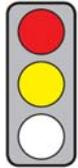


Stand: 16.05.2007

KERNPUNKTE

Ziel der Richtlinie: Die zwischen den Mitgliedstaaten bestehenden Unterschiede in der Besteuerung von LKW-Dieselmotorkraftstoff sollen reduziert und damit Wettbewerbsverzerrungen und Umweltverschmutzung als Folge von „Tanktourismus“ verringert werden.

Betroffene: Güterverkehr und Mineralölwirtschaft; indirekt auch die Verbraucher.



Pro: In begrenztem Maße und vorübergehend werden die Wettbewerbsbedingungen angeglichen.

Contra: Die Richtlinie ist nicht geeignet, die angestrebten Ziele – Umweltschutz und Abbau von Wettbewerbsverzerrungen – substantiell und nachhaltig zu erreichen.

Änderungsbedarf: Die Richtlinie sollte nicht verabschiedet werden, wird allerdings in Deutschland auch keine umfassenden negativen Auswirkungen haben.

INHALT

Titel

Vorschlag KOM(2007) 52 vom 13.03.2007 für eine **Richtlinie** des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/96/EG hinsichtlich der Anpassung der Sonderregelungen für die **Besteuerung gewerblich genutzten Gasöls** und der Koordinierung der Besteuerung von unverbleitem Benzin und Gasöl

Kurzdarstellung

- ▶ Die Richtlinie zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom (2003/96/EG) wird geändert.
- ▶ Es gelten für Kraftstoffe die folgenden Mindeststeuersätze (neuer Artikel 7 Abs. 1 i.V.m. Anhang I Tabelle A):

	Vorgeschlagene Anhebung	
	Ab 1. Januar 2012	Ab 1. Januar 2014
Gasöl (Diesel)	0,359 €/l	0,380 €/l
Unverbleites Benzin	0,359 €/l	0,380 €/l

- ▶ Die Übergangszeiten für Belgien, Griechenland, Luxemburg, Österreich, Portugal, Polen und Spanien werden um zwei Jahre, jene für Bulgarien, Lettland, Litauen und Rumänien um drei Jahre verlängert (neue Art. 18-18c).
- ▶ Die Steuersätze für nicht gewerblich genutztes Gasöl und für unverbleites Benzin dürfen in keinem Mitgliedstaat unter dem Steuersatz für gewerbliches Gasöl liegen (neuer Art. 7 Abs. 2 UAbs. 2).
- ▶ Steuerermäßigung für gewerblich genutztes Gasöl
 - Wenn ein Mitgliedstaat für Kraftfahrzeuge, die Gasöl gewerblich nutzen, ein System von Straßenbenutzungsgebühren anwendet oder einführt, kann er für diese Fahrzeuge einen ermäßigten Steuersatz festsetzen. Dieser Steuersatz kann auch unter dem am 1. Januar 2003 geltenden nationalen Steuersatz für Gasöl liegen, sofern die Gesamtsteuerlast weitgehend gleich bleibt und der Mitgliedstaat die EU-Mindeststeuerbeträge für Gasöl einhält (neuer Art. 7 Abs. 4). Der ermäßigte Steuersatz kann für alle Fahrzeuge eingeführt werden, die Dieselmotorkraftstoff für gewerbliche Zwecke nutzen, also auch für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzen (entsprechend der Energiebesteuerungsrichtlinie 2003/96/EG).
 - Ein Mitgliedstaat darf gewerblich genutztes niedriger als nicht gewerblich genutztes Gasöl besteuern, jedoch nur mittels einer nachträglichen Erstattung der Differenz. Für die Erstattungsregelung legt ein Ausschuss der Kommission (Komitologieverfahren) gemeinsame Grundsätze fest (neuer Art. 7 Abs. 5).

Änderung zum Status quo

- ▶ Die Mindeststeuersätze werden wie folgt erhöht:

	Geltendes Recht		Vorgeschlagene Anhebung	
	1. Januar 2004	1. Januar 2010	1. Januar 2012	1. Januar 2014
Gasöl (Diesel)	0,302 €/l	0,330 €/l	0,359 €/l	0,380 €/l
Unverbleites Benzin	0,359 €/l	0,359 €/l	0,359 €/l	0,380 €/l

- ▶ Der Steuersatz für gewerblich genutztes Gasöl beträgt in Deutschland 0,470 €/l. Auf Deutschland haben die Änderungen folglich keinen Einfluss.
- ▶ Die Neufassung von Art. 7 Abs. 4 bewirkt, dass künftig auch für den gewerblichen Personenverkehr bei Fahrzeugen mit mehr als acht Passagiersitzen ermäßigte Steuersätze eingeführt werden können. Bisher war dies nur für den gewerblichen Güterverkehr möglich.

