**Deutscher Bundestag**
**13. Wahlperiode**

**Drucksache 13/7319**

24. 03. 97

# Beschlußempfehlung und Bericht

**des Finanzausschusses (7. Ausschuß)**

**zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung**
**– Drucksache 13/6766 Nr. 2.14 –**

**Bericht der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament – aufgrund von Artikel 8 Abs. 6 der Richtlinie 92/81/EWG des Rates – über die Lage bei den Steuerbefreiungen und Steuersatzermäßigungen aus besonderen politischen Erwägungen nach Artikel 8 Abs. 4 der Richtlinie 92/81 sowie über die obligatorische Steuerbefreiung für Mineralöle, die als Kraftstoff für die Luftfahrt mit Ausnahme der privaten nichtgewerblichen Luftfahrt verwendet werden, und über die fakultativen Befreiungen und Ermäßigungen für Mineralöle, die für die Schiffahrt auf Binnenwasserstraßen mit Ausnahme der privaten nichtgewerblichen Schiffahrt verwendet werden, nach Artikel 8 Abs. 1 Buchstabe b und Abs. 2 Buchstabe b derselben Richtlinie**

**Vorschlag für eine Entscheidung des Rates zur Ermächtigung bestimmter Mitgliedstaaten, ermäßigte Verbrauchsteuersätze oder Verbrauchsteuerbefreiungen für Mineralöle mit bestimmten Verwendungszwecken beizubehalten, gemäß dem Verfahren nach Artikel 8 Abs. 4 der Richtlinie 92/81/EWG**
**KOM(96) 549 endg.; Ratsdok. 11452/96**

## A. Problem

Gemäß Artikel 8 Abs. 4 der Richtlinie 92/81/EWG des Rates zur Harmonisierung der Struktur der Verbrauchsteuern auf Mineralöle kann der Rat auf Vorschlag der Kommission einstimmig einen Mitgliedstaat ermächtigen, Steuerbefreiungen oder -ermäßigungen aus besonderen politischen Erwägungen zu gewähren. Der Rat hat gemäß Artikel 8 Abs. 6 dieser Richtlinie zum 31. Dezember 1996 auf der Grundlage eines Berichts der Kommission einstimmig darüber zu entscheiden, ob diese Befreiungen und Ermächtigungen aufzuheben, zu ändern oder auszuweiten sind. Diesen Bericht hat die Kommission mit Datum vom 14. November 1996 vorgelegt. Sie hat dabei auch die steuerliche Behandlung der Kraftstoffe für die Luftfahrt und die Binnenschiffahrt aufgegriffen. Gleichzeitig mit diesem Bericht hat die Kommission einen Vor-

schlag für eine Ratsentscheidung über die Beibehaltung oder Aufhebung bisher erteilter Ermächtigungen vorgelegt. Zur Zeit sind über 70 solcher Ermächtigungen erteilt.

## B. Lösung

Kenntnisnahme der Unterrichtung und Verabschiedung einer Entschließung, mit der die Bundesregierung aufgefordert wird, bei der EU darauf hinzuwirken, daß ein EU-weites Vorgehen zur Abschaffung der Mineralölsteuerbefreiung für Kerosin und Schiffahrtsbetriebsstoffe herbeigeführt wird.

**Einstimmigkeit im Ausschuß bei Stimmenthaltung der Gruppe der PDS**

## C. Alternativen

Keine

## D. Kosten

Eine Mineralölsteuerpflicht für Kerosin und Schiffahrtsbetriebsstoffe könnte zu Steuermehreinnahmen in Milliardenhöhe führen.

## Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Die Unterrichtung durch die Bundesregierung – Drucksache 13/6766 Nr. 2.14 – wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Bundesregierung wird aufgefordert, bei der Europäischen Kommission und dem Europäischen Rat darauf hinzuwirken, daß ein EU-weites Vorgehen zur Abschaffung der Steuerbefreiung für Kerosin und Schiffahrtsbetriebsstoffe bei der Mineralölsteuer herbeigeführt wird.

Bonn, den 12. März 1997

**Der Finanzausschuß**

| **Carl-Ludwig Thiele** | **Friedrich Merz** | **Christine Scheel** | **Reinhard Schultz (Everswinkel)** |
|---|---|---|---|
| Vorsitzender | Berichterstatter | Berichterstatterin | Berichterstatter |

# Bericht der Abgeordneten Friedrich Merz, Christine Scheel und Reinhard Schultz (Everswinkel)

## I. Verfahrensablauf

Die Unterrichtung durch die Bundesregierung ist dem Finanzausschuß mit Drucksache 13/6766 Nr. 2.14 vom 17. Januar 1997 zur federführenden Beratung sowie dem Ausschuß für Fremdenverkehr und Tourismus, dem Ausschuß für Verkehr und dem Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zur Mitberatung überwiesen worden. Der Ausschuß für Fremdenverkehr und Tourismus hat am 27. Februar 1997 zu der Vorlage Stellung genommen. Der Ausschuß für Verkehr und der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit haben am 12. März 1997 zu der Vorlage votiert.

## II. Inhalt des Berichts und Bewertung durch die Kommission und die Bundesregierung

### 1. Steuerbefreiung für Flugkraftstoffe

*a) Gewerblicher Flugverkehr*
*(Abschnitt 2.2 bis 2.14 des Kommissionsberichts)*

Flugkraftstoffe für den gewerblichen Flugverkehr sind nach Artikel 8 Abs. 1 Buchstabe b der Richtlinie 92/81 obligatorisch von der Mineralölsteuer befreit. Es handelt sich dabei im wesentlichen um Flugkerosin für Turbomotoren. Dies entspricht Verpflichtungen der Mitgliedstaaten der ICAO (Internationale Organisation für Zivilluftfahrt) nach dem sog. Chicagoer Übereinkommen sowie 120 bilateralen Abkommen, die Deutschland auf dieser Grundlage mit anderen Staaten geschlossen hat. Alle Mitgliedstaaten der EU sind ICAO-Vertragsstaaten.

Bewertung durch die Kommission

Die Kommission ist grundsätzlich der Auffassung, daß die Steuerbefreiung aufgehoben werden sollte. Wegen damit verbundener Schwierigkeiten und Probleme (Wettbewerbsnachteile gegenüber Drittlandsfluggesellschaften, Tankflüge in Drittländer, Flugpreiserhöhungen) schlägt sie aber lediglich vor, in der Richtlinie die Besteuerung von Flugkerosin vorzusehen, sobald die internationale Rechtssituation es der Gemeinschaft gestatte, eine solche Steuer auf alle Fluggesellschaften anzuwenden, also auch auf Gesellschaften aus Drittländern. Gleichzeitig will die Kommission prüfen, ob der Wortlaut der Befreiungsregelung so geändert werden könne, daß die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, für Inlandsflüge verwendete Kraftstoffe zu besteuern, solange die Befreiung als solche nicht aufgehoben ist.

Bewertung durch die Bundesregierung

Die Bundesregierung hat mitgeteilt, daß der Vorschlag zum Abbau dieser Subvention (vgl. auch 15. Subventionsbericht – Anlage 2 Nr. 91) ihren Intentionen entgegenkomme und deshalb unterstützt werden solle. Obwohl die Frage in der zuständigen Ratsarbeitsgruppe bisher nur andiskutiert worden sei, werde die reservierte bzw. ablehnende Haltung einiger Mitgliedstaaten bereits deutlich. Nach den bisherigen Äußerungen sei eine Unterstützung des Anliegens u. U. nur von Deutschland und Österreich zu erwarten. Der niederländische Vorsitz habe vorgeschlagen, die Kommission zu beauftragen, weitere Informationen über alle Aspekte zur Einführung einer Besteuerung vorzulegen.

*b) Privater nichtgewerblicher Flugverkehr*
*(Abschnitt 2.15 bis 2.18 des Kommissionsberichts)*

Neun Mitgliedstaaten (Belgien, Dänemark, Finnland, Frankreich, Italien, Irland, Portugal, Großbritannien, Schweden) sind durch Ratsentscheidung ermächtigt, Steuerbefreiungen oder -ermäßigungen auf Flugkraftstoff in der privaten nichtgewerblichen Luftfahrt anzuwenden.

Bewertung durch die Kommission

Die Kommission schlägt vor, diese Ausnahmeregelungen im Interesse einer in sich stimmigen Verkehrs-, Umwelt- und Steuerpolitik der Gemeinschaft aufzuheben.

Bewertung durch die Bundesregierung

Der Kommissionsvorschlag sollte nach Auffassung der Bundesregierung unterstützt werden. Nach bisherigem Beratungsstand seien nur Belgien und Italien bereit, auf die Befreiung zu verzichten. Die übrigen Mitgliedstaaten begründeten ihren Wunsch nach Beibehaltung der Ausnahmeregelung vorwiegend mit hohem administrativem Aufwand bzw. besonderen geographischen Gegebenheiten (Schweden und Finnland). Die verfahrenstechnischen Fragen einer Besteuerung der Privatflieger würden im März 1997 im Rahmen des Verbrauchsteuerausschusses diskutiert.

### 2. Steuerbefreiung für die Binnenschiffahrt

*a) Gewerbliche Binnenschiffahrt*
*(Abschnitt 3.1 bis 3.8 des Kommissionsberichts)*

Für die gewerbliche Binnenschiffahrt sieht Artikel 8 Abs. 2 der Richtlinie eine fakultative Steuerbefreiung vor, von der die meisten Mitgliedstaaten, darunter auch Deutschland, Gebrauch machen.

Bewertung durch die Kommission

Die Kommission schlägt vor, aus Umweltgesichtspunkten (u. a. geringe Lärmbelastung, und Luftverschmutzung, Entlastung des Straßenverkehrs) die

fakultative Steuerbefreiung in eine obligatorische Steuerbefreiung umzuwandeln.

Bewertung durch die Bundesregierung

Die Bundesregierung ist der Ansicht, daß der Vorschlag der Kommission von Deutschland nicht unterstützt werden könne. Ein Abbau dieser ungerechtfertigten Subvention (vgl. auch 15. Subventionsbericht, Anlage 2 Nr. 92) sei bisher wegen internationaler Abkommen (Straßburger Gasölabkommen) und wegen der Mineralölsteuerbefreiung der gewerblichen Binnenschiffahrt in allen anderen Rheinanliegerstaaten nicht möglich gewesen. Eine Zustimmung zu einer obligatorischen Steuerbefreiung werde einen Abbau dieser Subvention auf Dauer unmöglich machen. Diese Frage sei bisher in Brüssel nicht behandelt worden.

*b) Private nichtgewerbliche Schiffahrt (Abschnitt 3.9 bis 3.11 des Kommissionsberichts)*

Fünf Mitgliedstaaten (Belgien, Griechenland, Irland, Großbritannien, Finnland) gewähren eine Mineralölsteuerbefreiung auch für die private nichtgewerbliche Schiffahrt.

Bewertung durch die Kommission

Die Kommission schlägt vor, diese Befreiungen aufzuheben.

Bewertung durch die Bundesregierung

Nach Auffassung der Bundesregierung sollte der Kommissionsvorschlag unterstützt werden. In den bisherigen Ratsgruppensitzungen hätten sich insbesondere Irland („Binnenschiffahrt ist Touristenattraktion") und Finnland (geografische Situation: viele Inseln) für die Beibehaltung der Ausnahmeregelung ausgesprochen. Die übrigen Staaten wollten die Frage prüfen, sähen aber ähnliche administrative Probleme wie bei der Privatluftfahrt.

**3. Ausnahmeregelungen für die gewerbliche Wirtschaft (Abschnitt 4.1 bis 4.13 des Kommissionsberichts)**

Bei diesen Ausnahmeregelungen handelt es sich um die

- Steuerbefreiung für Mineralöle für die Tonerdegewinnung auf Sardinien,
- Steuerbefreiung für Mineralöle für die Tonerdegewinnung im Shannongebiet,
- Steuerbefreiung für Mineralölproben zu Analysezwecken in Deutschland und den Niederlanden,
- Steuerermäßigungen für Mineralöle zu industriellen Zwecken in Dänemark und Schweden,
- Steuerermäßigung für Heizöl zur Herstellung von Molekularsieben in Kalabrien.

Bewertung durch die Kommission

Die Kommission schlägt vor, die Ausnahmeregelungen bis zum 31. Dezember 1998 zu verlängern, wobei im erstgenannten Fall und den beiden letztgenannten Fällen die gemeinschaftlichen Mindestsätze nicht unterschritten werden dürfen. Außerdem soll geprüft werden, ob unzulässige staatliche Beihilfen vorliegen.

Bewertung durch die Bundesregierung

Der Kommissionsvorschlag sollte nach Auffassung der Bundesregierung unterstützt werden.

**4. Ausnahmeregelungen im Bereich der Umweltpolitik**

*a) Öffentlicher Nahverkehr (Abschnitt 5.3 bis 5.5 des Kommissionsberichts)*

Insgesamt zehn Mitgliedstaaten (Österreich, Belgien, Dänemark, Großbritannien, Griechenland, Italien, Irland, Luxemburg, Spanien, Portugal) sind ermächtigt, für im öffentlichen Nahverkehr eingesetzte Kraftstoffe Steuerbefreiungen oder -ermäßigungen anzuwenden. In drei Fällen (Österreich, Spanien, Portugal) ist die Maßnahme auf Flüssiggas und Erdgas beschränkt.

Bewertung durch die Kommission

Die Kommission schlägt vor, die Ausnahmeregelungen bis zu einer allgemeinen Regelung über die Besteuerung der Energieerzeugnisse, längstens bis 31. Dezember 1998, beizubehalten.

Bewertung durch die Bundesregierung

Der Kommissionsvorschlag sollte nach Ansicht der Bundesregierung unterstützt werden, da sich in diesem Bereich keine Wettbewerbsverzerrungen ergäben.

*b) Allgemeine Befreiungen oder Ermäßigungen für Flüssiggas, Erdgas und Methan (Abschnitt 5.6 bis 5.10 des Kommissionsberichts)*

Insgesamt acht Mitgliedstaaten (Belgien, Finnland, Großbritannien, Griechenland, Italien, Irland, Luxemburg, Niederlande) sind ermächtigt, Flüssiggas, Erdgas und Methan bei der Verwendung als Kraftstoff ganz oder teilweise von der Steuer zu befreien.

Bewertung durch die Kommission

Die Kommission schlägt vor, die Ausnahmeregelungen bis zu einer allgemeinen Regelung über die Besteuerung der Energieerzeugnisse, längstens bis 31. Dezember 1998, beizubehalten.

Bewertung durch die Bundesregierung

Der Kommissionsvorschlag sollte nach Auffassung der Bundesregierung unterstützt werden. Auch Deutschland habe Ende 1995 eine Steuerermäßigung für Erdgas und Flüssiggas als Kraftstoff im öffentlichen Verkehr eingeführt.

*c) Steuerbefreiung bei der Verwertung von Altöl und Abfallgasen zum Verheizen (Abschnitt 5.11 bis 5.18 des Kommissionsberichts)*

Acht Mitgliedstaaten (Österreich, Deutschland, Finnland, Frankreich, Großbritannien, Irland, Spanien,

Portugal) sind ermächtigt, eine Steuerbefreiung zu gewähren, wenn Altöle – aufgearbeitet oder nicht – verheizt werden. Deutschland, Italien und Schweden dürfen außerdem Abfallgase oder biologisch gewonnenes Methan, die verheizt werden, von der Steuer befreien.

Bewertung durch die Kommission

Die Kommission schlägt vor, diese Regelung ebenso wie die Steuerbefreiung für Abfallgase zum 31. Dezember 1998 auslaufen zu lassen.

Bewertung durch die Bundesregierung

Die Bundesregierung hat mitgeteilt, daß die Steuerbefreiung für Altöle in Deutschland und anderen Mitgliedstaaten eingeführt worden sei, weil eine Aufarbeitung nicht in vollem Umfang gewährleistet gewesen sei und eine umweltunschädliche Verbrennung des mit der Heizölsteuer belasteten Altöls wegen der Konkurrenz zu schwerem Heizöl und billigerer anderer Energieträger (z. B. Altreifen) nicht habe gesichert werden können. Es müsse noch geprüft werden, ob einem Auslaufen der Begünstigung zugestimmt werden könne.

*d) Steuerermäßigung für schweres Heizöl mit niedrigerem Schwefelgehalt (Abschnitt 5.19 bis 5.21 des Kommissionsberichts)*

Belgien und Luxemburg sind bis zum 31. Dezember 1996 ermächtigt, schweres Heizöl mit einem niedrigeren Schwefelgehalt zu einem ermäßigten Steuersatz (unterhalb des Mindeststeuersatzes) zu versteuern.

Bewertung der Kommission

Die Kommission schlägt vor, dem Verlängerungsantrag nur unter der Bedingung zu entsprechen, daß die gemeinsamen Mindeststeuersätze nicht unterschritten werden, und zwar bis zu einer allgemeinen Regelung über die Besteuerung der Energieerzeugnisse, längstens bis 31. Dezember 1998.

Bewertung durch die Bundesregierung

Der Kommissionsvorschlag sollte nach Auffassung der Bundesregierung grundsätzlich unterstützt werden. Die beiden betroffenen Mitgliedstaaten hätten zu erkennen gegeben, daß sie zumindest bis zu einer Entscheidung über eine $CO_2$-/Energiesteuer unter Einschluß des Erdgases auf der bisherigen Ausnahmeregelung (Besteuerung des schwefelarmen Heizöls mit 6,5 ECU/t mit einem Mindestsatz von 13 ECU/t und Besteuerung des Heizöls mit mehr als 1 v. H. Schwefelgehalt mit 19 ECU/t) bestünden, weil die Industrie bedeutende Investitionen zur Herstellung schwefelarmen Heizöls vorgenommen habe. Bei Anwendung des Mindeststeuersatzes sei dieses Heizöl wegen der Konkurrenz zu Erdgas unverkäuflich, so daß diese Investitionen unrentabel würden und die Versorgungsvielfalt mit Energieträgern nicht mehr sichergestellt werden könne. Beschwerden über Wettbewerbsverzerrungen seien bisher nicht bekannt geworden.

*e) Steuerermäßigung für Diesel und Heizöl aus Umweltgründen (Abschnitt 5.22 bis 5.24 des Kommissionsberichts)*

Dänemark und Griechenland sind ermächtigt, zur Förderung umweltfreundlicher Kraftstoffe bestimmte Dieselsorten zu einem ermäßigten Steuersatz (oberhalb des Mindestsatzes) anzuwenden. Mit dem Beitritt erhielten Finnland und Schweden vergleichbare Ermächtigungen für Diesel und Heizöl. Griechenland macht von der Ermächtigung keinen Gebrauch.

Bewertung durch die Kommission

Die Kommission schlägt vor, die Ermächtigung für Griechenland aufzuheben und im übrigen die Ausnahmeregelungen bis zu einer allgemeinen Regelung über die Besteuerung der Energieerzeugnisse, längstens bis 31. Dezember 1998, beizubehalten.

Bewertung durch die Bundesregierung

Der Kommissionsvorschlag sollte nach Ansicht der Bundesregierung unterstützt werden unter Berücksichtigung des Wunsches Griechenlands, die Ausnahmeregelung beizubehalten.

*f) Besteuerung von Benzin nach unterschiedlichen Umweltklassen (Abschnitt 5.25 bis 5.31 des Kommissionsberichts)*

Vier Mitgliedstaaten (Schweden, Großbritannien, Irland und Finnland) erheben für unverbleites Benzin unterschiedliche Steuern nach Umweltklassen, insbesondere je nach Benzolgehalt. Die Steuersätze liegen oberhalb der Mindestsätze.

Bewertung durch die Kommission

Die Kommission schlägt vor, die Ausnahmeregelungen bis zu einer allgemeinen Regelung über die Besteuerung der Energieerzeugnisse, längstens bis 31. Dezember 1998, beizubehalten.

Bewertung durch die Bundesregierung

Der Kommissionsvorschlag sollte nach Auffassung der Bundesregierung unterstützt werden.

*g) Andere Formen von Umweltsteuern auf Brennstoffe (Abschnitt 5.32 bis 5.33 des Kommissionsberichts)*

Dänemark ist ermächtigt, für Benzin, das an Tankstellen mit Dämpferückführung verkauft wird, einen ermäßigten Steuersatz (oberhalb des Mindestsatzes) anzuwenden.

Bewertung durch die Kommission

Die Kommission schlägt vor, die Ausnahmeregelung bis zu einer allgemeinen Regelung über die Besteuerung der Energieerzeugnisse, längstens bis 31. Dezember 1998, beizubehalten.

Bewertung durch die Bundesregierung

Der Kommissionsvorschlag sollte nach Auffassung der Bundesregierung unterstützt werden.

**5. Ausnahmeregelungen im Bereich der Regionalpolitik (Abschnitt 6.1 bis 6.8 des Kommissionsberichts)**

In diesem Bereich bestehen Ausnahmeregelungen für Frankreich (Benzinsteuerermäßigung Korsika), Italien (Mineralölsteuerermäßigung bzw. -befreiung für Aostatal, Görz, Udine und Triest für verbrauchtes Mineralöl und zur Abwehr von niedrig besteuerten Benzineinfuhren aus Slowenien in der Region Friaul-Julisch Venetien) und Portugal (Mineralölsteuerermäßigung in Madeira).

Bewertung durch die Kommission

Die Kommission schlägt vor, die Ausnahmeregelungen bis zum 31. Dezember 1998 zu verlängern bzw. zu befristen unter der Bedingung, daß die Mindeststeuersätze der Gemeinschaft nicht unterschritten werden.

Bewertung durch die Bundesregierung

Der Kommissionsvorschlag sollte nach Ansicht der Bundesregierung unterstützt werden.

**6. Ausnahmeregelungen aus sonstigen Gründen (Abschnitt 7.1 bis 7.7 des Kommissionsvorschlags)**

Unter diesen Abschnitt fallen Steuerbefreiungen für Kraftstoffe in folgenden Fällen:

- Verwendung zum Betrieb von Entsalzungsanlagen (Großbritannien und Niederlande),
- Verwendung in Dienstfahrzeugen des Ministerpräsidenten, der nationalen Polizei und der Metropoliten (Griechenland),
- Verwendung in Taxis in Frankreich (Jahreskontingent),
- Verwendung durch die nationalen Streitkräfte (Großbritannien, Italien, Niederlande),
- Verwendung zum Betrieb von Leuchttürmen (Irland, Großbritannien),
- Verwendung in Kraftfahrzeugen von Behinderten (Irland),
- Verwendung für Krankenwagen (Italien),
- Verwendung zum Betrieb von Motoren bei der Trockenlegung überschwemmter Flächen (Belgien, Niederlande, Italien),
- Verwendung durch Unternehmen in bevölkerungsarmen Regionen in Frankreich (Jahreskontingent 1 500 l je Unternehmen).

Bewertung durch die Kommission

Die Kommission schlägt vor, nur noch die Steuerbefreiung für Entsalzungsanlagen beizubehalten und die übrigen Befreiungen bis zum 31. Dezember 1998 zu befristen.

Bewertung durch die Bundesregierung

Grundsätzlich sollte der Kommissionsvorschlag nach Auffassung der Bundesregierung unterstützt werden. Es sei allerdings davon auszugehen, daß die von der Aufhebung der Steuerbefreiung betroffenen Mitgliedstaaten für die Beibehaltung einträten.

**7. Das Verfahren nach Artikel 8 Abs. 4 (Abschnitt 8.1 bis 8.6 des Kommissionsvorschlags)**

Nach der gegenwärtigen Rechtslage hat der Rat grundsätzlich einstimmig über die von den Mitgliedstaaten eingereichten Anträge auf Steuerbefreiungen oder -ermäßigungen zu entscheiden.

Bewertung durch die Kommission

Um den Rat zu entlasten, schlägt die Kommission vor, ihr die Befugnis zu erteilen, nach einem entsprechenden Beschluß des nach Artikel 24 der Richtlinie 92/12/EWG eingesetzten (und gemäß Artikel 148 Abs. 2 EG-Vertrag mit der Mehrheit seiner Mitglieder beschließenden) Verbrauchsteuerausschusses Anträge für einen strikt befristeten Zeitraum zu genehmigen. Der Rat solle dann die genehmigten Ausnahmeregelungen alle drei Jahre überprüfen und einstimmig nach Anhörung des Europäischen Parlaments auf Vorschlag der Kommission darüber entscheiden, ob einzelne Ausnahmeregelungen aufgehoben, abgeändert oder verlängert werden sollten.

Bewertung durch die Bundesregierung

Der Kommissionsvorschlag bedarf nach Mitteilung der Bundesregierung noch weiterer Prüfung.

## III. Stellungnahme der mitberatenden Ausschüsse

### 1. Ausschuß für Fremdenverkehr und Tourismus

Der Ausschuß für Fremdenverkehr und Tourismus hat dem federführenden Finanzausschuß einstimmig bei Abwesenheit des Mitglieds der Fraktion der F.D.P. und des Mitglieds der Gruppe der PDS vorgeschlagen, dem Deutschen Bundestag zu empfehlen,

a) die Vorlage zur Kenntnis zu nehmen,

b) die Bundesregierung aufzufordern, sich massiv dafür einzusetzen, daß das Flugbenzin europaweit besteuert wird.

