

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

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 12/4131 Nr. 3.4 —

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Sechsten Richtlinie
77/388/EWG im Hinblick auf die Mehrwertsteuerregelung
für die Personenbeförderung
— KOM(92) 416 endg. —
»Rats-Dok. Nr. 9252/92«

A. Problem

Zur weiteren Harmonisierung der Mehrwertsteuer im Bereich der Beförderungsleistungen schlägt die Kommission für Personenbeförderungsleistungen im Straßenverkehr und auf den Binnenwasserstraßen insbesondere vor,

- diese Leistungen grundsätzlich am Ausgangsort zu besteuern,
- bei einem mehr als 24stündigen Aufenthalt des Beförderungsmittels in einem anderen EG-Mitgliedstaat einen neuen Ausgangsort mit entsprechenden Steuererklärungspflichten zu fingieren,
- für in einem Drittland beginnende oder endende Personenbeförderungsleistungen eine Steuerbefreiung vorzusehen.

B. Lösung

Aufforderung der Bundesregierung, sich im Rahmen der weiteren Verhandlungen über den Richtlinienvorschlag bei der EG für eine

praktikable und wettbewerbsneutrale, für alle Verkehrsträger gleiche Umsatzbesteuerung der Personenbeförderungsleistungen einzusetzen.

Einstimmigkeit im Ausschuß bei Abwesenheit der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Keine

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, sich im Rahmen der weiteren Verhandlungen über den Richtlinienvorschlag (Anlage) bei der EG für eine praktikable und wettbewerbsneutrale, für alle Verkehrsträger gleiche Umsatzbesteuerung der Personenbeförderungsleistungen einzusetzen.

Bonn, den 29. September 1993

Der Finanzausschuß

Hans H. Gattermann
Vorsitzender

Ludwig Eich
Berichterstatler

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Sechsten Richtlinie 77/388/EWG im Hinblick auf die Mehrwertsteuerregelung für die Personenbeförderung

(von der Kommission vorgelegt)

Begründung**I. Einleitung**

1. Gemäß der Einheitlichen Europäischen Akte vom 1. Juli 1987 soll zum 1. Januar 1993 in der Europäischen Gemeinschaft ein Markt ohne Grenzen verwirklicht sein.

Im steuerlichen Bereich erfordert die Errichtung des einheitlichen Binnenmarktes die Beseitigung der Steuer- und Zollkontrollen an den Grenzen und eine Annäherung der Sätze der indirekten Steuern.

Wie an der Annahme der Texte zur Neuregelung der indirekten Steuern (Mehrwertsteuer und Verbrauchsteuern) in der Gemeinschaft deutlich wird, hat die Gemeinschaft bereits die zur Erreichung dieses Ziels erforderlichen Beschlüsse gefaßt.

Im Bereich der Mehrwertsteuer handelt es sich um die Richtlinie in bezug auf die Mehrwertsteuer-Übergangsregelung¹⁾ sowie um die Verordnung über die Zusammenarbeit der Verwaltungsbehörden²⁾.

Bei den Verbrauchsteuern handelt es sich um das neue System verbrauchsteuerpflichtiger Waren, das auf Mineralöle, Tabakwaren und Alkohol³⁾ Anwendung findet.

2. Im Bereich der Mehrwertsteuer legt die Übergangsregelung die nach 1992 auf innergemeinschaftliche Umsätze anwendbaren neuen Regeln fest, die u. a. die Abschaffung jeglicher derzeit noch bestehenden Kontrollen an den Grenzen vorsehen. Diese Regelung betrifft die innergemeinschaftlichen Lieferungen und den innergemeinschaftlichen Erwerb von Gegenständen sowie die Dienstleistungen. Was die Beförderungsleistungen anbelangt, betrifft sie allerdings nur die Güterbeförderung, während die Personenbeförderung zu-

rückgestellt wurde, um in einem getrennten Text behandelt zu werden.

Zwar sehen die am 24. Juni 1991 und am 27. Juli 1992 getroffenen Vereinbarungen bezüglich der Mehrwertsteuersätze vor, die Personenbeförderung in einem Verzeichnis von Waren oder Dienstleistungen aufzuführen, auf die der ermäßigte Mehrwertsteuersatz angewandt werden kann, doch hat die Kommission desgleichen auch zu den Sätzen folgendes erklärt:

„Die Kommission weist darauf hin, daß die Aufnahme der Personenbeförderung in das Verzeichnis der Erzeugnisse, auf die ermäßigte Sätze angewandt werden können (Anhang H), nicht den Standpunkt präjudiziert, den der Rat im Zusammenhang mit dem in Kürze von der Kommission vorzulegenden Vorschlag bezüglich der Mehrwertsteuer für Personenbeförderungen in bezug auf diese Dienstleistungen festlegen wird.“

Dieser Vorschlag ist Gegenstand des vorliegenden Textes, der sich sowohl auf die Mehrwertsteuerregelung als auch auf die Mehrwertsteuersätze bezieht, die nach 1992 für die Personenbeförderung gelten werden.

3. *Voraussetzungen für die Errichtung des Binnenmarktes*

Die Errichtung des Binnenmarktes setzt die Abschaffung der im Bereich der Personenbeförderung noch bestehenden Grenzkontrollen voraus.

Daher soll bei der mehrwertsteuerlichen Behandlung dieser Beförderungen zum Kriterium des Ausgangslandes übergegangen werden.

a) Abschaffung der noch verbleibenden Kontrollen

Derzeit sind Personenbeförderungsleistungen im Straßenverkehr und auf den Binnenwasserstraßen gemäß Artikel 9 Abs. 2 Buchstabe b der Sechsten MWSt-Richtlinie⁴⁾, der zufolge Beförderungen nach Maßgabe der in den verschiedenen Mitglied-

¹⁾ Richtlinie 91/680/EWG vom 16. Dezember 1991 — ABL Nr. L 376 vom 31. Dezember 1991.

²⁾ Verordnung 218/92 vom 27. Januar 1992 — ABL Nr. L 24 vom 1. Februar 1992.

³⁾ Richtlinie 92/12/EWG vom 25. Februar 1992 — ABL Nr. L 76 vom 23. März 1992.

⁴⁾ Richtlinie 77/388/EWG vom 17. Mai 1977 — ABL Nr. L 145 vom 13. Juni 1977.

staaten jeweils zurückgelegten Beförderungsstrecke besteuert werden, Grenzkontrollen unterworfen.

