

Brüssel, den 23. Januar 2003

STELLUNGNAHME
des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
zu dem
**"Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 92/81/EWG und
der Richtlinie 92/82/EWG zur Schaffung einer Sonderregelung für die Besteuerung von
Dieselkraftstoff für gewerbliche Zwecke und zur Annäherung der Verbrauchsteuern
auf Benzin und Dieselkraftstoff"**
(KOM(2002) 410 endg. - 2002/0191 (CNS))

Der Rat beschloss am 4. September 2002, den Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 262 des EG-Vertrags um Stellungnahme zu folgender Vorlage zu ersuchen:

"Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 92/81/EWG und der Richtlinie 92/82/EWG zur Schaffung einer Sonderregelung für die Besteuerung von Dieselmotorkraftstoff für gewerbliche Zwecke und zur Annäherung der Verbrauchsteuern auf Benzin und Dieselmotorkraftstoff"
(KOM(2002) 410 endg. - 2002/0191 (CNS)).

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Außenbeziehungen nahm ihre Stellungnahme am 26. November 2002 an. Berichterstatter war Herr **LEVAUX**.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 396. Plenartagung am 22./23. Januar 2003 (Sitzung vom 23. Januar) mit 67 gegen 29 Stimmen bei 6 Stimmenthaltungen folgende Stellungnahme:

*
* * *

1. **Einleitung**

1.1 In dem Richtlinienvorschlag geht es um die *"Entflechtung der Steuerregelungen für Kraftstoffe für gewerbliche Zwecke einerseits und für private Zwecke andererseits"* sowie um das *"Hinwirken auf eine harmonisierte, höhere Besteuerung von Dieselmotorkraftstoff für gewerbliche Zwecke zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Wirtschaftsbeteiligten"*.

1.2 Um diese Ziele zu erreichen, schlägt die Kommission die Änderung von zwei Richtlinien vor, die seit 1992 das Gemeinschaftssystem zur Besteuerung von Mineralölen bilden:

- die Richtlinie 92/81/EWG zur Harmonisierung der Struktur der Verbrauchsteuern,
- die Richtlinie 92/82/EWG zur Harmonisierung der Sätze der Verbrauchsteuern.

Diese bereits durch die Richtlinie 94/74/EG geänderten Richtlinien sehen für jedes Mineralölerzeugnis ein Verbrauchsteuer-Mindestniveau vor, das je nach Verwendungszweck – Kraftstoff, industrielle oder gewerbliche Verwendung, Heizstoff - unterschiedlich ist.

1.3 Die Kommission stellt fest, dass die Verbrauchsteuer-Mindestsätze seit dem Inkrafttreten der Richtlinie 92/82/EWG unverändert gelten und dass die tatsächliche Höhe der Verbrauchsteuern je nach Mitgliedstaat stark variiert. Für Dieselmotorkraftstoff liegt sie zwischen 245 und 750 Euro je 1.000 Liter.

1.3.1 Zum einen eine starke stufenweise Anhebung des Verbrauchsteuersatzes auf Dieselmotorkraftstoff für gewerbliche Zwecke durch die Einführung eines Leitsatzes von 350 Euro je 1.000 Liter; der Mindestsatz liegt derzeit bei 245 Euro.

- Eine Bandbreite um diesen Leitsatz von je 100 Euro nach oben und unten, um den derzeitigen Unterschieden zwischen den Mitgliedstaaten Rechnung zu tragen.
- Eine jährliche Anpassung des Leitsatzes an den harmonisierten Verbraucherpreisindex (EU-15) des Vorjahrs um maximal 2,5%.
- Eine jährliche stufenweise Verringerung dieser Bandbreite, mit Blick auf einen harmonisierten Satz im Jahr 2010¹.

1.3.2 Zum anderen eine Anhebung des Mindeststeuersatzes auf nicht für gewerbliche Zwecke bestimmte Kraftstoffe zur Angleichung des Satzes für Dieselmotorkraftstoff an den für Benzin.