### 2. Ausschuß für Verkehr

Der Ausschuß für Verkehr hat dem federführenden Finanzausschuß einstimmig empfohlen, dem Deutschen Bundestag die Annahme des folgenden gemeinsamen Entschließungsantrages der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vorzuschlagen. Dieser Entschließungsantrag lautet wie folgt:

„Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Bis zum 31. Dezember 1997 ist der Kraftstoff in der gewerblichen Luftfahrt von der Mineralölsteuer obligatorisch befreit. Andererseits hat sich die Kommission verpflichtet, diese Befreiung zu überprüfen. In der einschlägigen Vorschrift heißt es ausdrücklich, daß bei der Überprüfung den Auswirkungen auf die Umwelt Rechnung zu tragen ist und die externen Kosten zu berücksichtigen sind. Der Rat hat dann

auch am 16. Dezember 1994 in seinen Schlußfolgerungen festgestellt, daß es aus Umweltgründen nicht vertretbar ist, die gewerbliche Luftfahrt von der indirekten Besteuerung auszunehmen. Diese Steuerbefreiung führt auch zu einer unerwünschten Wettbewerbsverzerrung zu Lasten der Bahn.

Es besteht Handlungsbedarf, da Emissionen durch den Luftverkehr einen immer größeren Anteil des Aufkommens an verschiedenen wichtigen Luftschadstoffen ausmachen. Aus einer Reihe von Untersuchungen geht hervor, daß die rasche Zunahme des Luftverkehrs bis zum Jahr 2005 zu einer Verdopplung der $CO_2$-Emissionen durch die Verkehrsart gegenüber 1993 führen würde. Dieser Trend stellt die Erreichung der Ziele der Gemeinschaft in Frage, die $CO_2$-Emissionen zum Jahr 2000 auf dem Stand von 1990 zu stabilisieren und danach zu verringern.

Italien legte im Namen der EU für die Berliner Klimakonferenz 1995 den Vorschlag vor, die Einführung einer Flugkraftstoffbesteuerung innerhalb des ICAO-Rahmens zu erkunden.

Der Deutsche Bundestag fordert daher die Bundesregierung auf,

1. so schnell wie möglich eine EU-weite Regelung zur Aufhebung der Befreiung für in der Luftfahrt verwendete Mineralöle nach Artikel 8 Abs. 1 b der Richtlinie 91/81/EWG durchzusetzen,
2. eine europäische Initiative zu ergreifen, um die Flugkraftstoffbesteuerung im Rahmen der Internationalen Luftfahrtorganisation (ICAO) durchzusetzen,
3. über die notwendigen und geplanten Schritte zu berichten."

### 3. Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat einvernehmlich Kenntnisnahme der Vorlage mit der Maßgabe empfohlen, die Bundesregierung aufzufordern, darauf hinzuwirken, daß künftig bei innereuropäischen Flügen der Treibstoff besteuert wird.

## IV. Ausschußempfehlung

Die Beratung der Vorlage im federführenden Finanzausschuß konzentrierte sich zum einen auf die geltende Mineralölsteuerbefreiung der Luftfahrtbetriebsstoffe. Es bestand Einvernehmen darüber, daß alles darangesetzt werden müsse, diese Steuersubvention sobald wie möglich aufzuheben, so wie es auch die mitberatenden Ausschüsse fordern. Übereinstimmung bestand auch darin, daß eine Beseitigung dieser Steuervergünstigung in einem nationalen Alleingang nicht möglich sei, da die Bundesrepublik Deutschland insoweit in internationale Verträge eingebunden sei. Die Bundesrepublik Deutschland sei wie die übrigen EU-Länder Vertragsstaat der Internationalen Organisation für Zivilluftfahrt (ICAO) und als solcher aufgrund des Chicagoer Abkommens zur Mineralölsteuerbefreiung des Flugkraftstoffs verpflichtet. Sie habe auf dieser Grundlage 120 bilaterale Abkommen mit entsprechendem Inhalt geschlossen. Eine einseitige Aufhebung dieser Steuerbefreiung sei daher nicht möglich. Aus Rechts- und Wettbewerbsgründen könne insoweit auch nur EU-einheitlich vorgegangen werden.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat den aus der Beschlußempfehlung ersichtlichen Entschließungsantrag eingebracht. Dieser zielt darauf ab, die Bundesregierung aufzufordern, bei der Kommission der Europäischen Gemeinschaften und im Europäischen Rat darauf hinzuwirken, daß ein EU-weites Vorgehen zur Abschaffung der Mineralölsteuerbefreiung von Kerosin und Schiffahrtsbetriebsstoffen herbeigeführt wird. Begründet hat die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ihren Antrag damit, daß durch eine Aufhebung dieser Steuervergünstigung eine ökologisch schädliche Subvention abgebaut werde, die zudem zu einer steuerlich nicht zu rechtfertigenden Ungleichbehandlung von Steuerpflichtigen und zu wettbewerbsverzerrenden Diskriminierungen unterschiedlicher Verkehrsträger führe. Eine Beseitigung der Steuervergünstigung bedeute nationale Steuermehreinnahmen in Milliardenhöhe. Aufgrund der Gefahren des Tanktourismus bzw. der Verlagerung von Fernflügen und weiterer unerwünschter Ausweichreaktionen sei jedoch ein EU-weites Vorgehen bei der Einbeziehung der genannten Tatbestände in die Mineralölsteuer erforderlich. Die notwendigen Änderungen rechtlicher Beschränkungen der Handlungsspielräume der Mitgliedstaaten seien schnellstmöglich einzuleiten.

Die Koalitionsfraktionen und die Fraktion der SPD haben sich diesem Entschließungsantrag und dessen Begründung angeschlossen, wobei die Koalitionsfraktionen betont haben, daß dieser Antrag das bisherige Vorgehen der Bundesregierung in dieser Frage bestätige. Dementsprechend haben die Koalitionsfraktionen und die Fraktion der SPD dem Entschließungsantrag zugestimmt. Die Gruppe der PDS hat sich dagegen bei der Abstimmung über den Entschließungsantrag der Stimme enthalten, weil sie die Forderung nach Aufhebung der Mineralölsteuerbefreiung auch der Binnenschiffahrt nicht mittragen könne. Diese Befreiung halte sie aus ökologischen Gründen weiterhin für erforderlich.

Die Fraktion der SPD hat betont, die bei der Mineralölsteuer bestehenden 70 Ausnahmeregelungen zeigten, es bestehe die Gefahr, daß Ausnahmen in diesem Bereich zur Regel werden. Die große Zahl der Befreiungen und Ermäßigungen trage zudem zur Verkomplizierung und Unüberschaubarkeit des Mineralölsteuerrechts bei. Anzustreben seien Kriterien, nach denen solche Ausnahmeregelungen nur noch in begrenztem Umfang zulässig seien, z. B. im ökologischen Bereich.

Zweiter Schwerpunkt der Diskussion im Finanzausschuß war die mineralölsteuerliche Behandlung der Verwertung von Altöl als Heizstoff. Diese Frage ist von der Fraktion der SPD problematisiert worden. Sie hat die Auffassung vertreten, daß eine Mineralölsteuerbefreiung von Altölen dann sinnvoll sei, wenn

diese Öle Aufbereitungsanlagen zugeführt und nicht ungeordnet beseitigt würden. Zu beobachten sei aber die Tendenz, daß solche Öle direkt und ohne Aufbereitung als Ersatzbrennstoff eingesetzt würden und damit indirekt einen nicht gerechtfertigten Steuervorteil gegenüber Ölen in Anspruch nähmen, die aufbereitet werden müßten. Bei Abfallgasen sei die Mineralölsteuerbefreiung dagegen ökologisch vorteilhaft, weil ohne diese einer freien Ausgasung Vorschub geleistet werde. Die Frage der mineralölsteuerlichen Behandlung der Verwertung von Altölen als Heizstoff wird die Fraktion der SPD unmittelbar mit der Bundesregierung diskutieren und ggf. erneut in den Finanzausschuß einbringen.

Bonn, den 12. März 1997

| **Friedrich Merz** | **Christine Scheel** | **Reinhard Schultz (Everswinkel)** |
|---|---|---|
| Berichterstatter | Berichterstatterin | Berichterstatter |

KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 14.11.1996
KOM(96) 549 endg.

96/0263 (CNS)

# BERICHT DER KOMMISSION AN DEN RAT UND DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

***- aufgrund von***
***Artikel 8 Absatz 6 der Richtlinie 92/81/EWG des Rates - über die Lage bei den Steuerbefreiungen und Steuersatzermäßigungen aus besonderen politischen Erwägungen nach Artikel 8 Absatz 4 der Richtlinie 92/81 sowie über die obligatorische Steuerbefreiung für Mineralöle, die als Kraftstoff für die Luftfahrt mit Ausnahme der privaten nichtgewerblichen Luftfahrt verwendet werden, und über die fakultativen Befreiungen und Ermäßigungen für Mineralöle, die für die Schiffahrt auf Binnenwasserstraßen mit Ausnahme der privaten nichtgewerblichen Schiffahrt verwendet werden, nach Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b) und Absatz 2 Buchstabe b) derselben Richtlinie***

---

Vorschlag für eine

## ENTSCHEIDUNG DES RATES

zur Ermächtigung bestimmter Mitgliedstaaten, ermäßigte Verbrauchsteuersätze oder Verbrauchsteuerbefreiungen für Mineralöle mit bestimmten Verwendungszwecken beizubehalten, gemäß dem Verfahren nach Artikel 8 Absatz 4 der Richtlinie 92/81/EWG

(von der Kommission vorgelegt)

---

***Bericht der Kommission an Rat und Europäisches Parlament - aufgrund von Artikel 8 Absatz 6 der Richtlinie 92/81/EWG des Rates - über die Lage bei den Steuerbefreiungen und Steuersatzermäßigungen aus besonderen politischen Erwägungen nach Artikel 8 Absatz 4 der Richtlinie 92/81 sowie über die obligatorische Steuerbefreiung für Mineralöle, die als Kraftstoff für die Luftfahrt mit Ausnahme der privaten nichtgewerblichen Luftfahrt verwendet werden, und über die fakultativen Befreiungen und Ermäßigungen für Mineralöle, die für die Schiffahrt auf Binnenwasserstraßen mit Ausnahme der privaten nichtgewerblichen Schiffahrt verwendet werden, nach Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b) und Absatz 2 Buchstabe b) derselben Richtlinie.***

# INHALT

1. DAS VERBRAUCHSTEUERSYSTEM DER GEMEINSCHAFT IN BEZUG AUF MINERALÖLE; GEGENSTAND DER PRÜFUNG

2 DIE BEFREIUNGEN FÜR FLUGKRAFTSTOFF

3 ERMÄSSIGUNGEN UND BEFREIUNGEN FÜR MINERALÖLE, DIE FÜR BESTIMMTE WASSERFAHRZEUGE VERWENDET WERDEN

4 AUSNAHMEREGELUNGEN FÜR DIE GEWERBLICHE WIRTSCHAFT

5 AUSNAHMEREGELUNGEN IM BEREICH DER UMWELTPOLITIK

6 AUSNAHMEREGELUNGEN IM BEREICH DER REGIONALPOLITIK

7 AUSNAHMEREGELUNGEN AUS SONSTIGEN GRÜNDEN

8 DAS VERFAHREN NACH ARTIKEL 8 ABSATZ 4

# PRÜFUNG DER NACH ARTIKEL 8 ABSATZ 4 DER RATSRICHTLINIE 92/81/EWG GENEHMIGTEN STEUERBEFREIUNGEN UND STEUERSATZERMÄSSIGUNGEN UND DER NACH ARTIKEL 8 ABSATZ 1 BUCHSTABE B) UND ABSATZ 2 BUCHSTABE B) DERSELBEN RICHTLINIE ANGEWANDTEN BEFREIUNGEN UND ERMÄSSIGUNGEN

## 1. GEGENSTAND UND AUFGABE DER PRÜFUNG

### Das Verbrauchsteuersystem der Gemeinschaft in bezug auf Mineralöle

1.1 In der Ratsrichtlinie 92/81/EWG[1] - in Kraft getreten am 01.01.1993 als einer der für die Aufhebung der Steuerkontrollen an den innergemeinschaftlichen Grenzen erforderlichen Rechtstexte - wird festgelegt, welche Erzeugnisse als Mineralöle im Sinne der Verbrauchsteuervorschriften der Gemeinschaft zu gelten haben. Entsprechend den Bestimmungen der Richtlinie sind die Mitgliedstaaten gehalten, auf eine bestimmte Palette von Mineralölerzeugnissen Verbrauchsteuer zu erheben. Über die Höhe des Steuersatzes für die einzelnen Produkte und, in bestimmten Fällen, für verschiedene Verwendungszwecke der einzelnen Produkte können sie jeweils frei entscheiden, sofern sie die in der Ratsrichtlinie 92/82/EWG[2] festgelegten Mindestsätze nicht unterschreiten. Zwar können gemäß der Richtlinie bei bestimmten Erzeugnissen je nach Verwendungszweck unterschiedliche Verbrauchsteuersätze angewandt werden, doch besteht diese Möglichkeit nicht in bezug auf unterschiedliche Qualitätsklassen desselben Erzeugnisses. In derlei Fällen bedarf es einer Ausnahmeregelung nach Artikel 8 Absatz 4 der Richtlinie 92/81/EWG.

1.2 Für die betroffenen Erzeugnisse gelten derzeit folgende Mindestsätze:

| ERZEUGNISSE | ECU JE 1000 l |
|---|---|
| **Benzin** | |
| - verbleit | 337 |
| - unverbleit | 287 |
| **Gasöl** | |
| - als Kraftstoff verwendet | 245 |
| - für bestimmte gewerbliche Zwecke verwendet* | 18 |
| - als leichtes Heizöl verwendet | 18 |
| **Flüssiggas und Methan (je 1000 kg)** | |
| - als Kraftstoff verwendet | 100 |
| - für bestimmte gewerbliche Zwecke verwendet* | 36 |
| - als leichtes Heizöl verwendet | 0 |
| **Schweres Heizöl (1000 kg)** | 13 |
| **Kerosin** | |
| - als Kraftstoff verwendet | 245 |
| - für bestimmte gewerbliche Zwecke verwendet* | 18 |
| - als leichtes Heizöl verwendet | 0 |

---

1 Richtlinie des Rates 92/81/EWG vom 19. Oktober 1992 zur Harmonisierung der Struktur der Verbrauchsteuern auf Mineralöle (ABl. Nr. L316 vom 31.10.92).

2 Richtlinie 92/82/EWG vom 19. Oktober 1992 zur Annäherung der Verbrauchsteuersätze für Minealöle (ABl. Nr. L76 vom 23.03.1992).

* Dies bezieht sich auf folgende Verwendungsarten:

a) Betrieb ortsfester Motoren;

b) Betrieb von technischen Einrichtungen und Maschinen, die im Hoch- und Tiefbau und bei öffentlichen Bauarbeiten eingesetzt werden;

c) Betrieb von Fahrzeugen, die bestimmungsgemäß abseits von Straßen eingesetzt werden oder die nicht über eine Genehmigung für die überwiegende Verwendung auf öffentlichen Straßen verfügen.

1.3 Andere als Kraftstoff verwendete Erzeugnisse müssen zum gleichen Satz wie der aufgeführte jeweilige Kraftstoff besteuert werden. Sonstige Kohlenwasserstoffe, mit Ausnahme von Stein- und Braunkohle, Torf, anderen vergleichbaren festen Kohlenwasserstoffen und Erdgas, die als Heizstoff verwendet werden, sind zum Satz des gleichwertigen Mineralöls zu besteuern.

**Befreiungen und Ermäßigungen**

1.4 Nach Artikel 8 Absatz 1 der Richtlinie 92/81 haben die Mitgliedstaaten Mineralöle von der harmonisierten Verbrauchsteuer zu befreien, wenn sie

a) nicht als Kraftstoff oder Heizstoff verwendet werden;
b) zur Verwendung als Kraftstoff für die Luftfahrt mit Ausnahme der privaten nichtgewerblichen Luftfahrt geliefert werden;
c) als Kraftstoff für die Schiffahrt in Meeresgewässern der Gemeinschaft (einschließlich Fischerei) geliefert werden, mit Ausnahme der Verwendung für die private nichtgewerbliche Schiffahrt;
d) in Hochöfen im Rahmen von Reduktionsverfahren eingeblasen werden.

1.5 Nach Artikel 8 Absatz 2 der Richtlinie 92/81 haben die Mitgliedstaaten die Möglichkeit, uneingeschränkte und eingeschränkte Steuerbefreiungen sowie Steuersatzermäßigungen für Mineralöle gewähren, welche verwendet werden:

a) bei der Elektrizitätserzeugung und in Anlagen der Kraft-Wärme-Kopplung;
b) für die Schiffahrt auf Binnenwasserstraßen, mit Ausnahme der privaten nichtgewerblichen Schiffahrt;
c) im Bereich des Personen- und Gütertransports im Eisenbahnverkehr;
d) bei Pilotprojekten zur technologischen Entwicklung umweltverträglicherer Produkte und insbesondere in bezug auf Kraftstoffe aus erneuerbaren Rohstoffen;
e) bei der Herstellung, Entwicklung, Prüfung und Wartung von Luftfahrzeugen und Schiffen;
f) ausschließlich bei Arbeiten in Landwirtschaft und Gartenbau, in der Forstwirtschaft sowie bei der Inlandsfischerei;
g) beim Ausbaggern von Schiffahrtsstraßen und Häfen.

1.6 Über die genannten obligatorischen und fakultativen Steuersatzermäßigungen und Steuerbefreiungen hinaus kann ein Mitgliedstaat auch entsprechend dem Verfahren nach Artikel 8 Absatz 4 der Ratsrichtlinie 92/81 beantragen, daß der Rat ihn ermächtigt, weitere Steuerbefreiungen oder Ermäßigungen "aus besonderen politischen Erwägungen" zu gewähren. Diese Bestimmung soll die Mitgliedstaaten in die Lage versetzen, verschiedene weniger bedeutsame Befreiungen und Ermäßigungen beizubehalten, die sie vor dem 1. Januar 1993 angewandt hatten und die das Funktionieren des Binnenmarktes nicht beeinträchtigten. Außerdem ermöglichte ihnen diese Bestimmung, neue Befreiungen oder Ermäßigungen einzuführen, mit denen bestimmte einzelstaatliche politische Ziele verfolgt wurden. Daß es hierzu der Ermächtigung des Rates bedurfte, hatte den Sinn, der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten die Möglichkeit zu geben, zu untersuchen, wie sich derartige Maßnahmen auswirken könnten, und Einwände zu erheben, sollten sie der Auffassung sein, daß die Maßnahmen wahrscheinlich wettbewerbsverzerrend wirken würden oder mit anderen Grundsätzen des Binnenmarktes nicht vereinbar wären.

1.7 Am 19. Oktober 1992 erließ der Rat eine erste Entscheidung dieser Art[3], in der er allen Mitgliedstaaten die Anwendung jeweils im eigenen Hoheitsgebiet geltender, spezieller Ausnahmeregelungen gestattete und damit die Einführung des gemeinsamen Systems zum 1. Januar 1993 erleichterte. Eine zweite Entscheidung wurde am 13. Dezember 1993 erlassen, auf Anträge Belgiens, Luxemburgs, Griechenlands, Italiens und Portugals hin[4]. Eine dritte förmliche Entscheidung erfolgte am 22. Dezember 1995; sie betraf Ermächtigungen für Belgien, Luxemburg, Dänemark, Italien, Österreich, Portugal und Finnland[5]. Eine vierte förmliche Entscheidung wurde am 22. April 1996 erlassen, aufgrund von Anträgen Italiens, Österreichs, Schwedens und des Vereinigten Königreichs[6]. Eine fünfte förmliche Entscheidung, vom 27. Juni 1996, betraf einen Antrag Irlands[7]. Darüber hinaus kamen einige Entscheidungen durch stillschweigende Übereinkunft zustande, wenn nämlich weder Kommission noch eine nationale Regierung es für erforderlich hielten, den Rat mit dem entsprechenden Antrag zu befassen. Diese Entscheidungen wurden nicht veröffentlicht. Sie betreffen Anträge seitens Irlands, des Vereinigten Königreichs, Frankreichs, Deutschlands, Portugals und Spaniens, als Heizstoff verwendetes Altöl zu befreien, einen Antrag Italiens, auf in den Provinzen Udine und Trieste verbrauchte Mineralöle ermäßigte Sätze anzuwenden, und einen Antrag Frankreichs, auf Mineralöle, die auf Korsika verbraucht werden, ermäßigte Sätze anzuwenden. Außerdem wurde Österreich, Finnland und Schweden zum Zeitpunkt ihres Beitritts zur Gemeinschaft die Anwendung bestimmter Ausnahmeregelungen genehmigt. Sie sind in der Beitrittsakte niedergelegt[8]. Weitere Anträge seitens Schwedens, Frankreichs und Griechenlands sind zur Zeit in Bearbeitung. Eine vollständige Übersicht über die einzelnen im Rahmen des Verfahrens gewährten Ermächtigungen wird in Anhang A gegeben.

**Die Prüfungsverpflichtungen**

1.8 Damit Kommission und Mitgliedstaaten überwachen können, ob die verschiedenen nach Artikel 8 Absatz 4 erteilten Genehmigungen weiterhin mit den Anforderungen des Binnenmarktes vereinbar sind, hat der Rat gemäß Artikel 8 Absatz 6 bis zum 31. Dezember 1996 die Befreiungen und Ermäßigungen im Sinne von Absatz 4 *"auf der Grundlage eines Berichts der Kommission"* zu prüfen und *"auf Vorschlag der Kommission nach Anhörung des Europäischen Parlaments einstimmig darüber"* zu entscheiden, *"ob sie ganz oder teilweise aufzuheben, zu ändern oder auszuweiten sind."*

Mit vorliegendem Dokument kommt die Kommission ihrer Verpflichtung zur Berichterstattung gemäß diesem Artikel nach.

1.9 Außerdem hat der Rat bis zum 31. Dezember 1997 folgende Befreiungen und Ermäßigungen zu prüfen: die obligatorische Befreiung für Mineralöle, die zur Verwendung als Kraftstoff für die Luftfahrt, mit Ausnahme der privaten nichtgewerblichen Luftfahrt, geliefert werden (nach Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b) der Richtlinie 92/81), und die fakultativen Befreiungen und Ermäßigungen für Mineralöle, die unter Steueraufsicht für die Schiffahrt auf Binnenwasserstraßen, mit Ausnahme der privaten nichtgewerblichen Schiffahrt, verwendet werden (Artikel 8

3 Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992, ABl. L316 vom 31.10.92.
4 Entscheidung des Rates 93/697/EG vom 13. Dezember 1993, ABl. L321 vom 23.12.93.
5 Entscheidung des Rates 95/585/EG vom 22. Dezember 1995, ABl. L327 vom 30.12.95.
6 Entscheidung des Rates 96/273/EG vom 22. April 1996, ABl. L102 vom 24.04.96.
7 Entscheidung des Rates 96/418/EG vom 27. Juni 1996, ABl. L172 vom 11.07.96.
8 Anhang IX, Abschnitt XV Steuern, in ABl. C241 vom 29.08.1994, S. 335.

Absatz 2 Buchstabe b)). Diese Prüfung hat auf der Grundlage eines Berichts der Kommission zu erfolgen; dabei ist den durch die entsprechende Verkehrsart verursachten externen Kosten und den Auswirkungen auf die Umwelt Rechnung zu tragen, und der Rat hat auf Vorschlag der Kommission über eine etwaige Streichung oder Änderung dieser Befreiungen einstimmig zu befinden.

Nach Artikel 8 Absatz 7 war lediglich eine Prüfung bis zum 31. Dezember 1997 durchzuführen. In Anbetracht des von Mitgliedstaaten geäußerten Interesses teilte die Kommission in ihrem ersten Bericht über die Verbrauchsteuermindestsätze[9] mit, daß sie bereit sei, auf diese spezifischen Befreiungen im Rahmen ihrer allgemeinen Prüfung nach Artikel 8 Absatz 4 im Laufe des Jahres 1996 einzugehen. Der Text stellt daher den Bericht dar, den die Kommission nach Artikel 8 Absatz 7 zu erstellen hat.

**Aufbau des Prüfberichts**

1.10 Inzwischen bestehen über 70 Ausnahmeregelungen aufgrund von Artikel 8 Absatz 4. Aus Gründen der Übersichtlichkeit werden sie nach verschiedenen Politikbereichen klassifiziert. Ausnahmeregelungen, die unter verschiedenen Titeln geführt werden können, werden dem Bereich zugeordnet, der als ausschlaggebend für den Antrag zu gelten hat. Erster Bereich ist der ***Verkehr***, der v.a. Fragen der Luftfahrt und der Binnenschiffahrt betrifft. Die Luftfahrt wird in Abschnitt 2 behandelt, die Schiffahrt in Abschnitt 3. Eine zweite Rubrik bildet ***gewerbliche Wirtschaft*** (Abschnitt 4). Hierunter fallen Befreiungen für Mineralöle, die bei der Tonerdegewinnung, der Herstellung von Molekularsieben oder als Analyseproben verwendet werden. Die dritte Rubrik ist die immer wichtiger werdende ***Umweltpolitik*** (Abschnitt 5). Mitgliedstaaten, die im Rahmen ihrer Umweltpolitik steuerliche Anreize einsetzen wollen, beantragen zunehmend auf Umwelterwägungen beruhende Ausnahmeregelungen. Beispiele hierfür sind die Möglichkeit zur Steuersatzdifferenzierung für verschiedene Diesel- und Benzin-Umweltklassen, die Befreiung von als Heizstoff genutztem Altöl und die Steuersatzermäßigung für Kraftstoffe - insbesondere Gas -, die in Fahrzeugen des öffentlichen Nahverkehrs verwendet werden. Eine vierte Kategorie bildet die ***Regionalpolitik*** (Kapitel 6): Mehrere Mitgliedstaaten gewähren Ausnahmen für Mineralöle, die in bestimmten Gebieten verbraucht werden. Schließlich gibt es noch die Rubrik ***Sonstiges*** (Abschnitt 7); die hier aufgeführten Ausnahmeregelungen betreffen u.a. Mineralöle, die von den Streitkräften und staatlichen Stellen verwendet werden, sozialpolitisch relevante Fälle wie Steuersatzermäßigungen für Kraftstoffe, die in Behindertenfahrzeugen verwendet werden, sowie Mineralöle, die in Leuchttürmen, für Pumpen zur Trockenlegung von Land und in Entsalzungsanlagen verwendet werden. Eine Aufschlüsselung der Ausnahmeregelungen nach Kategorie wird in Anhang B gegeben.

