

**DE**

**DE**

**DE**



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den xxx  
SEK(2007) 171/2

**ARBEITSDOKUMENT DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN**

*Begleitdokument zum*

**Vorschlag 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**

**Zusammenfassung  
FOLGENABSCHÄTZUNG**

**{KOM(2007) 52 endgültig  
SEK(2007) 170}**

Für vorliegendes Papier sind lediglich die an seiner Erstellung beteiligten Kommissionsdienststellen verantwortlich.

## **EINLEITUNG**

Im Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010 - Weichenstellung für die Zukunft“<sup>1</sup> wird festgestellt, dass nunmehr, nachdem der Straßenverkehrssektor voll dem Wettbewerb geöffnet worden ist, das Fehlen einer harmonisierten Kraftstoffbesteuerung offensichtlich immer mehr zu einem Hindernis für ein reibungsloses Funktionieren des Binnenmarktes wird. Daher müsse das Steuersystem unbedingt kohärenter gestaltet werden, indem der Kraftstoff für den gewerblichen Straßenverkehr einheitlich besteuert wird, um so den Binnenmarkt abzurunden. Ein erster Vorschlag zur Besteuerung von Dieselmotorkraftstoff für gewerbliche Zwecke wurde 2002 vorgelegt<sup>2</sup>, im Zusammenhang mit der Überprüfung („screening“) der noch im Gesetzgebungsverfahren befindlichen Vorschläge<sup>3</sup> aber zurückgezogen. Jedoch kündigte die Kommission auch an, sie werde im Lichte der Ergebnisse einer umfassenden Folgenabschätzung erneut überprüfen, ob gesetzliche Initiativen erforderlich sind.

In ihrer jüngsten Mitteilung an Rat und Europäisches Parlament (KOM(2006) 314 vom 22.06.2006, Für ein mobiles Europa - nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent, Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001) wies die Kommission darauf hin, sie *"werde prüfen, wie übermäßige Unterschiede bei der Höhe der Kraftstoffbesteuerung abgebaut werden können"*. Daneben betonte sie, dass *"Verkehrspolitik auf der Basis gemeinsamer Ziele eng mit Energiepolitik verzahnt ist: Verringerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen und der Abhängigkeit der EU von der Einfuhr fossiler Kraftstoffe<sup>4</sup>"* und führte weiter aus, dass *"internationale Umweltverpflichtungen, einschließlich derjenigen nach dem Kyoto-Protokoll, in die Verkehrspolitik einzubeziehen sind."*

Bei dieser Folgenabschätzung geht es daher darum, aufzuzeigen, auf welche Weise sich die Wettbewerbsverzerrungen im Zusammenhang mit dem unterschiedlichen Verbrauchsteuerniveau, die das Funktionieren des Kraftverkehrsmarktes beeinträchtigen und Schäden für die Umwelt bewirken, am besten verringern lassen.

## **PROBLEMSTELLUNG**

Die Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom in der Gemeinschaft wird geregelt durch die Richtlinie 2003/96/EG<sup>5</sup> zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom (im Folgenden „Energiesteuerrichtlinie“ genannt); in der Richtlinie wird definiert, auf welche

---

<sup>1</sup> KOM(2001) 370 vom 12.9.2001.

<sup>2</sup> 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 vom 24.07.2002).

<sup>3</sup> KOM(2005)462 vom 27.09.2005.

<sup>4</sup> Europäischer Rat, 23. und 24. März 2006

<sup>5</sup> Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom (ABl. L 283 vom 31.10.2003, S. 51), geändert durch die Richtlinien 2004/74/EG und 2004/75/EG (ABl. L 157 vom 30. April 2004, S. 87 und S.100).

steuerbare Erzeugnisse sie sich bezieht, bei welchem Verwendungszweck sie zu besteuern sind und welche Mindeststeuerbeträge für die einzelnen Erzeugnisse gelten, je nachdem, ob sie als Kraftstoff für Fahrzeuge, für bestimmte „industrielle und gewerbliche“ Zwecke oder zum Heizen verwendet werden. Bei Dieselkraftstoff ist nur der Mindestverbrauchsteuerbetrag gemeinschaftsweit harmonisiert, nämlich auf 302 EUR je 1 000 l ab dem 1. Januar 2004 und 330 EUR ab 2010.