1.4 In der Begründung und den Erwägungsgründen zu dem Richtlinienvorschlag führt die Kommission verschiedene Argumente an, wie:

- die Notwendigkeit, die Wettbewerbsverzerrungen im Güter- und Personenkraftverkehr zu verringern,
- den Umweltschutz,
- die angesichts der Wirkung auf Wirtschaft, Haushalt und Umwelt geringen Kosten der vorgeschlagenen Maßnahmen für Industrie, Bürger, Beitrittsstaaten und Rechtssicherheit.

2. Allgemeine Bemerkungen

2.1 Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss hat politische Maßnahmen, die auf die Öffnung der Märkte und einen ausgewogenen freien Wettbewerb abzielen, immer gefördert. Er unterstützt also alle Maßnahmen zur Verringerung oder Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen, die bestimmten Wirtschaftsteilnehmern ungerechtfertigte Vorteile verschaffen. Hierum geht es in dem vorliegenden Richtlinienvorschlag und der Ausschuss begrüßt somit die Ziele der Kommission, vorbehaltlich nachstehender Bemerkungen.

2.2 Der Ausschuss stellt fest, dass in der Richtlinie zwar die Lage in den Beitrittsstaaten berücksichtigt, aber nicht die Konkurrenz aus Drittstaaten wie Russland, der Ukraine oder der Türkei angesprochen wird.

2.2.1 Der Ausschuss schlägt der Kommission vor, ähnliche Vorkehrungen wie die Schweiz² zu treffen und an den Grenzen der erweiterten Union für ausländische Lkw innerhalb der EU eine Straßenbenutzungsgebühr zu erheben.

¹ Grafik "Konvergenz der Verbrauchsteuern auf Diesel für gewerbliche Zwecke", dieser Stellungnahme als Anhang beigelegt.

² Vgl. Weißbuch "Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft" (KOM (2001) 370 endg.), Teil 2, Kapitel II, Die Finanzierung : eine komplexe Aufgabe, Abschnitt C.

2.3 Allerdings weist der Ausschuss darauf hin, dass die unterschiedlichen Verbrauchssteuersätze nicht den einzigen Grund für Wettbewerbsverzerrungen im Straßengüterverkehr darstellen. So gibt es nach wie vor Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten bei den Löhnen und zum Teil auch bei den tatsächlichen Arbeits- und die Fahrzeiten, da die Kontrollen immer noch unzureichend sind.

2.3.1 Wie die Kommission präzisiert, handelt es sich bei den Verbrauchsteuern nur um einen Teil der auf Kraftstoffe erhobenen Steuern. Was die Unterbindung der Folgen vielfältiger Abgaben betrifft, weist die Kommission darauf hin, dass im Weißbuch "Die europäische Verkehrspolitik bis 2010 - Weichenstellungen für die Zukunft" angeregt wird, *"die Nutzung der Verkehrsinfrastruktur progressiv zu tarifieren und die Kohärenz des Steuersystems durch einen bis 2003 vorzulegenden Vorschlag zur einheitlichen Besteuerung des im gewerblichen Kraftverkehr verwendeten Kraftstoffs zu stärken"*.

2.3.2 Der Ausschuss hält es für dringlich, ein kohärentes Steuersystem einzurichten, das alle auf Kraftstoffe für gewerbliche Zwecke erhobenen Abgaben und Verbrauchsteuern einbezieht. Der vorliegende Vorschlag zur Harmonisierung der Verbrauchsteuern sollte Teil des vorgenannten Projekts für eine einheitliche Besteuerung sein.

2.4 Da die entsprechenden Steuereinnahmen den Staaten und Regionen zufließen, ist nur eine Harmonisierung nach oben möglich, der Ausschuss bedauert jedoch, dass die Unterschiede zwischen den Staaten - dadurch dass der gemeinschaftliche Mindestsatz seit 1992 nicht angehoben wurde - weiter zugenommen haben, wie jetzt festzustellen ist. Deshalb wird für Dieselkraftstoff ein Leitsatz von 350 Euro (eine Erhöhung von 42% gegenüber dem Mindestsatz von 245 Euro) vorgeschlagen. Der Ausschuss kann nachvollziehen, dass diese Erhöhung erforderlich ist: Sie verschafft den meisten Staaten und Regionen zusätzliche Steuereinnahmen, die der Finanzierung der Arbeiten für die Verlagerung des Straßenverkehrs auf ökologischere Verkehrsträger, wie sie im Weißbuch definiert sind, vorbehalten sein sollten.

