‘ vorgesehenen Sätzen, d. h., der straßengebundene Güterverkehr wird weiterhin indirekt subventioniert. Die Konkurrenzsituation des schienengebundenen Güterverkehrs wird damit geschwächt. Eine gerechte Anlastung der Wegekosten an schwere Nutzfahrzeuge wird nicht erreicht.

Der Bundesrat bittet daher die Bundesregierung, sich bei den weiteren Verhandlungen bei der Europäischen Gemeinschaft dafür einzusetzen, daß die vorgesehenen Mindeststeuersätze für Nutzfahrzeuge deutlich angehoben werden.

Eine Anhebung der Mindestsätze ist insbesondere auch geboten, um eine effektive Anlastung der Wegekosten an schwere Nutzfahrzeuge zu erreichen und die Konkurrenzsituation des schienengebundenen Güterverkehrs nicht zu schwächen.

3. In der Richtlinie sollten nicht nur Kfz-Steuer-Mindestsätze, sondern als Endziel einheitliche Steuersätze festgelegt werden; denn nur so kann eine standortbedingte Verzerrung des Wettbewerbs — wie z. B. beim Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen — vermieden werden.
4. Der Bundesrat hält die Möglichkeit der Anrechnung von Autobahngebühren auf die Kfz-Steuer

für keine geeignete Maßnahme zur Wettbewerbsangleichung. Eine derartige Anrechnung würde der Einführung und Erhöhung von Gebühren — auch im Pkw-Bereich — Vorschub leisten und könnte damit insgesamt zu einer weiteren nicht gewünschten Aufsplitterung des verkehrsspezifischen Abgabensystems führen.

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

Die vorgeschlagene Anrechnung würde zudem das den Ländern zustehende Kfz-Steueraufkommen erheblich reduzieren und zu einem kaum zu bewältigenden bürokratischen Aufwand sowohl im Bereich der Wirtschaft als auch bei der Finanzverwaltung führen.

Da Mitgliedstaaten mit gebührenpflichtigen Autobahnen ein überdurchschnittliches und Mitgliedstaaten ohne diese, wie z. B. die Bundesrepublik Deutschland, ein unterdurchschnittliches Abgabenaufkommen erhielten, erscheint es sachgerecht, entweder die bezahlten Autobahngebühren durch den Mitgliedstaat zurückzahlen zu lassen, in welchem sich die gebührenpflichtige Autobahn befindet, oder die Verkehrsteilnehmer von der Gebühr insgesamt freizustellen.

5. Der geänderte Richtlinienvorschlag wird den gestiegenen Erfordernissen des Umweltschutzes im Bereich des Güterkraftverkehrs nicht gerecht. Der Bundesrat hält im Rahmen der Steuerharmonisierung eine Fortentwicklung des verkehrsspezifischen Abgabensystems unter ökologischen Gesichtspunkten für erforderlich.

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, sich an der Erarbeitung von Vorschlägen für die Realisierung einer ökologischen Zusatzkomponente aktiv zu beteiligen, um die Einbeziehung externer Kosten des Straßengüterverkehrs schnellstmöglich zu erreichen.

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

6. Der Bundesrat bekräftigt unter Hinweis auf seine Stellungnahme vom 21. Dezember 1989, Bundesrats-Drucksache 617/89 (Beschluß) Tz. 22 und 23, seine Auffassung, daß sich die Besteuerung von Nutzfahrzeugen an den Schadstoff- und Lärmemissionen sowie dem Kraftstoffverbrauch der Fahrzeuge orientieren sollte.

Es erscheint im übrigen sach- und umweltgerecht, das Hauptgewicht zur Deckung der tatsächlich verursachten Wegekosten auf die Mineralölsteuer zu legen. Dadurch könnte bei den künftig steigenden Wegekosten das Territorialitätsprinzip ohne großen Aufwand stärker angewendet werden.

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

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

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

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

2. Bundesregierung

Die Bundesregierung hat erklärt, daß sie in der Anlastung der Wegekosten an schwere Nutzfahrzeuge und der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen wichtige Elemente für einen funktionierenden Verkehrsbinnenmarkt sehe. Sie begrüße daher, daß die Kommission der Diskussion über die Harmonisierung der fiskalischen Belastungen schwerer Nutzfahrzeuge neue Anstöße gegeben habe. Sie unterstütze den Vorschlag der Kommission, auch die Mineralölsteuer in ein Gesamtkonzept einzubeziehen. Die inzwischen erreichte Annäherung der Mineralölsteuer für Dieselmotoren werde als ein erster Schritt hierzu begrüßt,

könne aber allein noch keine ausreichende Harmonisierung der Abgabenbelastung des Güterkraftverkehrs bewirken. Weitere Schritte müßten als Teil einer umfassenden, alle Gesichtspunkte befriedigenden Lösung folgen. Die Bundesregierung stimme daher auch der Einbeziehung der in einzelnen Ländern erhobenen Straßennutzungsgebühren in dieses Gesamtkonzept zu.