Subsidiaritätsbegründung

Der Kommission zufolge können die Ziele der Richtlinie – Senkung der im Transportgewerbe bestehenden Wettbewerbsverzerrungen infolge der stark divergierenden Steuersätze auf LKW-Diesel sowie besserer Umweltschutz – wegen ihrer europäischen Dimension besser auf EU-Ebene erreicht werden.

Positionen der EU-Organe

Europäische Kommission

Um Wettbewerbsverzerrungen auf dem Güterkraftverkehrsmarkt abzubauen, bedarf es laut Kommission einer EU-weiten Angleichung der derzeit sehr unterschiedlichen Verbrauchsteuern auf gewerblich genutzten Kraftstoff. Dies trage zu einer Reduzierung des „Tanktourismus“ und damit auch zum Umweltschutz bei.

Ausschuss der Regionen

Offen.

Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

Offen.

Europäisches Parlament

Offen.

Rat – „Wirtschaft und Finanzen“ (voraussichtliche Zusammensetzung)

Offen.

Stand der Gesetzgebung

13.03.07 Annahme durch Kommission
Offen Annahme, Veröffentlichung im Amtsblatt und Inkrafttreten

Politische Einflussmöglichkeiten

Federführende Generaldirektion:	GD Steuern und Zollunion
Ausschüsse des Europäischen Parlaments:	Wirtschaft und Währung (federführend), Berichterstatter N.N.; Umweltfragen; Industrie; Verkehr
Ausschüsse des Deutschen Bundestags:	Finanzen (federführend); Verbraucherschutz; Verkehr
Entscheidungsmodus im Rat:	Einstimmigkeit: Die Bundesregierung besitzt ein Recht zum Veto

Formalien

Kompetenznorm:	Artikel 93 EGV (Indirekte Steuern)
Art der Gesetzgebungskompetenz:	Konkurrierende Gesetzgebungskompetenz
Verfahrensart:	Artikel 192 EGV (Konsultationsverfahren)

BEWERTUNG

Ökonomische Folgenabschätzung

Ordnungspolitische Beurteilung

Die Kommission will mit der Erhöhung der Mindestverbrauchsteuersätze auf LKW-Diesel eine Verringerung des Gefälles bei der Kraftstoffbesteuerung und damit geringere Wettbewerbsverzerrungen und Umweltbelastungen infolge von Tanktourismus erreichen. An den Binnengrenzen, etwa der deutsch-tschechischen Grenze, mag dies anfangs auch eintreten.

Wie die Vergangenheit jedoch zeigt, kann ein Mindeststeuersatz **allenfalls begrenzt** und vorübergehend zu einer **Annäherung der nationalen Steuersätze** führen. Dies gilt umso mehr, als er für die Mitgliedstaaten den **Anreiz zu Steuererhöhungen** verstärkt, indem die Intensität des Steuerwettbewerbs reduziert wird. Entsprechend gering sind mittelfristig die Auswirkungen auf die Wettbewerbsverzerrungen und den Tanktourismus.

Der **Tanktourismus in Drittstaaten** mit keinen oder niedrigeren Steuern wird bei höheren EU-Mindeststeuersätzen sogar **noch attraktiver**. Dies gilt v.a. für den osteuropäischen Raum, etwa von Ungarn oder Polen in die Ukraine oder von den baltischen Staaten nach Russland. Diesem Problem wäre am ehesten mit einer einheitlichen Senkung der LKW-Dieselsteuern in der EU zu begegnen.

Die Veränderungen bei den Tanktourismus-Strömen führen zu entsprechenden Umschichtungen zwischen den Steuereinnahmen der Mitgliedstaaten.

Die Regelung, dass die Steuersätze für nicht gewerblich genutztes Gasöl und für unverbleites Benzin in keinem Mitgliedstaat unter dem Satz für gewerblichen Dieselmotorkraftstoff liegen dürfen, kann dazu führen, dass eine Erhöhung der Steuersätze für gewerblich genutzten Dieselmotorkraftstoff eine mindestens ebenso starke (implizite) **Erhöhung der Steuersätze für unverbleites Benzin und nicht gewerblich genutztes Gasöl** mit sich bringt.

Folgen für Effizienz und individuelle Wahlmöglichkeiten

Grundsätzlich bringt die Anhebung von Mindestverbrauchsteuersätzen zwar Effizienzverluste, weil sich die erhöhten Mobilitätskosten negativ auf die gesamtwirtschaftliche Arbeitsteilung auswirken. Da in den vier größten Mitgliedstaaten der EU – Deutschland, Frankreich, Großbritannien und Italien, deren Wirtschaftsleistung gemeinsam über 65 % des EU-BIP ausmacht – die Steuersätze auf LKW-Diesel jedoch schon heute zum Teil deutlich über dem für 2014 geplanten Mindeststeuersatz von 0,380 €/l liegen, sind die unmittelbaren Auswirkungen auf die Unternehmen insbesondere in diesen Ländern gering. Unternehmen in Grenznähe, z.B. zu Polen oder Luxemburg, büßen allerdings einen Teil ihrer Wettbewerbsvorteile gegenüber im Landesinneren ansässigen Speditionen ein.