1.11 Wie bereits erwähnt, ist bei der Bewertung vor allem von den Kriterien des Artikels 8 Absatz 5 der Richtlinie 92/81 auszugehen: Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt, fairer Wettbewerb und Umweltschutz. Da die Ausnahmeregelungen jedoch auch aus anderen Gründen - verkehrs-, industrie-, umwelt-, regional- oder sozialpolitischer Art - gewährt worden sind, ist ebenfalls zu untersuchen, wie sich diese Regelungen auf andere Politikbereiche auswirken, und in einer Reihe von Fällen zu bewerten, ob ein steuerlicher Anreiz für den jeweiligen Zweck am geeignetsten ist.

---

9 Bericht der Kommission, KOM(95) 285 endg. vom 13.09.1995.

1.12 Schließlich hält es die Kommission für erforderlich, auf das gesamte Verfahren, nach welchem Mitgliedstaaten Ausnahmeregelungen vom allgemeinen System beantragen können und der Rat diese zu genehmigen hat, einer Prüfung zu unterziehen. Daher wird in Abschnitt 8 dieses Berichtes auf die bisherigen Erfahrungen mit dem bestehenden System eingegangen.

## 2. DIE BEFREIUNGEN FÜR FLUGKRAFTSTOFF

2.1 Wie bereits erwähnt, hat sich die Kommission verpflichtet, die obligatorische Befreiung für in der gewerblichen Luftfahrt verwendeten Kraftstoff zu überprüfen. In diesem Abschnitt wird nicht nur auf diese Befreiung im Sinne von Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b) der Ratsrichtlinie 92/81/EWG eingegangen, sondern auch auf die verschiedenen Ermächtigungen, die den Mitgliedstaaten aufgrund von Artikel 8 Absatz 4 derselben Richtlinie in bezug auf in der privaten Luftfahrt verwendeten Kraftstoff gewährt wurden. In bezug auf die Überprüfung der Befreiungsregelung heißt es in der einschlägigen Vorschrift ausdrücklich, daß dabei den durch die entsprechenden Transportmittel verursachten externen Kosten und den Auswirkungen auf die Umwelt Rechnung zu tragen ist.

**Obligatorische Befreiung von Mineralöl, das zur Verwendung als Kraftstoff für die Luftfahrt mit Ausnahme der privaten nichtgewerblichen Luftfahrt geliefert wird, von der harmonisierten Verbrauchsteuer, gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b)**

**Gegenwärtige Lage**

2.2 Üblicherweise werden zwei Arten von Flugkraftstoff verwendet. Bei der großen Mehrheit internationaler und innergemeinschaftlicher Flüge kommt Flugkerosin (AVTUR, Turbomotoren-Flugkraftstoff auf Kerosingrundlage) zum Einsatz. In kleineren Flugzeugen, wie sie von Flugtaxiunternehmen betrieben werden, und in praktisch allen privaten nichtgewerblich genutzten Flugzeugen wird Flugbenzin (AVGAS, Flugkraftstoff für Ottomotoren) verwendet. Bei der gewerblichen Verwendung von Flugkraftstoff lassen sich drei Fälle unterscheiden:

1) Internationale Flüge mit Abflug oder Bestimmung in einem Drittland.
2) Innergemeinschaftliche Flüge zwischen mindestens zwei Mitgliedstaaten.
3) Nationale Flüge innerhalb der Gemeinschaft.

2.3 Flugkerosin (AVTUR) wird gegenwärtig nicht besteuert. Dies liegt weitgehend an internationalen Verpflichtungen, die alle Mitglieder der internationalen Organisation der zivilen Luftfahrt (ICAO) eingegangen sind und nach denen sie gegenseitig vereinbaren, Luftkraftstoff steuerfrei zu liefern. In Artikel 24 des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt von 1944 heißt es:

*"Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, übliche Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, die sich bei Ankunft in dem Hoheitsgebiet eines anderen Vertragsstaates an Bord eines Luftfahrzeugs eines Vertragsstaates befinden und beim Verlassen des Hoheitsgebietes des anderen Staats an Bord geblieben sind, sind von Zollabgaben, Untersuchungsgebühren oder ähnlichen staatlichen oder örtlichen Abgaben und Gebühren befreit".*

2.4 Zwar betrifft Artikel 24 des Abkommens von Chicago lediglich Güter, die sich bereits an Bord des Luftfahrzeugs befinden, doch wird in der Entschließung des ICAO-Rats vom 14. Dezember 1993 (Dok. 8632-C/968) bestätigt, daß auch Kraftstoff zu befreien ist, der in Luftfahrzeuge mit Bestimmung in einem anderen Mitgliedstaat zugeladen wird. Des weiteren wird klargestellt, daß *"ähnliche staatliche oder örtliche Abgaben und Gebühren"* auch spezifische Verbrauchsteuern und Umsatzsteuern umfassen. Diesen Entschließungen haben alle EU-Mitglieder zugestimmt; sie werden über mehrere bilaterale Vereinbarungen umgesetzt. Alle Mitgliedstaaten der Europäischen Union sind ICAO-Vertragsstaaten, und die Europäische Gemeinschaft hat seit 1989 Beobachterstatus.

2.5 Aufgrund dieser internationalen Verpflichtung sowie unter Berücksichtigung des Problems des Wettbewerbs zwischen Luftfahrtgesellschaften der Gemeinschaft und von Drittländern entschied sich der Rat bei Erlaß eines harmonisierten Systems der Verbrauchsteuern in der Gemeinschaft dafür, in der gewerblichen Luftfahrt verwendeten Kraftstoff obligatorisch zu befreien (Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b) der Ratsrichtlinie 92/81/EWG vom 19. Oktober 1992).

Die Wettbewerbsstellung der europäischen Luftfahrtbranche

2.6 Die Luftfahrtbranche ist stärker als jede andere Form des Verkehrs - möglicherweise mit Ausnahme der Schiffahrt - dem Wettbewerb dritter Länder ausgesetzt. Eine Besteuerung von auf innergemeinschaftlichen oder internationalen Flügen verbrauchtem Flugkraftstoff würde die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Branche gegenüber Drittstaatsgesellschaften schwächen.

2.7 Kraftstoffkosten machen 10-15 % der Betriebskosten europäischer Luftfahrtgesellschaften aus. Die Air Transport Association of Amerika hat berechnet, welche Kosten es hätte, die Befreiung für Turbinenkraftstoff in den Vereinigten Staaten aufzuheben[10]. Die zusätzlichen Kosten für amerikanische Luftfahrtgesellschaften würden sich auf etwa 500 Mio. Dollar jährlich belaufen, zusätzlich zu den negativen Auswirkungen auf die Beschäftigung in der Luftfahrt. Der Gesamteffekt wäre für die europäische Branche ähnlich, wobei der Kostenumfang natürlich von der Höhe der Steuer abhängen würde. Würde sie zu demselben Satz erhoben, wie in den USA für Turbinenkraftstoff beschlossen (aber z.T. nicht angewandt), so würde dies der europäischen Luftfahrtbranche Kosten von über 250 Mio. ECU pro Jahr verursachen. Dies wäre natürlich eine erhebliche Belastung für jede Branche, die in scharfem internationalen Wettbewerb steht.

Verkehr und Umwelt

2.8 Wie erwähnt, beschloß der Rat 1992, bei der Prüfung der obligatorischen Steuerbefreiung für in der gewerblichen Luftfahrt und Schiffahrt verwendeten Kraftstoff zu berücksichtigen, welche externen Kosten und Umwelteffekte die jeweiligen Verkehrsarten haben. Auf beide Aspekte sollte hier eingegangen werden, da sich bei den politischen Zielvorgaben inzwischen eine Reihe von Entwicklungen ergeben haben:

- In seinen Schlußfolgerungen zu den Bereichen Verkehr und Umwelt vom 16. Dezember 1994 stellt der Rat fest, daß es sich nicht aus Umweltgründen vertreten läßt, die gewerbliche Luftfahrt aus der indirekten Besteuerung auszunehmen, und forderte die Kommission auf, dem bei der Prüfung der entsprechenden Steuerbefreiungen Rechnung zu tragen.

- Im Fünften Umweltaktionsprogramm (KOM(92)23 endg. vom 27.03.1992) heißt es in Abschnitt 7.4, Preise sollten die gesamten Kosten, die der Gesellschaft durch Produktion und Konsumtion entstehen, widerspiegeln, darunter auch die Umweltkosten. In ihrem Vorschlag für eine Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überprüfung des Aktionsprogramms (KOM(95)647 endg. vom 24.01.1996) schlug die Kommission vor, Maßnahmen zu entwickeln, durch die die externen Kosten stärker in die Verkehrspreise eingehen.

10 Die Vereinigten Staaten haben eine Kraftstoffsteuer von 4,3 Cent je Gallone für Inlandsfluggesellschaften eingeführt, ihre Anwendung jedoch jüngst ausgesetzt.

- Desgleichen enthielt ein Strategiepapier über den Verkehrsbereich, das Italien im Namen der EU der Ad-hoc-Gruppe für das Berlin-Mandat im Rahmen des UN-Rahmenabkommens zum Klimawandel vorlegte, den Vorschlag, die Durchführbarkeit der Einführung einer Flugkraftstoffbesteuerung innerhalb des ICAO-Rahmens zu erkunden. Auf ihrem Treffen in Paris am 19. und 20. Februar 1996 forderten die Umweltminister der OECD die Internationale Luftfahrtorganisation (ICAO) und andere zuständige Körperschaften dringlich auf, zu erkunden, inwieweit verschiedene regulatorische und steuerliche Maßnahmen, wie Flugkraftstoffbesteuerung und Effizienznormen, eingeführt werden könnten.

2.9 Es besteht Handlungsbedarf, da Emissionen durch den Luftverkehr einen immer größeren Anteil des Aufkommens an verschiedenen wichtigen Luftschadstoffen ausmachen. Aus einer Reihe von Untersuchungen geht hervor, daß die rasche Zunahme des Luftverkehrs bis zum Jahre 2005 zu einer Verdopplung der $CO_2$-Emissionen durch diese Verkehrsart gegenüber 1993 führen würde. Dieser Trend stellt die Erreichung der Ziele der Gemeinschaft in Frage, die $CO_2$-Emissionen zum Jahre 2000 auf dem Stand von 1990 zu stabilisieren und danach zu verringern.

**Externe Kosten**

2.10 Die Kommission hat am 20.12.1995 ein Grünbuch "Faire und effiziente Preise im Verkehr" (KOM(95)691 endg.) angenommen, in dem festgestellt wird, daß mit der Schätzung externer Kosten zwar Unsicherheiten verbunden sind, dies aber nicht der Notwendigkeit enthebt, dort, wo es angebracht ist, ändernd einzugreifen, da doch bekannt ist, welche Stoßrichtung und Größenordnung die Änderungen haben müssen. Insofern sind die in dem Grünbuch genannten Zahlen für diese Prüfung von Bedeutung, und zwar nicht nur als absolute Zahlen, sondern auch wegen der von ihnen begründeten Rangordnung zwischen verschiedenen Verkehrsarten.

2.11 Geht man von diesen Größenordnungen aus, so ist erwähnenswert, daß die Luftfahrt zwar nur für 6 % der Gesamtkosten verantwortlich ist - was relativ wenig ist im Vergleich mit dem Straßenverkehr -, ihr jedoch 15,6 % der externen Kosten der Luftverschmutzung in der EU zuzuschreiben sind. Die absoluten Zahlen für die Schiffahrt hingegen sind vernachlässigbar gering.

2.12 Angesichts des Umwelteffekts der Luftfahrt sollte die obligatorische Befreiung für in der Luftfahrt verwendete Mineralöle nach Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b) am besten aufgehoben werden. Die praktischen Auswirkungen, die eine solche Initiative hätte, würde sie ausschließlich auf nationaler oder Gemeinschaftsebene ergriffen, dürfen jedoch nicht außer acht gelassen werden:

- *Fluggesellschaften entstünden Wettbewerbsnachteile gegenüber Drittlandsgesellschaften, da sie höhere Preise für Kraftstoff zu bezahlen hätten.*

- *Es bestünde die Gefahr, daß Drittländer als "Tankstellen" für europäische Luftflotten fungieren, so daß große Mengen unversteuerten Kraftstoffs im europäischen Luftraum verbrannt würden. Zudem würden mehr Flugkilometer geflogen und entsprechend mehr Kraftstoff verbraucht, um unversteuerten Kraftstoff einzukaufen. Letzteres hinge von der Höhe der Flugkraftstoffsteuer ab, da die Zusatzkosten für Auftanken außerhalb Europas durch die mögliche Steuerersparnis wettgemacht werden müßten. Bestimmte Fluggesellschaften aber wären besonders benachteiligt, wenn sie nämlich keinen einfachen Zugang zu unversteuertem Kraftstoff außerhalb der Union hätten.*

- *Die Kosten für die Verbraucher würden steigen, da jede Kraftstoffpreiserhöhung unweigerlich übergewälzt würde.*

2.13 Abgesehen von dem Aspekt des Wettbewerbs mit Fluggesellschaften aus Drittländern, hat die obligatorische Steuerbefreiung bisher dazu beigetragen, Wettbewerbsverzerrungen zwischen Fluggesellschaften innerhalb der Gemeinschaft zu verhüten. Bei einer einseitigen Aufhebung bestünde die Gefahr einer verzerrenden Wirkung, es sei denn, es wird eine gemeinsame Besteuerungshöhe vereinbart.

Schlußfolgerung

2.14 **Nach Auffassung der Kommission wäre in Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b) der Ratsrichtlinie 92/81/EWG eine Bestimmung aufzunehmen, nach der der Rat Verbrauchsteuern auf Mineralöl auch auf Flugkerosin (AVGAS) zu erheben hat, sobald die internationale Rechtssituation es der Gemeinschaft gestattet, eine solche Steuer auf alle Fluggesellschaften anzuwenden, also auch auf Gesellschaften aus Drittländern. Eine solche Vorschrift würde die Position der Gemeinschaft in bezug auf eine entsprechende Initiative im Rahmen der ICAO stärken. Dieses Konzept soll weiter ausgeführt werden, wenn die Kommission später in diesem Jahr Vorschläge für einen rechtlichen Rahmen zur Besteuerung von Energieerzeugnissen vorlegt. Gleichzeitig will die Kommission prüfen, inwieweit der Wortlaut der Befreiung so geändert werden kann, daß die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, für Inlandsflüge verwendeten Kraftstoff zu besteuern, solange die Befreiung nicht aufgehoben ist.**

Die verschiedenen nach Artikel 8 Absatz 4 der Ratsrichtlinie 92/81/EWG genehmigten nationalen Befreiungen von Flugkraftstoff, der in der privaten nichtgewerblichen Luftfahrt verwendet wird

Bestehende Befreiungen und Ermäßigungen

2.15 In der privaten nichtgewerblichen Luftfahrt verwendeter Flugkraftstoff ist praktisch immer Flugbenzin (AVGAS). Nach Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b) ist eine Befreiung für Mineralöle vorgeschrieben, die zur Verwendung als Kraftstoff für die Luftfahrt mit Ausnahme der privaten nichtgewerblichen Luftfahrt geliefert werden. Mit Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992 ist es Belgien, Dänemark, Frankreich, Italien, Irland, Portugal und dem Vereinigten Königreich gestattet, eine Befreiung von der harmonisierten Verbrauchsteuer auf Mineralöle oder ermäßigte Sätze auf Kraftstoff anzuwenden, der in der privaten nichtgewerblichen Luftfahrt verwendet wird. Die Entscheidung des Rates 96/273/EG vom 22. April 1996 verleiht Schweden, der Beitrittsvertrag Finnland dieselbe Ermächtigung. Nur die schwedische Ausnahmeregelung ist ausdrücklich zeitlich begrenzt, nämlich bis Ende 1996. Damit sind neun von fünfzehn Mitgliedstaaten ermächtigt, ermäßigte Sätze oder Steuerbefreiungen auf Flugkraftstoff anzuwenden, wenn in der privaten nichtgewerblichen Luftfahrt verwendet. In der Praxis stellt sich die Situation so dar, daß Irland und das Vereinigte Königreich einen ermäßigten Satz und die anderen sieben Mitgliedstaaten eine völlige Befreiung anwenden.

2.16 Der nach der Internalisierung der externen Kosten wichtigste Punkt in der Verkehrspolitik ist die Schaffung gleicher Rahmenbedingungen für die verschiedenen Verkehrsarten. Gelten für diese nicht Preise, die den vollen Kosten entsprechen, so können im Verkehrswesen gravierende Verzerrungen auftreten, die erhebliche Wohlfahrtsverluste zur Folge haben. Wettbewerbsrechtlich zwar nicht sehr problematisch und vom Umfang her begrenzt, verletzt die Befreiung für Kraftstoff, der in der privaten nichtgewerblichen Luftfahrt verwendet wird, aber doch das Ziel der effizienten Preisbildung.

2.17 Die EU spielt in diesem Bereich eine wichtige Rolle, da sich effiziente Preisbildung in einem Land aufgrund der verstärkten internationalen Integration in erheblicher Weise auf die Verkehrsallokation in anderen Ländern auswirken kann. Gibt ein Land einer Verkehrsart eine Vorzugsbehandlung, so sehen sich Nachbarländer u.U. gezwungen, das gleiche zu tun. Ermäßigte Verbrauchsteuersätze für Kraftstoffe, die in bestimmten Verkehrsarten verwendet werden, ließen sich allerdings rechtfertigen, soweit diese bereits ihre Infrastrukturkosten über andere Gebühren und Abgaben selbst tragen.

Schlußfolgerung

**2.18 Viele der Umweltargumente in bezug auf die gewerbliche Luftfahrt gelten auch für die private nichtgewerbliche Luftfahrt. Einige Mitgliedstaaten äußerten zwar Bedenken hinsichtlich verwaltungsmäßiger Komplikationen bei Aufhebung der Befreiung für die private nichtgewerbliche Luftfahrt, doch wenden die Verwaltungen anderer Länder diese Politik bereits ohne größere Probleme an. Im Interesse einer in sich stimmigen Verkehrs-, Umwelt- und Steuerpolitik der Gemeinschaft wären die gewährten Ausnahmeregelungen nach Auffassung der Kommission aufzuheben.**

## 3. ERMÄSSIGUNGEN UND BEFREIUNGEN FÜR MINERALÖLE, DIE FÜR BESTIMMTE WASSERFAHRZEUGE VERWENDET WERDEN

### Befreiungen und Ermäßigungen für Mineralöle, die in der gewerblichen Schiffahrt auf Binnenwasserstraßen verwendet werden (Artikel 8 Absatz 2 Buchstabe b der Richtlinie 92/81/EWG)

### Gegenwärtige Lage

3.1 Nach Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe c der Ratsrichtlinie 92/81/EWG haben die Mitgliedstaaten Mineralöle von der Verbrauchersteuer zu befreien, die zur Verwendung als Kraftstoff für die Schiffahrt in Meeresgewässern der Gemeinschaft (einschließlich Fischerei) geliefert werden. Nach Artikel 8 Absatz 2 können die Mitgliedstaaten auch uneingeschränkte oder eingeschränkte Steuerbefreiungen für Mineralöle gewähren, die für die Schiffahrt auf Binnenwasserstraßten verwendet werden. Die Prüfungsvorschrift nach Artikel 8 Absatz 7 der Richtlinie bezieht sich lediglich auf die gewerbliche Schiffahrt auf Binnenwasserstraßen und nicht auf die obligatorische Befreiung nach Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe c).

3.2 Der Ausdruck **"Meeresgewässer der Gemeinschaft"** bezieht sich auf die Hoheitsgewässer der fünfzehn Mitgliedstaaten, d.h. das Meeresgebiet innerhalb von 12 Meilen ab den Basislinien, einschließlich der "inneren Küstengewässer" jedes Mitgliedstaates, d.h. jener Meeresgebiete, die weitgehend von Land und Hafenanlagen umgeben sind. Meeresgewässer außerhalb der Hoheitsgewässer sind Hohe See. Die "Binnenwasserstraßen" umfassen unter anderem Seen und Flüsse.

3.3 Gegenwärtig befreien Österreich (auf der Donau und dem Bodensee), Belgien, Dänemark, Spanien, Italien, Luxemburg, die Niederlande und Schweden Mineralöle, die für die Schiffahrt auf Binnenwasserstraßen verwendet werden. Frankreich, Irland und das Vereinigte Königreich gewähren Steuersatzermäßigungen, während Griechenland und Portugal für diesen Verwendungszweck weder Befreiungen noch Ermäßigungen gewähren.

### Externe Effekte des Verkehrs

3.4 Bei der Binnenschiffahrt fallen äußerst geringe externe Kosten an; in bezug auf Unfälle und Lärm sind sie praktisch gleich null, und in bezug auf die Luftverschmutzung liegen sie weit unter denen des Straßenverkehrs. Das Binnenwasserstraßennetz weist erhebliche ungenutzte Kapazitäten auf und kann daher bei der Entlastung von Teilen des Straßennetzes eine Rolle spielen. Die Umlenkung von Verkehrsströmen vom Straßenverkehr auf umweltfreundlichere Verkehrsarten wie die Binnenschiffahrt zu fördern, ist Bestandteil der Verkehrspolitik der Gemeinschaft. Diese Zielsetzung ist im Weißbuch der Kommission "Die künftige Entwicklung der Gemeinsamen Verkehrspolitik" enthalten, das 1992 veröffentlicht wurde; ausführlich analysiert wird der Aspekt der externen Kosten im vor kurzem veröffentlichten Grünbuch der Kommission "Faire und effiziente Preise im Verkehr".

3.5 Das Grünbuch enthält einen Überblick über die immer zahlreicheren Belege dafür, daß die gegenwärtigen Tendenzen im Verkehrssektor längerfristig nicht tragbar sind, und eine Prüfung der verschiedenen verkehrspolitischen Konzepte, mit denen eine Internalisierung der erheblichen externen Kosten des Straßenverkehrs bewirkt werden soll, um so zu einem auf Dauer akzeptablen und effizienteren Verkehrssystem zu gelangen. Dies freilich ist ein langfristiges Ziel. Solange die Regelungen und technischen Vorkehrungen noch nicht vorhanden sind, die es gestatten, die wahren Kosten des Straßenverkehrs in die Preise eingehen zu lassen, muß dafür Sorge getragen werden, daß umweltfreundliche Verkehrsarten nicht benachteiligt werden.

3.6 Da außerdem bestimmte Wasserwege von Wasserfahrzeugen benutzt werden, die auch in Meeresgewässern der Gemeinschaft fahren, sollte die Binnenschiffahrt die gleiche verbrauchsteuerrechtliche Behandlung erfahren wie die gesamte andere gewerbliche Schiffahrt. Ein weiterer zu erwägender Aspekt ist, daß Binnenschiffahrtskraftstoff auf dem Rhein aufgrund einer besonderen Rheinverordnung aus dem Jahre 1954 bereits von der Verbrauchsteuer befreit ist. In wirtschaftlicher Hinsicht ist der Rhein bei weitem die wichtigste Binnenwasserstraße in Europa, so daß es nur logisch wäre, die für andere Wasserstraßen geltenden Regeln mit denen zu harmonisieren, die gegenwärtig auf dem Rhein gelten.

3.7 Hinsichtlich der fakultativen Befreiung für den Personen- und Gütertransport im Eisenbahnverkehr (Artikel 8 Absatz 2 Buchstabe c) der Ratsrichtlinie 92/81/EWG) finden die genannten Argumente im Hinblick auf externe Kosten ebenfalls Anwendung. Insofern sollte die Frage einer Befreiung für Bahndienstleistungen im Gesamtzusammenhang der Richtlinie 92/81/EWG behandelt werden, wenn die Kommission Vorschläge für einen neuen allgemeinen Ansatz zur Besteuerung von Energieprodukten vorlegt. Nach den der Kommission vorliegenden Informationen befreien Belgien, Dänemark, Spanien und Luxemburg bestimmte Kraftstoffkategorien von der Verbrauchsteuer, wenn im Eisenbahnverkehr verwendet, während Österreich, Finnland, Frankreich, Italien, Irland, die Niederlande sowie das Vereinigte Königreich einen ermäßigten Satz und Deutschland, Griechenland und Portugal keinerlei Befreiung oder Steuersatzermäßigung anwenden. Schweden befreit lediglich Kraftstoff für den Bahngütertransport, nicht aber für die Bahnpersonenbeförderung.

