

ANHÖRUNG DES WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSSES

zu einem Vorschlag für eine erste Richtlinie des Rates zur Anpassung der nationalen Systeme der Steuern für Nutzfahrzeuge

A. BITTE UM STELLUNGNAHME

Der Rat hat auf seiner 45. Tagung am 30. Juli 1968 beschlossen, den Wirtschafts- und Sozialausschuß gemäß Artikel 75 des Vertrages zur Gründung der EWG zu dem eingangs genannten Vorschlag anzuhören.

Die Bitte um Stellungnahme wurde dem Präsidenten des Wirtschafts- und Sozialausschusses vom Präsidenten des Rates mit Schreiben vom 30. Juli 1968 übermittelt.

B. ANHÖRUNG ZU FOLGENDEM TEXT

Der Text, der Gegenstand der Stellungnahme war, ist im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* Nr. C 95 vom 21. September 1968, Seite 44, veröffentlicht worden.

C. STELLUNGNAHME DES WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSSES

Der Wirtschafts- und Sozialausschuß hat auf seiner 76. Tagung am 26. und 27. Februar 1969 in Brüssel folgende Stellungnahme zu dem in Abschnitt B aufgeführten Text mit 67 Stimmen der 78 anwesenden oder vertretenen Mitglieder bei 6 Gegenstimmen und 5 Stimmenthaltungen angenommen.

Diese Stellungnahme lautet wie folgt:

DER WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS —

gestützt auf das Ersuchen des Ministerrats der Europäischen Gemeinschaften vom 30. Juli 1968 um Abgabe einer Stellungnahme zu dem „Vorschlag einer ersten Richtlinie des Rates zur Anpassung der nationalen Systeme der Steuern für Nutzfahrzeuge“,

gestützt auf den Beschluß seines Präsidiums vom 17. Juli 1968, gemäß Artikel 22 und 23 der Geschäftsordnung die fachliche Gruppe für Verkehr federführend und die fachliche Gruppe für Wirtschaftsfragen mitberatend mit der Vorbereitung der Arbeiten zu beauftragen,

gestützt auf Artikel 75 und 99 des Vertrages zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft,

gestützt auf seine Stellungnahme zu dem „Vorschlag für die Entscheidung des Rates über die Harmonisierung bestimmter Vorschriften, die den Wettbewerb im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr beeinflussen“,

gestützt auf die zusätzliche Stellungnahme der fachlichen Gruppe für Wirtschaftsfragen,

gestützt auf den vom Berichterstatter, Herrn Canonge, vorgelegten Bericht sowie auf die Stellungnahme der fachlichen Gruppe für Verkehr,

gestützt auf die Beratungen anlässlich seiner 76. Tagung am 26. und 27. Februar 1969 (Sitzung vom 26. Februar),

in Erwägung, daß die Rechtsvorschriften der einzelnen Mitgliedstaaten über die Besteuerung der Nutzfahrzeuge im Interesse des Gemeinsamen Marktes harmonisiert werden müssen,

in Erwägung, daß es wünschenswert ist, die Besteuerung der Kraftfahrzeuge auf zuverlässige wirtschaftliche Grundlagen zu stützen, damit zwischen den auf die einzelnen Fahrzeugkategorien zu erhebenden Abgaben und den durch jede einzelne Kategorie verursachten Verkehrswegekosten Relationen hergestellt werden können,

in Erwägung, daß die Anlastung der Wegekosten ein ausschlaggebender Faktor für die angestrebte Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im Verkehrsbereich ist,

in Erwägung, daß das Endziel einer solchen Harmonisierung darin bestehen muß, jedem Benutzer der Verkehrswege die von ihm verursachten Wegekosten anzulasten,

in Erwägung, daß die vorgeschlagene Maßnahme den Weg ebnet für eine endgültige Regelung des Problems

der Anlastung der Wegekosten, obwohl sie nur die Nutzfahrzeuge betrifft und auch nur die Harmonisierung der Strukturen der Steuern vorsieht —

GIBT FOLGENDE STELLUNGNAHME AB:

Der Wirtschafts- und Sozialausschuß billigt grundsätzlich den „Vorschlag für eine erste Richtlinie des Rates zur Anpassung der nationalen Systeme der Steuern für Nutzfahrzeuge“ vorbehaltlich nachstehender Bemerkungen und Änderungsvorschläge:

I. ALLGEMEINE BEMERKUNGEN

1. Zielsetzungen des Richtlinienvorschlags

Der Ausschuß erkennt die Berechtigung der zwei Ziele an, die sich die Kommission mit ihrem Vorschlag gesetzt hat, d. h. eine wirtschaftlich besser vertretende Orientierung der Wahl zwischen den Fahrzeugtypen einerseits und eine Annäherung der Wettbewerbsbedingungen im Verkehrsbereich andererseits.