Zu Grenzkontrollen — bei der Einreise sowie beim Verlassen der Gebiete der verschiedenen Mitgliedstaaten — kommt es insbesondere bei Beförderungen mit Omnibussen und Taxen; diese Kontrolle besteht in einigen Mitgliedstaaten darin, genau festzuhalten, wie viele Kilometer in diesem Gebiet zurückgelegt worden sind, um die Zahlung der entsprechenden Mehrwertsteuer an den betreffenden Mitgliedstaat sicherzustellen.

Eine derartige Situation wird in einem Binnenmarkt nicht fortbestehen können, und diese Kontrollen müssen wie sämtliche anderen Kontrollen nach dem 31. Dezember 1992 beseitigt sein.

b) Das Kriterium des Ausgangsortes

Durch die Entscheidung für das Kriterium des Ausgangsortes wird es möglich, das derzeitige System, bei dem nach Maßgabe der in den einzelnen Staaten jeweils zurückgelegten Beförderungsstrecken besteuert wurde, zu ersetzen, und zwar

- unter Beibehaltung etwaiger reibungslos funktionierender Besteuerungsregelungen für die Personenbeförderung,
- ohne daß deshalb Grenzkontrollen erforderlich wären, wie dies derzeit der Fall ist.

Die wirtschaftliche Rechtfertigung des Kriteriums des Ausgangsortes beruht darauf, daß selbst im Falle der Abschaffung der derzeitigen Grenzkontrollen die Möglichkeit besteht, die MWSt-Einnahmen der Mitgliedstaaten, die die innergemeinschaftliche Personenbeförderung besteuern, zu erhalten.

Es wird vorgeschlagen, sich im verfügenden Teil dieser Richtlinie darauf zu beschränken, diesen Grundsatz allein für die Beförderungen im Straßenverkehr und auf den Binnenwasserstraßen zu übernehmen, da das Fehlen von Grenzkontrollen für die anderen Beförderungsarten in diesem Stadium keine Änderung der derzeitigen Regelung erfordert.

c) Wirtschaftliche Rechtfertigungen des Kriteriums des Ausgangsortes

Bei genauer Betrachtung erweist sich der Ausgangsort als logisches und sinnvolles Kriterium. Dies ist der Ort, an dem nicht nur die tatsächliche Beförderung beginnt, sondern in den meisten Fällen auch der Umsatz erzielt wird.

Ein *einzig*er Verkehrsunternehmer, der eine Beförderung vom Mitgliedstaat A nach dem Mitgliedstaat B — mit bzw. ohne Durchfahrt durch andere Mitgliedstaaten — vornimmt, erzielt seinen Umsatz in der Regel in A. Daher ist es gerechtfertigt, daß er die Steuer auf seinen gesamten Umsatz in A entrichtet. Dabei wird der in A geltende Steuersatz

angewandt und kann die Steuereinnahme nur dem Fiskus dieses Mitgliedstaates zustehen. Bei diesem Beispiel spricht wirtschaftlich nichts für eine Berücksichtigung der Steuersätze eines anderen Mitgliedstaates als des Ausgangsstaates oder für eine Verteilung der Steuereinnahmen auf andere Mitgliedstaaten. Auch ist bei diesem Beispiel (ein *einzig*er Verkehrsunternehmer) kein weiterer Steuerpflichtiger an der Erbringung der Verkehrsleistung beteiligt. Bestimmte Dienstleistungen, die der Verkehrsunternehmer in den beteiligten Staaten in Anspruch nimmt (z. B. Benutzung von Straßen), stellen keinesfalls eine „Mitwirkung“ an der Verkehrsleistung dar, sondern sind vielmehr Inputs des Verkehrsunternehmers.

Zudem hat dieser Richtlinienvorschlag die Anwendung des Artikels 28 Abs. 5 der Sechsten Mehrwertsteuerrichtlinie vom 17. Mai 1977 (77/388/EWG)⁵⁾ zum Ziel. Diese Bestimmung sieht vor, daß „im Rahmen der endgültigen Regelung (. . .) die Personenbeförderung für die innerhalb der Gemeinschaft zurückgelegte Strecke im Ausgangsland nach den vom Rat auf Vorschlag der Kommission einstimmig zu erlassenden Einzelheiten besteuert“ wird. Dieser Grundsatz der Besteuerung im Ausgangsland wurde für den innergemeinschaftlichen Straßenverkehr im ersten Adonino-Bericht, der durch den Europäischen Rat vom 29. und 30. März 1985 verabschiedet wurde, festgelegt.

Daher ist das bloße Durchfahren von den betreffenden Mitgliedstaaten in mehrwertsteuerlicher Hinsicht zu ignorieren.

Zudem sind der Fall des Vorhandenseins mehrerer Verkehrsunternehmer sowie der Transitbegriff zu präzisieren (vgl. Artikel 1).

II. Bestimmungen zu den Sätzen

In bezug auf die Sätze strebt der vorliegende Vorschlag eine Übereinstimmung mit dem allgemeinen Schema der Annäherung der Mehrwertsteuersätze nach 1992 an, ohne daß sich dies für die europäischen Verbraucher in den Preisen der innergemeinschaftlichen Beförderungen bemerkbar macht.

1. In der Gemeinschaft praktizierte Sätze

Analysiert man die derzeit auf Personenbeförderungen in der Gemeinschaft anwendbaren Sätze, so wird deutlich, daß

- die inländische Personenbeförderung in den verschiedenen Ländern ziemlich unterschiedlich besteuert wird,
- die innergemeinschaftliche Personenbeförderung im allgemeinen dem Nullsatz unterliegt.

⁵⁾ ABl. Nr. L 145 vom 13. Juni 1977, S. 1.

a) Inländische Beförderung

Die Besteuerung stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 1

	Luft	See	Binnenwasserstraßen	Schiene	Straße
Belgien	RR	RR	RR	RR	RR
Dänemark	EX	EX	EX	EX	EX/SR
Deutschland	SR	RR	SR/RR	SR/RR	SR/RR
Frankreich	RR	RR	RR	RR	RR
Irland	EX	EX	EX	EX	EX
Italien	SR	RR	SR	RR/EX	RR/EX
Luxemburg	RR	—	EX	RR	RR
Niederlande	RR	RR/EX	RR/EX	RR	RR
Vereinigtes Königreich	ZR	ZR	ZR	ZR	ZR
Portugal	RR	RR	RR	RR	RR
Spanien	SR	SR	SR	RR	RR
Griechenland	RR	RR	RR	RR	RR

(Schlüssel: RR = ermäßigter Satz, EX = Steuerbefreiung, SR = Normalsatz, ZR = Nullsatz)

Im allgemeinen werden die wichtigsten Beförderungsmedien (Luft, Schiene, Straße) mit dem ermäßigten Satz belegt. Der Normalsatz wird nur sehr selten angewandt.