2.5 Die Kommission argumentiert, dass die Erhöhung der Verbrauchsteuern durch den damit einhergehenden Anstieg der Transportkosten zu einer Senkung des Verkehrsaufkommens beitragen müsste. Hier möchte der Ausschuss präzisieren, dass der Güter- und Personenverkehr einer aufgrund des Handels steigenden Verkehrsnachfrage entspricht (Weißbuch "Die europäische Verkehrspolitik bis 2010"). Dieser Handel wird im Übrigen als Zeichen wirtschaftlicher Gesundheit gewertet und kann mit der Erweiterung nur zunehmen. Unter diesen Bedingungen dürfte die Erhöhung der Verbrauchsteuern die Verkehrsnachfrage nicht senken, sondern für zusätzliche Mittel sorgen, die - vorausgesetzt sie werden zweckgebunden eingesetzt - die Verringerung der negativen Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt ermöglichen.

2.6 Wie der Ausschuss bereits seit langem in verschiedenen Stellungnahmen erklärte, begrüßt er eine Verlagerung des Straßengüterfernverkehrs auf andere, umweltverträglichere Verkehrsträger, wie Schiene, Wasserstraßen und "Meeresautobahnen".

2.6.1 Im Rahmen dieser Stellungnahme möchte er darauf hinweisen, dass die Umsetzung der Leitlinien des Weißbuchs "Die europäische Verkehrspolitik bis 2010 - Weichenstellungen für die Zukunft" beschleunigt werden sollte.

2.7 Der Ausschuss greift den Wunsch der Kommission auf, das Verursacherprinzip anzuwenden, und regt an, diese von den Verursachern stammenden zusätzlichen Einnahmen auf effiziente Weise für die Finanzierung neuer Infrastruktureinrichtungen zu nutzen, durch die mittelfristig umweltverschmutzende Überlastungen vermieden werden können.

2.8 Deshalb fordert der Ausschuss die Kommission auf, die Angleichung der Abgaben und Verbrauchsteuern nach oben zu nutzen, um einen innovativen Weg zu beschreiten, der es durch die Einrichtung eines über kontinuierliche Einnahmen (z.B. 1 Cent pro Liter Kraftstoff, d.h. 10 Euro pro Tonne) gespeisten "**Europäischen Infrastrukturfonds**" ermöglicht, das "Hauptproblem", die Finanzierung der Infrastruktur, (Weißbuch "Die europäische Verkehrspolitik bis 2010" – Teil 2 – Kapitel II) zu lösen. Diese Einnahmen würden – unabhängig von den Einnahmen aus den in einer künftigen Rahmenrichtlinie vorgesehenen Kilometergebühren für die Nutzung der Infrastruktur – zur Ausstattung dieses "Europäischen Infrastrukturfonds" genutzt werden. Sie würden von den Staaten erhoben und jedes Jahr auf den Haushalt der Union übertragen. Mit diesem Fonds würden im Weißbuch "Verkehrspolitik", dessen Umsetzung für 2004 geplant ist, als vorrangig vorgesehene Projekte in Form von Beihilfen oder zinsverbilligten Krediten unterstützt.

2.9 Die gesamten Einnahmen aus der Besteuerung von Dieseldieselkraftstoff für gewerbliche Zwecke – einschließlich der für diesen Fonds geschaffenen - stammten aus den von den Mitgliedstaaten übertragenen künftigen Überschüssen an Abgaben und Verbrauchsteuern, die der jährlich festgestellten Differenz zwischen den in den Mitgliedstaaten tatsächlich angewandten Sätzen für Abgaben und Verbrauchsteuern und den Sätzen entsprächen, die in der unter Ziffer 3.2 der Begründung des Richtlinienvorschlags eingefügten Tabelle angeführt sind.