Was das *erste Ziel* angeht, hängt nach Ansicht des Ausschusses die Orientierung der Wahl zwar von den Berechnungen ab, die die Verkehrsnutzer auf Grund der nach dem Kommissionsvorschlag zu schaffenden Struktur anstellen können; der Orientierungseffekt wird jedoch seines Erachtens in einem gewissen Maße durch den absoluten Betrag der tatsächlich erhobenen Abgaben bestimmt.

Das bedeutet, daß der Abstand zwischen den „theoretischen Abgaben“ (Differenz zwischen der Summe der Grenzkosten der Benutzung und der Summe der Treibstoffsteuern) bei steigenden tatsächlichen Abgaben relativ abnimmt.

Dieser letzten Bemerkung kommt insofern besondere Bedeutung zu, als es den Staaten überlassen bleibt, die Höhe der Abgaben festzusetzen.

Der Ausschuß gibt daher der Hoffnung Ausdruck, daß die Mitgliedstaaten nicht eine Änderung der Steuerstruktur zum Vorwand nehmen, um das Gesamtaufkommen der Abgaben zu erhöhen, ohne daß diese Maßnahme durch eine Veränderung der Wegekosten begründet wäre.

Was das *zweite Ziel* angeht, d. h. die Annäherung der Wettbewerbsbedingungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern, so sieht der Ausschuß sich außerstande zu beurteilen, inwieweit es mit dem Richtlinienvorschlag erreicht werden kann, da die vorgesehenen Bestimmungen nur den Straßenverkehr betreffen.

Für die anderen Verkehrsträger liegen auf Gemeinschaftsebene keine abschließenden Daten vor, die eine Beurteilung ihrer Situation in bezug auf die An-

lastung der Wegekosten ermöglichen würden, wenn auch diesbezüglich teilweise schon Maßnahmen ergriffen wurden, und zwar insbesondere für die Eisenbahnen.

Die Möglichkeit bleibt bestehen, daß die bis zur vollständigen Harmonisierung vorgenommenen teilweisen und stufenweisen Harmonisierungen gewisse Verzerrungen zwischen den Verkehrsträgern zeitweilig noch verstärken.

Ferner kann die Tatsache, daß den Mitgliedstaaten die Möglichkeit belassen wird, die absolute Höhe der Abgaben zu bestimmen, in einigen Staaten diese Verzerrungen noch verschlimmern. Dies könnte dann besonders nachteilig für die Verkehrsnutzer sein, wenn ihre Wahl lediglich auf zwei Verkehrsträger (Straße und Schiene) beschränkt ist.

Diese Bemerkungen unterstreichen nach Auffassung des Ausschusses, wie wichtig es ist, daß die Endphase der gemeinsamen Verkehrspolitik bald erreicht wird.

2. Auswirkungen der Richtlinie

Zunächst einmal ist hier zu klären, wie sich die Richtlinie auf die Steuerstrukturen in den sechs Mitgliedstaaten auswirken könnte.

Der Ausschuß äußert zwar sein Bedauern darüber, daß es nicht möglich war, von der Kommission zahlenmäßige Angaben zu erhalten, die es ihm erlaubt hätten, sich von den praktischen Auswirkungen der Richtlinie eine Vorstellung zu machen; er erkennt jedoch an, daß das schwierige Problem der Anlastung der Wegekosten eben nur stufenweise gelöst werden kann, und ist der Ansicht, daß die Richtlinie den Weg ebnet für die endgültige Regelung dieses Problems.