In neun Mitgliedstaaten unterliegen die Beförderungen im allgemeinen der Besteuerung, während ein Mitgliedstaat den Nullsatz anwendet und zwei Mitgliedstaaten eine Steuerbefreiung praktizieren.

b) Innergemeinschaftliche Beförderungen und Beförderungen in Drittländer

Hier ist die Lage wie folgt:

Tabelle 2

	Luft	See	Binnenwasserstraßen	Schiene	Straße
Belgien	ZR	ZR	RR	RR	RR
Dänemark	ZR	ZR	—	EX	EX/SR
Deutschland	ZR	ZR	RR/EX	SR/RR	SR/RR
Frankreich	ZR	ZR	RR	ZR	RR/EX
Irland	ZR	ZR	—	ZR	ZR
Italien	ZR	ZR	ZR	ZR	ZR
Luxemburg	ZR	—	EX	ZR	ZR
Niederlande	ZR	ZR	RR	RR	RR/ZR
Vereinigtes Königreich	ZR	ZR	—	ZR	ZR
Portugal	ZR	ZR	ZR	ZR	ZR
Spanien	ZR	ZR	SR	RR	RR
Griechenland	ZR	ZR	—	ZR	RR

(Schlüssel: RR = ermäßigter Satz, EX = Steuerbefreiung, SR = Normalsatz, ZR = Nullsatz)

In rund 70 % der Fälle wird der Nullsatz und ansonsten ein ermäßigter oder ein Normalsatz angewandt. Läßt man die Beförderung auf Binnenwasserstraßen, die von untergeordneter Bedeutung ist, außer acht, so wird in rund dreiviertel der Fälle der Nullsatz angewandt.

Beförderung im Luft- und im Seeverkehr unterliegen ausnahmslos dem Nullsatz, während Beförderungen im Eisenbahn- und Straßenverkehr nur zum Teil besteuert werden.

2. Übereinstimmung mit dem allgemeinen Schema der Annäherung der Mehrwertsteuersätze

Die Vereinbarungen, die auf den Tagungen des ECOFIN-Rats vom 24. Juni 1991 und vom 27. Juli 1992⁶⁾ erzielt wurden, sehen vor:

- zum einen die Möglichkeit, die Personenbeförderung mit dem ermäßigten Satz zu belegen,
- zum anderen die Aufrechterhaltung der bestehenden Nullsätze und stark ermäßigten Sätze während der Übergangszeit, die am 31. Dezember 1996 enden soll.

Die praktische Bedeutung dieser Vereinbarung besteht darin, die Strukturen der in den Mitgliedstaaten bereits bestehenden Sätze für inländische Beförderungen beizubehalten und dabei die Frage der Steuerbefreiungen gemäß Artikel 28 Abs. 3 und Anhang F Nr. 17 der Sechsten Richtlinie offenzulassen. Dergestalt wird in diesem Teil der Vereinbarungen das Gesamtkonzept des Rates hervorragend deutlich, das darauf ausgerichtet ist, Veränderungen der Steuersatzstrukturen der Mitgliedstaaten auf ein Minimum zu begrenzen.

In diesem allgemeinen Zusammenhang entspricht die Aufrechterhaltung der für die innergemeinschaftlichen Beförderungen geltenden Nullsätze unmittelbar der allgemeinen Politik des Rates auf dem Gebiet der Steuersätze, selbst wenn diese Frage in den im ECOFIN-Rat erzielten Vereinbarungen nicht abgedeckt ist.

Die Anwendung dieses Grundsatzes kann jedoch durch die bloße Aufrechterhaltung der derzeitigen Vorschriften des Artikels 28 Abs. 3 der Sechsten MWSt-Richtlinie und der Abweichung gemäß Anhang F Nr. 17 sichergestellt werden (vgl. den nachstehenden Abschnitt 3). Dadurch wird es möglich, auf neue Vorschriften im Text des Vorschlags zur Mehrwertsteuerregelung für die Personenbeförderung zu verzichten, und werden die Mitgliedstaaten, die dies derzeit praktizieren, in die Lage versetzt, die Beförderungen innerhalb ihres Gebiets und die innergemeinschaftlichen Beförderungen, die von dort ausgehen, auch weiterhin ohne Abzug der entrichteten Vorsteuern von der Steuer zu befreien.

⁶⁾ Die Vorbehalte dreier Delegationen waren Anfang September noch nicht in allen Punkten ausgeräumt.

3. Abweichungen von der Sechsten MWSt-Richtlinie

Die Abweichung Nummer 17 des Anhangs F der Sechsten MWSt-Richtlinie gestattet einigen Mitgliedstaaten, Personenbeförderungsleistungen von der Steuer zu befreien.

Der jüngste Vorschlag der Kommission zur Aufhebung der von der Sechsten MWSt-Richtlinie abweichenden Regelungen (Richtlinie 18a)⁷⁾ geht auf diese Abweichungen nicht ein und überläßt es diesem Vorschlag, sich damit auseinanderzusetzen.

Entsprechend der im vorstehenden Abschnitt 2 dargelegten allgemeinen Ausrichtung ist eine Aufhebung dieser Ausnahmeregelung in diesem Stadium nicht vorgesehen.

Über das weitere Schicksal dieser Ausnahmeregelung soll am Ende des erwähnten Übergangszeitraums erneut entschieden werden.

4. Konsequenzen für die Verbraucher

Diese Bestimmungen werden sich nicht auf die Preise für Personenbeförderungen in der Gemeinschaft auswirken, da die derzeitigen Sätze im allgemeinen beibehalten werden.

Dies ist für die europäischen Verbraucher von Vorteil, die dergestalt ihre neue Freiheit, ohne Kontrollen in einem großen Raum ohne Grenzen reisen und sich bewegen zu können, in vollen Zügen genießen können.

Dies wird für die Förderung der Entwicklung der Fremdenverkehrsindustrie, eines besonders wichtigen Wirtschaftszweigs in der Gemeinschaft, von großer Bedeutung sein.