Die tatsächlichen Steuersätze wiederum unterscheiden sich erheblich von einem Mitgliedstaat zum anderen. Bei Diesel wenden neun Mitgliedstaaten nicht die Mindestbeträge an, da ihnen zur Berücksichtigung ihrer besonderen Lage Übergangszeiten gewährt wurden; sie besteuern in Höhe von 220 bis 294 EUR. 13 Mitgliedstaaten wenden Steuersätze zwischen 300 und 400 EUR an. Fünf Mitgliedstaaten besteuern in Höhe von über 400 EUR, wobei sich das Vereinigte Königreich mit 693 EUR am stärksten abhebt.

**Diese Unterschiede führen zu Tanktourismus.** Die riesige Tankkapazität großer LKW gestattet es ihnen, Entfernungen zwischen 1 500 bis 3 000 km mit einer einzigen Tankfüllung zu bestreiten. Im internationalen Geschäft tätige oder in der Nähe der Grenze niedrig besteuender Länder niedergelassene Kraftverkehrsunternehmen betreiben eine besondere Form von Steuerplanung, den Tanktourismus: Sie lassen ihre Fahrzeuge in Niedrigsteuerländern mit Kraftstoff versorgen und genießen damit einen erheblichen Wettbewerbsvorteil.

Da es jedem Fahrer, unabhängig von seinem Herkunftsland, freisteht, wo er in der Europäischen Union tankt, dürfte es theoretisch gar keine Wettbewerbsverzerrung geben. Aus geografischen und geschäftlichen Zwängen jedoch sind nicht unbedingt alle Unternehmen in der Lage, auf den billigsten Märkten zu tanken. Da unterschiedliche Kategorien von Unternehmen, die auf den gleichen Märkten konkurrieren, unter Umständen nicht dieselben Möglichkeiten zur Versorgung mit niedrig besteuertem Kraftstoff haben, **führt Tanktourismus zu Wettbewerbsverzerrungen:** Unterschiedliche Kraftstoffkosten können bei einer 1 000-km-Fahrt bis zu 20 % betragen (die Kraftstoffkosten machen 20 bis 30 % der Kraftverkehrs-Betriebskosten aus).

Wegen des scharfen Wettbewerbs auf dem Kraftverkehrsmarkt **wirken sich die genannten Wettbewerbsverzerrungen bei den nationalen Marktanteilen aus.** In einer vom französischen Verkehrsministerium durchgeführten Studie über den bilateralen Straßengüterverkehr wurde festgestellt, dass sich die Marktanteile auf dem europäischen Markt von 1997 bis 2001 erheblich verschoben haben<sup>6</sup>. Die Studie gelangte zu dem Schluss, dass die Entwicklungen in diesen vier Jahren zu zwei Dritteln drei Faktoren zugeschrieben werden können: unterschiedliche Dieselbesteuerung, unterschiedliche Einkommensteuer und Unterschiede bei der Lohnentwicklung zwischen zwei vorgegebenen Ländern. Dabei erschien die unterschiedliche Dieselbesteuerung als wichtigste Determinante, die allein zu etwa 40 % die beobachteten Marktanteilsveränderungen verursacht. Eine 1 %-ige Steuererhöhung bei Diesel führt zu einem relativen Marktanteilsrückgang des nationalen Kraftverkehrssektors von über 5 %. Zwar ist nicht auszuschließen, dass der Einfluss der Lohnkosten in Anbetracht bestimmter Probleme der Datenvergleichbarkeit nicht ausreichend berücksichtigt wurde, doch deutet die Studie darauf hin, dass Verbrauchsteuerunterschiede den Wettbewerb auf dem

---

<sup>6</sup> BIPE (2005), Evaluation des conséquences de la hausse du prix du gazole sur les entreprises de transport routier de marchandises, vom Verkehrsministerium (Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer) durchgeführte Studie.