3. Besteuerung des Verkehrssektors

Der Ausschuß hält sich für verpflichtet, an dieser Stelle seine grundsätzliche Konzeption zur Besteuerung des Verkehrssektors zu entwickeln. Seines Erachtens muß eine klare Unterscheidung zwischen speziellen Abgaben und generellen Abgaben (Steuern) getroffen werden.

Die speziellen Abgaben sind nicht als Steuern anzusehen; in diesem Falle stellen sie eine Gebühr für die Benutzung der Verkehrswege durch Nutzfahrzeuge dar.

Damit stellt sich die Frage nach einer etwaigen — vollständigen oder teilweisen — Zweckbindung der speziellen Abgaben für die Bestreitung der Wegekosten.

An generellen Abgaben (Steuern) dürfen dem Verkehrssektor nur jene auferlegt werden, die auch die anderen Wirtschaftsbereiche zu entrichten haben. Die

Entscheidung des Rates Nr. 65/271/EWG vom 13. Mai 1965, die in Verbindung mit der ersten Richtlinie des Rates über die Mehrwertsteuer erlassen wurde, sieht im übrigen vor, daß die Mehrwertsteuer, die in allen Mitgliedstaaten spätestens bis zum 1. Januar 1970 einzuführen ist, von diesem Zeitpunkt an alle Steuern auf den Güterverkehr ersetzen wird, die den Charakter einer Umsatzsteuer haben.

Hinsichtlich der Autobahnbenutzungsgebühren hält es der Ausschuß für angezeigt, sie entweder bei der Bestimmung der in dem Richtlinienentwurf vorgesehenen Abgabe zu berücksichtigen oder aber ihre Rückvergütung vorzusehen. In beiden Fällen ist eine genaue Kenntnis der Struktur dieser Gebühren erforderlich.

II. BEMERKUNGEN ZU DEN EINZELNEN ARTIKELN

Artikel 3

Buchstabe b)

Bei den Nutzfahrzeugen, die wahlweise oder gleichzeitig zur Personen- und Güterbeförderung benutzt werden können, sollten nach Ansicht des Ausschusses nur diejenigen aus der Richtlinie ausgenommen werden, deren *zulässige Nutzlast* 700 kg nicht übersteigt.

Artikel 5

Der Ausschuß regt an, daß in diesem Artikel durch Einfügung der Worte „im Sinne von Artikel 4“ auf Artikel 4 Bezug genommen wird.

Nach diesem Artikel ist der Steuertatbestand gegeben, wenn ein Nutzfahrzeug auf öffentlichen Wegen verkehrt.

Da nicht nur Fahrzeuge, die auf öffentlichen Wegen verkehren, sondern auch solche, die dort abgestellt werden, der Allgemeinheit Kosten verursachen (etwa Verkehrsstauungskosten), schlägt der Ausschuß vor, Artikel 5 wie folgt zu fassen:

„Der Steuertatbestand für die Benutzung der Straßen *im Sinne von Artikel 4* ist gegeben, wenn das Nutzfahrzeug *sich* auf öffentlichen Wegen *befindet*.“

Artikel 6

Der Ausschuß regt an:

1. diesen Artikel in Artikel 7 Absatz 1 Unterabsatz 1 aufzunehmen;
2. im Interesse eines logischen Aufbaus Artikel 8 zu Artikel 6 werden zu lassen.

Artikel 7

Absatz 1 — Unterabsatz 1

Nach Ansicht des Ausschusses ist der Ausdruck „je nach der Verwendung“ zu ungenau und sollte daher gestrichen werden. Absatz 1 dieses Artikels wäre statt dessen wie folgt zu formulieren:

„(1) Für die Abgabe für die Benutzung der Straßen werden *für die Fahrzeuge, die im Güterverkehr verwendet werden, für Fahrzeuge, die der Personenbeförderung dienen, und für die übrigen Nutzfahrzeuge* getrennte Steuertarife erstellt.“

Neuer Unterabsatz 4

Der Ausschuß schlägt vor, einen 4. Unterabsatz anzufügen, der den ganzen Artikel 6 wiedergibt, wobei lediglich der Anfang wie folgt abzuändern wäre:

„*Innerhalb einer jeden Fahrzeugkategorie* ist die Bemessungsgrundlage . . .“

Absatz 3

Die Sätze der Abgabe für die Benutzung der Straßen sollten nach Gesamtgewichtsstufen *von einer Tonne* differenziert werden.