In Euro je 1.000 Liter (Februar 2002)

	B	DK	D	GR	E	F	IRL	I	L	NL	A	P	FIN	S	UK
Euro-super	507	548	624	296	396	574	401	542	372	627	414	479	560	510	742
Dieseldieselkraftstoff	290	370	440	245	294	376	302	403	253	345	282	272	305	337	742
	*	*	*				*		*	*			*	*	*

** Dieseldieselkraftstoff mit einem Schwefelgehalt von unter 50 ppm*

2.9.1 Bei einer Steuerbemessungsgrundlage, die auf einem angenommenen Gesamtverbrauch an Dieselkraftstoff und Benzin für den Güter- und Personenkraftverkehr von etwa 300 Mio. Tonnen pro Jahr (Quelle: Eurostat) basiert, und einer ausschließlich für den Europäischen Infrastrukturfonds vorgesehenen Erhebung von 10 Euro pro Tonne beliefen sich die Einnahmen auf 3 Mrd. Euro pro Jahr, was auf 30 Jahre gerechnet einen Betrag von 90 Mrd. Euro ergäbe.

2.10 Mit der Verwaltung dieses Fonds könnte die Europäische Investitionsbank betraut werden, die damit die von der Kommission als vorrangig eingestuftes sowie vom Parlament und vom Rat genehmigten Projekte unterstützen könnte, sei es durch Zinsvergünstigungen für die gewährten Kredite, sei es durch finanzielle Garantien für die Projektträger.

3. **Besondere Bemerkungen**

3.1 Der Ausschuss begrüßt die Gesamtheit der Erwägungsgründe des Richtlinienvorschlages, die eine detaillierte Argumentation zugunsten des Vorschlags darstellen, schlägt jedoch vor, den bis 2010 vorgesehenen Übergangszeitraum um 1 oder 2 Jahre zu verkürzen.

3.2 Der Ausschuss regt gemäß seinem Vorschlag für einen neuen Weg zur Lösung des "Hauptproblems", der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur - nach dem Vorbild der Schweiz - die Einfügung eines weiteren Absatzes bei den Erwägungsgründen durch die Kommission an, der folgendermaßen formuliert werden könnte:

"Für die Durchführung der im Weißbuch "Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft" vorgesehenen vorrangigen Projekte ist die Verfügbarkeit umfangreicher Mittel erforderlich. Dafür sollte jeder Staat die Anhebung der Abgaben und Verbrauchsteuern bis 2010 nutzen, um aus den Steuereinnahmen auf alle im Personen- und Güterkraftverkehr verbrauchten Kraftstoffe eine Rücklage von 10 Euro pro Tonne, d.h. 1 Cent pro Liter zu bilden.

Diese kontinuierlichen Einnahmen sollten auf einen besonderen im Rahmen des Haushalts der Europäischen Union eingerichteten Infrastrukturfonds übertragen werden.

Die jährlichen Einnahmen sind ausschließlich für Projekte einzusetzen, die von der Kommission bei der für 2004 vorgesehenen Überprüfung des Weißbuchs als vorrangig vorgeschlagen werden. Je nach Art des Projekts und bei Einhaltung bestimmter Kriterien (wie nachhaltige Entwicklung, Wirtschaftlichkeit, finanzieller Beitrag der betreffenden Staaten) wird über diesen Fonds eine zusätzliche Beihilfe und falls erforderlich eine Zinsvergünstigung für die Kredite gewährt, die dann bei der mit der Verwaltung des Fonds beauftragten Europäischen Investitionsbank aufgenommen werden."

3.3 Artikel 1 des Richtlinienvorschlags: Zustimmung

3.4 Artikel 2 des Richtlinienvorschlags: Zustimmung vorbehaltlich des Inhalts eines neuen Artikels 5, dessen Einfügung der Ausschuss weiter unten fordert.

3.5 Der Ausschuss ersucht die Kommission, einen neuen Artikel 3 einzufügen, in dem Definition, Funktionsweise und Umsetzung eines Europäischen Infrastrukturfonds dargelegt werden, wie er vom Ausschuss weiter oben beschrieben wurde.