**Schlußfolgerung**

**3.8 Aus Gründen der Gleichbehandlung und in Verfolgung umwelt- und verkehrspolitischer Ziele wären die bisher fakultative Befreiung für die Schiffahrt auf Binnenwasserstraßen nach Auffassung der Kommission obligatorisch zu machen, wie bereits für die Schiffahrt in Meeresgewässern der Gemeinschaft der Fall. Diese Angelegenheit soll zusammen mit der Frage der Befreiung für Eisenbahndienstleistungen in dem Vorschlag behandelt werden, den die Kommission im Hinblick auf eine Rahmenregelung für die Besteuerung von Energieerzeugnissen noch in diesem Jahr vorlegen will.**

**Befreiung und Steuersatzermäßigung für Mineralöl, das als Kraftstoff in privaten nichtgewerblichen Wasserfahrzeugen genutzt wird**

**Die derzeitige Lage**

3.9 Aufgrund der Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992 haben Belgien, Griechenland, Irland und das Vereinigte Königreich das Recht, in privaten nichtgewerblichen Wasserfahrzeugen verwendeten Kraftstoff von der Verbrauchsteuer zu befreien. Finnland hat aufgrund des Beitrittsvertrages (ABl. C 241 vom 29. August 1994) dieselbe Befugnis. Irland und das Vereinigte Königreich wenden einen ermäßigten Steuersatz an, und Griechenland beschränkt die Steuerbefreiung auf nicht in Griechenland eingetragene Fahrzeuge. Belgien und Finnland wenden eine Befreiung an.

3.10 Probleme ergaben sich, wenn private nichtgewerbliche Wasserfahrzeuge in einem Mitgliedstaat ankamen, der keine Steuerbefreiung gewährt, und markierten niedrig besteuerten oder befreiten Kraftstoff an Bord hatten. Der Kraftstoff war legal in einem Mitgliedstaat, der eine Ausnahmeregelung anwendet, gebunkert worden, doch führte der Umstand, daß der Kraftstoff markiert war, zu Untersuchungen und Verzögerungen. Außerdem besteht angesichts des großen Verbrauchsteuersatzgefälles eine erhebliche Gefahr, daß Kraftstoff eigens jenseits der Grenze eingekauft wird.

Schlußfolgerung

**3.11 Wie bei der privaten nichtgewerblichen Verwendung von Flugkraftstoff haben verschiedene Mitgliedstaaten Bedenken geäußert, eine Aufhebung der Befugnis zur Gewährung von Ermäßigungen und Befreiungen in diesem Bereich könnte zu administrativen Komplikationen führen. Nichtsdestoweniger ist die Kommission der Auffassung, die bereits gewährten Ausnahmeregelungen sollten aufgehoben werden; denn dies stellt das Funktionieren des Binnenmarktes in diesem Bereich sicher, und eine Befreiung zu diesem besonderen Verwendungszweck ist durch keinerlei umwelt- oder verkehrspolitische Ziele gerechtfertigt.**

## 4. AUSNAHMEREGELUNGEN FÜR DIE GEWERBLICHE WIRTSCHAFT

### Gegenwärtige Lage

4.1 Wie in Abschnitt 1.7 erwähnt, haben verschiedene Mitgliedstaaten Ausnahmeregelungen aus bestimmten wirtschaftspolitischen Gründen gewährt. Dies betrifft die Tonerdegewinnung in Sardinien und im Shannon-Gebiet, die Entnahme von Proben zu Analyse-, Prüf- und anderen wissenschaftlichen Zwecken, Steuersatzermäßigungen für Unternehmen mit sehr hohem Energieverbrauch und die Herstellung von Molekularsieben in Kalabrien.

4.2 Durch Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992 wurde Irland ermächtigt, Mineralöle, die für die Tonerdegewinnung im Shannon-Gebiet eingesetzt werden, von der Verbauchsteuer zu befreien. Die irische Regierung beantragte die Ausnahmeregelung, um eine Branche in einem relativ wenig entwickelten Gebiet zu fördern. Bei der Tonerdegewinnung in diesem Gebiet wird schweres Heizöl als Energiequelle eingesetzt; daher wurde angenommen, die Branche könne nicht mit den Branchen in anderen Ländern konkurrieren, die Heizöl niedriger besteuern und möglicherweise Erdgas oder andere Energiequellen einsetzen, die niedrig besteuert werden oder befreit sind. Italien erhielt eine entsprechende Ermächtigung aufgrund der Entscheidung des Rates 93/697/EWG vom 13. Dezember 1993 in bezug auf die Tonerdegewinnung auf Sardinien, und zwar aus den gleichen Gründen. Mit Entscheidung des Rates 96/273/EWG vom 22. April 1996 wurde die Regelung bis zum 31.Dezember 1996 verlängert.

4.3 Deutschland und die Niederlande sind ermächtigt, Steuerbefreiungen für die Entnahme von Mineralölproben für Analysen, Produktionstests und andere wissenschaftliche Zwecke anzuwenden (Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992). In der Praxis stellt sich die Situation so dar, daß Deutschland eine uneingeschränkte Befreiung anwendet, während die Niederlande zur Zeit die Ermächtigung nicht in Anspruch nehmen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist keine Beeinträchtigung des Funktionierens des Binnenmarktes aufgrund der Anwendung dieser Ermächtigungen festzustellen.

4.4 Dänemark und Schweden wurde jeweils eine Ermächtigung gewährt, zu industriellen Zwecken verwendetes Mineralöl niedriger zu besteuern. Dänemark darf eine *"teilweise Steuerrückzahlung an die gewerbliche Wirtschaft"* vornehmen, *"sofern die Steuern den Gemeinschaftsvorschriften entsprechen und der Betrag der gezahlten und nichterstatteten Steuer zu keiner Zeit die im Gemeinschaftsrecht für Abgaben oder Kontrollgebühren auf Mineralöl vorgesehenen Mindestsätze unterschreitet"* (Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992). Schweden wurde im Beitrittsvertrag ermächtigt, einen ermäßigten Verbrauchsteuersatz auf Mineralöle anzuwenden, die zu industriellen Zwecken verwendet werden, soweit diese Sätze zu keiner Zeit die in der Ratsrichtlinie 92/82/EWG festgelegten Mindestsätze

unterschreiten. Inzwischen hat Schweden beantragt, die bestehende Ausnahmeregelung dahingehend abzuändern, daß es sowohl einen ermäßigten Satz für industrielle Zwecke als auch einen stark ermäßigten Satz für stark energieverbrauchende Branchen bis zum 31. Dezember 1998 anwenden darf.

4.5 Beide Länder haben $CO_2$-Steuern eingeführt, die als Teil der Gesamtverbrauchsteuern auf Mineralöle berechnet werden. Um eine unnötige Schädigung der gewerblichen Wirtschaft und ihrer Wettbewerbsstellung zu vermeiden, wenden beide Länder auf die gewerbliche Wirtschaft niedrigere Sätze an. Da Schweden beschlossen hat, seine $CO_2$-Steuer heraufzusetzen und ihren Anwendungsbereich auszuweiten, muß in diesem Land die stark energieverbrauchende Industrie stärker unterstützt werden, wie bereits in Dänemark praktiziert. Das dänische System ist der Kommission angezeigt worden, und der Aspekt der staatlichen Beihilfen wurde überprüft. Da die Befreiung aufgrund objektiver Kriterien von allen Unternehmen in Anspruch genommen wird, unabhängig von Branche und Region, und da die Behörden bei der Gewährung von Befreiungen keine Ermessensfreiheit besitzen, kann diese Regelung als allgemeine Maßnahme angesehen werden, die nicht in den Anwendungsbereich von Artikel 92 Absatz 1 des Vertrages fällt. Die neue schwedische Regelung ist der Kommission angezeigt worden; der Aspekt einer möglichen staatlichen Beihilfe wird zur Zeit von den Kommissionsdienststellen geprüft. Die anderen beiden EG-Länder, die $CO_2$- und Energiesteuern eingeführt haben, die Niederlande (die eine Obergrenze für die Steuer auf der Grundlage des geschätzten Jahresverbrauchs gewerblicher Großverbraucher anwenden) und Finnland, haben keine Ausnahmeregelung für die gewerbliche Wirtschaft beantragt.

4.6 Die prinzipielle Frage, welcher Flexibilität Mitgliedstaaten bedürfen, die Umweltsteuern wie eine $CO_2$- und Energiesteuer einführen wollen, wird im Rahmen der Kommissionsvorschläge über die Besteuerung von Energieerzeugnissen zu behandeln sein, die dem Rat später in diesem Jahr zugehen sollen.

4.7 Nach Entscheidung des Rates 95/585/EG vom 22. Dezember 1995 ist Italien ermächtigt, einen ermäßigten Verbrauchsteuersatz *"auf Heizöl, das für die Dampfgewinnung, und auf Gasöl, das zur Trocknung und "Aktivierung" von Molekularsieben"* in der Provinz Reggio Calabria verwendet wird; *"der ermäßigte Steuersatz darf auf keinen Fall unter 18 ECU/Tonne liegen"*. Diese Ausnahmeregelung gilt bis zum 31. Dezember 1996. Die Industrieanlage in Italien verwendet bei ihrer Produktion Mineralöl, während ähnliche Anlagen in anderen Mitgliedstaaten Erdgas einsetzen, was ihnen der italienischen Regierung zufolge einen Wettbewerbsvorteil gibt. Die italienische Regierung beantragte eine Ermächtigung zur uneingeschränkten Befreiung, doch ging aus einer Prüfung seitens der Kommission hervor, daß Erdgas beispielsweise in Deutschland und Frankreich auch versteuert wird und die reinen Energiekosten als solche vergleichbar sind, wenn mindestens der Mindestsatz der Gemeinschaft angewandt wird. Der Rat entschied daher auf Vorschlag der Kommission, lediglich eine Steuersatzermäßigung und nicht eine Befreiung zu genehmigen.

4.8 Alle in diesem Bereich gewährten Ausnahmeregelungen sind von der Kommission unter dem Gesichtspunkt des Binnenmarktes geprüft worden. Im allgemeinen bildet eine Verbrauchsteuerbefreiung, die für bestimmte Unternehmen, Erzeugnisse oder die Herstellung bestimmter Güter in einem Mitgliedstaat gilt, eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 92 Absatz 1, sofern sie fähig ist, den Wettbewerb zu verzerren und den Handel zwischen den Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen. Nach Artikel 92 sind staatliche Beihilfen nicht mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar und daher verboten, es sei denn, sie werden von der Kommission aufgrund einer der in Artikel 92 Absatz 2 und Absatz 3 genannten Ausnahmen genehmigt. Die wichtigsten Ausnahmebestimmungen in Artikel 92 betreffen die Regionalförderung und Beihilfen zur Förderung der Entwicklung bestimmter Wirtschaftstätigkeiten, wie z.B. im Hinblick auf KMU und Umweltschutz.

4.9 Soweit die bestehenden Verbrauchsteuerbefreiungen staatliche Beihilfen darstellen, kann ihre Verlängerung daher nur dann genehmigt werden, wenn eine der einschlägigen Ausnahmebestimmungen in Artikel 92 Anwendung findet und die Befreiung davon abhängt, daß die Bedingungen erfüllt sind, die die Kommission üblicherweise zur Genehmigung derartiger Beihilfen voraussetzt. Aufgrund dieser Erwägungen und der vorliegenden Informationen sind einige der bestehenden Befreiungen offensichtlich bedenklich. Daher sollten diese Ausnahmeregelungen nach Auffassung der Kommission daraufhin überprüft werden, ob sie mit dem Gemeinsamen Markt nicht zu vereinbaren sind.

Schlußfolgerungen

**4.10 Die Kommission empfiehlt, die italienische Ausnahmeregelung für Tonerdegewinnung in Sardinien bis zum 31. Dezember 1998 zu verlängern, sofern die hierfür geltenden Mindeststeuersätze der Gemeinschaft nicht unterschritten werden. Die irische Ausnahmeregelung für Tonerdegewinnung im Shannon-Gebiet sollte in Prinzip nur bis zum 31. Dezember 1998 verlängert werden. Die Kommission geht daher davon aus, daß die betreffenden Mitgliedstaaten die fraglichen Vorschriften gemäß Artikel 93 Absatz 3 EG-Vertrag rechtzeitig melden, so daß sie diese nach Maßgabe der entsprechenden Bestimmungen des Vertrages, darunter auch Artikle 92 Absatz 3, bewerten kann.**

**4.11 Die Kommission empfiehlt, die deutsche Ausnahmeregelung zur Befreiung von Mineralölproben für Analysen, Produktionstests oder andere wissenschaftliche Zwecke zum 31. Dezember 1998 auslaufen zu lassen. Die Kommission wird die Wettbewerbsaspekte der Ausnahmeregelung überwachen und bis zum 31. Dezember 1998 dem Rat Vorschläge über die weitere Behandlung der Ausnahmeregelung unterbreiten. Die den Niederlanden gewährte gleichlautende Ausnahmeregelung sollte aufgehoben werden, da sie nicht in Anspruch genommen wird.**

**4.12 Die Kommission empfiehlt, die dänische und die schwedische Ausnahmeregelung, nach der diese Länder auf zu gewerblichen Zwecken verwendetes Mineralöl ermäßigte Verbrauchsteuersätze anwenden dürfen, aufzuheben, sobald eine Einigung über einen Gemeinschaftsrahmen für die Besteuerung von Energieerzeugnissen zustande gekommen ist, worin diese Angelegenheit auf Gemeinschaftsebene behandelt wird, spätestens aber zum 31. Dezember 1998.**

**4.13 Die Kommission empfiehlt, die Ausnahmeregelung, nach der Italien einen ermäßigten Verbrauchsteuersatz auf Heizöl, das für die Dampfgewinnung, und auf Gasöl, das zur Trocknung und "Aktivierung" von Molekularsieben in der Provinz Reggio Calabria verwendet wird, anwenden darf, bis zum 31. Dezember 1998 zu verlängern. Die angewandten Steuersätze dürfen die Mindeststeuersätze der Gemeinschaft nicht unterschreiten. Die Kommission wird die Ausnahmeregelung eingehend bewerten, für die Ziffer 4.10 sinngemäß gilt.**

## 5. AUSNAHMEREGELUNGEN IM BEREICH DER UMWELTPOLITIK

### Die derzeitige Lage

5.1 Wie in Abschnitt 1.7 erwähnt, sind allen Mitgliedstaaten Ausnahmeregelungen für bestimmte umweltpolitische Zwecke gewährt worden. Unter diese Kategorie fallen sehr verschiedenartige Ausnahmeregelungen, die durchaus auch andere Politikbereiche betreffen können, doch unter der Umweltrubrik aufgeführt werden, da dieser Begründungsfaktor offensichtlich maßgeblich ist. Zweifellos wird dieser Bereich in Zukunft bei Anträgen auf Ermächtigung eine größere Rolle spielen. Die Mitgliedstaaten haben in bestimmten Fällen die Meinung geäußert, die bestehenden Richtlinien zur Besteuerung von Mineralölerzeugnissen erwiesen sich als zu restriktiv, wenn es darum ging, zur Erreichung umweltpolitischer Ziele kostenwirksame Maßnahmen zu erlassen. Alle derartigen Initiativen mußten bisher über Artikel 8 Absatz 4 laufen. Auf diese Weise wurden mehrere Mitgliedstaaten beispielsweise ermächtigt, auf unterschiedliche Umweltklassen von Mineralölerzeugnissen eine Steuersatzdifferenzierung anzuwenden.

5.2 Die in diesem Kapitel behandelten Ermächtigungen betreffen unter anderem: die Verwendung von Altöl als Heizstoff, die Verwendung von LPG, Erdgas und Methan zu gewerblichen Zwecken und als Kraftstoff für den öffentlichen Nahverkehr, die umweltklassenabhängige Behandlung von Kraft- und Heizstoffen und die Verwendung von Kohlenwasserstoff-Abfallgasen als Heizstoff. Zu erwähnen ist, daß mehrere der Entscheidungen über die Altölverwertung im Wege der stillschweigenden Übereinkunft (Verfahren nach Artikel 8 Absatz 4) getroffen wurden. In derlei Fällen wurde die Entscheidung bislang noch nicht bekanntgegeben.

### Öffentlicher Nahverkehr

5.3 Österreich, Belgien, Dänemark, Griechenland, Spanien, Italien, Irland, Luxemburg, Portugal und dem Vereinigten Königreich wurde die Ermächtigung gewährt, im öffentlichen Nahverkehr verwendete Kraftstoffe von der Verbrauchsteuer zu befreien. Die österreichische und die spanische Ausnahmeregelungen sind auf LPG beschränkt, die luxemburgische und portugiesische auf LPG, Methan und Erdgas. Wie in anderen Bereichen werden die Befreiungen in den einzelnen Mitgliedstaaten unterschiedlich angewandt. Nach den der Kommission vorliegenden Informationen beschränkt Dänemark die Befreiung auf bestimmte Mineralölprodukte, sehen Belgien, Italien und Irland lediglich die Anwendung eines ermäßigten Steuersatzes vor und nehmen Griechenland und Luxemburg die Ermächtigung nicht in Anspruch. Das Vereinigte Königreich wendet die Ausnahmeregelungen nicht als direkte Steuersatzanpassung an, sondern es erfolgt eine Erstattung über einen Zuschuß, der sich nach dem auf den verwendeten Kraftstoff gezahlten Verbrauchsteuerbetrag richtet.

5.4 Immer mehr spricht dafür, daß die gegenwärtigen Wachstumstrends im Verkehrswesen längerfristig nicht tragbar sind. Würden die öffentlichen Verkehrsmittel durch Senkung der Kraftstoffkosten attraktiver, so könnte dies zur Entwicklung eines eher längerfristig tragbaren, leistungsfähigeren und weniger umweltbelastenden Verkehrswesens beitragen. Die Umweltschädigung hängt natürlich von dem Kraftstoff ab, der in den verschiedenen Verkehrsmitteln verbraucht wird. Betrachtet man die Angelegenheit jedoch aus rein ökonomischer Sicht, so ist festzustellen, daß es zu gravierenden Fehlallokationen im Verkehrswesen und dadurch zu erheblichen Wohlfahrtsverlusten kommen kann, wenn die Preise für die verschiedenen Verkehrsarten nicht ihre jeweiligen gesamten Kosten widerspiegeln. Daher läßt sich argumentieren, die angewandten Steuerbefreiungen würden dem Ziel der effizienten Preisbildung nicht gerecht.

Schlußfolgerungen

**5.5 Nach Auffassung der Kommission wären die im Bereich des öffentlichen Verkehrswesens gewährten Ausnahmeregelungen beizubehalten, bis eine allgemeine Regelung als Bestandteil des Gemeinschaftsrahmens für die Besteuerung von Energieerzeugnissen eingeführt wird, längstens aber bis zum 31. Dezember 1998.**

Allgemeine Befreiung oder Steuersatzermäßigungen für LPG, Erdgas und Methan

5.6 In der Ratsrichtlinie 92/82/EWG vom 19. Oktober 1992 zur Annäherung der Verbrauchsteuersätze für Mineralöle wird u.a. ein Steuersatz für LPG und Methan festgelegt. Erdgas als solches fällt nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie. Wird Erdgas jedoch als Kraftstoff verwendet, so verlangt Artikel 2 Absatz 3 der Richtlinie 92/81/EWG, daß es zum Satz des gleichwertigen Mineralöls, d.h. LPG, besteuert wird.

5.7 Österreich, Belgien, Griechenland, Finnland, Italien, Luxemburg, den Niederlanden und dem Vereinigten Königreich sind Ermächtigungen gewährt worden, LPG, Erdgas bzw. Methan von der Verbrauchsteuer zu befreien. Österreich hat eine Ausnahmeregelung, die nur für Erdgas und Methan gilt und zum 31. Dezember 1996 ausläuft, und Finnland hat eine entsprechende Regelung für LPG und Methan. Im Falle Italiens, Irlands und des Vereinigten Königreichs ist die Ausnahmeregelung auf die Verwendung als Kraftstoff begrenzt. Nach den der Kommission vorliegenden Informationen wendet Belgien lediglich einen ermäßigten Steuersatz für die gewerbliche Verwendung an. Das gleiche gilt für Griechenland, allerdings nur in bezug auf LPG und Methan. Irland wendet einen ermäßigten Satz an. Italien befreit in der Praxis lediglich Methan, während Luxemburg als Kraftstoff für den Straßenverkehr verwendetes Erdgas befreit und auf LPG und Methan einen ermäßigten Satz anwendet. Das Vereinigte Königreich befreit alle Gase, die als Kraftstoff außerhalb der Verwendung im Straßenverkehr verwendet werden, während die Niederlande Erdgas befreien und auf LPG und Methan ermäßigte Sätze anwenden. Allgemein läßt sich feststellen, daß die einzelnen Mitgliedstaaten ihre Ermächtigungen nur in beschränktem Maße nutzen.

5.8 In energiepolitischer Sicht stellt sich die Angelegenheit so dar, daß die Anwendung von Befreiungen und Ermäßigungen auf beispielsweise LPG eine Verzerrung gegenüber anderen Kraftstofftypen darstellt. Geht man vom Blickwinkel des Binnenmarktes aus, so darf der Wettbewerbsaspekt nicht außer acht bleiben, wenn die Ausnahmeregelung zur Förderung der nationalen Produktion eingesetzt wird.

5.9 Europa bemüht sich gegenwärtig intensiv um die Entwicklung und Förderung von erdgasbetriebenen Fahrzeugen. Die Argumente für diesen Kraftstoff beziehen sich darauf, daß er die Umwelt weniger schädigt und eine einheimische Alternative für Benzin darstellt, für das das Rohöl weitestgehend eingeführt wird. In der Anlaufphase könnte es für die Mitgliedstaaten notwendig sein, auf Erdgas einen niedrigeren Satz anzuwenden, wenn als Kraftstoff verwendet. Wie bereits erwähnt, sollte als Kraftstoff genutztes Erdgas grundsätzlich zum selben Satz besteuert werden wie LPG. Insofern ist eine Ausnahmeregelung erforderlich, wenn diesem sauberen Kraftstoff eine Steuerpräferenz gegeben werden soll. Die Möglichkeit, zu den vorhandenen Bestimmungen in Artikel 8 Absatz 3 der Richtlinie 92/81 eine fakultative Steuersatzermäßigung für als Kraftstoff in öffentlichen Verkehrsmitteln verwendete Gase hinzuzufügen, soll im Rahmen der Überprüfung der Energieerzeugnissebesteuerung durch die Kommission behandelt werden, desgleichen die Möglichkeit einer Steuersatzermäßigung für Erdgas, das als Kraftstoff in Privatfahrzeugen genutzt wird.

Schlußfolgerungen

5.10 **Nach Auffassung der Kommission wären die Ausnahmeregelungen in bezug auf die Verwendung von Gase beizubehalten, bis eine allgemeine Regelung als Bestandteil des Gemeinschaftsrahmens für die Besteuerung von Energieerzeugnissen eingeführt wird, längstens aber bis zum 31. Dezember 1998. Die Kommission wird die Wettbewerbs- und Umweltaspekte dieser Ausnahmeregelungen überwachen und dem Rat bis Ende 1998 Vorschläge über die weitere Behandlung dieser Regelungen unterbreiten.**

Verbrauchsteuerbefreiung für die Verwertung von Altöl - aufbereitet oder nicht - und Kohlenwasserstoff-Abfallgasen als Heizstoff.

5.11 Einige Mitgliedstaaten verfügen über Ausnahmeregelungen, nach denen sie als Heizstoff verwendetes Altöl von der Verbrauchsteuer befreien, gleich ob aufbereitet oder nicht. Grundsätzlich ist eine solche Verwendung nach der Richtlinie 92/81/EWG steuerbar, doch ermöglicht Artikel 6 Buchstabe b) den Mitgliedstaaten, die Vorgänge nicht als Mineralölherstellung zu behandeln, wenn der Verwender eines Mineralöls dessen Wiederverwendung in seinem eigenen Unternehmen ermöglicht. Gegenwärtig sind Österreich, Deutschland, Spanien, Finnland, Frankreich, Irland, Portugal und das Vereinigte Königreich berechtigt, Altöl, das - entweder unmittelbar nach dem Auffangen oder nach Aufbereitung - zu Heizzwecken verwendet wird, von der Verbrauchsteuer zu befreien. Mit diesen Regeln sollte verhütet werden, daß Altöl unkontrolliert abgelagert oder in Gewässer abgeleitet wird. Die Heizleistung der durch einfaches Erhitzen oder Filtern aus Altöl gewonnenen Brennstoffe ist im allgemeinen schwach, so daß das Erzeugnis ohne einen gewissen Steuervorteil nicht wettbewerbsfähig wäre.

Die entsprechenden Anträge seitens Deutschlands, Spaniens, Frankreichs, Irlands, des Vereinigten Königreichs und Portugals wurden 1994 durch "stillschweigende Übereinkunft" genehmigt. Der österreichische und der finnische Antrag wurden mit Entscheidung des Rates 95/585/EWG vom 22. Dezember 1995 genehmigt. Die darin ausgesprochene Ermächtigung läuft Ende 1996 aus.