Artikel 9

Absatz 2

Nach Ansicht des Ausschusses wäre es offensichtlich notwendig, auch für die mit Buchstabe a) angesprochenen Ausgaben Begriffsbestimmungen festzulegen; das betrifft die

- Ausgaben für die Unterhaltung,
- Ausgaben für die Erneuerung,
- Ausgaben für den Betrieb,
- Ausgaben für die Verwaltung.

Seines Erachtens werden sich diese Begriffsbestimmungen aus den Methoden der Musteruntersuchung oder aus jeder sonstigen Methode ergeben, die der Rat an deren Stelle setzen sollte.

Absatz 3

Der Ausschuß macht den Rat und die Kommission auf die Notwendigkeit aufmerksam, für die Ermittlung der Grenzkosten der Erhaltung (Unterhaltung und Erneuerung) die einer Achslast entsprechende Potenzzahl auf der Grundlage von Versuchen zu bestimmen, die auf „gut dimensionierten“ Fahrbahnen durchgeführt wurden.

Für die Annahme der Richtlinie ist es nach Ansicht des Ausschusses eine selbstverständliche Voraussetzung

zung, daß der Rat die durch die Musteruntersuchung festgelegten Methoden billigt oder aber sie durch andere Methoden ersetzt.

Artikel 10

Der Ausschuß bejaht die von der Kommission vorgeschlagene Regelung, die dann, wenn eine höhere finanzielle Belastung als die Grenzkosten der Benutzung auferlegt wird, zu einer gleichmäßigen Verteilung dieses „Zuschlags“ auf die verschiedenen Fahrzeugkategorien führt.

Diese Regelung wird dem verfolgten Ziel, d. h. der Anlastung der von ihnen verursachten Wegekosten auf die einzelnen Fahrzeugkategorien, am meisten gerecht.

Ergeben sich bei der Berechnung der Beträge nach Artikel 9 Absatz 1 c) negative Werte, ist also, bezogen auf die einzelnen Steuerklassen, die Summe der Treibstoffsteuern höher als die Summe der Grenzkosten der Benutzung, so dürfte es angebracht sein, für die Festsetzung der Abgabensätze ein Verfahren anzustreben, durch das gewährleistet werden soll, daß die Abgaben für die Gesamtheit der Fahrzeuge nicht aus Gründen erhöht werden, die von einer Beurteilung der Kosten der Straßenbenutzung unabhängig sind.

Artikel 12

Nach Ansicht des Ausschusses wäre Absatz c) wie folgt abzufassen:

„c) *die Baumaschinen, die für die Arbeiten auf der Baustelle dienen*, einschließlich aller Fahrzeuge, die für Zwecke eines Bauunternehmens besonders geeignet sind und *normalerweise nicht für den Güter- oder Personenkraftverkehr verwendet werden.*“

Nach dem Dafürhalten des Ausschusses sollten die dem Personenverkehr dienenden Nutzfahrzeuge von der Zahlung der Abgabe für die Benutzung der Straßen befreit werden, da sich bei ihnen das Problem der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen nicht in gleicher Weise und nicht mit derselben Dringlichkeit wie für den Güterverkehr stellt.

Diese Frage müßte wiederaufgegriffen werden, wenn es darum geht, die gesamten Kosten auf sämtliche Verkehrsnutzer, einschließlich der Personenkraftwagen, zu verteilen.

Der Ausschuß erachtet es für notwendig, Artikel 13 entsprechend abzuändern.

Artikel 13

Der Ausschuß macht darauf aufmerksam, daß die jedem Mitgliedstaat belassene Möglichkeit, Befreiungen, Ermäßigungen oder Erhöhungen vorzunehmen, die Gefahr in sich birgt, die ganze Struktur der Abgabe in Frage zu stellen und Diskriminierungen hervorzurufen.

Aus diesem Grund schlägt er vor, Absatz 1 Unterabsatz 1 dieses Artikels dahingehend strenger abzufassen, daß für geplante Ermäßigungen, Erhöhungen oder Befreiungen die vorherige Zustimmung an Stelle der bloßen Anhörung der Kommission vorgesehen wird.