3.6 Artikel 3 des Richtlinienvorschlags wird Artikel 4, dem der Ausschuss zustimmt.

3.7 Der Ausschuss fordert die Einfügung eines neuen Artikels 5 zur Überwachung der Umsetzung der Richtlinie insbesondere in folgenden Punkten:

- Umsetzung eines Systems zur Harmonisierung der Verbrauchsteuern über 10 Jahre mit Erstellung einer Bilanz nach 5 Jahren, wobei insbesondere eine spezifische Prüfung der Lage in den nach der Erweiterung am 1. Januar 2004 neuen Mitgliedstaaten vorgesehen ist, sowie Anwendung des in Artikel 2 der Richtlinie vorgesehenen Grundsatzes der Indexierung des Leitsatzes.
- Einrichtung eines Europäischen Infrastrukturfonds und der Nutzung der für die Durchführung der vorrangigen Projekte erhobenen Abgaben und Verbrauchsteuern.

Der Ausschuss ersucht darum, in diese zwei Überwachungssysteme eingebunden zu werden.

3.8 Artikel 4 wird Artikel 6, dem der Ausschuss zustimmt.

3.9 Artikel 5 wird Artikel 7, dem der Ausschuss zustimmt.

4. Schlussfolgerungen

4.1 Insgesamt befürwortet der Ausschuss die Bestimmungen der Richtlinie und ergänzt sie um die weiter oben dargelegten Vorschläge, die sich in 4 Maßnahmen zusammenfassen lassen:

- Verkürzung des Übergangszeitraum um 1 bis 2 Jahre, um 2008 oder 2009 zu einem Leitsatz zu gelangen.
- Einführung eines Gebührensystems – ähnlich dem in der Schweiz – zugunsten des EU-Haushalts, das auf ausländische Lkw angewandt wird, die die EU-Grenzen überschreiten.
- Schaffung eines Europäischen Infrastrukturfonds, der über eine europäische Steuer von 1 Cent pro Liter (etwa 10 Euro pro Tonne) und über die auf ausländische Lkw erhobenen Gebühren gespeist wird.

- Betrauung der EIB mit der Verwaltung der so eingenommenen 3 Mrd. Euro und der Gebühren auf ausländische Lkw dergestalt, dass sie Kredite unterstützt und zinsverbilligt, die die Durchführung der durch Parlament und Rat 2004 festgelegten vorrangigen Transportinfrastrukturprojekte ermöglichen.