innergemeinschaftlichen grenzüberschreitenden Kraftverkehrsmarkt in erheblichem Maße beeinträchtigen. **Außerdem sei darauf hingewiesen, dass Besteuerungsunterschiede auch außerhalb des Güterverkehrsmarkts zu Wettbewerbsverzerrungen führen.** Sie wirken sich gleichfalls auf Tankstellen und Häfen aus, je nachdem wo sie innerhalb der EU gelegen sind, und zwar umso mehr als sie, anders als Kraftverkehrsbetriebe, nicht mobil sind und dem Einfluss von Verbrauchsteuerunterschieden nicht ausweichen können.

**Tanktourismus wirkt sich auch auf die Umwelt negativ aus, wenn er nämlich zu Umwegfahrten führt.** Als rational handelnde Wirtschaftsbeteiligter werden die Fahrer Dieselpreisunterschiede soweit irgend möglich ausnutzen und in dem Mitgliedstaat tanken, in dem es unter Berücksichtigung der damit verbundenen Zusatzkosten am billigsten ist. . So lange die Fahrer einfach nur die Gelegenheit nutzen, „unterwegs“ zu tanken, ohne Umwege zu fahren, handelt es sich hauptsächlich um eine Verlagerung des Verbrauchs und damit der Luftverschmutzung, die auf jeden Fall in einem Mitgliedstaat oder einem anderen stattgefunden hätte. Wählen die Fahrer dagegen bewusst längere Routen, um das Preisgefälle zwischen nationalen Verbrauchsteuern auszunutzen, so wirkt sich das auch in der Gesamtbilanz negativ auf die Umwelt aus, da längere Strecken zurückgelegt werden.

In einer Studie über die Niederlande aus dem Jahr 1990 wurde geschätzt, dass bei einem Preisgefälle von 0,14 bis 0,16 ECU pro Liter gegenüber Belgien und Deutschland 10 Millionen zusätzliche Tanktourismus-Kilometer gefahren wurden, um jenseits der Grenze den Tank zu füllen<sup>7</sup>. Michaelis (2003)<sup>8</sup> zeigte, dass deutsche Dieselfahrer bereit sind, für jeden Eurocent Preisunterschied gegenüber einem Nachbarland zwei bis vier Zusatzkilometer zu fahren. **Folglich werden erhebliche Tankumwege gefahren.**

**Tanktourismus führt des weiteren zu Einbußen bei den Haushaltsmitteln der Mitgliedstaaten, die eine relativ hohe Verbrauchsteuer auf Diesel erheben.** In Deutschland gelangte die Schmid Traffic Service GmbH zu der Schätzung, dass die Einnahmenverluste bei Verbrauchsteuern auf Mineralöl, die im Jahr 2004 aus Tanktourismusfahrten (bei gewerblich genutztem Diesel) entstanden, 1,915 Mrd. EUR betragen. Insgesamt ist der Steueraufkommensverlust noch höher, nämlich 3,6 Mrd. EUR jährlich (denn Einbußen treten nicht nur bei der Mineralölsteuer, sondern auch bei der Mehrwertsteuer und der Verbrauchsteuer auf Zigaretten ein, da auch weniger Mehrwertsteuer anfällt und weniger Zigaretten an Tankstellen verkauft werden).

#### **BESTEHENDE INITIATIVEN UND „EU-MEHRWERT“ DER VORGESCHLAGENEN INITIATIVE**

Um die Verkehrsbenutzer stärker den tatsächlichen Kosten auszusetzen und die Preisstruktur zu ändern, wird im Weißbuch „*Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft*“ auf zwei weitere mögliche Maßnahmen hingewiesen:

- Harmonisierung der Mindestklauseln in den Verträgen über Verkehrstätigkeiten, so dass bei Kostensteigerungen (z.B. bei einer Erhöhung des Kraftstoffpreises) die Tarife angepasst werden können, und

---

<sup>7</sup> Effects at the border of a petrol tax increase on 1 January 1990, P. M. Blok and A. P. Muizer, Nederlands Economisch Instituut, TK 1990-1991, 21.665 Nr 3, Rotterdam.