Ferner könnte dergestalt der Konkurrenz der an die Gemeinschaft angrenzenden Drittländer auf dem Gebiet des Fremdenverkehrs Rechnung getragen werden, ohne die Reisen mit Ziel innerhalb der Gemeinschaft zu benachteiligen.

5. Ärmelkanaltunnel

Durch die unter bestimmten Bedingungen vorgesehene Aufrechterhaltung der im vorstehenden Abschnitt 2 vorgesehenen Nullsätze wird es möglich, auch auf Personenbeförderungen durch den Ärmelkanaltunnel den Nullsatz anzuwenden, da für internationale Beförderungen zwischen Frankreich und Großbritannien und umgekehrt derzeit der Nullsatz gilt. Diese Vorschrift entspricht dem Grundsatz der Steuergerechtigkeit bei der Behandlung des Ärmelkanaltunnels im Verhältnis zu seinen wichtigsten Konkurrenten.

⁷⁾ KOM(92) 215 endg. vom 22. Juli 1992

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Umsatzsteuern

Aufhebung bestimmter in Artikel 28 Abs. 3 der Richtlinie 77/388/EWG und in Artikel 1 Abs. 1 zweiter Unterabsatz der Richtlinie 89/465/EWG vorgesehener Ausnahmeregelungen.

6. Gesamtbericht

Die Kommission wird bis Ende 1994 einen Bericht an den Rat verfassen, der sich aus mehrwertsteuerlicher Sicht mit der Gesamtsituation des Sektors der Personenbeförderung im Hinblick auf die wahrgenommenen Entwicklungen und die Erfordernisse für ein gutes Funktionieren des Binnenmarktes auseinandersetzen wird.

Dieser Bericht wird sich vordringlich mit der Prüfung der Wettbewerbsverzerrungen zwischen den verschiedenen Beförderungsarten befassen.

Er wird ebenso die neuen Formen der Bahnbeförderung, die sich in der Gemeinschaft entwickeln (Hochgeschwindigkeitszug, ICE . . .), aufmerksam betrachten: Diese stellen eher eine Konkurrenz für die Beförderung im Luftverkehr als für die traditionellen Formen der Bahnbeförderung dar, von denen sie sich immer deutlicher unterscheiden.

Es wird angebracht sein, die Konsequenzen der steuerlichen Behandlung dieser neuartigen Bahnbeförderungen im Vergleich zu den Beförderungen im Luftverkehr zu analysieren, damit durch diese Behandlung der Wettbewerb nicht beeinträchtigt wird und damit die Möglichkeit einer gleichen steuerlichen Behandlung wie der der Beförderung im Luftverkehr aufmerksam betrachtet werden kann. Diesem Bericht werden die Vorschläge der Kommission für die endgültige Regelung für die Personenbeförderung gemäß Artikel 28 Abs. 5 der Sechsten Richtlinie beigelegt sein, über die der Rat bis Ende 1995 befinden muß.

III. Kommentare zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1

1. Ort, an dem die Beförderungsleistung erbracht wird

Erster Unterabsatz

Diese neue Vorschrift, die an die Stelle der geänderten ursprünglichen Vorschrift des Artikels 9 Abs. 2 Buchstabe d tritt, ersetzt das derzeitige Kriterium von Artikel 9 Abs. 2 Buchstabe b der Sechsten Richtlinie ausschließlich für Personenbeförderungen im Straßenverkehr und auf Binnenwasserstraßen.

Durch die Festlegung des Ausgangsortes als Ort einer Personenbeförderung wird steuerlich die gesamte Leistung einschließlich der Bestandteile, die nach der derzeitigen Regelung als im Ausland (einem anderen Mitgliedstaat oder einem Drittland) erbracht gelten würden, an diesen Ort geknüpft.

Um Verzerrungen zwischen Verkehrsunternehmen zu vermeiden, sind den „klassischen“ Personenbeförderungen jene gleichzusetzen, die von Charterunternehmen durchgeführt werden. Dabei handelt es sich meistens um einen Vertrag zwischen einem Verkehrsunternehmer und einem Rei-

severanstalter, der ein Paket von Leistungen verkauft, die dem Reisenden unmittelbar zugute kommen und von anderen Steuerpflichtigen erbracht werden (Busunternehmen übernimmt die Beförderung, Hotel bietet die Unterkunft und Veranstalter verschafft den Zugang zu einer Veranstaltung usw.).

Ähnlich wie die Leistungen von Hotels oder Veranstaltungen, für die der Hotelier bzw. Veranstalter steuerpflichtig ist, muß die Beförderung — auch wenn sie im Rahmen einer Vercharterung stattfindet

— logischerweise vom tatsächlichen Verkehrsunternehmer versteuert werden.

Zweiter Unterabsatz

Die Definition des Ausgangsortes einer bestimmten Beförderungsleistung bezieht sich nicht auf die sogenannten „Zubringer“-Beförderungen zu dem Ort, an dem die Hauptleistung beginnt.

Dritter und vierter Unterabsatz

Beteiligung mehrerer Verkehrsunternehmer an einer Beförderung

Hier geht es um die Fälle, in denen mehrere Verkehrsunternehmer an einer Beförderung beteiligt sind oder mehrere Beförderungsleistungen von einem Verkehrsunternehmer erbracht werden:

- a) Es kommt natürlich nicht selten vor, daß an einer Beförderung mehrere Verkehrsunternehmer beteiligt sind. Die Beteiligung mehrerer Verkehrsunternehmer ist jedoch deutlich „erkennbar“ und läßt keinen Zweifel daran, daß es sich um verschiedene Steuerpflichtige handelt.
- b) Eine Variante des obengenannten Falles ist *eine Beförderung, bei der ein Verkehrsunternehmen zwei aufeinanderfolgende Beförderungsleistungen erbringt*, und zwar die Beförderung von A nach B und von B nach C. Ein Verkehrsunternehmer mit Sitz im Mitgliedstaat B könnte beide Beförderungen besorgen.

Die Analogie der Verhältnisse hat zur Folge, daß in diesem Falle dieselbe steuerliche Behandlung gilt wie im Falle a): Besteuerung des Verkehrsunternehmers mit Sitz in B im Mitgliedstaat A (nach einem allgemeinen Grundsatz der Sechsten Richtlinie: in einem anderen Mitgliedstaat tätiger Steuerpflichtiger) für den ersten Teil der Beförderung; Besteuerung desselben Verkehrsunternehmers für den zweiten Teil in B.