5.12 Die Behandlung von Altöl wird in der Richtlinie des Rates 75/439/EWG, Artikel 3 Absatz 1 (in der Fassung der Richtlinie 87/42/EWG) geregelt, wonach die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen dafür zu treffen haben, daß die Behandlung von Altölen im Wege der Aufbereitung Vorrang eingeräumt wird. Die verschiedenen Ausnahmeregelungen für als Heizstoff genutztes Altöl können als dem Zweck dieser Richtlinie zuwiderlaufend gelten, da sie eher die Verbrennung als die Aufbereitung begünstigen.

5.13 Die einzelnen Anträge auf Gewährung einer Ausnahmeregelung enthielten keine speziellen Angaben darüber, welche Verwertungsmethoden zugelassen waren. In der Praxis erheben die Mitgliedstaaten Verbrauchsteuer auf aufbereitetes Öl, das als Kraftstoff verwendet wird, und wenden die Ausnahmeregelung lediglich auf Altöl an, das verheizt wird. In den meisten Fällen wird die Steuerbefreiung lediglich im Zusammenhang mit einfachen Aufbereitungsverfahren angewandt, bei denen Wasser abgeschieden und Festverunreinigungen herausgefiltert werden. Zwar bestehen Verfahren wie Vakuumdestillierung, bei denen tatsächlich neues Öl entsteht, das als relativ sauberer Heiz- oder Kraftstoff verwendet oder wieder als Schmieröl genutzt werden könnte, doch dürften in der Praxis lediglich nichtsteuerbare Schmierstoffe in diesem Verfahren hergestellt werden, da andere Verwendungszwecke zur Besteuerung führen würden. Abgesehen vom Umweltschutzanliegen sollten darüber hinaus auch die Vorteile gesehen werden, die die Aufbereitung im Hinblick auf eine bessere Energieversorgungssicherheit und den geringeren Einsatz von Rohstoffen mit sich bringt.

5.14 Die Folgen dieser Steuerbefreiung sind bereits sichtbar. Märkte und Unternehmen für Altölaufbereitung verlieren an Bedeutung, da ein großer Teil des Grundstoffs für ihre Produktion umgelenkt wird. Die Aufbereitungsbranche umfaßt etwa 100 Unternehmen, zumeist KMU. Ohne öffentliche Förderung ist diese Tätigkeit aus ökonomischen Sachzwängen kaum rentabel. Aus den für einige Mitgliedstaaten vorliegenden Daten läßt sich ableiten, daß bei Anwendung der Steuerbefreiung die Aufbereitungsbranche wahrscheinlich langsam vom Markt verschwindet. In Italien beispielsweise, das die Befreiung nicht anwendet, werden 84,6 % des gesammelten Öls der Aufbereitung zugeführt und nur 13,3 % verbrannt. Im Vereinigten Königreich und Spanien dagegen sind die aufbereiteten Mengen gering oder so gut wie inexistent. Desgleichen hat in Frankreich (mit 40,1 %) und Deutschland (65,2 %) der Anteil des verbrannten Öls dramatisch zugenommen.

5.15 Daß die Weiterverwendung im eigenen Unternehmen befreit wird, wird dem Umstand gerecht, daß die Steuer unter diesen Umständen schwierig zu erheben ist. Dies ist sicherlich nicht der Fall, wenn Altöl gesammelt und verkauft wird. So verlangt die Altölrichtlinie, daß nur eingetragene Unternehmen Altöl sammeln oder verbrennen dürfen und sie über die Vorgänge Buch zu führen haben. Es wird argumentiert, daß bei einer Besteuerung von zu verbrennendem Altöl dieses unkontrolliert weggekippt würde, so daß erhebliche Umweltschäden entstehen. Altöl in und auf den Boden, in Binnengewässer und Kanalisationen abzuleiten, ist durch die Richtlinie verboten, und Zuwiderhandlungen werden bestraft.

5.16 Die Aufbereitung von Altöl ist nach dem technisch fortschrittlichsten Verfahren am wenigsten umweltbelastend und schont außerdem nichterneuerbare fossile Energieträger. Gegenwärtig untersuchen die Kommissionsdienststellen, worin die Haupthindernisse für die Entwicklung der Altölaufbereitung bestehen; einiges deutet darauf hin, daß auch nichtsteuerliche Faktoren eine Rolle spielen. Auf jeden Fall aber ist klar, daß Ermächtigungen, die auf eine Weise in Anspruch genommen werden, daß sie offensichtlich den Bestimmungen der Altöldirektive zuwiderlaufen, neu in Augenschein genommen werden sollten.

5.17 Deutschland und Italien besitzen eine Ausnahmeregelung, nach der sie als Abfallgase anfallende gasförmige Kohlenwasserstoffe unter bestimmten Umständen befreien können (Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Okober 1992). In der Praxis sieht dies so aus, daß Deutschland eine uneingeschränkte Befreiung anwendet, während Italien gegenwärtig die Ermächtigung nicht in Anspruch nimmt. Schweden darf biologisch produziertes Methan und andere Abfallgase aufgrund einer Bestimmung im Beitrittsvertrag befreien. Bislang war nicht festzustellen, daß die Anwendung dieser Ausnahmeregelungen das Funktionieren des Binnenmarktes beeinträchtigte. Zudem kann der Einsatz von Abfallgasen zu Heizzwecken als umweltfreundlich betrachtet werden.

Schlußfolgerungen

**5.18 Nach Auffassung der Kommission sollten die bestehenden Ausnahmeregelungen in bezug auf Befreiungen und Ermäßigungen für Altöl und Abfallgase zum 31. Dezember 1998 auslaufen. Die österreichische und die finnische Ausnahmeregelung sollte bis zum selben Termin verlängert werden. Die schwedische Ausnahmeregelung, nach der biologisch hergestelltes Methan und andere Abfallgase von der Verbrauchsteuer befreit werden dürfen, sollte zum selben Termin auslaufen. Bis zum 31. Dezember 1998 wird die Kommission dem Rat Vorschläge darüber unterbreiten, welche Aufbereitungsverfahren für eine Befreiung in Frage kommen; die Ausnahmeregelungen würden dann entsprechend abgeändert.**

Steuersatzermäßigung für schweres Heizöl mit niedrigerem Schwefelgehalt zur Förderung des Einsatzes umweltfreundlicherer Heizstoffe

5.19 Aufgrund der Entscheidung des Rates 93/697/EWG vom 13. Dezember 1993 dürfen Belgien und Luxemburg *"bis 31. Dezember 1994 (eine) Ermäßigung des Verbrauchsteuersatzes für schweres Heizöl zur Förderung der Verwendung umweltfreundlicherer Brennstoffe"* anwenden, *"sofern dieser Anreiz speziell an den Schwefelgehalt geknüpft ist und der gewichtete durchschnittliche Verbrauchsteuersatz für schwere Heizöle dem in den Gemeinschaftsvorschriften festgelegten entsprechenden Mindeststeuersatz entspricht; der ermäßigte Steuersatz darf nicht weniger als 6,5 ECU pro Tonne betragen"*. Nach einem gewissen Widerstand im Rat wurde diese Ausnahmeregelung mit Entscheidung des Rates 95/585/EWG vom 22. Dezember 1995 bis zum 31. Dezember 1996 verlängert. Sowohl vom energie- als auch umweltpolitischen Standpunkt aus war von Belang, daß diese Ausnahmeregelung nur solange gelten sollte, bis Regelungen der Gemeinschaft für die Besteuerung von schwerem Heizöl mit niedrigem Schwefelgehalt und konkurrierende Erzeugnisse in Kraft treten.

5.20 Im ersten Bericht der Kommission über Verbrauchsteuersätze (KOM(95)285 endg. vom 13. September 1995) heißt es, die spezielle Prüfung der Behandlung von schwerem Heizöl nach Maßgabe des Schwefelgehalts sollte im Rahmen der umfassenden Prüfung der Behandlung von Heizstoffen vorgenommen werden, und zwar im Anschluß an einen Konsultationsprozeß. Dieser Prozeß soll nun im neuen Konzept der Kommission für die Besteuerung von Energieerzeugnissen ihren Abschluß finden.

Schlußfolgerung

**5.21 Auch wenn die Kommission bisher noch keinen Vorschlag für eine Gemeinschaftsregelung zur Besteuerung von schwerem Heizöl mit niedrigem Schwefelgehalt und konkurrierende Erzeugnisse vorgelegt hat, so gibt es doch keine Berechtigung dafür, die Ausnahmeregelung, die Luxemburg und Belgien gegenwärtig auf schweres Heizöl mit niedrigem Schwefelgehalt anwenden, in ihrer jetzigen Form zu verlängern. Alle Ausnahmeregelungen, die anderen Mitgliedstaaten in diesem Bereich gewährt wurden, sind dahingehend begrenzt, daß die für die gesamte Gemeinschaft geltenden Mindeststeuersätze nicht unterschritten werden dürfen. Dieselbe Vorschrift sollte auch auf Luxemburg und Belgien Anwendung finden, da diese Länder nunmehr vier Jahre für eine Anpassung an den Binnenmarkt hatten. Nach Auffassung der Kommission wäre die Ausnahmeregelung unter der Bedingung zu verlängern, daß die gemeinsamen Mindeststeuersätze nicht unterschritten werden, und zwar bis eine Einigung zustandegekommen ist über einen Gemeinschaftsrahmen für die Besteuerung von Energieerzeugnissen - der auch Bestimmungen über die Besteuerung von schwerem Heizöl mit niedrigem Schwefelgehalt und von konkurrierenden Erzeugnissen umfassen dürfte -, längstens aber bis zum 31. Dezember 1998.**

Steuersatzermäßigung für Dieselkraftstoff und Heizgasöl zur Förderung umweltfreundlicherer Kraft- und Heizstoffe

5.22 Aufgrund der Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992 dürfen Dänemark und Griechenland den Abgabensatz *"auf Dieselkraftstoff zur Förderung der Verwendung umweltfreundlicher Brennstoffe"* ermäßigen, *"sofern die Anreize an die einschlägigen technischen Merkmale wie spezifisches Gewicht, Schwefelgehalt, Destillationspunkt, Cetanzahl und -index geknüpft sind und die Sätze zu keiner Zeit die im Gemeinschaftsrecht für Abgaben auf Mineralöl vorgesehenen Mindestsätze*

*unterschreiten*". Nach den der Kommission vorliegenden Informationen wird die Bestimmung in Griechenland nicht angewandt. In Dänemark hingegen gibt es verschiedene Dieselklassen: Normaldiesel, leichter Diesel und ultraleichter Diesel. Normaler Diesel wird am höchsten besteuert. Ultraleichter Diesel wird wie leichter Diesel besteuert, außer wenn in Fahrzeugen des öffentlichen Nahverkehrs verwendet, in welchem Fall die Steuer gemäß der einschlägigen Ausnahmeregelung erstattet wird.

5.23 Aufgrund des Beitrittsvertrags erhielt Finnland eine Ausnahmeregelung, aufgrund deren es auf Dieselkraftstoff und Gasöl ermäßigte Verbrauchsteuersätze anwenden darf. Dabei darf der Steuersatz zu keiner Zeit die in der Ratsrichtlinie 92/82/EWG festgelegten Mindestsätze unterschreiten. Ebenfalls aufgrund des Beitrittsvertrags wurde Schweden eine Ausnahmeregelung gewährt, aufgrund deren es ermäßigte Steuersätze auf Dieselkraftstoff und leichtes Heizöl entsprechend unterschiedlichen Umweltklassen anwenden darf. Erwähnenswert ist, daß keine dieser Ausnahmeregelungen ausdrücklich zeitlich begrenzt war. Auf Dieselkraftstoff und Heizgasöl wendet Finnland einen Normalsatz und einen ermäßigten "Umweltsatz" an. Schweden arbeitet mit drei Umweltklassen für Dieselkraftstoff, wobei Klasse 3 die teuerste ist (329 ECU je 1000 l) und Klasse 1 die billigste, nämlich etwa 50 ECU weniger als bei Klasse 3. Auf Heizgasöl wendet Schweden nur einen Steuersatz an.

Schlußfolgerungen

**5.24 Nach Auffassung der Kommission wäre die Griechenland gewährte Ermächtigung, niedrigere Steuersätze auf umweltfreundlicheren Dieselkraftstoff anzuwenden, aufzuheben, da sie nicht in Anspruch genommen wird. Die gleichlautende dänische Ausnahmeregelung sollte zeitlich begrenzt werden, desgleichen die schwedischen und finnischen Ausnahmeregelungen in bezug auf Dieselkraftstoff und leichtes Heizöl. Nach Auffassung der Kommission wäre die Ausnahmeregelung zu verlängern, sofern die gemeinsamen Mindeststeuersätze nicht unterschritten werden, und zwar längstens bis zum 31. Dezember 1998 oder aber bis zu dem Zeitpunkt, zu dem eine Einigung über eine Gemeinschaftsregelung für die Besteuerung von Energieerzeugnissen zustande kommt. Diese soll auch Bestimmungen über die Besteuerung von Dieselkraftstoff und Heizöl nach unterschiedlichen Umweltklassen sowie von konkurrierenden Erzeugnissen umfassen.**

Besteuerung von Benzin nach unterschiedlichen Umweltklassen

5.25 Umweltaspekte werden bereits im Rahmen der bestehenden Mineralölsteuer berücksichtigt. So gibt es eine unterschiedliche Behandlung von verbleitem und unverbleitem Benzin. Zwischen deren Mindeststeuersätzen besteht eine Differenz von 50 ECU je 1000 l. Darüber hinaus sind die Mitgliedstaaten aufgrund von Artikel 4 der Richtlinie 92/82/EWG gehalten, auf unverbleites Benzin einen niedrigeren Steuersatz anzuwenden als auf verbleites. Zum Zeitpunkt der Annahme der Richtlinie kamen die Mitgliedstaaten überein, sich von dem Ziel einer Beibehaltung des steuerlichen Gefälles von 50 ECU je 1000 l zugunsten von unverbleitem Benzin leiten zu lassen, auch wenn diese Differenz für die Mitgliedstaaten nicht bindend ist. Gleichzeitig wurden auch Maßnahmen wie die obligatorische Ausstattung aller Neuwagen mit Katalysatoren getroffen. Das steuerliche Gefälle zwischen verbleitem und unverbleitem Benzin wird wiederholt als Beispiel für den Einsatz steuerlicher Instrumente in der Verkehrs- und Umweltpolitik angeführt.

5.26 Wie bereits erwähnt, haben die Mitgliedstaaten ein Steuergefälle zwischen verbleitem und unverbleitem Benzin anzuwenden. Aufgrund dieser Regelung und der zunehmenden Verwendung mit Katalysator ausgerüsteter Fahrzeuge haben alle Länder einen erheblichen Rückgang beim Verbrauch von verbleitem Benzin und einen immer stärkeren Verbrauch unverbleiter Benzinsorten zu verzeichnen. Diese Entwicklungen haben sowohl Steueraufkommens- als auch Umwelteffekte.

5.27 In jüngster Zeit wurden in einigen Mitgliedstaaten neue unverbleite Benzinsorten auf den Markt gebracht. Nach Ansicht einiger Mitgliedstaaten sollte die Steuer die Qualität des Erzeugnisses widerspiegeln, sei es in bezug auf die Verwendung von Blei oder nach Maßgabe verschiedener Umweltkriterien. Verschiedene mit Bleiersatz versehene Benzinsorten sind zum Verbrauch in älteren Fahrzeugen ohne Katalysator entwickelt worden, bei denen normalerweise verbleites Benzin zu verwenden wäre.

5.28 Vier Migliedstaaten sind gegenwärtig befugt, je nach Umweltklasse unterschiedliche Steuersätze auf Benzin anzuwenden; hierdurch können sie ihre Steuereinnahmen sichern. Aufgrund der Entscheidung des Rates 96/273/EWG vom 22. April 1996 sind Schweden und das Vereinigte Königreich ermächtigt, differenzierte *"Verbrauchsteuersätze auf bleifreies Benzin je nach dem Grad der Umweltbelastung"* zu erheben, *"sofern die betreffenden Sätze die in den Gemeinschaftsvorschriften vorgesehenen Mindestsätze für die Verbrauchsteuer auf Mineralöl nicht unterschreiten"*. Die gleiche Möglichkeit wurde Irland mit der Entscheidung des Rates 96/418/EG vom 27. Juni 1996 eingeräumt. Finnland darf aufgrund des Beitrittsvertrages ermäßigte Verbrauchsteuersätze auf unterschiedliche Klassen von unverbleitem und verbleitem Benzin anwenden, wobei es ebenfalls die Mindesteuersätze zu beachten hat. Alle genannten Staaten sind nach Artikel 4 der Richtlinie 92/82/EWG verpflichtet, unverbleites Benzin geringer zu besteuern als verbleites. Alle Ausnahmeregelungen laufen zum 31. Dezember 1996 aus.

5.29 Schweden wendet auf unverbleites Benzin entsprechend seiner umwelttechnischen Klassifizierung zwei verschiedene Sätze an. Die Differenz beläuft sich auf etwa 7 ECU je 1000 l (456 und 462 ECU). Das Vereinigte Königreich wendet einen ermäßigten Steuersatz auf unverbleites Benzin mit 95 Oktan an, während bleifreies Benzin mit höherer Oktanzahl, darunter "Bleiersatzbenzin" (Lead Replacement Gasoline), einem Steuersatz unterliegt, der zwischen dem für verbleites und dem für unverbleites Benzin liegt. Finnland wendet sowohl auf verbleites als auch auf unverbleites Benzin jeweils einen Normalsatz und einen "Umweltsatz" an. Bei verbleitem Benzin beträgt die Steuerdifferenz 8 ECU je 1000 l (532 und 524 ECU), bei unverbleitem ebenso 8 ECU je 1000 l (457 und 449 ECU).

5.30 Auf Gemeinschaftsebene wurde noch keine ausdrückliche Definition von Umweltklassen beschlossen; allerdings hat die Kommission vor kurzem einen Richtlinienvorschlag über technische Spezifikationen vorgelegt, die aus Gründen des Gesundheits- und Umweltschutzes für in Fahrzeugen verwendetes Benzin und Diesel gelten sollen. Diese technischen Regelungen könnten die Mitgliedstaaten heranziehen, die den Absatz saubererer Kraftstoffe durch Steuersatzdifferenzierung fördern wollen, aufgrund deren Mitgliedstaaten festlegen könnten, welche Erzeugnisse für niedrigere Verbrauchsteuersätze in Frage kommen. Solange die Richtlinie nicht durchgeführt ist,besteht die Gefahr einer Wettbewerbsverzerrung und Zerstückelung des Binnenmarkts.

Schlußfolgerungen

**5.31 Nach Auffassung der Kommission wären die dem Vereinigten Königreich, Schweden und Irland gewährten Ausnahmeregelungen hinsichtlich der Anwendung unterschiedlicher Steuersätze auf bleifreies Benzin zu verlängern. Die finnische Ausnahmeregelung in bezug auf verbleites und bleifreies Benzin sollte zeitlich begrenzt werden. Die Ausnahmeregelungen sollten so lange gelten, bis eine Einigung über einen Gemeinschaftsrahmen für die Besteuerung von Energieerzeugnissen zustande gekommen ist, die auf Vorschriften für die Besteuerung von Benzin nach Maßgabe verschiedener Umweltklassen und von konkurrierenden Erzeugnisse umfassen sollte, längstens aber bis zum 31. Dezember 1998.**

Andere Formen von Umweltsteuern auf Brennstoffe

5.32 Aufgrund der Entscheidung des Rates 95/585/EWG vom 22. Dezember 1995 darf Dänemark bis zum 31. Dezember 1996 differenzierte "Verbrauchsteuersätze auf Kraftstoff" anwenden, *"je nachdem ob es sich um eine Abgabe in Tankstellen mit einem System zur Rückführung von Treibstoffdämpfen oder die Abgabe in anderen Tankstellen handelt, sofern dabei stets die Verbrauchsteuermindestsätze auf Mineralöle nach den gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen eingehalten werden"*. Andere Mitgliedstaaten haben zur Bewältigung desselben Problems andere Maßnahmen ergriffen, wie z.B. die Festlegung von Tankstellenausrüstungsnormen anstelle des Einsatzes von steuerlichen Anreizen. Dänemark wollte mit der Ausnahmeregelung Tankstellenbesitzern Anreize dafür bieten, Auffangvorrichtungen für Benzindämpfe zu installieren, und zwar im Rahmen einer Gesamtstrategie zur Begrenzung des Ablassens volatiler organischer Verbindungen in die Atmosphäre.

Schlußfolgerung

**5.33 Die Kommission empfiehlt, die dänische Ausnahmeregelung in bezug auf Kraftstofflieferungen an bestimmte Abfüllstationen zu verlängern, bis eine Einigung über einen Gemeinschaftsrahmen für die Besteuerung von Energieerzeugnissen zustande gekommen ist, die auch Vorschriften für die Besteuerung von Benzin nach Maßgabe verschiedener Umweltklassen und von konkurrierenden Erzeugnisse umfassen sollte, längstens aber bis zum 31. Dezember 1998.**

## 6. AUSNAHMEREGELUNGEN IM BEREICH DER REGIONALPOLITIK

**Gegenwärtige Lage**

6.1 Drei Mitgliedstaaten haben regionale Ausnahmeregelungen beantragt und bewilligt bekommen.

6.2 Aufgrund der Entscheidung des Rates 92/510/EWG durfte Frankreich auf Korsika verbrauchtes Mineralöl bis zum 31. Dezember 1994 von der Verbrauchsteuer befreien. Bei Auslaufen der Regelung beantragte die französische Regierung, sie bis zum 31. Dezember 1996 zu verlängern. Da weder die Kommission noch ein anderer Mitgliedstaat binnen der vorgeschriebenen Zweimonatsfrist beantragte, den Rat mit der Angelegenheit zu befassen, gilt die Ausnahmeregelung als bis Ende 1996 genehmigt ("durch stillschweigende Übereinkunft"). Die tatsächliche Situation stellt sich so dar, daß Frankreich 6,63 FF/hl (Normalsatz auf bleifreies Benzin = 357,23 FF/hl) erstattet, wenn Benzin zum Verbrauch auf Korsika bestimmt ist oder auf Korsika an private nichtgewerbliche Wasserfahrzeuge geliefert wird.

6.3 Aufgrund der Entscheidung des Rates 92/510/EWG darf Italien in der Region Aostatal und der Provinz Görz verbrauchtes Mineralöl von der Verbrauchsteuer befreien. In der Praxis beschränkt die italienische Regierung die Befreiung durch Festlegung einer jährlichen Höchstmenge. Aufgrund derselben Entscheidung durfte Italien bis zum 31. Dezember 1994 in den Provinzen Udine und Trieste verbrauchtes Mineralöl von der Verbrauchsteuer befreien. Auch hier gilt eine Beschränkung durch ein Jahreskontingent. Bei Auslaufen der Ausnahmeregelung beantragte die italienische Regierung, die Regelung bis zum 31. Dezember 1998 zu verlängern. Da weder die Kommission noch ein anderer Mitgliedstaat innerhalb der vorgeschrieben Zweimonatsfrist beantragte, den Rat mit der Angelegenheit zu befassen, gilt die Regelung als bis Ende 1998 genehmigt.

6.4 Seit kurzem sieht die italienische Regierung ihre Mineralölsteuereinnahmen durch Einfuhren niedrigbesteuerten Mineralöls aus Slowenien bedroht. Um dieses Problem abzumildern, beantragte die italienische Regierung eine Ausnahmeregelung, nach der sie auf in die Region Friaul-Julisch Venetien geliefertes Benzin einen ermäßigten Satz anwenden darf. Eine entsprechende Bewilligung bis zum 31. Dezember 1996 erfolgte mit Entscheidung des Rates 96/273/EWG vom 22. April 1996.

6.5 Aufgrund der Entscheidung des Rates 95/585/EWG darf Portugal bis zum 31. Dezember 1996 auf in der autonomen Region Madeira verbrauchtes Mineralöl einen ermäßigten Steuersatz anwenden. Die Ermäßigung darf die zusätzlichen Kosten, die durch die Beförderung des Mineralöls in die Region entstehen, nicht überschreiten.

Wettbewerbsaspekte

6.6 Wie bereits erwähnt, bildet eine Verbrauchsteuerbefreiung für bestimmte Unternehmen, Erzeugnisse oder die Herstellung bestimmter Güter in einem Mitgliedstaat grundsätzlich eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 92 Absatz 1 des Vertrages, wenn dadurch der Wettbewerb verzerrt und der Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigt werden kann. Nach Artikel 92 sind staatliche Beihilfen mit dem Gemeinsamen Markt nicht vereinbar und daher verboten, es sei denn, sie werden von der Kommission aufgrund einer der Ausnahmen nach Artikel 92 Absatz 2 und Absatz 3 genehmigt. Eine der wichtigsten Ausnahmebestimmungen in Artikel 92 betrifft die Regionalförderung.

6.7 Die bestehenden Ausnahmeregelungen verlangen von den betreffenden Mitgliedstaaten nicht, daß die Mindeststeuersätze der Gemeinschaft nicht unterschritten werden dürfen. Zwar kommen einige der betreffenden Gebiete für eine Förderung aus den Strukturfonds in Frage, doch spricht offensichtlich wenig dafür, daß die Wirtschaft in diesen Gebieten erheblich leiden würde, wenn die Ermächtigung zur Anwendung ermäßigter Steuersätze an die Bedingung geknüpft wäre, daß die in den Gemeinschaftsvorschriften festgelegten Mindeststeuersätze beachtet werden müssen. Vom Binnenmarktsgesichtspunkt aus und in Anbetracht des Umstandes, daß die Ausnahmeregelungen bereits seit einigen Jahren existieren, erscheint es sinnvoll, sie dahingehend abzuändern, daß die Mindeststeuersätze der Gemeinschaft nicht unterschritten werden dürfen.