<sup>8</sup> Michaelis (2003) Tanktourismus – eine Szenarioanalyse, In: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft.

- Festlegung gemeinsamer Grundsätze für Infrastrukturabgaben durch die verschiedenen Verkehrsträger.

Die erste Maßnahme wurde im Rahmen einer umfassenden Folgenabschätzung im Jahre 2005 bewertet. Es wurden fünf alternative Optionen identifiziert<sup>9</sup>; auf der Grundlage einer ersten Bewertung wurden dann weitere Analysen auf der Grundlage folgender drei Grundkonzepte durchgeführt: i) Änderung der Verordnung 4058/89/EWG<sup>10</sup>, ii) keine Strategieänderung, iii) Harmonisierung der Kraftstoffbesteuerung mit Mindestklauseln in den Verträgen. Die Ergebnisse der Folgenabschätzung haben die Kommission darin bestätigt, eine Sonderbesteuerungsregelung für gewerblich genutzten Diesel vorzuschlagen.

In Bezug auf die Infrastrukturabgaben soll die Kommission bis Juni 2008 nach Prüfung aller Optionen und unter Berücksichtigung aller Kosten im Zusammenhang mit Umwelt, Lärm, Überlastung der Verkehrswege und Gesundheitsbelastung einen allgemeingültigen Rahmen für die Bewertung der externen Kosten aller Verkehrsträger vorschlagen, der für die künftige Berechnung von Infrastrukturabgaben als Grundlage dienen könnte<sup>11</sup>. Die vorgeschlagene Initiative steht im Einklang mit künftigen Entwicklungen bei Infrastrukturabgaben, denn sie bietet den Mitgliedstaaten mehr Flexibilität bei der Erhebung sowohl von Verbrauchsteuern als auch von Straßenbenutzungsgebühren und trägt gleichzeitig dazu bei, Doppelbesteuerung und zusätzliche Belastungen für die Wirtschaftsbeteiligten zu vermeiden<sup>12</sup>.

#### **ZIELE DER VORGESCHLAGENEN INITIATIVE**

Die Richtlinie hat folgende Zielsetzung:

- das Gefälle bei der Kraftstoffbesteuerung verringern,
- Wettbewerbsverzerrungen verringern,
- die Umweltbelastung verringern, insbesondere durch weniger Tanktourismus,
- und dazu beitragen, den Straßengüterverkehr nachhaltig zu gestalten und durch Abbau von Wettbewerbsverzerrungen, die das Funktionieren der Märkte beeinträchtigen, Wachstum, Beschäftigung und Wettbewerbsfähigkeit zu fördern.

---

<sup>9</sup> Keine Änderung der verkehrspolitischen Strategie, Änderung der Verordnung 4058/89/EWG, Harmonisierung der Kraftstoffbesteuerung, Einführung von Preisversicherungen, Regelungen, durch die Outsourcing-Praktiken behindert werden.

<sup>10</sup> Verordnung (EWG) Nr. 4058/89 des Rates vom 21. Dezember 1989 über die Preisbildung im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten (ABl. L 390 vom 30.12.1989, S.1).

<sup>11</sup> ABl. L 157 vom 9.6.2006, S. 8-23, zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge.

<sup>12</sup> Indem die Mitgliedstaaten die Möglichkeit erhalten, ihre Verbrauchsteuersätze unter den Stand vom 1. Januar 2003 zu senken (unter der Voraussetzung der Beachtung der Mindestsätze und von Aufkommensneutralität), können mehr Mitgliedstaaten die Besteuerung von gewerblich genutztem Dieselmotorkraftstoff und anders genutztem Diesel entkoppeln und das Gefälle bei den Verbrauchssteuern auf gewerblich genutzten Diesel verringern.

## POLITIKOPTIONEN

Bei der Folgenabschätzung wurden fünf Politikoptionen untersucht. Vier davon waren bereits zu Beginn der Folgenabschätzung ins Auge gefasst worden.