In beiden Fällen handelt es sich also um zwei Ausgangsländer (sofern es sich natürlich um zwei völlig getrennte Beförderungsstrecken handelt; ein rein technischer Zwischenaufenthalt oder ein Zwischenaufenthalt bei der Durchreise gemäß der Definition in dieser Richtlinie können nicht als neue Ausgangspunkte gelten).

Diese Schlußfolgerung, die auf der objektiven Feststellung der Art und Weise beruht, wie die Beförderung durchgeführt wird, beeinträchtigt in keiner Weise das Grundprinzip, d. h. die Besteuerung im Ausgangsland. Denn bei dem vorgeschlagenen System ist die Beförderungsleistung eines einzigen Leistungserbringers unabhängig davon, wie viele andere Länder dabei durchfahren werden, in dem Mitgliedstaat, der als Ausgangsland gilt, zu versteuern.

In diesem Sinne sind auch Rückbeförderungen, denen eine Unterbrechung der Reise vorausgeht, unabhängig davon, ob sie von demselben Steuerpflichtigen durchgeführt werden, als gesonderte Beförderungsleistungen zu betrachten, die in dem Mitgliedstaat, in dem die Rückreise beginnt, steuerpflichtig sind.

Wenn eine Reise aus mehreren getrennten Beförderungsleistungen besteht, sind aus den weiter oben genannten Gründen steuerlich entsprechend viele Ausgangsländer zu berücksichtigen. Der Zwischenaufenthalt bei der Durchreise hat steuerlich keine neue Abreise zur Folge.

Der Zwischenaufenthalt ist in diesem Richtlinienvorschlag als technischer Zwischenaufenthalt oder als Aufenthalt definiert, der auf die Zeit begrenzt ist, die der Reisende bei Inanspruchnahme der Dienstleistungen desselben Leistungserbringers benötigt, um die nächstmögliche Anschlußverbindung zu erreichen.

Diese (steuerliche) Definition des Zwischenaufenthalts hat zur Folge, daß in den Fällen, in denen sich während ein und derselben Reise mehrere Dienstleistungserbringer abwechseln, entsprechend viele Dienstleistungen erbracht werden, von denen eine jede an den jeweiligen Ausgangsort geknüpft ist.

Um Verzerrungen zwischen Mitgliedstaaten zu vermeiden, durch die diejenigen von ihnen benachteiligt würden, deren Steuereinnahmen — da sie meist als Transitland in Anspruch genommen werden — von einer zu strikten Anwendung der Regel des Ausgangsortes in Mitleidenschaft beeinträchtigt werden könnten, ist es angezeigt vorzusehen, daß die Leistung unterbrochen ist (und somit kein Zwischenaufenthalt stattfindet), wenn der Aufenthalt des Beförderungsmittels in einem Land eine gewisse Höchstdauer überschreitet. Dieses Land gilt folglich als neuer Ausgangsort.

Wie kann der Umsatz im Ausgangsland konkret besteuert werden?

Keine Schwierigkeiten gibt es, wenn ein Fahrausweis in dem Ausgangsland verkauft wird, in dem der Steuerpflichtige in den meisten Fällen über eine Niederlassung verfügt.

Schwieriger ist es, wenn Fahrausweise in einem anderen Land (Mitgliedstaat oder Drittland) als dem Ausgangsland verkauft werden, denn in diesem Fall liegt das Besteuerungsrecht bei diesem

Land. In diesem Falle muß der Steuerpflichtige also den gesamten Umsatz aus seinen Leistungen zugunsten dieses Mitgliedstaates, der als Ausgangsland gilt, zusammenstellen. Hierzu muß er den entsprechenden Umsatz nicht nur aus den im Inland, sondern auch aus den (über seinen Vertreter oder einen Mittelsmann) im Ausland verkauften Fahrausweisen erklären. Dabei ist es auch unerheblich, ob die Einnahmen aus diesem Auslands-umsatz tatsächlich an den betreffenden Steuerpflichtigen transferiert werden: Dieser bleibt in dem als Ausgangsland geltenden Mitgliedstaat für den gesamten Umfang aus Leistungen, die von diesem Land „ausgehen“, steuerpflichtig. Der genaue Betrag der Steuerschuld läßt sich anhand der Mehrwertsteuer, die in dem Preis der (stets „einschließlich Steuer“ verkauften) Beförderungspapiere inbegriffen ist, einfach errechnen.

Wenn eine Reise beispielsweise aus mehreren aufeinanderfolgenden Beförderungsleistungen besteht, wird für die gesamte Reise in der Regel ein Gesamtpreis bezahlt. Im allgemeinen muß jeder Steuerpflichtige, ungeachtet dessen, wie die Fahrausweise verkauft werden, in der Lage sein, anhand seiner Buchhaltung den Teil berechnen zu können, der für die in einem gegebenen Mitgliedstaat erbrachte Beförderungsleistung auf ihn entfällt.

Im allgemeinen kann der Auslandsumsatz anhand der Beförderungspapiere, die der Verkehrsunternehmer bei Beförderungsbeginn abreißt, sowie anhand des Rechnungswesens, das über die Beziehungen zwischen einem Verkehrsunternehmer und seinen Verkaufsbüros im Ausland Aufschluß gibt, ermittelt werden.

Die Kontrollprobleme könnten durch die Einführung eines *steuerlichen Vertreters* des nichtansässigen Verkehrsunternehmers weitgehend gelöst werden.

2. Besteuerungsgrundlage

Die Besteuerungsgrundlage ist natürlich nach den allgemeinen Regeln festgelegt. Doch gibt es Fälle, in denen die Gegenleistung nicht genau präzisiert werden kann. Diese Vorschrift gibt den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, für die Festlegung der Besteuerungsgrundlage flexible und pragmatische Kriterien anzuwenden, denn es kommt nicht selten vor, daß ein Verkehrsunternehmer für ein und denselben Reisenden eine Leistung in einem Mitgliedstaat und anschließend daran eine Leistung in einem anderen Mitgliedstaat erbringt und dafür einen Gesamtpreis in Rechnung stellt, der auf die beiden Mitgliedstaaten aufgeteilt werden muß.

3. Steuerbefreiung

Der Verkehr nach einem Drittland ist mit Anspruch auf Vorsteuerabzug von der Steuer befreit. Der Verkehr aus einem Drittland wird nicht erwähnt, da es sich nach dem neuen Territorialitätsprinzip um Beförderungen handelt, die nicht von einem Mitgliedstaat ausgehen und für die sich daher das Problem der Besteuerung nicht stellen kann.