Eine etwaige Verringerung des Tanktourismus durch angenäherte Steuersätze ist zwar gesamtwirtschaftlich effizienzsteigernd. Die zu erwartende Zunahme der Umwege in Drittstaaten wird jedoch umgekehrt die Effizienz mindern.

Per Saldo sind die **Effizienzfolgen** des veränderten Tanktourismus **nicht prognostizierbar**.

Folgen für Wachstum und Beschäftigung

Im Grundsatz hat eine Verbrauchsteuererhöhung negative **Folgen für Wachstum und Beschäftigung**, indem sie die betroffenen Güter verteuert. Da aber die vier größten Mitgliedstaaten nicht von den neuen Mindeststeuersätzen betroffen sind, sind diese Folgen insbesondere in diesen Ländern entsprechend **gering**.

Spediteure im Inneren von Ländern mit hohen Steuersätzen auf LKW-Diesel werden von der Erhöhung der Mindeststeuersätze profitieren, da ihre Konkurrenten aus Ländern mit niedrigen Steuersätzen sowie Unternehmen in Grenznähe mit höheren Mobilitätskosten konfrontiert sind. Es kommt also zu **Verschiebungswirkungen**: Während erstere eine verbesserte Position im Wettbewerb einnehmen und verstärkt zu Wachstum und Beschäftigung beitragen können, gilt das Gegenteil für letztere.

Folgen für die Standortqualität Europas

Vernachlässigbar.

Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit

Berechtigung hoheitlichen Handelns

Steuererhebungen sind Aufgabe hoheitlichen Handelns.

Zulässigkeit und Adäquanz EU-Handelns

Da die EU bereits durch die Richtlinie 2003/96/EG von ihrer Gesetzgebungskompetenz Gebrauch gemacht hat, ist eine Aktualisierung der Vorschriften nur durch die EU möglich.

Verhältnismäßigkeit

Die vorgeschlagene **Richtlinie ist nicht geeignet, die von der Kommission genannten Ziele, Verringerung von Wettbewerbsverzerrungen und Umweltschutz, umfassend und nachhaltig zu erreichen.** Die europaweite Anhebung der Mindeststeuersätze auf gewerblich genutzte Kraftstoffe verringert zwar Wettbewerbsverzerrungen im Zentrum Europas, verlagert den Tanktourismus jedoch insbesondere an die östliche Grenze der EU. Dort wird das Gefälle der Steuersätze zwischen EU-Mitgliedstaaten und Drittstaaten noch größer. Da die Richtlinie nicht geeignet ist, die verfolgten Ziele zu erreichen, ist sie auch nicht notwendig und insgesamt **unverhältnismäßig**.

Juristische Bewertung

Rechtmäßigkeit der Richtlinie / der Verordnung, Kompatibilität mit EU-Recht

Unproblematisch, abgesehen von der mangelnden Eignung.

Kompatibilität mit deutscher Rechtsordnung

Lediglich das Energiesteuergesetz müsste geändert werden. Der in der Richtlinie vorgesehene Mindeststeuersatz für gewerblich genutzte Kraftstoffe wird in Deutschland bereits jetzt überschritten.

Alternatives Vorgehen

Dem Tanktourismus kann am besten dadurch begegnet werden, dass sich die Steuern auf Kraftstoffe innerhalb der EU in einem Rahmen bewegen, der das Tanken in einem Drittstaat unattraktiv macht. Hierzu wäre eine einheitliche Senkung der Kraftstoffsteuern erforderlich, also ein **Höchststeuersatz** bzw. eine Harmonisierung auf niedrigem Niveau.

Mögliche zukünftige Folgemaßnahmen der EU

Nicht erkennbar.

Zusammenfassung der Bewertung

Die Richtlinie ist nicht geeignet, die angestrebten Ziele – Umweltschutz und Abbau von Wettbewerbsverzerrungen – nachhaltig zu erreichen. Die Erhöhung des Mindeststeuersatzes führt nur unzureichend zu einer Annäherung der Steuersätze auf LKW-Diesel, bewirkt also keine wesentliche Änderung des jetzigen Zustands. Sie verlagert den Tanktourismus lediglich an die östliche Grenze der EU. Die Richtlinie sollte nicht verabschiedet werden, wird allerdings in Deutschland auch keine umfassenden negativen Auswirkungen haben.