**Der erste Ansatz (Option A)** besteht darin, auf Gemeinschaftsebene nicht weiter zu intervenieren (Nichtänderungsoption).

**Die zweite Option (Option B)** sieht eine vollständige Harmonisierung der Verbrauchsteuern der Mitgliedstaaten auf gewerblich genutztem Diesel vor. Im Jahre 2018 läge der einheitliche Steuersatz bei 400 EUR. Darüber hinaus wäre der Steuersatz für unverbleites Benzin nicht niedriger als derjenige für Diesel zu gewerblichen Zwecken.

**Die dritte Option (Option C)** besteht darin, die Verbrauchsteuern auf gewerblich genutzten Diesel stärker anzunähern. Auf Gemeinschaftsebene würde eine Bandbreite mit einem Mindest- und einem Höchststeuerbetrag eingerichtet. Die Mitgliedstaaten hätten ihre Verbrauchsteuersätze auf gewerblich genutztem Diesel innerhalb dieser Bandbreite festzulegen. Diese würde nach und nach verengt, um 2010 100 EUR ausmachen. Damit sich die Mitgliedstaaten, für die Übergangszeiten gelten, auf diese Regelung einstellen können, schlagen die Kommissionsdienststellen vor, die gegenwärtigen Mindeststeuerbeträge der Energiesteuerrichtlinie bis 2013 als Untergrenze der Bandbreite zu verwenden. Danach wurden zwei Varianten dieser Option untersucht: (i) vom 1. März 2013 an würde die Bandbreite an einen Index gebunden (**Option C1**) oder (ii) würde unverändert bleiben, jedoch mit einem höheren Mindestbetrag als zur Zeit in der Energiesteuerrichtlinie vorgesehen (359 EUR pro 1 000 l), demselben Mindestsatz also wie für bleifreies Benzin, um der Tatsache Rechnung zu tragen, dass beide Kraftstoffe in ähnlicher Weise umweltschädlich sind (**Option C2**).

Im Zuge der Folgenabschätzung beschloss die Kommission, die Varianten der Option C dahingehend abzuändern, dass der Zeitpunkt der Indexbindung (Option C1) und des Gleichziehens mit bleifreiem Benzin (C2) auf 2012 vorgezogen wird und, in Anbetracht der Ergebnisse der öffentlichen Konsultierung und ökonomischer Simulationen, eine weitere Variante als fünfte Option (C2+) hinzukommt. Bei allen drei C-Optionsvarianten müssten die Mitgliedstaaten mit Übergangszeiten die neuen Mindestbeträge erst ab Auslaufen der Übergangszeit beachten und der Steuersatz für unverbleites Benzin wäre nicht niedriger als der Steuersatz für Diesel zu gewerblichen Zwecken.

**Option C2+** besteht darin, den Mindestsatz für Diesel auf 359 EUR zu erhöhen, aber bereits ab 2012, und dann weiter auf 380 EUR im Jahre 2014, damit der reale Wert dieses Steuerbetrags nicht zu stark abnimmt und die Wettbewerbsverzerrungen noch stärker reduziert werden. Außerdem haben die Mitgliedstaaten keine Obergrenze zu beachten. Die Mitgliedstaaten, die zu einem höherem Satz als dem Mindestbetrag besteuern wollen, steht dies frei; sie können ein ausgewogenes Verhältnis zwischen wirtschaftlich tragfähigen Bedingungen für ihr Transportgewerbe, einer besseren Internalisierung externer Umwelteffekte sowie Haushaltserfordernissen anstreben.

Aus Gründen der Kohärenz mit anderen Maßnahmen der Gemeinschaft sehen die Optionen C1, C2 und C2+ außerdem vor, dass Mitgliedstaaten, die auf gewerblich genutzte Dieselfahrzeuge Straßenbenutzungsgebühren erheben oder ein solches System einführen wollen, den von diesen Fahrzeugen verwendeten Dieselmotorkraftstoff niedriger besteuern können als am 1. Januar 2003, solange die steuerliche Gesamtbelastung mehr oder weniger entsprechend bleibt und sofern der EU-Mindestbetrag für gewerblich genutzten Diesel

eingehalten wird. Diese Bestimmung dürfte den Mitgliedstaaten, die dies wünschen, die Anwendung unterschiedlicher Sätze auf gewerblich und nicht gewerblich genutzten Diesel („Entkopplung“) erleichtern und bei der Reduzierung des Verbrauchsteuergefälles mehr Flexibilität bieten.