Falls keine solche Steuerbefreiung vorgesehen ist, können Verkehrsverlagerungen zugunsten bestimmter Drittländer entstehen. Diese Länder könnten nämlich von Reisenden aus der Gemeinschaft als Reiseziel oder als Ausgangspunkt für Reisen in andere Drittländer vorgezogen werden.

Zu Artikel 2

Unter Berücksichtigung der Wettbewerbssituation verpflichtet sich die Kommission bei dieser Gelegen-

heit dazu, einen Bericht über die Beförderung im Hochgeschwindigkeitseisenbahnverkehr vorzulegen. Um beurteilen zu können, ob eine Ausdehnung der vorübergehenden Steuerbefreiung auf diese Verkehrsart ratsam ist, muß die weitere Entwicklung dieser Art von Eisenbahnnetz abgewartet werden.

Ferner wird die Kommission bis Ende 1994 einen Bericht vorlegen, in dem sie unter Berücksichtigung insbesondere der Gefahr von Wettbewerbsverzerrungen die Steuerregelungen für sämtliche Personenbeförderungen analysieren wird.

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Sechsten Richtlinie 77/388/EWG im Hinblick auf die Mehrwertsteuerregelung für die Personenbeförderung

DER RAT DER EUROPÄISCHEN
GEMEINSCHAFTEN —

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

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Artikel 8a EWG-Vertrag definiert den Binnenmarkt als einen Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital gemäß den Bestimmungen des EWG-Vertrags gewährleistet ist.

Die Verwirklichung des Binnenmarktes setzt die Beseitigung der Steuergrenzen zwischen den Mitgliedstaaten voraus; daher müssen die Kontrollen zu steuerlichen Zwecken an den Binnengrenzen für alle Umsätze zwischen Mitgliedstaaten endgültig abgeschafft werden.

Abgesehen von den Beförderungen im Straßenverkehr und auf den Binnenwasserstraßen wirkt sich die gegenwärtige Lage nicht nachteilig auf die Beseitigung der Steuergrenzen zum 1. Januar 1993 aus, da bei den anderen Beförderungsarten keine Kontrollen zu steuerlichen Zwecken an den Grenzen erfolgen.

Nach der Beseitigung der Grenzkontrollen, die am 1. Januar 1993 verwirklicht sein soll, wird es keinem Mitgliedstaat mehr gestattet sein, Beförderungen im Straßenverkehr und auf Binnenwasserstraßen, die in seinem Gebiet von einem im Ausland ansässigen Leistungserbringer durchgeführt werden, zu besteuern. Um den Vorschriften der Richtlinie 77/388/EWG des Rates¹⁾, zuletzt geändert durch die Richtlinie 91/680/EWG²⁾ (Sechste Richtlinie), und der Einführung eines Raumes ohne Grenzen vollständige Wirkung zu geben, ist es notwendig, das derzeitige Prinzip der Territorialität durch eine neue Regelung zu ersetzen, die als Ort der Steuererhebung den Ausgangsort der Beförderung festlegt; und infolgedessen ist es für diese Beförderungsarten schon jetzt angebracht, die Vorschrift des Artikels 28 Abs. 5 der Sechsten Richtlinie anzuwenden.

Während der Rat in seiner Achtzehnten Richtlinie (89/465/EWG)³⁾ bestimmte andere in der Sechsten Richtlinie vorgesehene Abweichungen abgeschafft

hat, hat er die Ausnahmeregelung für die Personenbeförderung aufrechterhalten. In Artikel 3 der Achtzehnten Richtlinie verpflichtet sich der Rat, die Lage hinsichtlich der verbleibenden Ausnahmeregelungen erneut zu prüfen und auf Vorschlag der Kommission über die Aufhebung dieser Ausnahmeregelungen zu entscheiden.

Die Sechste Mehrwertsteuerrichtlinie zielt u. a. auf die Aufhebung der Mehrwertsteuerbefreiungen ab.

Derzeit werden Personenbeförderungen jedoch in großem Umfang mit oder ohne Rückerstattung von der Steuer befreit. Deshalb scheint es erforderlich zu sein, die Steuerbefreiungen unter bestimmten Bedingungen vorübergehend aufrechtzuerhalten.

Die Wettbewerbssituation auf dem Gebiet der Beförderungen sowie die Anforderungen an die Funktionsweise des einheitlichen Binnenmarktes machen eine Überprüfung der Steuerregelung für sämtliche Personenbeförderungen gemäß Artikel 28 Abs. 5 der Sechsten Richtlinie 77/388/EWG erforderlich. Daher muß die Kommission dem Rat einen Bericht vorlegen.

Außerdem soll dieser Bericht sehr detailliert die Wettbewerbssituation zwischen den verschiedenen Beförderungsarten untersuchen; insbesondere soll die Situation der Beförderungen im Eisenbahnverkehr, die aufgrund ihrer Geschwindigkeit eine Konkurrenz für die Beförderung im Luftverkehr darstellen, unter dem Aspekt der steuerlichen Regelung untersucht werden.

Die Sechste Richtlinie ist dergestalt zu ändern, daß Artikel 28 Abs. 5 durch die Einführung der Einzelheiten der Besteuerung umgesetzt wird —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 77/388/EWG wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 9 Abs. 2 wird folgender Buchstabe f angefügt:

„f) In Abweichung von der Vorschrift des Buchstabens b gilt als Ort der Personenbeförderungsleistungen im Straßenverkehr oder auf den Binnenwasserstraßen — einschließlich solcher im Rahmen eines Chartervertrags mit Reiseveranstaltern — der Ausgangsort.

Als Ausgangsort ist der Ort zu verstehen, an dem die Beförderung dem Beförderungspapier entsprechend tatsächlich beginnt. Der Ort, an dem der Transfer des Reisenden zu dem Ort, der auf dem Fahrausweis als Beginn der Beför-

¹⁾ ABl. Nr. L 145 vom 13. Juni 1977, S. 1.

²⁾ ABl. Nr. L 376 vom 31. Dezember 1991, S. 1.

³⁾ ABl. Nr. L 226 vom 3. August 1989, S. 21.

derung angegeben ist, beginnt, gilt nicht als Ausgangsort dieser Beförderung.

Besteht eine Reise aus mehreren aufeinanderfolgenden Beförderungsleistungen, so gilt — selbst wenn diese auf einem einzigen Fahrausweis angegeben sind — als Ausgangsort der Ort, an dem jede dieser Leistungen beginnt, sofern diese Leistungen nicht durch Zwischenaufenthalte bei der Durchreise getrennt sind.