Schlußfolgerung

**6.8 Nach Auffassung der Kommission wären die Ausnahmeregelungen bis zum 31. Dezember 1998 zu verlängern bzw. zu befristen, wobei die Bedingung gilt, daß die Mindeststeuersätze der Gemeinschaft nicht unterschritten werden dürfen. Die Kommission wird die bestehenden regionalpolitisch motivierten Ausnahmeregelungen überprüfen und dem Rat bis zum 31. Dezember 1998 Vorschläge über ihre weitere Behandlung unterbreiten.**

## 7. AUSNAHMEREGELUNGEN AUS SONSTIGEN GRÜNDEN

### Gegenwärtige Lage

7.1 Verschiedene andere Ausnahmeregelungen sind aufgrund unterschiedlicher Motive gewährt worden; vielfach sind diese sozialpolitischer Art.

7.2 Griechenland und die Niederlande verfügen über Regelungen, nach denen sie Mineralöl, das für den Betrieb von Entsalzungsanlagen verwendet wird, von der Steuer befreien dürfen (Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992). Beide Mitgliedstaaten wenden in der Praxis unbeschränkte Befreiungen an. Bisher ist hinsichtlich der Anwendung dieser Regelungen keine Beeinträchtigung des Funktionierens des Binnenmarktes festzustellen.

7.3 Griechenland ist ermächtigt, in Dienstfahrzeugen des Ministerpräsidenten, der nationalen Polizei und der Metropoliten verwendetes Mineralöl von der Steuer zu befreien. Im Rahmen bestimmter mengenmäßiger Beschränkungen dürfen Taxis in Frankreich steuerfreien Kraftstoff tanken. Krankenwagen in Italien haben lediglich einen ermäßigten Verbrauchsteuersatz auf Kraftstoff zu zahlen. Die Streitkräfte sind in Griechenland, Italien und in den Niederlanden von der Verbrauchsteuer befreit. Für den Betrieb von Leuchttürmen gelten in Irland und dem Vereinigten Königreich Mineralölsteuerbefreiungen. Für die Verwendung in Kraftfahrzeugen von Behinderten ist Kraftstoff in Irland steuerbefreit (in der Praxis im Rahmen einer jährlichen Höchstmenge). Für Kraftstoff zum Betrieb von Motoren, die bei der Trockenlegung überschwemmter Flächen eingesetzt werden, gilt in Belgien, Italien und den Niederlanden eine Steuerbefreiung.

7.4 Aufgrund der Entscheidung des Rates 92/510/EWG darf Frankreich für bestimmte Maßnahmen zur Unterstützung von Regionen, die einen Bevölkerungsverlust erleiden, Mineralölerzeugnisse von der Verbrauchsteuer befreien. Dies bedeutet in der Praxis, daß Frankreich die Verbrauchsteuer auf Kraftstoff erstattet, der von Unternehmen, die in einer Gemeinde mit weniger als 3000 Einwohnern eingetragen sind und deren Umsatz zum Teil aus Einzelhandelstätigkeiten stammt, zu gewerblichen Zwecken verwendet wird. Der Jahresverbrauch je Unternehmen darf dabei 1500 l nicht überschreiten.

7.5 Einige dieser Ausnahmeregelungen lassen sich aus rein ökonomischen Gründen kaum rechtfertigen. Zumeist könnten sie vorteilhaft durch andere Formen der Förderung ersetzt werden, die effizienter, transparenter und leichter zu verwalten wären. Hierunter fallen Bereiche wie Fahrzeuge des Staates, Krankenwagen, Streitkräfte und Leuchttürme. Darüber hinaus läßt sich argumentieren, der Staat dürfe grundsätzlich keine anderen Befreiungen in Anspruch nehmen als andere Sektoren. Der etwaige Haushaltseffekt dürfte zwar zumeist äußerst geringfügig sein - da der Staat die Steuer entrichtet und gleichzeitig einnimmt - aber es besteht darüber hinaus auch die Gefahr, daß die Ausnahmeregelungen zu einem ineffezienten Ressourceneinsatz führen, weil die Stellen, die den Kraftstoff verbrauchen, falsche Preissignale erhalten.

Schlußfolgerungen

**7.6 Nach Auffassung der Kommission wäre die Ausnahmeregelung für Griechenland und die Niederlande zur Steuerbefreiung für Mineralöl, das für den Betrieb von Entsalzungsanlagen verwendet wird, zeitlich bis zum 31. Dezember 1998 zu begrenzen. Die Kommission wird die Wettbewerbsaspekte dieser Regelungen überwachen und dem Rat bis Ende 1998 Vorschläge über deren weitere Behandlung unterbreiten.**

**7.7 Nach Auffassung der Kommission wären die anderen unter dieser Rubrik genannten Ausnahmeregelungen aufzuheben.**

## 8. DAS VERFAHREN NACH ARTIKEL 8 ABSATZ 4

### Gegenwärtige Lage

8.1 In den meisten Fällen hat der Rat ausdrücklich über die von verschiedenen Mitgliedstaaten eingereichten Anträge entschieden. Gemäß Artikel 8 Absatz 4 der Richtlinie 92/81/EWG gilt die Genehmigung der Befreiung oder Steuersatzermäßigung durch den Rat jedoch als erteilt, wenn innerhalb von zwei Monaten nach Unterrichtung der anderen Mitgliedstaaten weder die Kommission noch einer anderer Mitgliedstaat beantragt hat, den Rat mit der Angelegenheit zu befassen. Da in den folgenden Fällen weder ein Mitgliedstaat noch die Kommission innerhalb der Zweimonatsfrist die Angelegenheit vor den Rat gebracht hat, gelten folgende Anträge als vom genannten Tag ab genehmigt:

1. Im Hinblick auf eine Befreiung oder Ermäßigungen für als Heizstoff wiederverwertetes Altöl - ob aufbereitet oder nicht -, dessen Verwertung im Prinzip steuerbar ist:

   - für Irland ab dem 16. November 1993;
   - für das Vereinigte Königreich ab dem 25. April 1994;
   - für Frankreich ab dem 8. Juni 1994;
   - für Deutschland ab dem 8. Juni 1994;
   - für Portugal ab dem 8. Juni 1994;
   - für Spanien ab dem 15. August 1994.

2. Im Hinblick auf Mineralöle, die in den Provinzen Udine und Trieste (Italien) verbraucht werden, ab dem 1. Januar 1995 für vier Jahre.

3. Im Hinblick auf Benzin, das auf Korsika (Frankreich) verbraucht wird, ab dem 23. Februar 1995 bis zum 31. Dezember 1996.

### Problempunkte

8.2 Diese durch "stillschweigende Übereinkunft" zustandegekommenen, "impliziten" Entscheidungen werfen gravierende rechtliche Probleme auf. So ist die Genehmigung u.U. ohne ausreichende Erörterung und Begründung erfolgt; problematisch ist auch, daß ein nicht schriftlich fixierter Rechtsakt nicht veröffentlicht werden kann. Um dem abzuhelfen, müßte der Rat auf Vorschlag der Kommission eine förmliche, ausdrückliche Entscheidung erlassen, damit eine Befreiung oder Steuersatzermäßigung als genehmigt gilt. Dies würde allerdings bedeuten, daß der Rat eine erhebliche Anzahl von Einzelanträgen zu prüfen hätte. Daher sind Überlegungen darüber anzustellen, wie der Entscheidungsprozeß zu verbessern ist, ohne daß der Grundsatz der Transparenz angetastet wird. Eine Möglichkeit besteht darin, der Kommission die Befugnis zu verleihen, mit Unterstützung der Mitgliedstaaten in Form des nach Artikel 24 der Ratsrichtlinie 92/12/EWG eingesetzten (und entsprechend Artikel 148 Absatz 2 EG-Vertrag mit der Mehrheit seiner Mitglieder beschließenden) Ausschusses Anträge für einen strikt befristeten Zeitraum zu genehmigen.

Der Rat könnte dann in regelmäßigen Zeiträumen mit der Frage befaßt werden, ob derlei Genehmigungen aufgehoben, abgeändert oder verlängert werden sollten.

8.3 Um der Kommission und den Mitgliedstaaten die Beurteilung von Anträgen auf eine Ausnahmeregelung zu erleichtern, sollten sich die Mitgliedstaaten darüber hinaus in der Meldung, die sie der Kommission übermitteln, stets so genau wie möglich dazu äußern, welcher Effekt von den geplanten Maßnahmen erwartet wird.

Schlußfolgerungen

**8.4 Die Kommission erkennt an, daß auch weiterhin die Möglichkeit gegeben sein muß, Mitgliedstaaten aus besonderen politischen Gründen Ausnahmeregelungen vom allgemeinen Verbrauchsteuersystem zuzusprechen. Derlei Ausnahmeregelungen in Form von Befreiungen von der Verbrauchsteuer oder von Steuersatzermäßigungen sollten jedoch nur dann einer Prüfung unterzogen werden, wenn der antragstellende Mitgliedstaat der Kommission ausreichendes Hintergrundmaterial geliefert hat, und zwar u.a. eine Bewertung der voraussichtlichen Folgen der geplanten Maßnahmen. Die Kommission wird daraufhin die Anträge nach Maßgabe der Kriterien des Funktionieren des Binnenmarktes, des fairen Wettbewerbs und des Umweltschutzes prüfen.**

**8.5 Künftige Ausnahmeregelungen sollten stets befristet gewährt werden und regelmäßigen Überprüfungen unterworfen sein. Im Interesse eines guten Funktionierens des Systems sollten von einzelnen Mitgliedstaaten eingegangene Anträge entsprechend dem Verfahren nach Artikel 24 der Ratsrichtlinie 92/12/EWG vom 25. Februar 1992 behandelt werden. Der Rat sollte dann die gewährten Ausnahmeregelungen alle drei Jahre auf der Grundlage eines Berichtes der Kommission überprüfen und einstimmig und nach Anhörung des Europäischen Parlamentes auf Vorschlag der Kommission darüber befinden, ob die einzelnen Ausnahmeregelungen aufgehoben, abgeändert oder für eine weitere Zeitspanne verlängert werden sollen.**

**8.6 Die Kommission wird Vorschläge zur Abänderung von Artikel 8 der Richtlinie 92/81/EWG vorlegen, um diesem neuen Ansatz eine Rechtsgrundlage zu geben. Die Vorschläge sollen als Bestandteil des neuen Grundkonzepts zur Besteuerung von Energieerzeugnissen bis Ende 1996 vorgelegt werden.**

ANHANG A

# ERMÄCHTIGUNGEN UND ANTRÄGE NACH ARTIKEL 8 ABSATZ 4 DER RICHTLINIE 92/81/EWG

1

## ÖSTERREICH

| ERMACHTIGUNG bzw. ANTRAG | VORSCHLAG FUR EINE ENT-SCHEIDUNG | GENEHMI-GUNG OHNE FORMLICHE ENT-SCHEIDUNG IM RAT | VOM RAT ERLASSENE FORMLICHE ENT-SCHEIDUNG |
|---|---|---|---|
| ⇒ Verbrauchsteuerbefreiung für LPG, das als Kraftstoff in Fahrzeugen des öffentlichen Nahverkehrs verwendet wird | | | BEITRITTS-AKTE ABl. Nr. C 241 vom 29.8.94 |
| ⇒ Verbrauchsteuerbefreiung für als Heizstoff verwertetes Altöl - aufbereitet oder nicht -, dessen Verwertung steuerbar ist, bis zum 13.12.96 | | | Artikel 1 Absatz 4 der Entscheidung des Rates 95/585/EG vom 22. Dezember 1995 |
| ⇒ Verbrauchsteuerbefreiung für Erdgas und Methan bis zum 31.12.96 | | | Artikel 1 Absatz 2 der Entscheidung des Rates 96/273/EG vom 22. April 1996 |

## BELGIEN

| ERMACHTIGUNG bzw. ANTRAG | VORSCHLAG FUR EINE ENT-SCHEIDUNG | GENEHMI-GUNG OHNE FORMLICHE ENT-SCHEIDUNG IM RAT | VOM RAT ERLASSENE FORMLICHEE NT-SCHEIDUNG |
|---|---|---|---|
| ⇒ Für Fahrzeuge des öffentlichen Nahverkehrs,<br>⇒ für LPG, Erdgas und Mehtan,<br>⇒ für bei der Trockenlegung überschwemmter Flächen eingesetzte Motoren,<br>⇒ für die Luftfahrt mit den Ausnahmen Artikel 8 Absatz 1 der Richtlinie 92/81/EWG,<br>⇒ für die Verwendung in der privaten nichtgewerblichen Schiffahrt | | | Entscheidung des Rates vom 19.10.1992 (92/510/EWG) |
| ⇒ bis 31. Dezember 1994 Ermäßigung des Verbrauchsteuersatzes für schweres Heizöl zur Förderung der Verwendung umweltfreundlicherer Brennstoffe, sofern dieser Anreiz speziell an den Schwefelgehalt geknüpft ist und der gewichtete durchschnittliche Verbrauchsteuersatz für schwere Heizöle dem in den Gemeinschaftsvorschriften festgelegten entsprechenden Mindeststeuersatz entspricht; der ermäßigte Steuersatz darf nicht weniger als 6,5 ECU pro Tonne betragen.<br>⇒ Verlängerung letztgenannter Ausnahmeregelung bis zum Inkrafttreten von Gemeinschaftsvorschriften zur Besteuerung von schwerem Heizöl mit niedrigem Schwefelgehalt und konkurrierenden Erzeugnissen (längstens bis zum 31.12.96) | | | Entscheidung des Rates vom 13.12.1993 (93/697/EWG)<br><br>Entscheidung des Rates vom 22.12.95 (95/585/EG) |

## DÄNEMARK

| ERMACHTIGUNG bzw. ANTRAG | VORSCHLAG FUR EINE ENT-SCHEIDUNG | GENEHMI-GUNG OHNE FORMLICHE ENT-SCHEIDUNG IM RAT | VOM RAT ERLASSENE FORMLICHE ENT-SCHEIDUNG |
|---|---|---|---|
| ⇒ für die teilweise Steuerrückzahlung an die gewerbliche Wirtschaft, sofern die Steuern den Gemeinschaftsvorschriften entsprechen und der Betrag der gezahlten und nichterstatteten Steuer zu keiner Zeit die im Gemeinschaftsrecht für Abgaben oder Kontrollgebühren auf Mineralöl vorgesehenen Mindestsätze unterschreitet,<br>⇒ für Fahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs,<br>⇒ für eine Ermäßigung des Abgabensatzes auf Dieselkraftstoff zur Förderung der Verwendung umweltfreundlicherer Brennstoffe, sofern die Anreize an die einschlägigen technischen Merkmale wie spezifisches Gewicht, Schwefelgehalt, Destillationspunkt, Cetan-Zahl und -index geknüpft sind und die Sätze zu keiner Zeit die im Gemeinschaftsrecht für Abgaben auf Mineralöl vorgesehenen Mindestsätze unterschreiten,<br>⇒ für die Luftfahrt mit den Ausnahmen nach Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b) der Richtlinie 92/81/EWG | | | Entscheidung des Rates vom 19.10.92 (92/510/EWG) |
| ⇒ Anwendung differenzierter Verbrauchsteuersätze auf Kraftstoff, je nachdem ob es sich um eine Abgabe in Tankstellen mit einem System zur Rückführung von Treibstoffdämpfen oder die Abgabe in anderen Tankstellen handelt, sofern dabei stets die Verbrauchsteuermindestsätze auf Mineralöle nach den gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen eingehalten werden (Ermächtigung gilt bis zum 31.12.96) | | | Artikel 1 Nr. 2. der Entscheidung des Rates 95/585/EG vom 22. Dezember 1995 |

**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND**

| ERMACHTIGUNG bzw. ANTRAG | VORSCHLAG FUR EINE ENT-SCHEIDUNG | GENEHMI-GUNG OHNE FORMLICHE ENT-SCHEIDUNG IM RAT | VOM RAT ERLASSENE FORMLICHE ENT-SCHEIDUNG |
|---|---|---|---|
| ⇒ für die Verwendung von gasförmigen Kohlenwasserstoffen, die als Abfallgase anfallen, als Heizstoffe,<br>⇒ für die Entnahme von Mineralölproben für Analysen, Produktionstests oder andere wissenschaftliche Zwecke | | | Entscheidung des Rates vom 19.10.1992 (92/510/EWG) |
| ⇒ Verbrauchsteuerbefreiung für als Heizstoff verwertetes Altöl - aufbereitet oder nicht -, dessen Verwertung steuerbar ist | KOM (94) 493 vom 17.11.94 | "Still-schweigende Übereinkunft" (08.06.1994) | |

## SPANIEN

| ERMACHTIGUNG bzw. ANTRAG | VORSCHLAG FUR EINE ENT-SCHEIDUNG | GENEHMI-GUNG OHNE FORMLICHE ENT-SCHEIDUNG IM RAT | VOM RAT ERLASSENE FORMLICHE ENT-SCHEIDUNG |
|---|---|---|---|
| ⇒ für als Kraftstoff in Fahrzeugen des öffentlichen Nahverkehrs benutztes LPG, | | | Entscheidung des Rates vom 19.10.1992 (92/510/EWG) |
| ⇒ Verbrauchsteuerbefreiung für als Heizstoff verwertetes Altöl - aufbereitet oder nicht -, dessen Verwertung steuerbar ist. | KOM (94) 493 vom 17.11.94 | "Still-schweigende Übereinkunft" (15.08.1994) | |

## GRIECHENLAND

| ERMACHTIGUNG bzw. ANTRAG | VORSCHLAG FUR EINE ENT-SCHEIDUNG | GENEHMI-GUNG OHNE FORMLICHE ENT-SCHEIDUNG IM RAT | VOM RAT ERLASSENE FORMLICHE ENTSCHEI-DUNG |
|---|---|---|---|
| ⇒ für die Nutzung durch die Streitkräfte des Staates,<br>⇒ für Fahrzeuge des öffentlichen Nahverkehrs,<br>⇒ für Entsalzungsanlagen,<br>⇒ für eine Ermäßigung des Abgabensatzes auf Dieselkraftstoff zur Förderung der Verwendung umweltfreundlicherer Brennstoffe, sofern die Anreize an die einschlägigen technischen Merkmale wie spezifisches Gewicht, Schwefelgehalt, Destillationspunkt, Cetan-Zahl und -index geknüpft sind und die Sätze zu keiner Zeit die im Gemeinschaftsrecht für Abgaben auf Mineralöl vorgesehenen Mindestsätze unterschreiten,<br>⇒ für nicht in Griechenland eingetragene nichtgewerbliche Wasserfahrzeuge,<br>⇒ für die Verwendung von LPG und Methan in der Industrie | | | Entscheidung des Rates vom 19.10.1992 (92/510/EWG) |
| ⇒ Befreiung von der Verbrauchsteuer auf Mineralöle, die als Kraftstoffe für den Betrieb von Dienstfahrzeugen des Amtes des Ministerpräsidenten, der nationalen Polizei und der Metropoliten benutzt werden. | | | Entscheidung des Rates vom 13.12.93 (93/697/EWG) |

## FRANKREICH

| ERMACHTIGUNG bzw. ANTRAG | VORSCHLAG FUR EINE ENT-SCHEIDUNG | GENEHMI-GUNG OHNE FORMLICHE ENT-SCHEIDUNG IM RAT | VOM RAT ERLASSENE FORMLICHE ENT-SCHEIDUNG |
|---|---|---|---|
| ⇒ für Motorenkraftstoff für Taxis im Rahmen einer Jahreshöchstmenge,<br>⇒ für die Luftfahrt mit den Ausnahmen nach Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b) der Richtlinie 92/81/EWG<br>⇒ für den Verbrauch auf der Insel Korsika bis zum 31. Dezember 1994,<br>⇒ für bestimmte Maßnahmen zur Unterstützung von Regionen, die einen Bevölkerungsverlust erleiden | | | Entscheidung des Rates 19.10.1992 (92/510/EWG) |
| ⇒ Verbrauchsteuerbefreiung für als Heizstoff verwertetes Altöl - aufbereitet oder nicht -, dessen Verwertung steuerbar ist. | KOM (94) 493 vom 17.11.94 | "Still-schweigende Übereinkunft" (08.06.1994) | |
| ⇒ Verlängerung der Ermächtigung für Korsika nach Entscheidung 92/510/EWG bis zum 31.12.96 | KOM (95) 46 vom 27.02.95 | "Still-schweigende Übereinkunft" (23.02.1995) | |
| ⇒ Antrag vom 23.03.95 auf Steuerbefreiung für bestimmte Biokraftstoffe, die aus einer begrenzten Anzahl von ausschließlich auf stillgelegten Flächen[1] erzeugten Rohstoffen hergestellt werden | KOM (95) 248 vom 9.06.95 | | |
| ⇒ Befreiung für als Kraftstoff im öffentlichen Nahverkehr genutztes LPG und Erdgas, im Rahmen jährlicher Höchstmengen. Maßnahme ist Teil eines Programmes zur Verringerung der Umweltverschmutzung (läuft zum 31. Dezember 1998 aus)[2] | KOM (96) | | |

1 Mitteilung der Kommission an den Rat: Die Anträge werfen erhebliche Probleme auf. Die Kommission möchte den Rat gemäß Artikel 8 Absatz 4 der Richtlinie 92/81/EWG mit der Angelegenheit befassen.