## **VERGLEICH ZWISCHEN DEN POLITIKOPTIONEN**

Folgende Beurteilung beruht auf zahlreichen verschiedenartigen Beiträgen, die von den verschiedenen Beteiligten im Zuge der öffentlichen Konsultierung, in Positionspapieren und Artikeln, auf Sitzungen usw. geleistet wurden. Außerdem führte die Kommission eine qualitative und quantitative Analyse durch, wobei sie die Ergebnisse von drei Modellen zur Folgenabschätzung miteinbezieht (TREMOVE, IPTS transport technologies model (Poles) und TRANSTOOLS).

**Der erste Ansatz (Option A)** kann das gegenwärtige Problem der Wettbewerbsverzerrungen auf dem Kraftverkehrsmarkt nicht lösen, welche die Marktanteile und die Beschäftigung beeinflussen (Zunahme in Niedrigsteuerländern auf Kosten der anderen Länder). Option A schränkt die Umwegfahrten nicht ein, die von 2007 bis 2030 zu einem Zusatzverbrauch von insgesamt 42,5 Mrd. l Kraftstoff und entsprechenden Schadstoffemissionen ( 2,2 Mio. t CO<sub>2</sub> ) führen würden. Diese Option konnte daher von der Kommission nicht weiterverfolgt werden.

**Die zweite Option (Option B)** ermöglicht die stärkste Verringerung der Wettbewerbsverzerrungen, ohne die Verwaltungskosten allzu sehr zu erhöhen. Diese Option würde jedoch 22 Mitgliedstaaten verpflichten, ihre Verbrauchsteuer auf gewerblich genutzten Diesel auf 400 EUR/1000 l zu erhöhen, während fünf Mitgliedstaaten ihre Steuersätze herabsetzen müssten. Der Steuersatz auf bleifreies Benzin würde sich in neun Mitgliedstaaten ab 2014 erhöhen, die Verbrauchsteuern auf nicht gewerblich genutzte Verbrauchsteuern würden in zwei Mitgliedstaaten zunehmen. ( Für den Fall, dass Deutschland und das Vereinigte Königreich die Entscheidung treffen, die erhebliche Verringerung des gewerblichen Steuersatzes durch eine Erhöhung des nicht gewerblichen Steuersatzes auszugleichen ). Was die Umweltaspekte anbetrifft, so käme es mit Option B zu einem geringen Anstieg des Dieserverbrauchs, einem geringen Rückgang des Benzinverbrauchs und einer sehr geringen Zunahme der Schadstoffemissionen (ohne Berücksichtigung des Tanktourismus). Da es sich hier jedoch um die Option handelt, die Umwegfahrten am stärksten einschränkt, reduziert sie auch am stärksten die damit verbundenen Emissionen von CO<sub>2</sub> ( 0,1 Mio. t ) und sonstigen Schadstoffen sowie die Steuerumgehung. In sozialer Hinsicht könnte sich diese Option am stärksten auswirken (auch wenn der Effekt bescheiden ausfallen dürfte), mit weniger Überlastung der Verkehrswege und Straßenverkehrsunfällen, kürzeren Arbeitszeiten für die Fahrer und den größten ( gleichwohl noch moderaten ) Beschäftigungsverlagerungen auf regionaler bzw. nationaler Ebene. Allerdings würde Option B sich am stärksten auf die Haushalte auswirken (-71,8 Mrd. EUR von 2007 bis 2030; die Zahl verringert sich auf -58,2, wenn der geringere Tanktourismus mitberücksichtigt wird). Auch wird die Option in politischer Hinsicht für nicht realistisch gehalten. Aus diesen Gründen wurde die Option von der Kommission nicht weiter verfolgt.