Als Zwischenaufenthalt bei der Durchreise im Sinne dieser Richtlinie gilt jeder technische Zwischenaufenthalt oder jeder Aufenthalt, der auf die Zeit begrenzt ist, die ein Reisender benötigt, um die nächstmögliche Anschlußverbindung zu erreichen, sofern der Reisende bei der Fortsetzung seiner Reise die Dienstleistungen desselben Leistungserbringers in Anspruch nimmt. Einem Zwischenaufenthalt in einem Lande gleichgestellt ist jeder Aufenthalt des Beförderungsmittels in diesem Land, der eine Dauer von 24 Stunden nicht überschreitet."

2. In Artikel 11 Teil C wird folgender Absatz 4 angefügt:

„(4) Unbeschadet der Vorschriften des Artikels 11 Teil A und vorbehaltlich der Konsultation gemäß Artikel 29 wird in dem Fall, in dem ein und derselbe Leistungserbringer gemäß Artikel 9 Abs. 2 Buchstabe f Unterabsatz 3 mehrere aufeinanderfolgende Beförderungsleistungen für einen Gesamtpreis erbringt, die Steuerbemessungsgrundlage durch eine pauschale Aufschlüsselung des Preises auf der Grundlage solcher Faktoren wie der auf die einzelnen Leistungen entfallenden Beförderungsstrecke festgelegt.“

3. In Artikel 15 wird folgende Nummer 16 angefügt:

„16. Personenbeförderungsleistungen im Straßenverkehr und auf den Binnenwasserstraßen nach einem Ort außerhalb der Gemeinschaft.“

Artikel 2

Bis zum 31. Dezember 1995 wird der Rat auf der Grundlage eines bis zum 31. Dezember 1994 vorzulegenden Berichts der Kommission die Lage sämtlicher Personenbeförderungen unter Berücksichtigung der Wettbewerbssituation dieses Sektors und der Anforderungen an die Funktionsweise des einheitlichen Binnenmarktes, insbesondere die Risiken der Wettbewerbsverzerrung zwischen den verschiedenen Beförderungsarten ebenso wie die Situation der Beförderungen im Eisenbahnverkehr, die aufgrund ihrer Geschwindigkeit in direktem Wettbewerb zu den Beförderungen im Luftverkehr stehen könnten, erneut prüfen und gemäß Artikel 28 Abs. 5 der Richtlinie 77/388/EWG auf Vorschlag der Kommission einstimmig über die endgültige Regelung für diese Beförderungen entscheiden.

Artikel 3

1. Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie am 1. Januar 1993 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

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

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am . . .

Im Namen des Rates
Der Präsident

ISSN 0254-1467

KOM(92) 416 endg.

DOKUMENTE

DE

09

Katalognummer: CB-CO-92-475-DE-C

ISBN 92-77-48763-1

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften
L-2985 Luxemburg

Bericht des Abgeordneten Ludwig Eich

I. Verfahrensablauf

Der Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Sechsten Richtlinie 77/388/EWG im Hinblick auf die Mehrwertsteuerregelung für die Personenbeförderung — KOM(92) 416 endg.; Rats-Dok. Nr. 9252/92 — wurde dem Finanzausschuß am 15. Januar 1993 gemäß § 93 der Geschäftsordnung mit Sammeldrucksache 12/4131 Nr. 3.4 zur federführenden Beratung und dem Ausschuß für Verkehr sowie dem EG-Ausschuß zur Mitberatung überwiesen.

Der Ausschuß für Verkehr und der EG-Ausschuß haben am 24. März 1993 bzw. am 3. März 1993 den Richtlinienvorschlag zur Kenntnis genommen.

Der Finanzausschuß hat sich am 29. September 1993 mit der Vorlage befaßt.

II. Inhalt der Vorlage

Der Anwendungsbereich des Richtlinienvorschlags beschränkt sich auf Personenbeförderungsleistungen im Straßenverkehr und auf den Binnenwasserstraßen (Artikel 1 Nr. 1 des Richtlinienentwurfs; Artikel 9 Abs. 2 neuer Buchstabe f der Sechsten EG-Richtlinie). Die Verkehrssektoren Luft und Schiene sollen zunächst nicht geregelt werden. Der Richtlinienvorschlag sieht für die Personenbeförderungsleistungen im Straßenverkehr und auf den Binnenwasserstraßen als Grundprinzip die Besteuerung dieser Leistungen am Ausgangsort vor. Falls es sich um mehrere aufeinanderfolgende Beförderungsleistungen handelt, wird stets ein neuer Ausgangsort angenommen, sofern nicht nur ein Zwischenaufenthalt stattfindet. Wenn im Fall von aufeinanderfolgenden Beförderungsleistungen nur ein Unternehmer tätig wird, soll die Bemessungsgrundlage für die jeweils neu entstehende Steuerschuld durch eine pauschale Ermittlung festgestellt werden (Artikel 1 Nr. 2 des Richtlinienentwurfs; Artikel 11 Teil C Abs. 4 [neu] der Sechsten EG-Richtlinie).

Bei einem mehr als 24stündigen Aufenthalt des Beförderungsmittels in einem anderen EG-Mitgliedstaat wird ein neuer Ausgangsort mit entsprechenden Steuererklärungspflichten fingiert (Artikel 1 Nr. 1 des Richtlinienentwurfs; Artikel 9 Abs. 2f [neu] der Sechsten EG-Richtlinie).

Für Personenbeförderungsleistungen, die in einem Drittland beginnen oder enden, soll eine Steuerbefreiung gelten (Artikel 1 Nr. 3 des Richtlinienentwurfs; Artikel 15 Nr. 16 [neu] der Sechsten EG-Richtlinie).

Im übrigen verpflichtet sich die EG-Kommission dazu, dem Rat bis zum 31. Dezember 1994 einen Bericht zur Besteuerung der Personenbeförderungsleistungen sämtlicher Verkehrssektoren vorzulegen. Der Rat soll

auf der Grundlage dieses Berichts und nach einem entsprechenden Richtlinienvorschlag der EG-Kommission bis zum 31. Dezember 1995 eine endgültig vereinheitlichte Regelung verabschieden (Artikel 2 des Richtlinienentwurfs).

Als Inkrafttretenszeitpunkt sieht Artikel 3 des Richtlinienvorschlags den 1. Januar 1993 vor.

III. Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner Sitzung am 12. Februar 1993 zu dem Richtlinienvorschlag Stellung genommen (Drucksache 865/92). Er bittet die Bundesregierung insbesondere, der einseitigen Wettbewerbsverzerrung zu Lasten der deutschen Busunternehmen entgegenzutreten und sich verstärkt für eine einheitliche Besteuerung von innergemeinschaftlichen Personenbeförderungen einzusetzen.

IV. Stellungnahme der Bundesregierung

Die Bundesregierung begrüßt grundsätzlich das in dem Richtlinienvorschlag verankerte Grundprinzip der geplanten Besteuerung der Personenbeförderungsleistungen am Ausgangsort. Dieses Ziel entspreche dem in Artikel 28 Abs. 5 der Sechsten EG-Richtlinie verankerten Grundsatz.

Die Beschränkung auf die Verkehrssektoren Binnenwasserstraßen und Straße beinhalte jedoch eine Verletzung des Grundsatzes der einheitlichen Besteuerung aller Verkehrsträger und damit eine unzulässige Diskriminierung insbesondere der betroffenen Busunternehmer. Es sei nicht nachvollziehbar, weshalb es für die Personenbeförderungsleistungen im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr bei einer Besteuerung des deutschen Streckenanteils und im Luftverkehr bei einer Steuerbefreiung bleiben solle, während grenzüberschreitende Personenbeförderungsleistungen auf der Straße und auf Binnenwasserstraßen zu besteuern seien.

Außerdem sei die vorgesehene Steuerbefreiung für Personenbeförderungsleistungen bei Transporten, die in einem Drittland beginnen oder enden, nicht akzeptabel. Diese Regelung begründe gerade für die Bundesrepublik Deutschland als Mitgliedstaat mit den längsten Drittlandsgrenzen innerhalb der EG die Gefahr erheblicher Steuerausfälle. In diesem Bereich sei darüber hinaus ein umfangreicher Mißbrauch zu befürchten.

Weiterhin löse der Richtlinienvorschlag nicht die Problematik der unterschiedlichen Steuersätze in den einzelnen Mitgliedstaaten. Zwar sehe die sog. „Steuersatzrichtlinie“ vom 19. Oktober 1992 (ABl. EG Nr. L 316 S. 1) die fakultative Möglichkeit der Anwen-

dung eines ermäßigten Steuersatzes auf Personenbeförderungsleistungen vor. In einer Protokollerklärung hierzu habe die EG-Kommission jedoch klargestellt, daß dies kein Präjudiz für die endgültige gemeinsame Lösung der Problematik bilden solle. Tatsächlich gelte für diese Umsätze in vielen anderen EG-Mitgliedstaaten ein ermäßigter Steuersatz bzw. eine Steuerbefreiung oder ein Nullsatz.

In der Bundesrepublik Deutschland würden die meisten Personenbeförderungsleistungen hingegen dem allgemeinen Steuersatz unterworfen. Ohne eine gemeinschaftsrechtliche Lösung seien Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten deutscher Unternehmer zu befürchten.

Im übrigen seien einzelne Regelungen im Richtlinienvorschlag als völlig unpraktikabel anzusehen:

Darunter falle beispielsweise die vorgesehene Fiktion eines neuen Ausgangsorts bei einem mehr als 24stündigen Aufenthalt in einem anderen EG-Mitgliedstaat. Insbesondere bei Rundreisen führe dies zu mehreren Ausgangsorten mit entsprechenden Steuererklärungspflichten in verschiedenen Mitgliedstaaten. Hier wäre eine aufwendige Ermittlung der Steuerbemessungsgrundlage nach Streckenanteilen erforderlich. In diesem Zusammenhang gewinne die Frage nach den unterschiedlichen Steuersätzen auch eine zentrale Bedeutung.

Schließlich könne dem in Artikel 3 Abs. 1 des Richtlinienvorschlags vorgesehenen Inkrafttretenszeitpunkt zum 1. Januar 1993 nicht zugestimmt werden.

Aus den genannten Gründen erhebt die Bundesregierung grundsätzliche Bedenken hinsichtlich der Verabschiedung des Richtlinienvorschlags in der vorgesehenen Fassung.

V. Stellungnahme der mitberatenden Ausschüsse

a) Ausschuß für Verkehr

Der mitberatende Ausschuß für Verkehr hat einstimmig bei Abwesenheit der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beschlossen zu empfehlen, die Vorlage zur Kenntnis zu nehmen.

Bonn, den 29. September 1993

Ludwig Eich

Berichterstatte

b) EG-Ausschuß

Der EG-Ausschuß hat den Richtlinienvorschlag zur Kenntnis genommen.

VI. Ausschußempfehlung

Auf Vorschlag der Koalitionsfraktionen, dem sich die Fraktion der SPD und die Gruppe der PDS/Linke Liste anschließen, hat der federführende Finanzausschuß einstimmig beschlossen, die Bundesregierung aufzufordern, sich bei den weiteren Verhandlungen über den Richtlinienvorschlag bei der EG für eine einfache und praktikable Regelung der Umsatzbesteuerung von Personenbeförderungen einzusetzen, die eine gleichmäßige Besteuerung aller Beförderungsleistungen innerhalb der EG sicherstellt und Wettbewerbsnachteile vermeidet. Die Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN war bei der Abstimmung nicht anwesend.

Der Finanzausschuß begrüßt zwar grundsätzlich eine EG-weite Vereinheitlichung der umsatzsteuerlichen Behandlung von Personenbeförderungsleistungen. Er ist jedoch der Auffassung, der vorliegende Richtlinienvorschlag sei aus folgenden Gründen nicht akzeptabel:

- Die Beschränkung der Regelung auf den Straßen- und Binnenschiffsverkehr widerspreche im Hinblick auf den nicht erfaßten Eisenbahn- und Luftverkehr dem Grundsatz der einheitlichen Besteuerung aller Verkehrsträger.
- Die vorgeschlagene Steuerbefreiung für Personenbeförderungsleistungen bei Beförderungen, die in einem Drittland beginnen oder enden, begünstige in ungerechtfertigter Weise Reisen in Drittländer, lasse Verkehrsverlagerungen befürchten und beinhalte gerade für deutsche Unternehmer wegen der geographischen Lage der Bundesrepublik Deutschland die Gefahr erheblicher Wettbewerbsnachteile. Außerdem seien gegenüber dem bisherigen Recht nicht unerhebliche Steuermindereinnahmen zu erwarten.

Nach alldem sei der Richtlinienvorschlag der EG-Kommission nicht akzeptabel.