2 Antrag am 01.04.96 beim Generalsekretariat eingegangen.

## FINNLAND

| ERMACHTIGUNG bzw. ANTRAG | VORSCHLAG FUR EINE ENT-SCHEIDUNG | GENEHMI-GUNG OHNE FORMLICHE ENT-SCHEIDUNG IM RAT | VOM RAT ERLASSENE FORMLICHE ENT-SCHEIDUNG |
|---|---|---|---|
| ⇒ Verbrauchsteuerbefreiung für als Heizstoff verwertetes Altöl - aufbereitet oder nicht -, dessen Verwertung steuerbar ist, bis zum 13.12.96 | | | Artikel 1 Absatz 6 der Entscheidung des Rates 95/585/EG vom 22. Dezember 1995 |
| ⇒ Verbrauchsteuerbefreiung für Methan und LPG für alle Verwendungszwecke;<br>⇒ Verbrauchsteuerbefreiung für Mineralöle, die für die private nichtgewerbliche Schiffahrt verwendet werden.<br>⇒ Ermäßigte Steuersätze für Diesel und Gasöl mit niedrigem Schwefelgehalt<br>⇒ Ermäßigte Steuersätze auf reformuliertes unverbleites und verbleites Benzin | | | BEITRITTS-AKTE (ABl. C 241 vom 29.8.94) |

## ITALIEN

| ERMACHTIGUNG bzw. ANTRAG | VORSCHLAG FUR EINE ENT-SCHEIDUNG | GENEHMI-GUNG OHNE FORMLICHE ENT-SCHEIDUNG IM RAT | VOM RAT ERLASSENE FORMLICHE ENT-SCHEIDUNG |
|---|---|---|---|
| ⇒ für Fahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs,<br>⇒ für die Luftfahrt mit den Ausnahmen nach Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b der Richtlinie 92/81/EWG,<br>⇒ für Kraftstoffe von Motoren, die bei der Trockenlegung überschwemmter Flächen eingesetzt werden,<br>⇒ für die Verwendung gasförmiger Kohlenwasserstoffe, die als Abfallgase anfallen, als Heizstoff,<br>⇒ für Krankenwagen,<br>⇒ für den Verbrauch in der Region Aostatal und der Provinz Görz,<br>⇒ für den Verbrauch in den Provinzen Udine und Trieste bis zum 31. Dezember 1994,<br>⇒ für Methan als Treibstoff für Kraftfahrzeuge<br>⇒ für die nationalen Streitkräfte | | | Entscheidung des Rates vom 19.10.1992 (92/510/EWG) |
| ⇒ Bis zum 31. Dezember 1994 Verbrauchsteuerbefreiung für Mineralöle, die bei der Tonerdegewinnung auf Sardinien als Brennstoff eingesetzt werden | | | Entscheidung des Rates vom 13.12.1993 (93/697/EWG) |

ITALIEN *(Fortsetzung)*

| ERMACHTIGUNG bzw. ANTRAG | VORSCHLAG FUR EINE ENT-SCHEIDUNG | GENEHMI-GUNG OHNE FORMLICHE ENT-SCHEIDUNG IM RAT | VOM RAT ERLASSENE FORMLICHE ENT-SCHEIDUNG |
|---|---|---|---|
| ⇒ Verlängerung der Steuerbefreiung bzw. Steuersatzermäßigung für in den Provinzen Udine und Trieste verbrauchte Mineralöle | KOM (94) 493 vom 17.11.94 | "Verlängerung durch still-schweigende Übereinkunft" bis zum 31.12.98 | |
| ⇒ Ermäßigung des Verbrauchsteuersatzes auf Heizöl, das für die Dampfgewinnung, und auf Gasöl, das zur Trocknung und "Aktivierung" von Molekularsieben in der Provinz Reggio Calabria verwendet wird (Ermächtigung gilt bis zum 31. Dezember 1996) | | | Artikel 1 Nr. 3. der Entscheidung des Rates 95/585/EG vom 22.12.95 |
| ⇒ Ermäßigung des Verbrauchsteuersatzes auf in der Region Friaul-Julisch Venetien verbrauchtes Benzin (Ermächtigung gilt bis zum 31.December 1996) | | | Artikel 1 Nr. 1. der Entscheidung des Rates 96/273/EG vom 22.04.96 |
| ⇒ Verlängerung von der Verbrauchsteuer auf Mineralöle, die bei der Tonerdegewinnung auf Sardinien als Brennstoff eingesetzt werden, bis zum 31. Dezember 1996 | | | Artikel 1 Nr. 1. der Entscheidung des Rates 96/273/EG vom 22.04.96 |

## IRLAND

| ERMACHTIGUNG BZW. ANTRAG | VORSCHLAG FUR EINE ENT-SCHEIDUNG | GENEHMI-GUNG OHNE FORMLICHE ENT-SCHEIDUNG IM RAT | VOM RAT ERLASSENE FORMLICHE ENT-SCHEIDUNG |
|---|---|---|---|
| ⇒ für Fahrzeuge des öffentlichen Nahverkehrs,<br>⇒ für Kraftfahrzeuge von Behinderten,<br>⇒ für den Betrieb von Leuchttürmen,<br>⇒ für die Tonerdegewinnung im Shannon-Gebiet,<br>⇒ für als Motorenkraftstoff genutztes LPG, Erdgas und Methan,<br>⇒ für die Luftfahrt mit den Ausnahmen nach Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b) der Richtlinie 92/81/EWG<br>⇒ für die Verwendung in der privaten nichtgewerblichen Schiffahrt | | | Entscheidung des Rates vom 19.10.1992 (92/510/EWG) |
| ⇒ Verbrauchsteuerbefreiung für als Heizstoff verwertetes Altöl - aufbereitet oder nicht -, dessen Verwertung steuerbar ist. | KOM (94) 493 vom 17.11.94 | "Still-schweigende Übereinkunft" (16.11.1993) | |
| ⇒ Anwendung von je nach Umweltklasse unterschiedlichen Verbrauchsteuersätzen auf unverbleites Benzin, sofern dabei die in den gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften festlegten Mindestsätze der Verbrauchsteuer auf Mineralöle eingehalten werden (Ermächtigung gilt bis zum 31. Dezember 1996) | KOM (96) 156 vom 15. April 1996 | | Entscheidung des Rates vom 27.6.1996 (96/418/EG) |

## LUXEMBURG

| ERMACHTIGUNG BZW. ANTRAG | VORSCHLAG FUR EINE ENTSCHEI-DUNG | GENEHMI-GUNG OHNE FORMLICHE ENT-SCHEIDUNG IM RAT | VOM RAT ERLASSENE FORMLICHE ENT-SCHEIDUNG |
|---|---|---|---|
| ⇒ für Fahrzeuge des öffentlichen Nahverkehrs<br>⇒ für LPG, Erdgas und Methan | | | Entscheidung des Rates vom 19.10.92 (92/510/EWG) |
| ⇒ bis 31. Dezember 1994 Ermäßigung des Verbrauchsteuersatzes für schweres Heizöl zur Förderung der Verwendung umweltfreundlicherer Brennstoffe, sofern dieser Anreiz speziell an den Schwefelgehalt geknüpft ist und der gewichtete durchschnittliche Verbrauchsteuersatz für schwere Heizöle dem in den Gemeinschaftsvorschriften festgelegten entsprechenden Mindeststeuersatz entspricht; der ermäßigte Steuersatz darf nicht weniger als 6,5 ECU pro Tonne betragen. | | | Entscheidung des Rates vom 13.12.93 (93/697/EWG) |
| ⇒ Verlängerung letztgenannter Ausnahmeregelung bis zum Inkrafttreten von Gemeinschaftsvorschriften zur Besteuerung von schwerem Heizöl mit niedrigem Schwefelgehalt und konkurrierenden Erzeugnissen (längstens bis zum 31.12.96) | | | Artikel 1 Nr. 1. der Entscheidung des Rates vom 22.12.95 (95/585/EG) |

## NIEDERLANDE

| ERMACHTIGUNG BZW. ANTRAG | VORSCHLAG FUR EINE ENTSCHEI-DUNG | GENEHMI-GUNG OHNE FORMLICHE ENT-SCHEIDUNG IM RAT | VOM RAT ERLASSENE FORMLICHE ENT-SCHEIDUNG |
|---|---|---|---|
| ⇒ für Entsalzungsanlagen,<br>⇒ für LPG, Erdgas und Methan,<br>⇒ für die nationalen Streitkräfte,<br>⇒ für die Entnahme von Mineralölproben, für Analysen, Produktionstests oder andere wissenschaftliche Zwecke,<br>⇒ für Kraftstoff von Motoren, die bei der Trockenlegung überschwemmter Flächen eingesetzt werden. | | | Entscheidung des Rates vom 19.10.92 (92/510/EWG) |

## PORTUGAL

| ERMACHTIGUNG BZW. ANTRAG | VORSCHLAG FUR EINE ENTSCHEIDUNG | GENEHMIGUNG OHNE FORMLICHE ENTSCHEIDUNG IM RAT | VOM RAT ERLASSENE FORMLICHE ENTSCHEIDUNG |
|---|---|---|---|
| ⇒ für die Luftfahrt mit den Ausnahmen nach Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b der Richtlinie 92/81/EWG | | | Entscheidung des Rates vom 19.10.92 (92/510/EWG) |
| ⇒ Verbrauchsteuerbefreiung für LPG, Erdgas und Methan, wenn als Kraftstoff im öffentlichen Nahverkehr verwendet | | | Entscheidung des Rates vom 13.12.93 (93/697/EG) |
| ⇒ Verbrauchsteuerbefreiung für als Heizstoff verwertetes Altöl - aufbereitet oder nicht -, dessen Verwertung steuerbar ist. | KOM (94) 493 vom 17.11.94 | "Stillschweigende Übereinkunft" | |
| ⇒ Verbrauchsteuerermäßigung für Heizöl, das in der autonomen Region Madeira verbraucht wird.[3] | | | Artikel 1 Nr. 5. der Entscheidung des Rates 95/585/EG vom 22.12.95 |

## VEREINIGTES KÖNIGREICH

| ERMACHTIGUNG BZW. ANTRAG | VORSCHLAG FUR EINE ENTSCHEI-DUNG | GENEHMI-GUNG OHNE FORMLICHE ENT-SCHEIDUNG IM RAT | VOM RAT ERLASSENE FORMLICHE ENT-SCHEIDUNG |
|---|---|---|---|
| ⇒ für Fahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs,<br>⇒ für die Verwendung in der privaten nichtgewerblichen Schiffahrt,<br>⇒ für als Motorenkraftstoff genutztes LPG, Erdgas und Methan,<br>⇒ für die Luftfahrt mit den Ausnahmen nach Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b der Richtlinie 92/81/EWG,<br>⇒ für den Betrieb von Leuchttürmen. | | | Entscheidung des Rates vom 19.10.92 (92/510/EWG) |
| ⇒ Verbrauchsteuerbefreiung für als Heizstoff verwertetes Altöl - aufbereitet oder nicht -, dessen Verwertung steuerbar ist. | KOM (94) 493 vom 17.11.94 | "Still-schweigende Übereinkunft" (25.04.1994) | |
| ⇒ Anwendung von je nach Umweltklasse unterschiedlichen Verbrauchsteuersätzen, sofern dabei die in den gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften festlegten Mindestsätze der Verbrauchsteuer auf Mineralöle eingehalten werden | | | Entscheidung des Rates vom 22.04.96 (96/273/EG) |

## SCHWEDEN

| ERMACHTIGUNG BZW. ANTRAG | VORSCHLAG FUR EINE ENTSCHEI-DUNG | GENEHMI-GUNG OHNE FORMLICHE ENT-SCHEIDUNG IM RAT | VOM RAT ERLASSENE FORMLICHE ENT-SCHEIDUNG |
|---|---|---|---|
| ⇒ Verbrauchsteuersatzermäßigung für Mineralöle zur Verwendung in der Industrie,<br>⇒ Verbrauchsteuerbefreiung für biologisch gewonnenes Methan und andere Abfallgase,<br>⇒ Steuersatzermäßigung für Dieselkraftstoff und leichtes Heizöl in Übereinstimmung mit umwelttechnischen Klassifizierungen. | | | BEITRITTSAKTE (ABl. C 241 vom 29.8.94) |
| ⇒ Verbrauchsteuerbefreiung für in der privaten nichtgewerblichen Luftfahrt verwendetes Benzin (bis zum 31. Dezember 1996)<br>⇒ Anwendung von je nach Umweltklasse unterschiedlichen Verbrauchsteuersätzen, sofern dabei die in den gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften festlegten Mindestsätze der Verbrauchsteuer auf Mineralöle eingehalten werden (bis zum 31. Dezember 1996). | | | Entscheidung des Rates vom 22.04.96 (96/273/EG) |
| ⇒ Anwendung eines ermäßigten Verbrauchsteuersatzes für Mineralöle zur gewerblichen Verwendung, und zwar über die im Beitrittsvertrag enthaltene Regelung hinaus[4]. Die Ausnahmeregelung sollte so formuliert werden, daß Schweden zu gewerblichen Zwecken verwendetes Mineralöl sowohl einen allgemein ermäßigten Satz als auch einen besonderen ermäßigten Satz für Unternehmen mit sehr hohem Energieverbrauch anwenden kann. Auf keinen Fall liegen die angewandten Steuersätze unter denen in der Richtlinie 92/82/EWG festgelegten Mindestsätzen. Laufzeit der beantragten Regelung bis zum 31. Dezember 1996. | KOM (96) | | |

4 Antrag am 28.03.96 beim Generalsekretariat eingegangen.

ANHANG B

# AUSNAHMEREGELUNGEN NACH ARTIKEL 8 ABSATZ 1 BUCHSTABE B) UND ABSATZ 2 BUCHSTABE B) SOWIE NACH ARTIKEL 8 ABSATZ 4 DER RICHTLINIE 92/81/EWG DES RATES VOM 19. OKTOBER 1992 ZUR HARMONISIERUNG DER STRUKTUR DER VERBRAUCHSTEUERN AUF MINERALÖLE

## ÜBERSICHT

BEREICHE :

I. Verkehr

II. Gewerbliche Wirtschaft

III. Umweltpolitik

IV. Regionalpolitik

V. Sonstiges

**BEREICH I: VERKEHR**

| MS | LUFTFAHRT<br>*a) Befreiung für Mineralöllieferungen zur Verwendung als Kraftstoff für die Luftfahrt mit Ausnahme der privaten nichtgewerblichen Luftfahrt (Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b))*<br>*b) Ausnahmeregelungen nach Artikel 8 Absatz 4* | SCHIFFAHRT<br>*a) Steuerbefreiungen oder Steuersatzermäßigungen für Mineralöllieferungen zur Verwendung als Kraftstoff für die Schiffahrt auf Binnenwasserstraßen, mit Ausnahme der privaten nichtgewerblichen Schiffahrt (Artikel 8 Absatz 2 Buchstabe b))*<br>*b) Ausnahmeregelungen nach Artikel 8 Absatz 4* |
|---|---|---|
| A | a) befreit | a) Befreiung für die Schiffahrt auf Donau und Bodensee |
| B | a) Befreiung auf Flugkerosin beschränkt<br>b) Befreiung mit den Ausnahmen nach Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b) ((Artikel 1 Nr. 1 der Entscheidung des Rates 95/510/EWG vom 19. Oktober 1992) | a) Befreiung auf Gasöl und Kerosin beschränkt<br>b) Befreiung für die Verwendung in privaten nichtgewerblichen Wasserfahrzeugen (Artikel 1 Nr 1 der Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992) |
| D | a) Befreiung Erzeugnisse des KN-Kodes 2710 0031 and für Kerosin der KN-Kodes 2710 0037 und 2710 0051 | a) Befreiung |
| DK | a) Befreiung auf Flugkerosin beschränkt<br>b) Befreiung mit den Ausnahmen nach Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b) ((Artikel 1 Nr. 1 der Entscheidung des Rates 95/510/EWG vom 19. Oktober 1992) | a) Verbrauchsteuererstattung |
| EL | a) Befreiung | a) Keine Befreiungen<br>b) Befreiung für die Verwendung in nicht in Griechenland eingetragenen privaten nichtgewerblichen Wasserfahrzeugen (Artikel 1 Nr. 4 der Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992) |
| E | a) Befreiung | a) Befreiung |
| FI | a) Befreiung<br>b) Befreiung mit den Ausnahmen nach Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b) (Beitrittsakte). | a) Befreiung<br>b) Steuersatzermäßigung für private nichtgewerbliche Wasserfahrzeuge (Beitrittsakte) |

**BEREICH I: VERKEHR** *(Fortsetzung)*

| MS | LUFTFAHRT<br>a) *Befreiung für Mineralöllieferungen zur Verwendung als Kraftstoff für die Luftfahrt mit Ausnahme der privaten nichtgewerblichen Luftfahrt (Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b))*<br>b) *Ausnahmeregelungen nach Artikel 8 Absatz 4* | SCHIFFAHRT<br>*a) Steuerbefreiungen oder Steuersatzermäßigungen für Mineralöllieferungen zur Verwendung als Kraftstoff für die Schiffahrt auf Binnenwasserstraßen, mit Ausnahme der privaten nichtgewerblichen Schiffahrt (Artikel 8 Absatz 2 Buchstabe b))*<br>*b) Ausnahmeregelungen nach Artikel 8 Absatz 4* |
|---|---|---|
| F | a) Befreiung auf Flugkerosin beschränkt<br>b) Befreiung mit den Ausnahmen nach Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b) (Artikel 1 Nr. 3 der Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992) | a) Steuersatzermäßigung beschränkt auf Gasöl, das von Schuten verwendet wird |
| I | a) Befreiung<br>b) Befreiung mit den Ausnahmen nach Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b) (Artikel 1 Nr. 8 der Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992) | a) Befreiung |
| IRL | a) Befreiung auf Flugkerosin beschränkt<br>b) Befreiung mit den Ausnahmen nach Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b) (Artikel 1 Nr. 6 der Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992) | a) Befreiung<br>b) Steuersatzermäßigung für die Verwendung in privaten nichtgewerblichen Wasserfahrzeugen (Artikel 1 Absatz 7 der Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992) |
| L | a) Befreiung auf Flugkerosin beschränkt | a) Befreiung auf Gasöl und Flugkerosin beschränkt |
| NL | a) Befreiung | a) Befreiung, außer für leichte Öle, denen kein Markierungsadditiv zugesetzt ist |
| P | a) Befreiung (KN-Kodes 27100026 und 2710005)<br>b) Befreiung mit den Ausnahmen nach Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b) (Artikel 1 Nr. 11 der Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992) | a) Keine Befreiung |

**BEREICH I: VERKEHR** *(Fortsetzung)*

| MS | LUFTFAHRT | SCHIFFAHRT |
|---|---|---|
| | *a) Befreiung für Mineralöllieferungen zur Verwendung als Kraftstoff für die Luftfahrt mit Ausnahme der privaten nichtgewerblichen Luftfahrt (Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b))*<br>*b) Ausnahmeregelungen nach Artikel 8 Absatz 4* | *a) Steuerbefreiungen oder Steuersatzermäßigung für Mineralöllieferungen zur Verwendung als Kraftstoff für für die Schiffahrt auf Binnenwasserstraßen, mit Ausnahme der privaten nichtgewerblichen Schiffahrt (Artikel 8.2.b))*<br>*b) Ausnahmeregelungen nach Artikel 8 Absatz 4* |
| **UK** | a) Befreiung auf Flugbenzin beschränkt; auf AVGAS wird der halbe Steuersatz erhoben<br>b) Befreiung mit den Ausnahmen nach Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b) (Artikel 1 Nr. 12 der Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992) | a) Keine Befreiung<br>b) Für die Verwendung in privaten nichtgewerblichen Wasserfahrzeugen (Artikel 1 Nr. 12. der Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992). |
| **SV** | a) Befreiung<br>b) Befreiung für in der privaten nichtgewerblichen Luftfahrt verwendetes Flugbenzin und Kerosin (Artikel 1 Nr. 3 der Entscheidung des Rates 96/273/EG vom 22.4.1996) | a) Befreiung |

## BEREICH II: GEWERBLICHE WIRTSCHAFT

| MS | |
|---|---|
| D | a) Befreiung für die Entnahme von Mineralölproben zu Analysezwecken (Artikel 1 Nr. 2 der Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992). |
| DK | a) Teilweise Steuerrückzahlung an die gewerbliche Wirtschaft, sofern die Steuern den Gemeinschaftsvorschriften entsprechen und der Betrag der gezahlten und nicht erstatteten Steuer zu keiner Zeit die im Gemeinschaftsrecht für Abgaben und Kontrollgebühren auf Mineralöle vorgesehenen Mindestsätze unterschreitet (Artikel 1 Nr. 3 der Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992). |
| I | a) Befreiung für Mineralöle, die bei der Tonerdegewinnung auf Sardinien als Brennstoff verwendet werden (Artikel 1 Nr. 3 der Entscheidung des Rates 93/697/EWG vom 13. Dezember 1993, verlängert bis zum 31.12.96 durch Artikel 1 Nr. 1 der Entscheidung des Rates 96/273/EG vom 22.4.1996).<br>b) Steuersatzermäßigung für Heizöl, das für die Dampfgewinnung, und Gasöl, das zur Trocknung und "Aktivierung" von Molekularsieben in der Provinz Reggio Calabria verwendet wird, bis zum 31. Dezember 1996 (Artikel 1 Nr. 3 der Entscheidung des Rates 95/585/EG vom 22. Dezember 1995). |
| IRL | a) Befreiung für die Tonerdegewinnung im Shannon-Gebiet (Artikel 1 Nr. 7 der Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992). |
| NL | a) Befreiung für die Entnahme von Mineralölproben zu Analysezwecken usw. (Artikel 1 Nr. 10 der Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992). |
| SV | a) Steuersatzermäßigung für in der Industrie verwendete Mineralöle (Beitrittsakte).<br>b) Antrag auf Anwendung eines ermäßigten Verbrauchsteuersatzes für Mineralöle zur gewerblichen Verwendung, und zwar über die im Beitrittsvertrag enthaltene Regelung hinaus. Die Ausnahmeregelung sollte so formuliert werden, daß Schweden auf zu gewerblichen Zwecken verwendetes Mineralöl sowohl einen allgemein ermäßigten Satz als auch einen besonderen ermäßigten Satz für Unternehmen mit sehr hohem Energieverbrauch anwenden kann, bis zum 31. Dezember 1996. Auf keinen Fall liegen die angewandten Steuersätze unter denen in der Richtlinie 92/82/EWG festgelegten Mindestsätzen. |

## BEREICH III: UMWELTPOLITIK

| MS | |
|---|---|
| A | a) Verbrauchsteuerbefreiung für LPG, das als Kraftstoff in Fahrzeugen des öffentlichen Nahverkehrs verwendet wird (Beitrittsakte).<br>b) Verbrauchsteuerbefreiung für als Heizstoff verwertetes Altöl - aufbereitet oder nicht -, dessen Verwertung steuerbar ist, bis zum 31. Dezember 1996<br>(Artikel 1 Nr. 4 der Entscheidung des Rates 95/585/EG vom 22. Dezember 1995).<br>c) Verbrauchsteuerbefreiung für Erdgas und Methan bis zum 31/12/96<br>(Artikel 1 Nr. 2 der Entscheidung des Rates 96/273/EG vom 22.4.1996) |
| B | a) Teilweise Befreiung für Gasöl, das in Fahrzeugen des öffentlichen Nahverkehrs verwendet wird<br>(Artikel 1 Nr. 1 der Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992).<br>b) Für LPG, Erdgas und Methan<br>(Artikel 1 Nr. 1 der Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992).<br>c) Steuersatzermäßigung für schweres Heizöl mit niedrigem Schwefelgehalt (< =1%S)<br>(Artikel 1 Nr. 1 der Entscheidung des Rates 93/697/EWG und Artikel 1 Nr. 1 der Entscheidung des Rates 95/585/EG vom 22. Dezember 1995). |
| D | a) Verbrauchsteuerbefreiung für als Heizstoff verwertetes Altöl - aufbereitet oder nicht -, dessen Verwertung steuerbar ist.<br>(KOM (94) 493 endg. vom 17.11.1994 - *Stillschweigende Übereinkunft vom 8.6.94)*<br>b) Für die Verwendung von als Abfallgase anfallenden gasförmigen Kohlenwasserstoffen als Heizstoffe<br>(Artikel 1 Nr. 2 der Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992). |
| DK | a) Befreiung für LPG, Gasöl und ultraleichtes Gasöl, das in Fahrzeugen des öffentlichen Nahverkehrs verwendet wird<br>(Artikel 1 Nr. 3 der Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992).<br>b) Ermäßigung des Abgabensatzes auf Dieselkraftstoff zur Förderung der Verwendung umweltfreundlicherer Brennstoffe, sofern die Anreize an die einschlägigen technischen Merkmale wie spezifisches Gewicht, Schwefelgehalt, Destillationspunkt, Cetan-Zahl und -index geknüpft sind und die Sätze zu keiner Zeit die im Gemeinschaftsrecht für Abgaben auf Mineralöl vorgesehenen Mindestsätze unterschreiten<br>(Artikel 1 Nr. 3 der Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992).<br>c) Anwendung differenzierter Verbrauchsteuersätze auf Treibstoff, je nachdem ob es sich um eine Abgabe in Tankstellen mit einem System zur Rückführung von Treibstoffdämpfen oder die Abgabe in anderen Tankstellen handelt, sofern dabei stets die Verbrauchsteuermindestsätze auf Mineralöle nach den gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen eingehalten werden (Ermächtigung gilt bis zum 31.12.96)<br>(Artikel 1 Nr. 2 der Entscheidung des Rates 95/585/EG vom 22. Dezember 1995). |
| EL | a) Für Fahrzeuge des öffentlichen Nahverkehrs.[2]<br>(Artikel 1 Nr. 4 der Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992).<br>b) Befreiung für LPG und Methan in der Industrie<br>(Artikel 1 Nr. 4 der Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992).<br>c) Ermäßigung des Abgabensatzes auf Dieselkraftstoff zur Förderung der Verwendung umweltfreundlicherer Brennstoffe, sofern die Anreize an die einschlägigen technischen Merkmale wie spezifisches Gewicht, Schwefelgehalt, Destillationspunkt, Cetan-Zahl und -index geknüpft sind und die Sätze zu keiner Zeit die im Gemeinschaftsrecht für Abgaben auf Mineralöl vorgesehenen Mindestsätze unterschreiten<br>(Artikel 1 Nr .4 der Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992). |

## BEREICH III: UMWELTPOLITIK *(Fortsetzung)*

| MS | |
|---|---|
| E | a) Befreiung für LPG, das als Motorenkraftstoff in Fahrzeugen des öffentlichen Nahverkehrs verwendet wird<br>(Artikel 1 Nr. 5 der Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992).<br>b) Verbrauchsteuerbefreiung für als Heizstoff verwertetes Altöl - aufbereitet oder nicht -, dessen Verwertung steuerbar ist<br>(KOM (94) 493 endg. vom 17.11.1994 - *Stillschweigende Übereinkunft vom 15.8.94).* |
| FI | a) Verbrauchsteuerbefreiung für als Heizstoff verwertetes Altöl - aufbereitet oder nicht -, dessen Verwertung steuerbar ist, bis zum 31.12.96<br>(Artikel 1 Nr. 6 der Entscheidung des Rates 95/585/EG vom 22. Dezember 1995).<br>b) Für Methan und LPG für alle Verwendungszwecke<br>(Beitrittsakte).<br>c) Ermäßigte Steuersätze für Diesel und Gasöl mit niedrigem Schwefelgehalt<br>(Beitrittsakte).<br>d) Ermäßigte Steuersätze auf reformuliertes unverbleites und verbleites Benzin<br>(Beitrittsakte). |
| F | a) Verbrauchsteuerbefreiung für als Heizstoff verwertetes Altöl - aufbereitet oder nicht -, dessen Verwertung steuerbar ist<br>(KOM (94) 493 endg. vom 17.11.1994 - *Stillschweigende Übereinkunft vom 8.6.94).*<br>b) Befreiung für Kraftstoff für Taxis im Rahmen einer Jahreshöchstmenge<br>(Artikel 1 Nr. 6 der Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992).<br>c) Antrag einer Befreiung für LPG und Erdgas im Rahmen jährlicher Höchstmengen, wenn als Kraftstoff für den öffentlichen Nahverkehr verwendet, im Zusammenhang mit Maßnahmen zur Verringerung der Umweltverschmutzung |
| I | a) Befreiung für Fahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs<br>(Artikel 1 Nr. 8 der Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992).<br>b) Für Methan als Kraftstoff für Kraftfahrzeuge<br>(Artikel 1 Nr. 8 der Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992).<br>c) Für die Verwendung als Abfallgase anfallender gasförmiger Kohlenwasserstoffe als Heizstoff<br>(Artikel 1 Nr. 8 der Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992). |
| IRL | a) Steuersatzermäßigung für Fahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs<br>(Artikel 1 Nr. 7 der Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992).<br>b) Als Kraftstoff verwendetes LPG, Erdgas und Methan<br>(Artikel 1 Nr. 7 der Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992).<br>c) Verbrauchsteuerbefreiung für als Heizstoff verwertetes Altöl - aufbereitet oder nicht -, dessen Verwertung steuerbar ist,<br>(KOM (94) 493 endg. vom 17.11.1994 - *Stillschweigende Übereinkunft vom 16.11.93).*<br>d) Anwendung unterschiedlicher Steuersätze auf unverbleites Benzin je nach Umweltklasse<br>*(Entscheidung des Rates 96/418/EG vom 27.6.1996).* |