Weiterhin hat die Bundesregierung ausgeführt, daß die EG-Kommission Überlegungen aufgegriffen habe, die auch in einem Memorandum des Bundeskanzlers vom 6. September 1990 enthalten seien. Mittelfristig führten die Vorschläge zur vollen Deckung der Wegekosten bei einer zunehmenden Angleichung der Abgabenbelastung zwischen den einzelnen EG-Staaten. Die in dem geänderten Richtlinienvorschlag enthaltenen Strukturelemente stellten einen Fortschritt dar, insbesondere weil ein enger Zusammenhang der drei unterschiedlichen Abgabenbelastungen (Mineralölsteuer, Kraftfahrzeugsteuer, Straßenbenutzungsgebühr) betont werde.

Einzelne Vorschläge, vor allem die — nicht obligatorische — Regelung zur Anrechnung von Autobahngebühren durch das Zulassungsland (Steuerausfälle für die Bundesländer) und zur Bemessungsgrundlage bei der Kraftfahrzeugsteuer (Berücksichtigung der Anordnung von Achsen) seien aus deutscher Sicht jedoch problematisch und bedürften noch sorgfältiger Prüfung. Außerdem müsse sichergestellt werden, daß die in Deutschland angestrebte Berechnung der Kraftfahrzeugsteuer unter Umweltgesichtspunkten möglich bleibe.

Die niederländische EG-Präsidentschaft habe auf dem informellen Treffen der EG-Verkehrsminister am 5./6. Juli 1991 in Rotterdam unter Zustimmung der Mehrheit der Delegationen deutlich gemacht, daß bis zum Jahresende vom Rat der Wirtschafts- und Finanzminister in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsministerrat ein Beschluß über die Wegekostenanlastung gefaßt werden solle. Darin werde sie von der Bundesregierung nachdrücklich unterstützt.

3. Mitberatende Ausschüsse

a) Haushaltsausschuß

Der Haushaltsausschuß hat die Vorlage zur Kenntnis genommen.

b) Der Ausschuß für Verkehr hat folgende EntschlieÙung vorgeschlagen

„Der Deutsche Bundestag begrüÙt die Initiative der EG-Kommission zur Harmonisierung der fiskalischen Belastungen im StraÙengüterverkehr.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. sich mit den Ländern auf ein schlüssiges Gesamtkonzept aus Kraftfahrzeugsteuern, Mineralölsteuern und Straßenbenutzungsgebühren zu verständigen, um in der Europäischen Gemeinschaft zügig das Territorialprinzip zu realisieren, obwohl in Deutschland die Ertragshoheit unterschiedlichen Gebietskörperschaften zusteht und ein regelmäßiger Ausgleich bisher nicht vorgesehen ist,
2. sich in der EG unter Berücksichtigung
 - der Konkurrenzsituation zu anderen Verkehrsträgern,
 - der energie- und umweltpolitischen Ziele und
 - der standortbedingten Wettbewerbsverzerrungen
 für eine gerechte Anlastung der Wegekosten an Nutzfahrzeuge einzusetzen,
 - die deshalb einheitliche Sätze für die Kraftfahrzeugsteuer zum Ziel hat und
 - die sich an den Schadstoff- und Geräuschemissionen sowie dem Kraftstoffverbrauch orientiert,
3. sich für eine deutliche Anhebung der vorgesehenen Kraftfahrzeugsteuer-Mindestsätze einzusetzen,
4. in der EG das Territorialprinzip auch schon stärker dadurch zur Anwendung zu bringen, daß das Hauptgewicht zur Deckung der tatsächlich verursachten Wegekosten auf die Mineralölsteuer gelegt wird,
5. sich in der EG für einen Ausgleich der Mitgliedstaaten untereinander einzusetzen, um die Unterschiede im Aufkommen zwischen gebührenpflichtigen und gebührenfreien Autobahnen auszugleichen, da die technischen Möglichkeiten einer sachgerechten Erfassung dafür kurzfristig nicht installiert werden können.“

IV. Ausschußempfehlung

Der federführende Finanzausschuß hat festgestellt, daß die vom mitberatenden Ausschuß für Verkehr vorgeschlagene EntschlieÙung seinen Vorstellungen entspreche. Er hat sich daher für die Übernahme dieser EntschlieÙung entschieden. Dieser Beschluß erfolgte einstimmig bei Abwesenheit der Mitglieder der Gruppe der PDS/Linke Liste.

Bonn, den 25. September 1991

Dr. Jürgen Warnke

Berichterstatte