### **Optionen C1, C2 und C2+:**

Die Optionen C1 und C2 bedeuten eine Erhöhung der Verbrauchsteuer auf Diesel in 18 Mitgliedstaaten bis 2014, gegenüber 21 bei Option C2+. Während sich die Option C2 nicht auf die Verbrauchsteuern auf bleifreies Benzin auswirkt, führen C1 und C2+ zu einem Anstieg der Verbrauchsteuer auf bleifreies Benzin in neun Mitgliedstaaten, und zwar bei C1



ab 2016 und bei C2+ ab 2014. Da es bei der Option C2+ keine Bandbreite und demzufolge keine Obergrenze gibt, dürfte sie sich nicht auf die Verbrauchsteuer für nicht gewerblich genutzten Diesel auswirken. Alle drei Optionen ermöglichen eine Verringerung der Wettbewerbsverzerrungen. Da der Mindestbetrag für gewerblich genutzten Diesel bei C1 stärker steigt als bei C2, ermöglicht C1 unter der Annahme dass alle anderen Faktoren gleich bleiben einen stärkeren Abbau des Gefälles als C2. Bei C2+ hängt der Umfang der Verringerung davon ab, wie die zur Zeit am höchsten steuernden Mitgliedstaaten reagieren. Sofern sie ihren Steuersatz senken und Straßenbenutzungsgebühren einzuführen, so wäre der Abbau des Steuergefälles ebenfalls größer als bei C2, nämlich wegen des höheren Mindestbetrages. Verwaltungskosten fielen in derselben Größenordnung an wie bei Option B und scheinen der Wirtschaft keine Sorgen zu bereiten. Keine der Optionen dürfte sich signifikant auf die Beförderungsnachfrage oder die Wahl der Verkehrsträger auswirken. Jede von ihnen könnte geringe positive soziale Effekte haben, indem Verkehrswegeüberlastung, Unfälle und Fahrzeiten abnehmen, allerdings weniger als bei Option B, die in jedem Falle Umwegfahrten in größtmöglichem Umfang reduzieren würde. In Bezug auf die Beschäftigung würde jede dieser Optionen zu gewissen Veränderungen auf regionaler oder nationaler Ebene führen, doch dürften unter der Annahme, dass alle anderen Faktoren gleich bleiben auf europäischer Ebene keine Änderungen zu erwarten sein.

Die größten Unterschiede zwischen den drei Optionen betreffen den Kraftstoffverbrauch, den Umwelteffekt, die Beeinflussung des Tanktourismus und die Auswirkungen auf den Haushalt. Während die Optionen C1 und C2 zu einem geringen Anstieg des Dieserverbrauchs und einer Abnahme des Benzinverbrauchs führen (angesichts des höheren Minimums im Vergleich zu Diesel), ist C2+ die einzige Option, bei der sowohl der Diesel- als auch der Benzinverbrauch verringert werden kann. Aus Umweltsicht trägt C2+ stärker zur Internalisierung der externen Effekte bei als C1 und C2, da die Mindestbeträge höher liegen. Wird der Tanktourismus nicht berücksichtigt, so ist C2+ die einzige Option, durch die sich die Luftschadstoffe verringern. Der Tanktourismus geht in allen drei Optionen zurück (am stärksten bei Option C1). In Option C2+ könnte der Tanktourismus noch unter das Niveau von C1 gesenkt werden, sofern Deutschland und das Vereinigte Königreich (gegenwärtig die Mitgliedstaaten mit den höchsten Steuerbeträgen für Diesel) beschließen, eine Senkung ihres gewerblichen Steuersatzes durch die Einführung von Straßenbenutzungsgebühren auszugleichen. Was die Auswirkungen auf den Haushalt insgesamt (also unter Berücksichtigung der Abnahme des Tanktourismus) angeht, so betragen sie – 38,3 Mrd. EUR bei C1, - 46,8 Mrd. EUR bei C2 und + 40,3 Mrd. EUR bei C2+.

**Aus all diesen Gründen hat sich die Kommission entschieden, Option C2+ vorzuschlagen.**