Brüssel, den 23. Januar 2003

Der Präsident
des Europäischen Wirtschafts- und
Sozialausschusses

Der Generalsekretär
des Europäischen Wirtschafts- und
Sozialausschusses

Roger BRIESCH

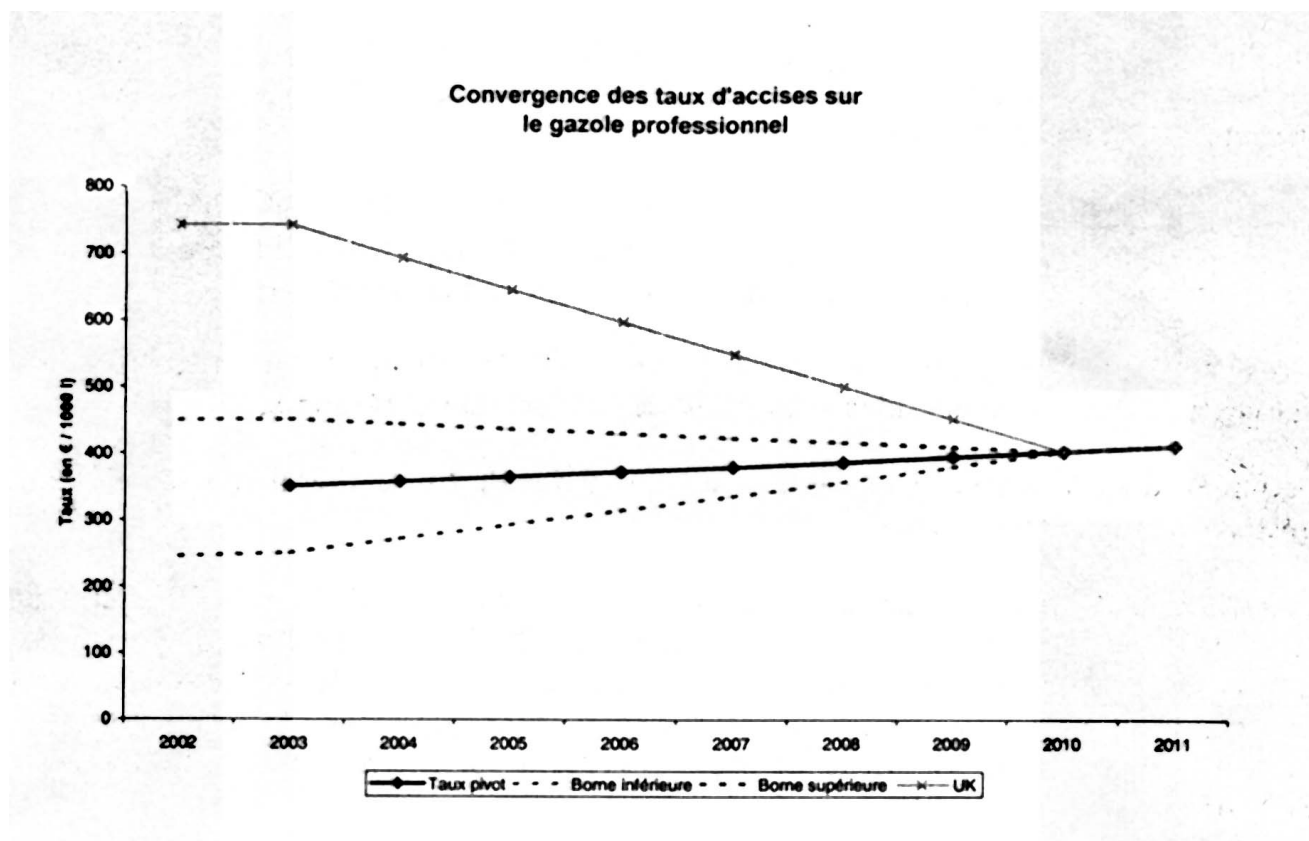
Patrick VENTURINI

*

* *

NB: Anhänge auf den folgenden Seiten

ANHANG I



(Quelle: KOM(2002) 410 endg., S. 17)

ANHANG II

Folgende Änderungsanträge wurden im Verlauf der Beratungen gemeinsam zur Abstimmung gestellt und abgelehnt (Artikel 54 Absatz 3 der Geschäftsordnung):

Ziffer 2.1

Letzten Satzteil ("vorbehaltlich nachstehender Bemerkungen") durch folgenden Wortlaut ersetzen:

" hält es aber für verfrüht, zu den konkreten Vorschlägen der Kommission zur Harmonisierung der Besteuerung von Dieselmotoren Stellung zu nehmen, denn es gibt auch viele wichtige Fragen grundsätzlicher und praktischer Art, die im Kommissionsvorschlag nicht mit der gebotenen Gründlichkeit erörtert werden."

Begründung:

Mündlich.

Ziffer 2.1.1

" Der Ausschuss kann zum jetzigen Zeitpunkt aus folgenden Gründen nicht zu dem Kommissionsvorschlag Stellung nehmen:

Solange die künftige Rahmenrichtlinie zur Tarifierung der Infrastrukturnutzung nicht vorliegt und geprüft wurde, kann über einen Vorschlag für eine Richtlinie zur Besteuerung von Dieselmotoren nicht entschieden werden.

Die Kommission hat nicht dargelegt, wie das vorgeschlagene System zur Entkoppelung der Steuern auf Dieselmotoren für gewerbliche Zwecke von denen auf Dieselmotoren für nichtgewerbliche Zwecke in der Praxis umgesetzt werden könnte.

Die Kommission hat die wichtigen Grundsatzfragen unterschätzt, die mit dem Vorschlag zum Übergang von einem Mindestsatz zu einem harmonisierten bzw. Leitsatz aufgeworfen werden."

Begründung

Erfolgt mündlich.

Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen:	40
Nein-Stimmen:	58
Stimmenthaltungen:	5