**BEREICH III: UMWELTPOLITIK** *(Fortsetzung)*

| MS | |
|---|---|
| L | a) Nur LPG, Erdgas und Methan für Fahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs (Artikel 1 Nr. 9 der Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992).<br>b) Für LPG, Erdgas und Methan (Artikel 1 Nr. 9 der Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992).<br>c) Steuersatzermäßigung für schweres Heizöl mit niedrigem Schwefelgehalt (< = 1 %S) (Artikel 1 Nr. 1 der Entscheidung des Rates 93/697/EWG und Artikel 1 Nr. 1 der Entscheidung des Rates 95/585/EG vom 22. Dezember 1995). |
| NL | a) Für LPG, Erdgas und Methan (Artikel 1 Nr. 10 der Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992). |
| P | a) Befreiung für LPG, Methan und Erdgas für Fahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs (Artikel 1 Nr. 4 der Entscheidung des Rates 93/697/EWG vom 13. Dezember 1993).<br>Verbrauchsteuerbefreiung für als Heizstoff verwertetes Altöl - aufbereitet oder nicht -, dessen Verwertung steuerbar ist (KOM (94) 493 endg. vom 17.11.1994 - *Stillschweigende Übereinkunft vom 8.6.94).* |
| UK | a) Für Fahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs (Artikel 1 Nr. 12 der Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992).<br>b) Für LPG, Erdgas und Methan, wenn als Kraftstoff verwendet (Artikel 1 Nr. 12 der Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992).<br>c) Verbrauchsteuerbefreiung für als Heizstoff verwertetes Altöl - aufbereitet oder nicht -, dessen Verwertung steuerbar ist (KOM (94) 493 endg. vom 17.11.1994 - *Stillschweigende Übereinkunft vom 25.4.94).*<br>d) Anwendung unterschiedlicher Steuersätze auf unverbleites Benzin je nach Umweltklasse (Artikel 1 Nr. 4 der Entscheidung des Rates 96/273/EG vom 22.4.1996). |
| SV | a) Verbrauchsteuerbefreiung für biologisch gewonnenes Methan und andere Abfallgase (Beitrittsakte).<br>b) Anwendung unterschiedlicher Steuersätze auf unverbleites Benzin je nach Umweltklasse (Artikel 1 Nr. 3 der Entscheidung des Rates 96/273/EG vom 22.4.1996).<br>c) Ermäßigte Steuersätze für Diesel und leichtes Heizöl je nach Umweltklasse (Beitrittsakte). |

## BEREICH IV: REGIONALPOLITIK

| MS | |
|---|---|
| F | a) Erstattung von 6.63 FF je hl Benzin, das auf Korsika verbraucht oder aus korsischen Häfen an private nichtgewerbliche Wasserfahrzeuge geliefert wird, bis zum 31. Dezember 1994<br>(Artikel 1 Nr. 6 der Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992, stillschweigend verlängert bis zum 31.12.96 - KOM (95) endg. vom 27.02.95). |
| I | a) Zum Verbrauch in der Region Aostatal und der Provinz Görz<br>(Artikel 1 Nr. 8 der Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992).<br>b) Zum Verbrauch in den Provinzen Udine und Trieste, bis zum 31. Dezember 1994<br>(Artikel 1 Nr. 8 der Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992, stillschweigend verlängert bis zum 31.12.98 - KOM (95) 493 endg. vom 17.11.94).<br>c) Steuersatzermäßigung für Benzin, das in der Region Friaul-Julisch Venezien verbraucht wird<br>(Artikel 1 Nr. 1 der Entscheidung des Rates 96/273/EG vom 22.4.1996). |
| P | a) Verbrauchsteuerermäßigung für Heizöl, das in der autonomen Region Madeira verbraucht wird. Diese Ermäßigung darf die Mehrkosten für die Beförderung in die Region nicht übersteigen.<br>(Artikel 1 Nr. 5 der Entscheidung des Rates 95/585/EG vom 22. Dezember 1995) |

## Bereich V: SONSTIGES

| MS | |
|---|---|
| B | a) für Motorenkraftstoffe zur Trockenlegung von überschwemmten Flächen (Artikel 1.1 der Entscheidung des Rates 92/510/CE vom 19. Oktober 1992). |
| EL | a) Befreiung für die Streitkräfte des Staates (Artikel 1.4 der Entscheidung des Rates 92/510/CE vom 19. Oktober 1992).<br>b) Befreiung für Mineralöle, die als Kraftstoff für den Betrieb von Dienstfahrzeugen des Ministerpräsidenten, der nationalen Polizei und den Metropoliten benutzt werden (Entscheidung des Rates 93/697/EG vom 13 Dezember 1993).<br>c) für Entsalzungsanlagen (Artikel 1.4 der Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992). |
| F | a) Befreiung für bestimmte Maßnahmen zur Unterstützung von Regionen, die eine Bevölkerungsverlust erleiden (Artikel 1.6 der Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992). |
| I | a) Ermäßigung des Normalsatzes (Benzin und LPG) für Krankenwagen um 50 % (Artikel 1.8 der Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992).<br>b) Befreiung für die nationalen Streitkräfte, die zu den NATO-Streitkräften gehören (Artikel 1.8 der Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992).<br>c) Befreiung für Motorenkraftstoff zur Trockenlegung überschwemmter Flächen (Artikel 1.8 der Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992). |
| IRL | a) für den Betrieb von Leuchttürmen (Artikel 1.7 der Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992).<br>b) für Fahrzeuge von Behinderten (Artikel 1.7 der Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992). |
| NL | a) für die nationalen Streitkräfte (Artikel 1.10 der Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992).<br>b) Ermäßigung für Motorenkraftstoffe zur Trockenlegung überschwemmter Flächen (Artikel 1.10 der Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992).<br>c)Ermäßigung für Gasöl für den Betrieb von Entsalzungsanlagen (Artikel 1.10 der Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992). |
| UK | a) für den Betrieb von Leuchttürmen, (Artikel 1.12 der Entscheidung des Rates 92/510/EWG vom 19. Oktober 1992). |

Vorschlag für eine

## ENTSCHEIDUNG DES RATES

zur Ermächtigung bestimmter Mitgliedstaaten, ermäßigte Verbrauchsteuersätze oder Verbrauchsteuerbefreiungen für Mineralöle mit bestimmten Verwendungszwecken beizubehalten, gemäß dem Verfahren nach Artikel 8 Absatz 4 der Richtlinie 92/81/EWG.

Vorschlag für eine

96/0263(CNS)

**ENTSCHEIDUNG DES RATES**

zur Ermächtigung bestimmter Mitgliedstaaten, ermäßigte Verbrauchsteuersätze oder Verbrauchsteuerbefreiungen für Mineralöle mit bestimmten Verwendungszwecken beizubehalten, gemäß dem Verfahren nach Artikel 8 Absatz 4 der Richtlinie 92/81/EWG.

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Richtlinie 92/81/EWG des Rates vom 19. Oktober 1992 zur Harmonisierung der Struktur der Verbrauchsteuern auf Mineralöle[1], insbesondere auf Artikel 8 Absatz 4,

auf Vorschlag der Kommission[2],

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments[3],

in Erwägung nachstehender Gründe:

Gemäß Artikel 8 Absatz 4 der Richtlinie 92/81/EWG kann der Rat auf Vorschlag der Kommission einstimmig einen Mitgliedstaat ermächtigen, aus besonderen politischen Erwägungen Verbrauchsteuerermäßigungen oder -befreiungen für Mineralöle einzuführen.

Einige Mitgliedstaaten haben der Kommission ihre Absicht mitgeteilt, bestimmte Befreiungen oder Ermäßigungen beizubehalten, die in ihren jeweiligen Steuervorschriften bereits vorgesehen sind, oder neue Befreiungen oder Ermäßigungen einzuführen; in beiden Fällen sollte das Verfahren nach Artikel 8 Absatz 4 zur Anwendung kommen.

Die übrigen Mitgliedstaaten wurden hiervon unterrichtet.

---

1 ABl. Nr. L 316 vom 31.10.1992, S. 12, in der Fassung der Richtlinie 94/74/EG (ABl. Nr. 365 vom 31.12.1994, S. 46).

2

3

Alle in Artikel 1 genannten Befreiungen und Ermäßigungen sollen aufgrund besonderer politischer Erwägungen bis zum 31. Dezember 1998 in Kraft bleiben, sofern sie nicht zu Wettbewerbsverzerrungen führen oder das Funktionieren des Binnenmarktes beeinträchtigen.

Alle in Artikel 2 genannten Befreiungen und Ermäßigungen sollen zum 31.12.1996 auslaufen.

Sämtliche nach Artikel 3 gewährte Steuerbefreiungen und Steuerermäßigungen sollen ab dem 1. Januar 1997 widerrufen werden.

Die Ermäßigungen und Befreiungen werden von der Kommission fortlaufend überprüft, um ihre Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt und anderen Zielen des Vertrages zu gewährleisten.

Gemäß Artikel 8 Absatz 6 der Richtlinie 92/81/EWG hat der Rat die Lage bis zum 31. Dezember 1996 auf der Grundlage eines Berichts der Kommission zu prüfen -

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

**Artikel 1**

Gemäß Artikel 8 Absatz 4 der Richtlinie 92/81/EWG werden folgende Mitgliedstaaten bis zum 31. Dezember 1998 unbeschadet ihrer Verpflichtungen aus der Richtlinie 92/82/EWG zur Annäherung der Verbrauchsteuersätze auf Mineralöle[4] ermächtigt, nachstehend genannte Verbrauchsteuersatzermäßigungen oder Verbrauchsteuerbefreiungen einzuführen oder beizubehalten:

1. Königreich Belgien:
   - für Fahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs,
   - für LPG, Erdgas und Methan,
   - Ermäßigung des Verbrauchsteuersatzes für schweres Heizöl zur Förderung der Verwendung umweltfreundlicherer Brennstoffe, sofern diese Ermäßigung speziell an den Schwefelgehalt geknüpft ist und der Verbrauchsteuersatz für schweres Heizöl den im Gemeinschaftsrecht vorgesehenen entsprechenden Mindeststeuersatz nicht unterschreitet.

[4] ABl. Nr. L 316 vom 31.10.1992, S. 12, in der Fassung der Richtlinie 94/74/EG (ABl. Nr. 365 vom 31.12.1994, S. 46).

2. Königreich Dänemark:
   - teilweise Steuerrückzahlung an die gewerbliche Wirtschaft, sofern die Steuern den Gemeinschaftsvorschriften entsprechen und der Betrag der gezahlten und nichterstatteten Steuer zu keiner Zeit die im Gemeinschaftsrecht für Abgaben oder Kontrollgebühren auf Mineralöl vorgesehenen Mindestsätze unterschreitet,
   - für Fahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs,
   - für eine Ermäßigung des Abgabensatzes auf Dieselkraftstoff zur Förderung der Verwendung umweltfreundlicherer Brennstoffe, sofern die Anreize an die einschlägigen technischen Merkmale wie spezifisches Gewicht, Schwefelgehalt, Destillationspunkt, Cetan-Zahl und -index geknüpft sind und die Sätze zu keiner Zeit die im Gemeinschaftsrecht für Abgaben auf Mineralöl vorgesehenen Mindestsätze unterschreiten,
   - Anwendung differenzierter Verbrauchsteuersätze auf Kraftstoff, je nachdem ob es sich um eine Abgabe in Tankstellen mit einem System zur Rückführung von Kraftstoffdämpfen oder die Abgabe in anderen Tankstellen handelt, sofern dabei zu keiner Zeit die im Gemeinschaftsrecht für Abgaben auf Mineralöle vorgesehenen Mindestsätze unterschritten werden.

3. Bundesrepublik Deutschland:
   - für die Verwendung von gasförmigen Kohlenwasserstoffen, die als Abfallgase anfallen, als Heizstoffe,
   - für die Entnahme von Mineralölproben für Analysen, Produktionstests oder andere wirtschaftliche Zwecke,
   - Verbrauchsteuerbefreiung für Altöl, das - aufbereitet oder nicht - als Heizstoff genutzt wird und dessen Verwertung steuerbar ist.

4. Griechische Republik:
   - für Fahrzeuge des öffentlichen Nahverkehrs,
   - für Entsalzungsanlagen,
   - für die Verwendung von LPG und Methan für gewerbliche Zwecke.

5. Königreich Spanien:
   - für als Motorenkraftstoff in Fahrzeugen des öffentlichen Nahverkehrs benutztes LPG,
   - Verbrauchsteuerbefreiung für Altöl, das - aufbereitet oder nicht - als Heizstoff genutzt wird und dessen Verwertung steuerbar ist.

6. Französische Republik:
   - für den Verbrauch auf der Insel Korsika, sofern die ermäßigten Sätze zu keiner Zeit die im Gemeinschaftsrecht für Abgaben auf Mineralöl vorgesehenen Mindestsätze unterschreiten,
   - Verbrauchsteuerbefreiung für Altöl, das - aufbereitet oder nicht - als Heizstoff genutzt wird und dessen Verwertung steuerbar ist.

7. Italienische Republik:
   - für Fahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs,
   - für die Verwendung von gasförmigen Kohlenwasserstoffen, die als Abfallgase anfallen, als Heizstoffe,
   - für den Verbrauch in der Region Aostatal und der Provinz Görz,
   - für Methan als Kraftstoff für Kraftfahrzeuge,
   - Verbrauchsteuerbefreiung für Mineralöle, die bei der Tonerdegewinnung auf Sardinien als Brennstoff eingesetzt werden, sofern die ermäßigten Sätze zu keiner Zeit die im Gemeinschaftsrecht für Abgaben auf Mineralöl vorgesehenen Mindestsätze unterschreiten,
   - Ermäßigung des Verbrauchsteuersatzes auf Heizöl, das für die Dampfgewinnung, und auf Gasöl, das zur Trocknung und "Aktivierung" von Molekularsieben in der Provinz Reggio Calabria verwendet wird, sofern die ermäßigten Sätze zu keiner Zeit die im Gemeinschaftsrecht für Abgaben auf Mineralöl vorgesehenen Mindestsätze unterschreiten,
   - Ermäßigung des Verbrauchsteuersatzes auf in der Region Friaul-Julisch Venetien verbrauchtes Benzin, sofern die ermäßigten Sätze zu keiner Zeit die im Gemeinschaftsrecht für Abgaben auf Mineralöl vorgesehenen Mindestsätze unterschreiten,
   - Steuersatzermäßigung für in den Provinzen Udine und Trieste verbrauchte Mineralöle, sofern die ermäßigten Sätze zu keiner Zeit die im Gemeinschaftsrecht für Abgaben auf Mineralöl vorgesehenen Mindestsätze unterschreiten.

8. Irland:
   - für Fahrzeuge des öffentlichen Nahverkehrs,
   - für die Tonerdegewinnung im Shannon-Gebiet,
   - für als Kraftstoff genutztes LPG, Erdgas und Methan,
   - Verbrauchsteuerbefreiung für Altöl, das - aufbereitet oder nicht - als Heizstoff genutzt wird und dessen Verwertung steuerbar ist,
   - Anwendung von je nach Umweltklasse unterschiedlichen Verbrauchsteuersätzen auf unverbleites Benzin, sofern die ermäßigten Sätze zu keiner Zeit die im Gemeinschaftsrecht für Abgaben auf Mineralöl vorgesehenen Mindestsätze unterschreiten.

9. Großherzogtum Luxemburg
   - für Fahrzeuge des öffentlichen Nahverkehrs,
   - für LPG, Erdgas und Methan,
   - Ermäßigung des Verbrauchsteuersatzes für schweres Heizöl zur Förderung der Verwendung umweltfreundlicherer Brennstoffe, sofern diese Ermäßigung speziell an den Schwefelgehalt geknüpft ist und der Verbrauchsteuersatz für schweres Heizöl den im Gemeinschaftsrecht vorgesehenen entsprechenden Mindeststeuersatz nicht unterschreitet.

10. Königreich der Niederlande:
    - für Entsalzungsanlagen,
    - für LPG, Erdgas und Methan.

11. Republik Österreich:
    - für LPG, das als Kraftstoff in Fahrzeugen des öffentlichen Nahverkehrs verwendet wird,
    - Verbrauchsteuerbefreiung für Altöl, das - aufbereitet oder nicht - als Heizstoff genutzt wird und dessen Verwertung steuerbar ist,
    - Erdgas und Methan.

12. Portugiesische Republik:
    - Verbrauchsteuerbefreiung für LPG, Erdgas und Methan, wenn als Kraftstoff im öffentlichen Nahverkehr verwendet,
    - Verbrauchsteuerermäßigung für Heizöl, das in der autonomen Region Madeira verbraucht wird, wobei diese Ermäßigung die Mehrkosten für die Beförderung in die Region nicht übersteigen darf,
    - Verbrauchsteuerbefreiung für Altöl, das - aufbereitet oder nicht - als Heizstoff genutzt wird und dessen Verwertung steuerbar ist.

13. Republik Finnland:
    - Verbrauchsteuerbefreiung für Methan und LPG für alle Verwendungszwecke,
    - Verbrauchsteuerbefreiung für Altöl, das - aufbereitet oder nicht - als Heizstoff genutzt wird und dessen Verwertung steuerbar ist.

14. Königreich Schweden:
    - Verbrauchsteuersatzermäßigung für Mineralöle, die für gewerbliche Zwecke verbraucht werden, sofern die ermäßigten Sätze zu keiner Zeit die im Gemeinschaftsrecht für Abgaben auf Mineralöl vorgesehenen Mindestsätze unterschreiten,
    - Verbrauchsteuerbefreiung für biologisch gewonnenes Methan und andere Abfallgase,
    - Steuersatzermäßigungen für Dieselkraftstoff und leichtes Heizöl in Übereinstimmung mit umwelttechnischen Klassifizierungen,
    - Anwendung von je nach Umweltklasse unterschiedlichen Verbrauchsteuersätzen auf unverbleites Benzin, sofern die ermäßigten Sätze zu keiner Zeit die im Gemeinschaftsrecht für Abgaben auf Mineralöl vorgesehenen Mindestsätze unterschreiten.

15. Vereinigtes Königreich, Großbritannien und Nordirland:
    - für Fahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs,
    - für als Kraftstoff genutztes LPG, Erdgas und Methan,
    - Anwendung von je nach Umweltklasse unterschiedlichen Verbrauchsteuersätzen auf unverbleites Benzin, sofern die ermäßigten Sätze zu keiner Zeit die im Gemeinschaftsrecht für Abgaben auf Mineralöl vorgesehenen Mindestsätze unterschreiten,
    - Verbrauchsteuerbefreiung für Altöl, das - aufbereitet oder nicht - als Heizstoff genutzt wird und dessen Verwertung steuerbar ist.

Artikel 2

Folgende Ausnahmeregelungen treten mit Wirkung vom 31. Dezember 1996 außer Kraft:

1. Königreich Belgien:
   - für Kraftstoffe zum Betrieb von Motoren, die bei der Trockenlegung überschwemmter Flächen eingesetzt werden,
   - für die Luftfahrt mit den Ausnahmen nach Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b) der Richtlinie 92/81/EWG,
   - für die Verwendung in der privaten nichtgewerblichen Schiffahrt.

2. Königreich Dänemark:
   - für die Luftfahrt mit den Ausnahmen nach Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b) der Richtlinie 92/81/EWG.

3. Griechische Republik:
   - für die Nutzung durch die Streitkräfte des Staates,
   - für eine Ermäßigung des Abgabensatzes auf Dieselkraftstoff zur Förderung der Verwendung umweltfreundlicherer Brennstoffe, sofern die Anreize an die einschlägigen technischen Merkmale wie spezifisches Gewicht, Schwefelgehalt, Destillationspunkt, Cetan-Zahl und -index geknüpft sind und die Sätze zu keiner Zeit die im Gemeinschaftsrecht für Abgaben auf Mineralöl vorgesehenen Mindestsätze unterschreiten,
   - für nicht in Griechenland eingetragene nichtgewerbliche Wasserfahrzeuge,
   - Befreiung von der Verbrauchsteuer auf Mineralöle, die als Kraftstoffe für den Betrieb von Dienstfahrzeugen des Amtes des Ministerpräsidenten, der nationalen Polizei und der Metropoliten benutzt werden.

4. Französische Republik:
   - für Kraftstoff für Taxis im Rahmen einer Jahreshöchstmenge,
   - für die Luftfahrt mit den Ausnahmen nach Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b) der Richtlinie 92/81/EWG,
   - für bestimmte Maßnahmen zur Unterstützung von Regionen, die einen Bevölkerungsverlust erleiden.

5. Italienische Republik:
   - für die Luftfahrt mit den Ausnahmen nach Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b) der Richtlinie 92/81/EWG

- für Kraftstoffe zum Betrieb von Motoren, die bei der Trockenlegung überschwemmter Flächen eingesetzt werden,
- für Krankenwagen,
- für die nationalen Streitkräfte.

6. Irland:
   - für Kraftfahrzeuge von Behinderten,
   - für den Betrieb von Leuchttürmen,
   - für die Luftfahrt mit den Ausnahmen nach Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b) der Richtlinie 92/81/EWG,
   - für die Verwendung in der privaten nichtgewerblichen Schiffahrt.

7. Königreich der Niederlande:
   - für die nationalen Streitkräfte,
   - für Kraftstoffe zum Betrieb von Motoren, die bei der Trockenlegung überschwemmter Flächen eingesetzt werden,
   - für die Entnahme von Mineralölproben für Analysen, Produktionstests oder andere wissenschaftliche Zwecke.

8. Portugiesische Republik:
   - für die Luftfahrt mit den Ausnahmen nach Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b) der Richtlinie 92/81/EWG.

9. Republik Finnland:
   - Verbrauchsteuerbefreiung für Mineralöle, die für die private nichtgewerbliche Schiffahrt verwendet werden.

10. Königreich Schweden:
    - Verbrauchsteuerbefreiung für in der privaten nichtgewerblichen Luftfahrt verwendetes Flugbenzin und Flugkerosin.

11. Vereinigtes Königreich, Großbritannien und Nordirland:
    - für die Verwendung in der privaten nichtgewerblichen Schiffahrt,
    - für die Luftfahrt mit den Ausnahmen nach Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b) der Richtlinie 92/81/EWG,
    - für den Betrieb von Leuchttürmen.

**Artikel 3**

1. Die Entscheidungen des Rates 92/510/EWG[5], 93/697/EG[6], 95/585/EG[7], 96/273/EG[8] und 96/418/EG[9] werden mit Wirkung vom 1. Januar 1997 aufgehoben.

2. Folgende Ermächtigungen, die aufgrund von Anträgen, in denen besondere politische Erwägungen geltend gemacht wurden, und nach Auslaufen der Zweimonatsfrist nach Artikel 8 Absatz 4 der Richtlinie 92/81/EWG als durch stillschweigenden Beschluß des Rates gewährt gelten, werden mit Wirkung vom 1. Januar 1997 aufgehoben:

Die Deutschland aufgrund des Antrags vom 15. März 1994, den Mitgliedstaaten von der Kommission am 7. April 1994 mitgeteilt, gewährte Ermächtigung.

Die Spanien aufgrund des Antrags vom 17. Mai 1994, den Mitgliedstaaten von der Kommission am 17. Juni 1994 mitgeteilt, gewährte Ermächtigung.

Die Frankreich aufgrund des Antrags vom 13. Dezember 1993, den Mitgliedstaaten von der Kommission am 7. April 1994 mitgeteilt, gewährte Ermächtigung.

Die Frankreich aufgrund des Antrags vom 23. November 1994, den Mitgliedstaaten von der Kommission am 19. Dezember 1994 mitgeteilt, gewährte Ermächtigung.

Die Italien aufgrund des Antrags vom 15. März 1994, den Mitgliedstaaten von der Kommission am 5. April 1994 mitgeteilt, gewährte Ermächtigung.

Die Irland aufgrund des Antrags vom 30. Juli 1993, den Mitgliedstaaten von der Kommission am 15. September 1993 mitgeteilt, gewährte Ermächtigung.

Die Portugal aufgrund des Antrags vom 11. März 1994, den Mitgliedstaaten von der Kommission am 7. April 1994 mitgeteilt, gewährte Ermächtigung.

Die dem Vereinigten Königreich aufgrund des Antrags vom 20. Januar 1994, den Mitgliedstaaten von der Kommission am 24. Februar 1994 mitgeteilt, gewährte Ermächtigung.

**Artikel 4**

Diese Entscheidung ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu

---

5 vom 19. Oktober 1992 (ABl. L 316 vom 31.10.1992, S. 16)
6 vom 13. Dezember 1993 (ABl. L 321 vom 23.12.1993, S. 29)
7 vom 22. Dezember 1995 (ABl L 327 vom 30.12.1995, S. 33)
8 vom 22. April 1996 (ABl L 102 vom 24.4.1996, S. 40)
9 vom 27. Juni 1996 (ABl. L 172 vom 11.7.1996, S. 22)

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53113 Bonn
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon: 02 28/3 82 08 40, Telefax: 02 28/3 82 08 44
ISSN 0722-8333