Hinsichtlich Absatz 2 sollte nach Ansicht des Ausschusses die vorherige Anhörung der Kommission vorgesehen werden.

Er erinnert in Verbindung mit diesem Artikel an seine Darlegungen zu den Wegegebühren im Rahmen der „Allgemeinen Bemerkungen“.

Der Ausschuß ist ferner der Auffassung, daß für die gemischten Beförderungen Schiene — Straße Rückvergütungsmodalitäten vorgesehen werden müßten, um der Tatsache Rechnung zu tragen, daß sie teilweise auf den Verkehrswegen der Eisenbahn erfolgen.

Schließlich schlägt der Ausschuß vor, den zweiten Unterabsatz von Absatz 1 wie folgt zu ergänzen:

„... sich auf die in Artikel 9 Absatz 1 genannten Grunddaten stützen *und durch die Art der Verwendung oder die technischen Verwendungsmöglichkeiten des Fahrzeugs gerechtfertigt sein.*“

Artikel 18

Für den Fall, daß ein Unternehmen über einen Lastwagen und mehrere Anhänger verfügt, sollten nach Ansicht des Ausschusses die gleichen Bestimmungen wie für die Sattleinheiten gelten.

Artikel 20

Der Ausschuß hält es für wünschenswert, daß außer den Regierungssachverständigen auf einzelstaatlicher sowie auf gemeinschaftlicher Ebene auch Vertreter der verschiedenen interessierten Kreise an den Arbeiten über die Wegekosten beteiligt werden.

Geschehen zu Brüssel am 26. Februar 1969.

Der Präsident
des Wirtschafts- und Sozialausschusses
Mathias BERNIS

ANHANG

zur Stellungnahme mit den vom Ausschuß während der Beratungen abgelehnten Änderungsanträgen

1. Folgender Änderungsantrag wurde mit 38 gegen 18 Stimmen bei 4 Enthaltungen abgelehnt:

„Artikel 9

Es wird angeregt, folgenden Wortlaut einzufügen:

Absatz 1

Der Ausschuß gibt der Hoffnung Ausdruck, daß die Mitgliedstaaten die Änderung der Struktur der Abgaben für die Benutzung der Verkehrswege nicht zum Vorwand nehmen, um die Steuerlast für jede Kategorie von Fahrzeugen in einem Maße zu erhöhen, das über die von ihnen verursachten Wegekosten hinausgeht.“

2. Nachstehender Änderungsantrag wurde mit 22 gegen 10 Stimmen bei 28 Enthaltungen abgelehnt:

„Artikel 12

Es wird angeregt, die drei Absätze zu streichen, die diesen Artikel betreffen.“

ANHÖRUNG DES WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSSES

zum Vorschlag für eine Entscheidung des Rates zur Änderung einiger Bestimmungen der Entscheidung Nr. 65/270/EWG des Rates vom 13. Mai 1965 zur Anwendung von Artikel 4 der Entscheidung Nr. 64/389/EWG des Rates vom 22. Juni 1964 zur Durchführung einer Enquete über die Wegekosten des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs

A. BITTE UM STELLUNGNAHME

Der Rat hat auf seiner 46. Tagung am 23. und 24. September 1968 beschlossen, den Wirtschafts- und Sozialausschuß gemäß Artikel 75 des Vertrages zur Gründung der EWG zu dem genannten Vorschlag anzuhören.

Die Bitte um Stellungnahme wurde dem Präsidenten des Wirtschafts- und Sozialausschusses vom Präsidenten des Rates mit Schreiben vom 24. September 1968 übermittelt.

B. TEXT, ZU DEM EINE STELLUNGNAHME ERBETEN WURDE

Der Text, zu dem eine Stellungnahme erbeten wurde, ist im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* Nr. C 123 vom 26. November 1968, Seite 1, veröffentlicht worden.

C. STELLUNGNAHME DES WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSSES

Der Wirtschafts- und Sozialausschuß hat auf seiner 76. Tagung am 26. und 27. Februar 1969 in Brüssel folgende Stellungnahme zu dem in Abschnitt B aufgeführten Text einstimmig angenommen (die Einstimmigkeit bezieht sich auf die 73 anwesenden oder vertretenen Mitglieder).

Die Stellungnahme lautet wie folgt: