

KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

KOM(89) 526 endg.

Brüssel, den 19. Dezember 1989

Geänderter Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES RATES

zur Annäherung der Verbrauchsteuersätze auf Mineralöle

(Von der Kommission vorgelegt)

BEGRÜNDUNG

I. EINLEITUNG

1. Dieser Vorschlag der Kommission enthält Änderungen ihres Vorschlags vom August 1987 über die Verbrauchsteuersätze auf Mineralöle. Im letzten Juni legte die Kommission in ihrer Mitteilung an den Rat und das Europäische Parlament über die Vollendung des Binnenmarktes und die Annäherung der indirekten Steuern (KOM(89) 260) die wesentlichen Änderungen in diesem Bereich dar. Für jede Erzeugnisgruppe wird ein Mindestsatz oder eine Spanne für die Sätze festgesetzt, die in allen Mitgliedstaaten spätestens ab 31. Dezember 1992 anzuwenden sind. Für jede dieser Erzeugnisgruppen werden Zielsätze festgesetzt. Diese stellen die langfristigen Ziele für die Konvergenzanstrebungen in den Mitgliedstaaten dar.

II. VORGESCHICHTE

2. Der in Dok. KOM(87) 327 dargelegte ursprüngliche Ansatz der Kommission geht von einer Situation aus, bei der alle Mitgliedstaaten Verbrauchsteuern auf Mineralöle erheben. Diese Steuern sind ausschließlich spezifische Steuern, d.h. daß sie in Geldwert für eine bestimmte Erzeugnismenge berechnet werden. Die Sätze werden für jede der großen Erzeugnisgruppen festgesetzt: Benzin (mit oder ohne Blei), Dieselkraftstoff, Heizöl, Schweröl, Kerosin und Flüssiggas. Generell entsprechen diese verschiedenen Steuersätze in den einzelnen Mitgliedstaaten nicht einem globalen Konzept, sondern sind historisch gewachsen. Außerdem weisen die in den verschiedenen Ländern der Gemeinschaft auf die Mineralölgruppen angewandten Sätze große Unterschiede auf, obwohl diese bei den Mineralölprodukten noch weniger ausgeprägt sind als bei anderen Erzeugnisgruppen, auf die Verbrauchsteuern erhoben werden.
3. Unter diesen Umständen wurde eine im wesentlichen pragmatische Strategie gewählt. Auf der Grundlage der akzeptierten Erzeugnisgruppen und der damals in den Mitgliedstaaten geltenden Sätze (grundsätzlich die vom 1. April 1987) hatte die Kommission eine Reihe von Durchschnittssätzen vorgeschlagen, die zu Zielsätzen der Gemeinschaft für den 31. Dezember 1992 werden sollten.

Dieser Vorschlag wurde (mit dem Rest des Steuerpakets) im Rat und im Parlament geprüft. Es zeigte sich, daß ein rascher Übergang von den geltenden Sätzen zu den vorgesehenen Zielsätzen in vielen Mitgliedstaaten erhebliche praktische Probleme vor allem in bezug auf die Steuereinnahmen aufwerfen würde.

Daher teilte die Kommission im letzten Juni mit, daß sie einen flexibleren Ansatz für die Annäherung der Verbrauchsteuersätze plane.

III. FLEXIBILITÄT UND AUFHEBUNG DER STEUERGRENZEN IM JAHR 1992

4. Jeder neue Vorschlag zur Lösung dieser Probleme muß die Einheitliche Europäische Akte berücksichtigen. Für die Mineralöle bedeutet dies in der Praxis, daß die gewählten Sätze und Regelungen nicht den Grundsatz der Aufhebung der Steuerkontrollen an den innergemeinschaftlichen Grenzen in Frage stellen dürfen. Außerdem muß der gewählte Ansatz den jeweiligen handelspolitischen Realitäten der Erzeugnisse und der Verbrauchsstruktur in der Gemeinschaft Rechnung tragen.
Bei den Mineralölen, die einen wichtigen industriellen und kommerziellen Input darstellen, setzen die Auswirkungen unterschiedlicher Steuersätze auf den Wettbewerb der Flexibilität Grenzen.
5. Deshalb unterscheidet die Kommission zwischen Erzeugnissen, die im wesentlichen für den privaten Endverbrauch bestimmt sind (bei denen die Gefahr von Verzerrungen gering ist), und Erzeugnissen, die vor allem gewerblichen Zwecken dienen (bei denen die Auswirkungen in bezug auf Wettbewerbsverzerrungen auf der Hand liegen). Das Ergebnis ist, daß Benzin (mit oder ohne Blei) anders behandelt werden kann als Dieselmotorkraftstoff und Schweröl. Das Heizöl nimmt einen besonderen Platz ein, da die Angebotsstruktur einen speziellen Ansatz erfordert, obwohl es vor allem dem privaten Verbrauch dient.
6. Auch die verschiedenen anderen Faktoren sind zu berücksichtigen, die die Festsetzung der Höhe der Steuern beeinflussen. Bei den Mineralölen schlagen sich die jeweiligen nationalen Politiken im Energie-, Verkehrs- bzw. Umweltbereich in der Vielfalt der geltenden Sätze nieder. Die Kommission hat der Bedeutung umweltpolitischer Erfordernisse bei den Sätzen besondere Beachtung geschenkt, bei gleichzeitiger Berücksichtigung der Verkehrs- und der Energiepolitiken.

IV. ART DER FLEXIBILITÄT

7. Aus den obigen Gründen (Erfordernisse der Energie-, der Verkehrs- und der Umweltpolitik) sowie den verschiedenen Überlegungen in der Mitteilung an das Parlament und den Rat (KOM(89) 260) wird deutlich, daß eine Flexibilität je nach Erzeugnis in Form von Mindestsätzen oder Spannen gerechtfertigt ist.

8. In der Praxis wird diese Flexibilität, wie folgt aussehen:

- 8.1 Am 1. Januar 1993 wird eine erste Annäherung der Sätze stattfinden: Die einzelnen Mitgliedstaaten müssen für Benzin (mit oder ohne Blei), LPG, Methan und Kerosin als Treibstoff mindestens die festgesetzten Mindestsätze und für Dieselmotorkraftstoff, Heizöl und Schweröl Sätze anwenden, die innerhalb der festgesetzten Spannen liegen.
- 8.2 Nach diesem Zeitpunkt soll sich diese Anfangsflexibilität in einer Annäherung der Sätze an Richtwerte äußern, die als Zielsätze bezeichnet werden und mit denen hauptsächlich bezweckt wird, die Ziele des Binnenmarkts zu beachten.

Diese Sätze werden auf Gemeinschaftsebene mit der Verkehrs- und Energiepolitik und mit den Umwelterfordernissen vereinbar sein müssen.

Es ist wichtig, die Ergebnisse der derzeit laufenden Untersuchungen abzuwarten und den Orientierungen nicht vorzugreifen, die die Kommission in diesen Bereichen vorschlagen wird. So wird auch die Höhe der Zielsätze in dieser Richtlinie nicht festgelegt. Die Kommission wird dem Rat bis zum 31. Dezember 1990 einen Richtlinienvorschlag hierzu unterbreiten.

- 8.3 Um die Anpassung der Sätze durch die Mitgliedstaaten zu erleichtern und um Wettbewerbsverzerrungen aufgrund des Fortbestehens unterschiedlicher Sätze zu verringern, werden nur Änderungen genehmigt, die die Konvergenz in Richtung auf die Zielsätze fördern.
- 8.4 Alle zwei Jahre wird die Höhe der verschiedenen Sätze (Mindestsatz, Spannen und Zielsatz) vom Rat anhand eines Berichts der Kommission überprüft, um auf Vorschlag der Kommission eventuelle Anpassungen der Sätze vor allem nach Maßgabe der Entwicklung der Gemeinschaftspolitik in den verschiedenen Bereichen (Verkehr, Energie, Umwelt) zu beschließen.

Unabhängig von dieser Anpassung nimmt der Rat alle zwei Jahre auf Vorschlag der Kommission eine Indexierung der verschiedenen Sätze mit dem Ziel vor, ihren Realwert zu erhalten.

V. ANALYSEN NACH ERZEUGNISGRUPPEN

A. SUPERBENZIN (VERBLEIT)

9. Die Benzinsteuern machen fast 40 % des Verbrauchsteuer- aufkommens in der Gemeinschaft aus und sind damit die wichtigsten Verbrauchsteuern. Deshalb ist in den Mitgliedstaaten, in denen die Steuern hoch sind (und für die die Angleichung der Steuersätze Einnahmeausfälle bedeuten) eine Flexibilität, die geeignet ist, die Anpassungslast zu erleichtern, von großer Bedeutung.

10. Benzin ist im wesentlichen ein für den Endverbrauch bestimmtes Erzeugnis, von dem der Verbraucher relativ kleine Mengen (der normale Tank eines Autos) unter Zahlung der Verbrauchsteuern und der Mehrwertsteuer kauft. Die Sicherheitsvorschriften beschränken den Transport von Mengen für kommerzielle Zwecke auf zugelassene Wirtschaftsteilnehmer. Kontrollen grenzüberschreitender Käufe gibt es praktisch nicht, und es sieht so aus, daß nach Auffassung der Mitgliedstaaten die Verlagerungen der Handelsströme annehmbare Grenzen nicht überschreiten.
11. Wenn jedoch signifikante Preisunterschiede nach 1992 fortbeständen, könnte die Aufhebung aller Grenzkontrollen den betrügerischen Transport von Benzin fördern. Die Benzinpreise vor Steuern sind zur Zeit in den einzelnen Mitgliedstaaten sehr unterschiedlich, sogar zwischen Nachbarländern. Eine Untersuchung der allgemeinen Preisstruktur zeigt, daß die Faktoren, die diesen Preisunterschieden in der Endstufe zugrunde liegen, nicht immer steuerlichen Charakters sind. Wenn man davon ausgeht, daß die Marktkräfte zum Verschwinden der Komponenten der Preisunterschiede führen werden, die nicht auf tatsächlichen Kostenunterschieden beruhen, ist es unerläßlich, daß die Steuersätze sich schließlich annähern.
12. Der Vorschlag von 1987 sah einen Satz von 340 ECU je 1.000 l vor, was einfach dem arithmetischen Mittel der geltenden Sätze entsprach. (Der gewogene Satz für den Verbrauch betrug 337 ECU.)
13. Bis dahin wird vorgeschlagen, einen Mindestsatz von 337 ECU einzuführen.
14. Dies bringt keine sofortige Veränderung der Sätze der meisten Mitgliedstaaten, da diejenigen, deren Sätze unter dem vorgesehenen Mindestsatz liegen, diese bis zum 31. Dezember 1992 anheben müssen.

B. BLEIFREIES BENZIN

15. Statistiken über den Marktanteil von bleifreiem Benzin sind rasch überholt, in den Mitgliedstaaten jedoch, in denen stark für bleifreies Benzin geworben wurde, stellt es zur Zeit fast 50 % des Gesamtverbrauchs dar.

Es ist jedoch klar, daß die Umstellung auf bleifreies Benzin weitgehend von der Gewährung einer steuerlichen Vorzugsbehandlung abhängt, die dazu bestimmt ist, die zusätzlichen Kosten der Raffinierung, Verteilung und Werbung anzugleichen, die normalerweise wahrscheinlich auf die Einzelhandelspreise überwälzt würden.

16. Die Produktion und Verteilung von relativ geringen Mengen bleifreien Benzins bedeutete für die Branche sicherlich zusätzliche fixe und sonstige Kosten. Die ursprüngliche Rechtfertigung eines Vorzugssatzes war, die zusätzlichen Kosten auszugleichen und damit eine Anhebung der Preise zu vermeiden.

Außerdem bedurfte es eines positiven Anreizes, um die Verbraucher zur Umstellung zu veranlassen.

17. Statt einen Satz für bleifreies Benzin vorzuschlagen, hatte es die Kommission 1987 vorgezogen, einen (damals auf 30 ECU festgesetzten) Abschlag zugunsten des umweltfreundlichen Erzeugnisses ins Auge zu fassen. Dieser Satz basierte auf dem durchschnittlichen Unterschied in den vier (jetzt sieben) Mitgliedstaaten, die diesen Ansatz gewählt hatten.
18. Nunmehr wird vorgeschlagen, diesen Unterschied auf 50 ECU anzuheben, nicht, weil diese Zahl den derzeitigen Durchschnitt darstellt, sondern weil sie dem Anreiz entspricht, der in den Mitgliedstaaten, in denen die Einführung von bleifreiem Benzin besonders erfolgreich war, für notwendig gehalten wird und um den Gesichtspunkt des Umweltschutzes zu unterstreichen.
19. Es kann davon ausgegangen werden, daß mit steigendem Marktanteil und zunehmenden Absatzmengen bleifreien Benzins die zusätzlichen Kosten je Einheit abnehmen werden. Diese Verringerung könnte besonders deutlich werden, wenn bleifreies Benzin der Marktführer würde. Deshalb sollten die Bestimmungen zur regelmäßigen Überprüfung der Sätze eine Verringerung des Unterschiedes nach Maßgabe der Verringerung der Grenzkosten vorsehen.
20. Dieser Vorschlag hat zur Folge, daß die Mitgliedstaaten, deren Verbrauchsteuersätze zur Zeit die Einführung von bleifreiem Benzin nicht fördern, gezwungen wären, ihre Politik auf diesem Gebiet zu ändern. Außerdem müßten die meisten Mitgliedstaaten, die für bleifreies Benzin eine Steuerermäßigung gewähren, eine gewisse Erhöhung des Unterschiedes vorsehen.

C. DIESELKRAFTSTOFF

21. Der Verbrauch von Dieselkraftstoff betrifft in erster Linie den industriellen und gewerblichen Bereich. Individuelle Käufe - auf Einzelhandelsstufe durch Endverbraucher - können relativ hoch sein. Bei Fehlen von Grenzkontrollen ist es angesichts der relativ großen Kapazität der Tanks gewerblicher Fahrzeuge schwierig, ein effizientes Mittel zu finden, um die Wirtschaftssubjekte daran zu hindern, da einzukaufen, wo die Preise am günstigsten sind.
22. Obwohl der Dieselkraftstoff sicher nicht die wichtigste Kostenkomponente im Straßentransport ist, reicht die Preisempfindlichkeit aus, um die Fahrzeuge zu veranlassen, gegebenenfalls durch einen Mitgliedstaat mit wenig attraktiven Preisen hindurchzufahren, um da zu tanken, wo die Preise niedriger sind. Dieser Aspekt muß sicherlich in Betracht gezogen werden, sofern die geltenden Sätze nicht stärker angeglichen werden. Die Verlagerungen und Verzerrungen, die sich hieraus für den Güterkraftverkehr ergeben, würden der Verwirklichung des Binnenmarktes in starkem Maße schaden.
23. 1987 wurde ein harmonisierter Satz von 177 ECU je 1.000 Liter (auf der Basis des gewogenen arithmetischen Mittels) vorgeschlagen. Aus den oben angeführten Gründen ist es wichtig, daß das langfristige Ziel eines Einheitssatzes beibehalten wird. Um die Anpassungsschwierigkeiten etwas zu erleichtern, wird jetzt vorgeschlagen, eine Spanne von 195 bis 205 ECU je 1.000 Liter festzusetzen. Dies würde erlauben, den Einfluß unterschiedlicher Sätze auf die Preisunterschiede erheblich zu verringern und einen ersten Schritt auf dem Weg zu einem Zielsatz darzustellen.
24. Unabhängig von den Änderungen der Verbrauchsteuer auf Dieselkraftstoff werden die meisten Mitgliedstaaten die Auswirkung der Annäherung auf die Relation zwischen der Besteuerung von Benzin und Dieselkraftstoff berücksichtigen müssen. Für Private ist Dieselkraftstoff sicherlich ein Substitut von Benzin als Treibstoff. In den Mitgliedstaaten, in denen der Unterschied zwischen der Verbrauchsteuer auf Benzin und der Verbrauchsteuer auf Dieselkraftstoff vor allem letzteren begünstigt, werden im allgemeinen Maßnahmen zum Ausgleich der Attraktivität der geringeren Kosten von Dieselkraftstoff getroffen (durch Erhebung einer höheren Kraftfahrzeugsteuer für Dieselfahrzeuge). Es besteht kein Grund, diesen Ansatz nicht beizubehalten und auch in anderen Mitgliedstaaten anzuwenden, die die Auswirkungen eines Rückgangs des Preises von Dieselkraftstoff auf ihre Steuereinnahmen fürchten.

D. HEIZÖL

25. Die Auswirkungen der Besteuerung auf den Verkaufspreis ist von entscheidender Bedeutung, was das Wettbewerbsgleichgewicht zwischen Heizöl und anderen Brennstoffen, insbesondere Erdgas, anbelangt. Obwohl der vorgeschlagene Satz die Situation in einigen Mitgliedstaaten ändert, bestehen bereits Preisunterschiede vor Steuern, die in einigen Fällen größer sind als die Unterschiede der Verbrauchsteuersätze.
26. 1987 wurde die Zahl von 50 ECU je 1.000 Liter (auf der Grundlage des gewogenen arithmetischen Mittels) vorgeschlagen. Die Art des Erzeugnisses und die Angebotsstruktur sprechen für einen einzigen Satz. Wie bei den anderen Mineralölen besteht ein gewisser grundsätzlicher Konsens, für Heizöl stark angenäherte Sätze anzustreben. Eine Spanne von 47 bis 53 ECU je 1.000 Liter würde eine gewisse Flexibilität erlauben, die mit diesem Ziel vereinbar bliebe.

E. SCHWERÖL

27. Die Angebotsstruktur bei Schweröl ähnelt der von Heizöl, nur daß der Verbrauch fast ausschließlich industriellen oder gewerblichen Zwecken dient. Aus praktischen und wettbewerblichen Gründen sollten daher die Sätze so nahe wie möglich angeglichen werden.
28. 1987 wurde ein harmonisierter Satz von 17 ECU je Tonne (auf Basis des gewogenen arithmetischen Mittels) vorgeschlagen. Seitdem wurde der Grundsatz eines Zielsatzes weitgehend akzeptiert. Jedoch ist zu bemerken, daß im Vergleich zu anderen Mineralölen die Steuerinzidenz auf den Endpreis relativ gering ist.
29. Jetzt wird vorgeschlagen, eine enge Spanne von 16 bis 18 ECU je Tonne vorzusehen.

F. GAS - FLÜSSIGGAS (LPG) UND METHAN

30. Für als Treibstoff für Kraftfahrzeuge verwendeten LPG wurde 1987 ein harmonisierter Satz von 85 ECU je 1.000 Liter (auf Basis des gewogenen arithmetischen Mittels) vorgeschlagen. Außerdem sollte die (begrenzte) Verwendung von Methan als Treibstoff zum gleichen Satz besteuert werden.
31. Wird LPG als Treibstoff für Motoren verwendet, so ist die Relation zwischen der Verbrauchsteuer auf LPG und der auf Benzin äußerst wichtig. Es ist daher angebracht, einen gleichen Ansatz wie bei Benzin zu wählen. Es wird vorgeschlagen, zum 1. Januar 1993 einen Mindestsatz von 84,5 ECU je 1.000 Liter festzusetzen.

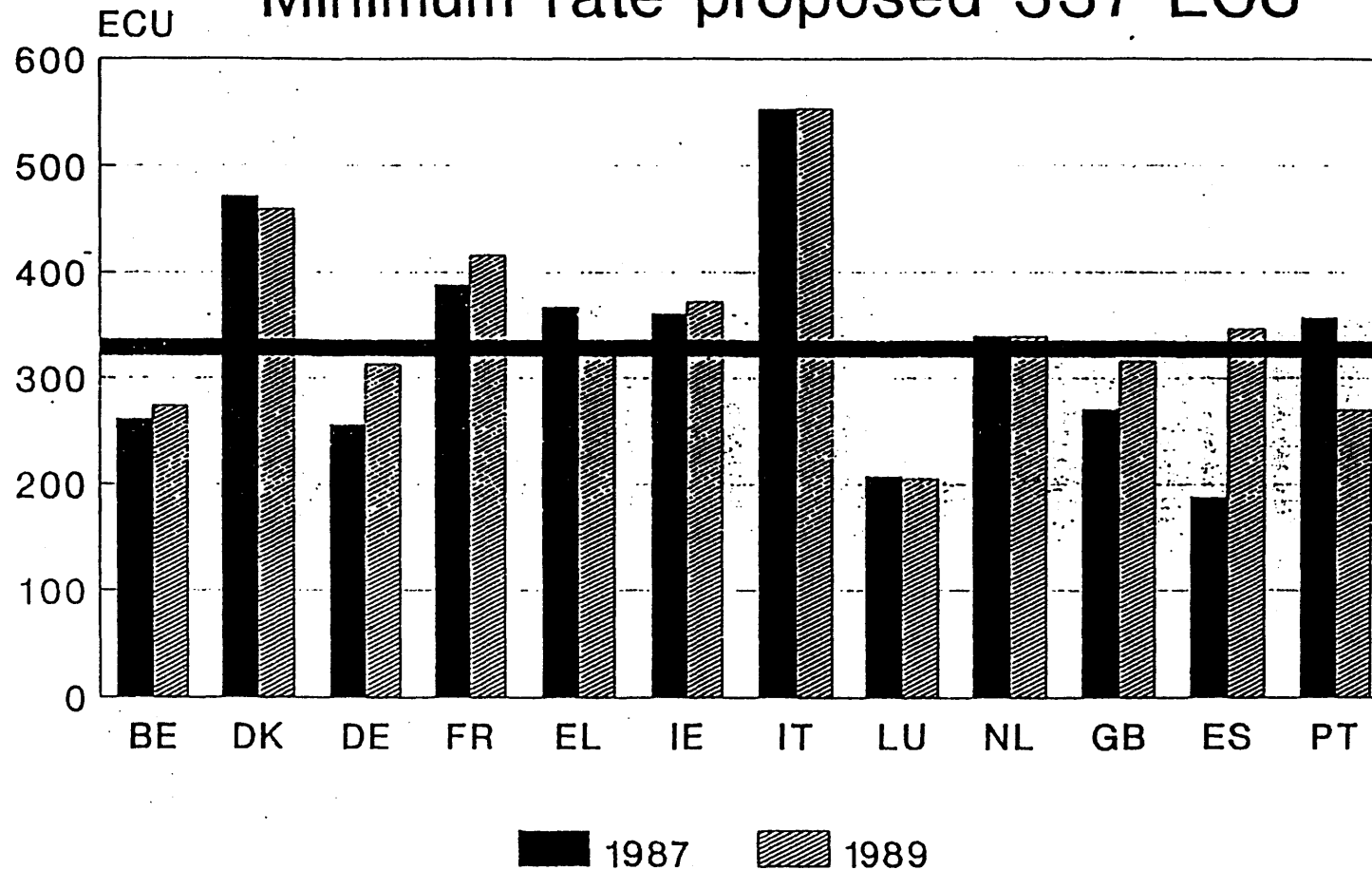
Die Mitgliedstaaten, die eine höhere Steuer auf LPG erheben, können ihren Satz vorläufig beibehalten.

G. KEROSIN

32. Im Vorschlag von 1987 hing die steuerliche Behandlung von Kerosin von seiner Verwendung ab. Bei Verwendung als Treibstoff war die Steuer die gleiche wie bei Benzin, bei Verwendung als Brennstoff, und für andere Zwecke wurde ein Satz wie bei Heizöl vorgesehen.
33. In diesem geänderten Vorschlag wird der gleiche Ansatz gewählt.

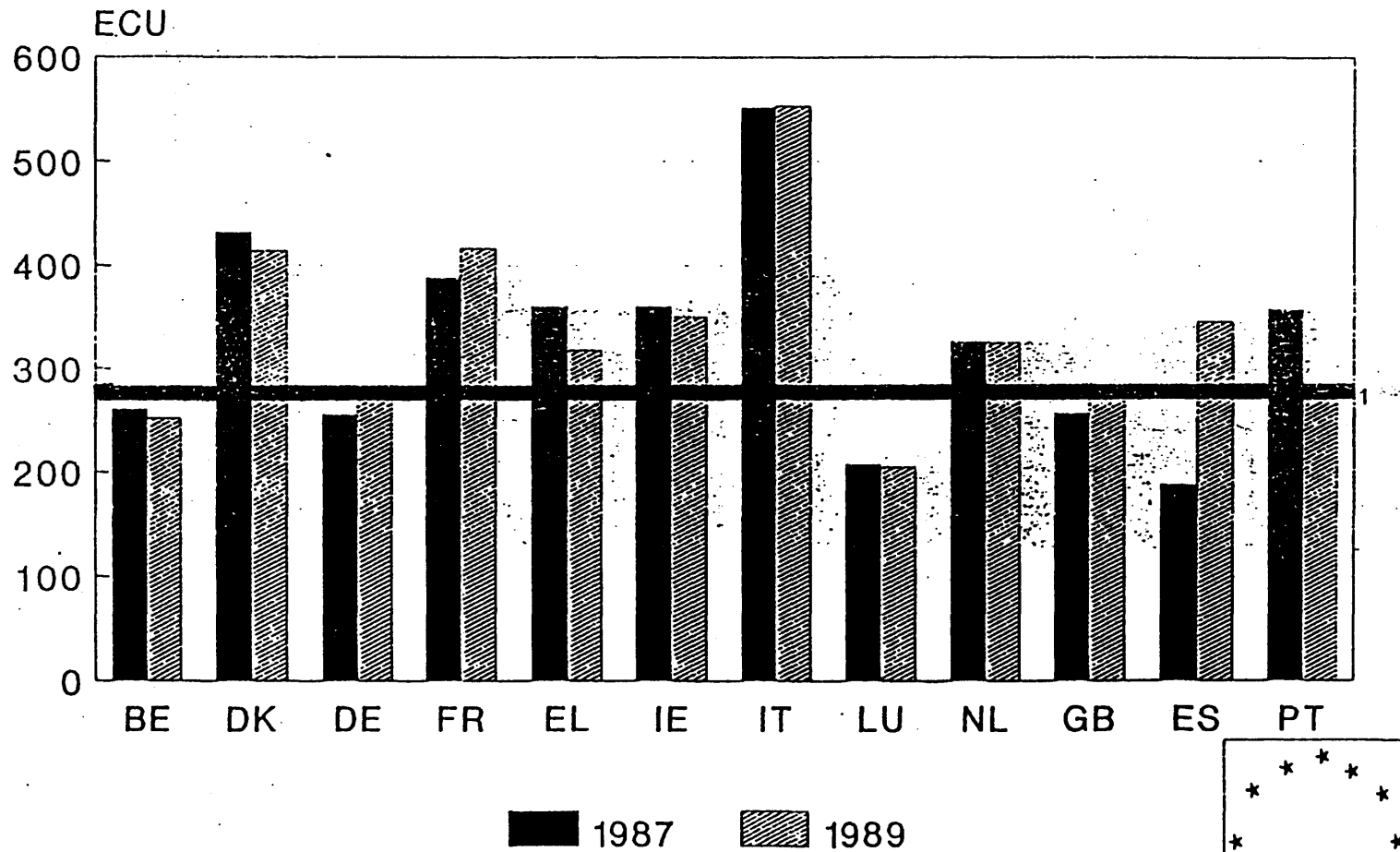
COMPARISON OF EXCISE RATES/1000 Lt LEADED PETROL

Minimum rate proposed 337 ECU

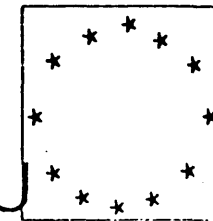


1. Part of the change in rates arises from ecu movements.
2. Certain rates are average or representative.

COMPARISON OF EXCISE RATES/1000 Lt UNLEADED PETROL



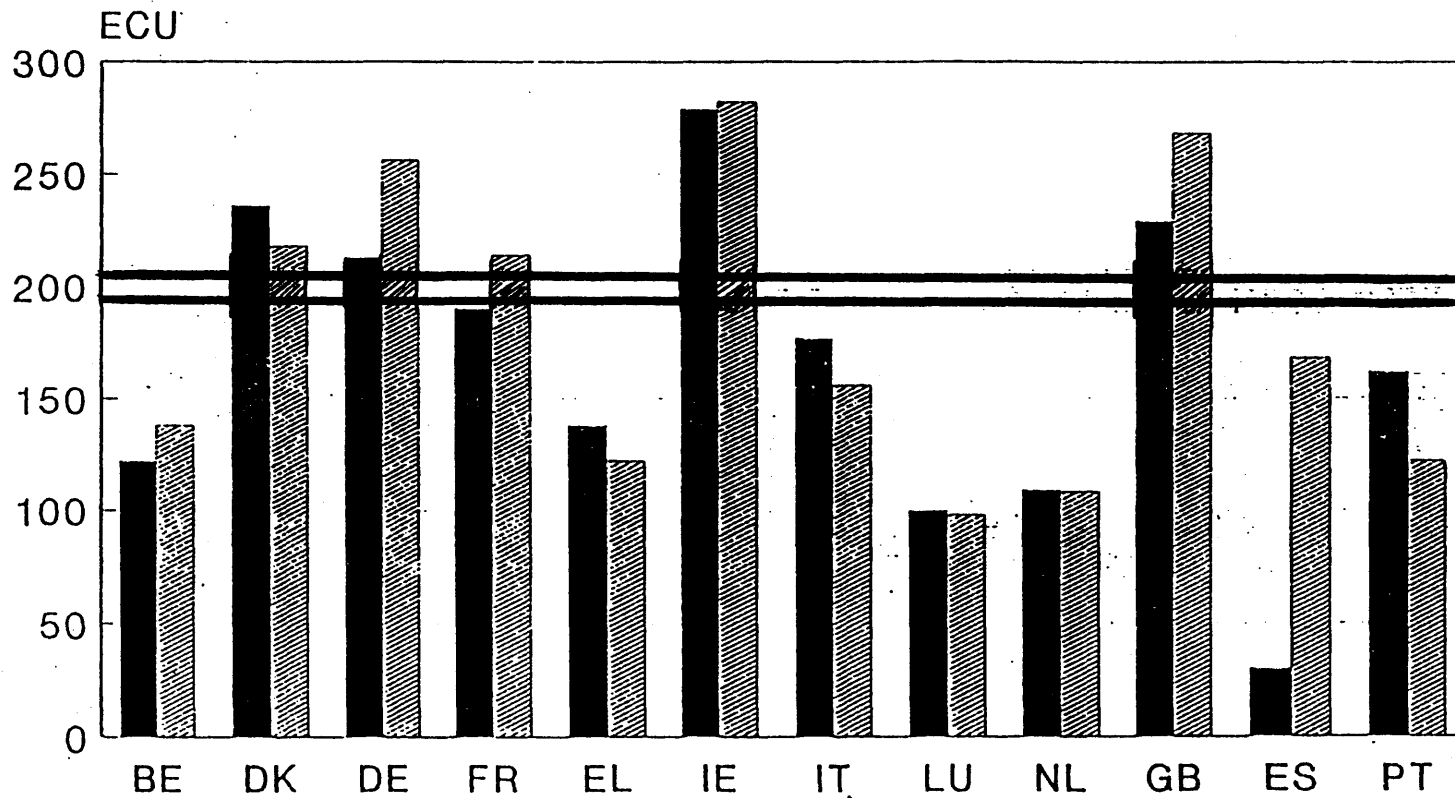
Minimum rate proposed 287 ECU



1. Part of the change in rates arises from ecu movements.
2. Certain rates are average or representative.

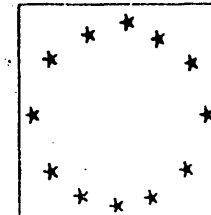
- 12 -

COMPARISON OF EXCISE RATES/1000 Lt ROAD DIESEL



■ 1987 ▨ 1989

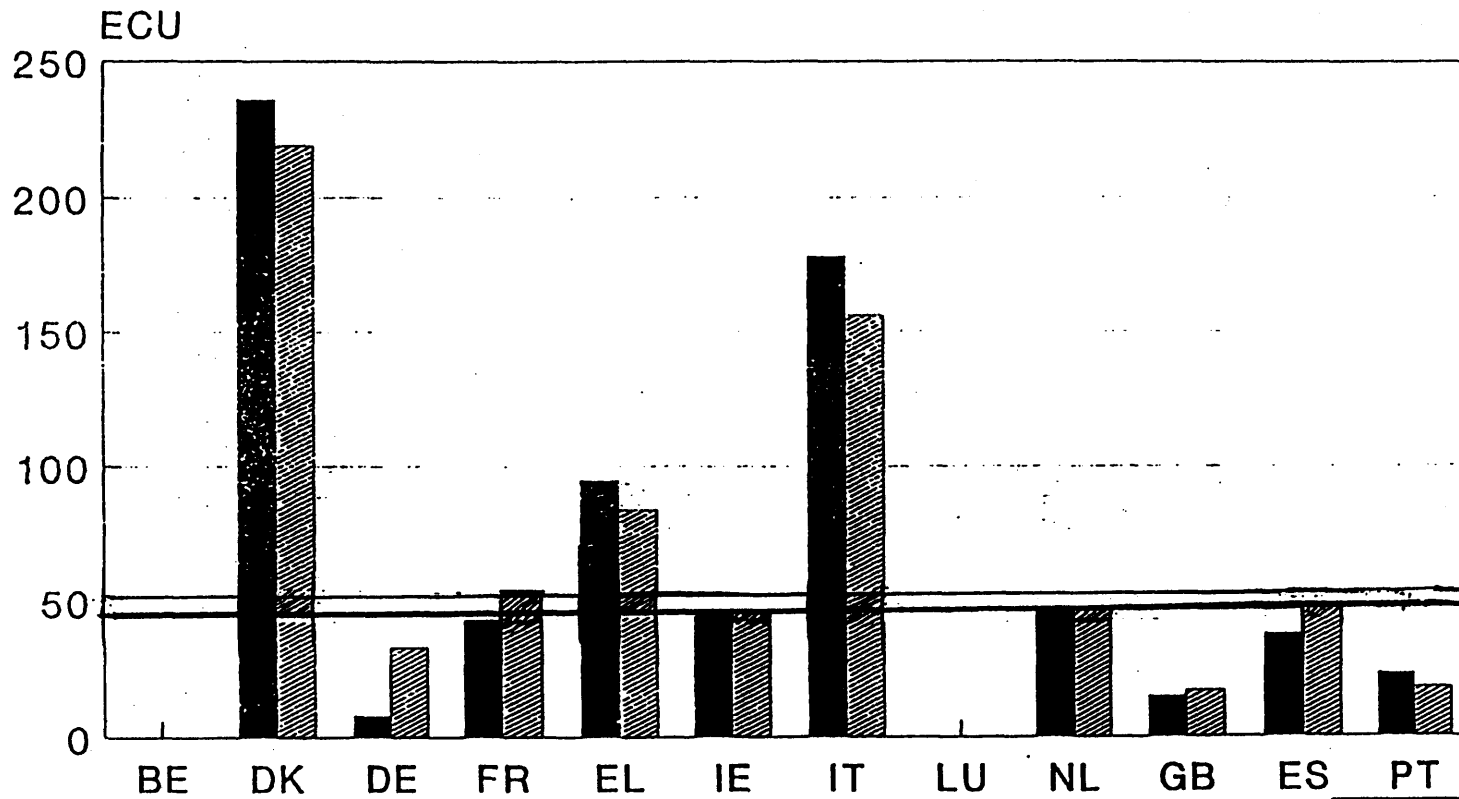
Rate band 195-205 ECU



1. Part of the change in rates arises from ecu movements.
2. Certain rates are average or representative.

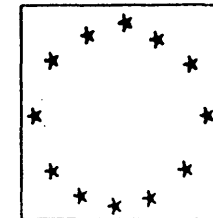
- 24 -

COMPARISON OF EXCISE RATES/1000 Lt HEATING GAS OIL



■ 1987 ▨ 1989

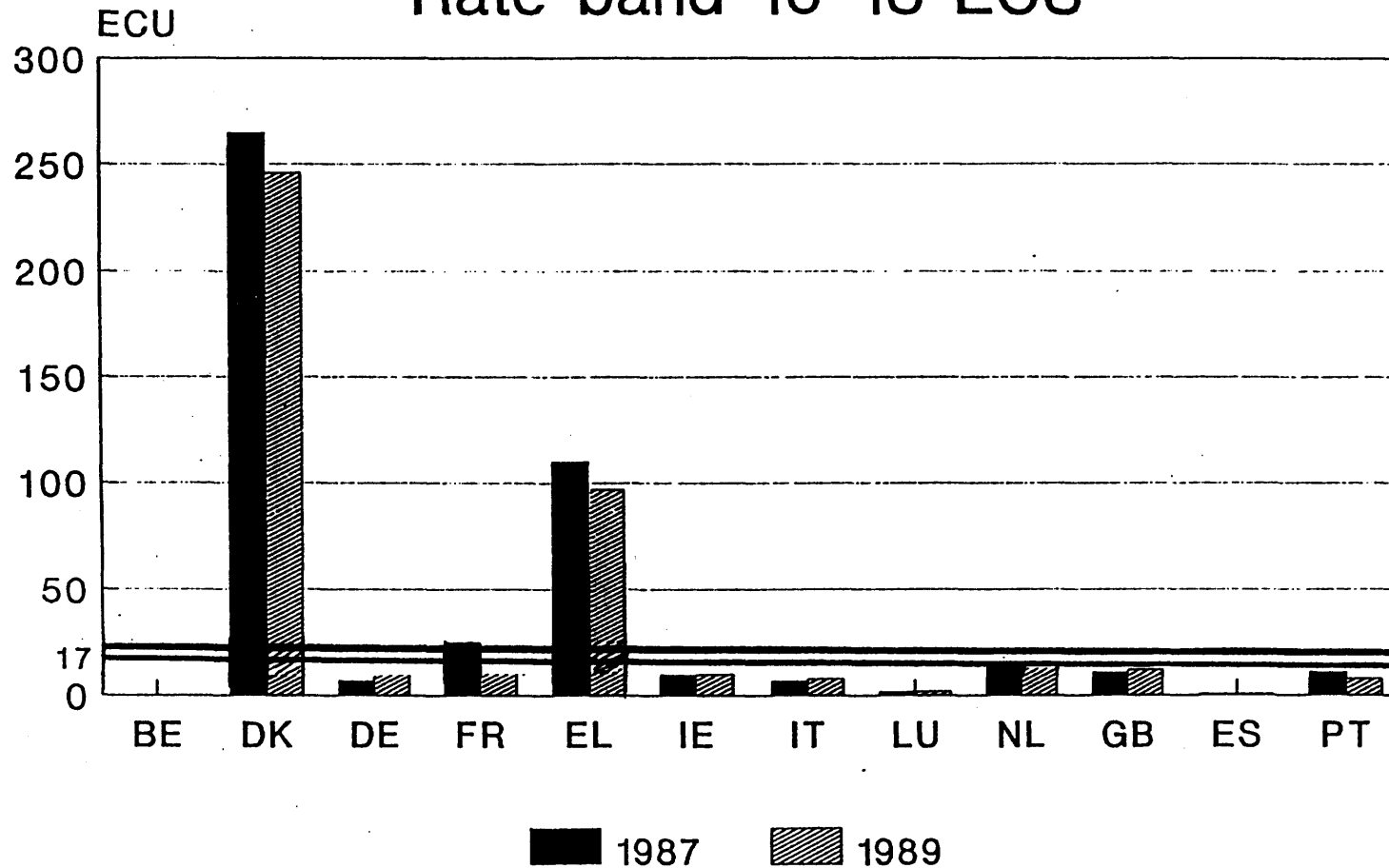
Rate band 47-53 ECU



1. Part of the change in rates arises from ecu movements
2. Certain rates are average or representative
3. In Denmark the tax is repaid to commercial users

- 13 -

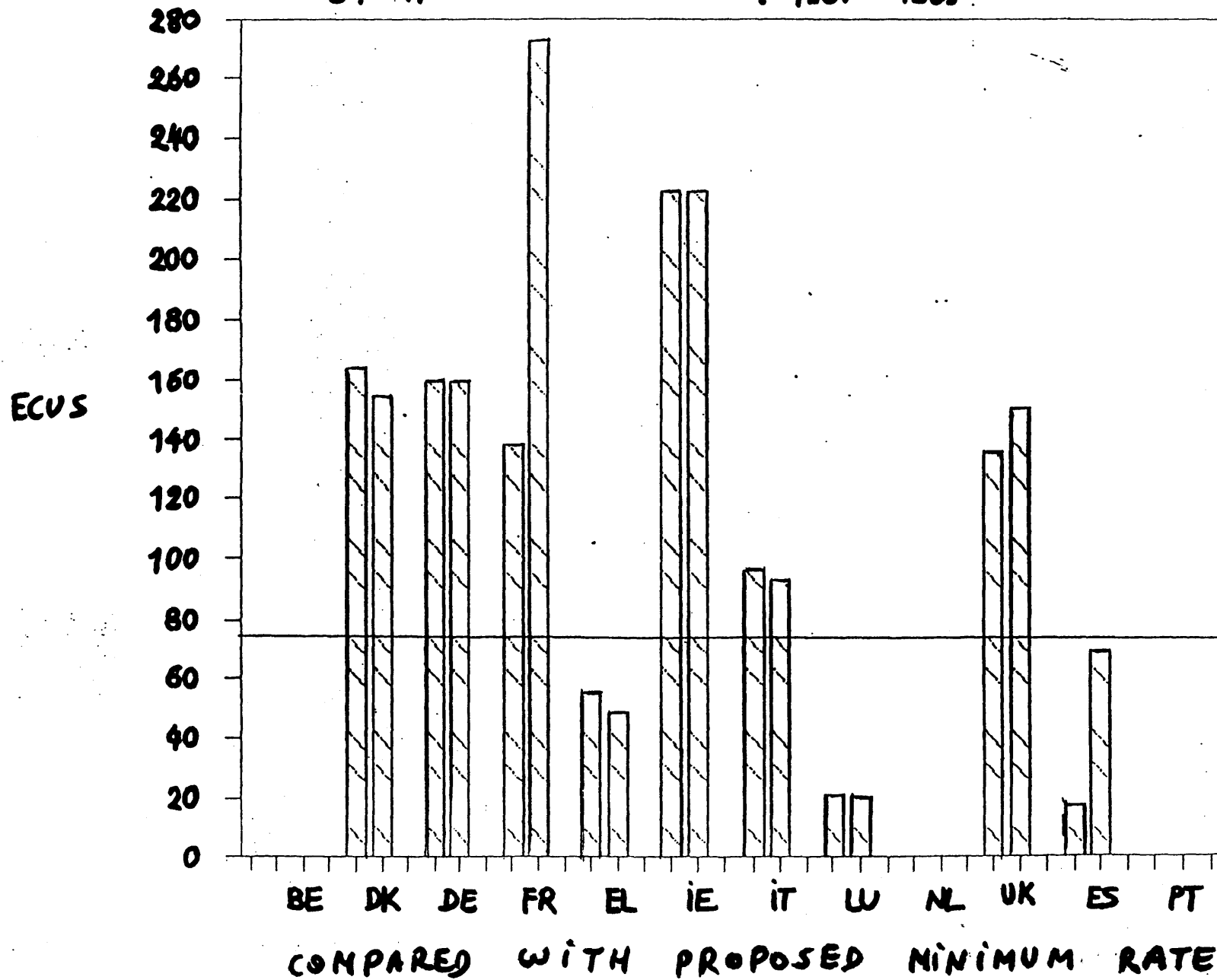
COMPARISON OF EXCISE RATES/TONNE HEAVY FUEL OIL Rate band 16-18 ECU



1. Part of the change in rates arises from ecu movements
2. Certain rates are average or representative
3. In Denmark the tax is repaid to commercial users

- 44 -

COMPARISON OF EXCISE RATES PER 1000 L. OF AUTOMOTIVE L.P.G. : 1987 - 1989



Geänderter Vorschlag für eine

ORIGINAL TEXT (KOM(87)327 endg.)

RICHTLINIE DES RATES

GEÄNDERTER VORSCHLAG

zur Annäherung der Verbrauchsteuersätze
auf Mineralöle

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft,
insbesondere auf Artikel 99

Unverändert

auf Vorschlag der Kommission

Unverändert

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments

Unverändert

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses

Unverändert

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Richtlinie ... des Rates enthält Bestimmungen über die
Struktur der Verbrauchsteuern auf Mineralöle

Unverändert

Für die Errichtung eines Binnenmarktes ohne Grenzen ist es notwendig,
auf diese Erzeugnisse gemeinsame Verbrauchsteuersätze anzuwenden.

Um zu einem Konvergenzprozeß zu gelangen, müssen Verbrauch-
steuer-Zielsätze für die einzelnen Erzeugnisse festgelegt
werden.

Diese Zielsätze tragen der Energie-, Umwelt- und Verkehrs-
politik der Gemeinschaft Rechnung.

Um den Leitlinien, die die Kommission für diese Bereiche
vorschlagen wird, nicht vorzugreifen, wird die Kommission
bis zum 31. Dezember 1990 einen Vorschlag zur Festlegung
der Höhe der Zielsätze vorlegen.

Es sind Bestimmungen für eine periodische Anpassung dieser gemeinsamen Steuersätze zu erlassen.

Die Verbrauchsteuer auf Mineralöle sollte als spezifische Steuer nach einer bestimmten Erzeugnismenge berechnet werden.

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Ab 31. Dezember 1992 wenden die Mitgliedstaaten gemäß den Bestimmungen dieser Richtlinie gemeinsame Verbrauchsteuersätze auf Mineralöle an.

Artikel 2

Diese Richtlinie gilt für die in der Richtlinie definierten Mineralöle.

Es ist eine regelmäßige Anpassung dieser Zielsätze vorzusehen.

Unverändert

Die sofortige Anwendung dieser Zielsätze ist in unmittelbarer Zukunft in Anbetracht der unterschiedlichen Situation in den Mitgliedstaaten nicht durchführbar; diese Sätze sind daher flexibel in Form von Mindestsätzen oder Spannen von Sätzen festzulegen, um bis zum 1.1.1993 einen Binnenmarkt ohne Grenzen zu errichten.

Diese Richtlinie enthält Mindestsätze, Zielsätze und Spannen, die an die Preisentwicklung angepaßt werden müßten; der Rat sollte die entsprechenden Beschlüsse nach einem vereinfachten Verfahren fassen -

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Mitgliedstaaten wenden nach Maßgabe dieser Richtlinie Verbrauchsteuer-Zielsätze auf Mineralöle an. Zur Festlegung der Höhe dieser Sätze unterbreitet die Kommission bis zum 31. Dezember 1990 einen Richtlinienvorschlag.

Artikel 1 a

Spätestens ab 1. Januar 1993 wenden die Mitgliedstaaten gemäß dieser Richtlinie Steuersätze an, die nicht unter den Mindestsätzen oder, gegebenenfalls, innerhalb der vorgeschriebenen Spannen liegen.

Artikel 2

Unverändert

7
7

Artikel 3

Die in dieser Richtlinie festgesetzten gemeinsamen Verbrauchsteuersätze werden nach Maßgabe von dem Rat auf Vorschlag der Kommission vor dem 1. Januar 1989 zu erlassenden Richtlinien in regelmäßigen Abständen angepaßt.

Artikel 4

Der gemeinsame Verbrauchsteuersatz für verbleites Benzin beträgt 340 ECU je 1.000 Liter. Der gemeinsame Verbrauchsteuersatz für bleifreies Benzin beträgt 310 ECU je 1.000 Liter.

Artikel 5

Der gemeinsame Verbrauchsteuersatz für Dieselkraftstoff beträgt 177 ECU je 1.000 Liter.

Artikel 6

Der gemeinsame Verbrauchsteuersatz für leichtes Heizöl beträgt 50 ECU je 1.000 Liter.

Artikel 3

1. Alle zwei Jahre, erstmals spätestens am 31.12.1994, überprüft der Rat auf der Grundlage eines Berichts und gegebenenfalls eines Vorschlags der Kommission die in dieser Richtlinie festgesetzten Zielsätze, Mindestsätze und Spannen und trifft einstimmig die notwendigen Maßnahmen.
2. Auf jeden Fall trifft der Rat alle zwei Jahre, erstmals spätestens am 31. Dezember 1994, mit qualifizierter Mehrheit auf Vorschlag der Kommission und nach Anhörung des Europäischen Parlaments die notwendigen Maßnahmen, um den Realwert der in dieser Richtlinie festgesetzten Zielsätze, Mindestsätze und Spannen zu erhalten.

Artikel 4

Ab 1. Januar 1993 wird der Verbrauchsteuermindestsatz für verbleites Benzin auf 337 ECU je 1.000 Liter festgesetzt.

Artikel 4 a

Ab 1. Januar 1993 liegt der Verbrauchsteuersatz für bleifreies Benzin um 50 ECU unter dem Verbrauchsteuersatz für verbleites Benzin.

Artikel 5

Ab 1. Januar 1993 beträgt der Verbrauchsteuersatz für Dieselkraftstoff nicht weniger als 195 ECU und nicht mehr als 205 ECU je 1.000 Liter.

Artikel 6

Ab 1. Januar 1993 beträgt der Verbrauchsteuersatz für Heizöl nicht weniger als 47 ECU und nicht mehr als 53 ECU je 1.000 Liter.

Artikel 7

Der gemeinsame Verbrauchsteuersatz für schweres Heizöl beträgt 17 ECU je 1.000 kg.

Artikel 8

Der gemeinsame Verbrauchsteuersatz für Flüssiggas (LPG) und Methan zur Verwendung als Treibstoff beträgt 85 ECU je 1.000 Liter.

Artikel 9

1. Der gemeinsame Verbrauchsteuersatz für Kerosin zur Verwendung als Treibstoff beträgt 340 ECU je 1.000 Liter.
2. Der gemeinsame Verbrauchsteuersatz für Kerosin zur Verwendung für andere Zwecke beträgt 50 ECU je 1.000 Liter.

Artikel 10

Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie bis 31. Dezember 1992 nachzukommen. Sie teilen der Kommission alle einzelstaatlichen Bestimmungen mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet treffen.

Artikel 11

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Artikel 7

Ab 1. Januar 1993 beträgt der Verbrauchsteuersatz für Schweröl nicht weniger als 16 ECU und nicht mehr als 18 ECU je 1.000 kg.

Artikel 8

Ab 1. Januar 1993 beträgt der Verbrauchsteuernindestsatz für Flüssiggas (LPG) und Methan zur Verwendung als Treibstoff 84,5 ECU je 1.000 Liter.

Artikel 9

1. Ab 1. Januar 1993 beträgt der Verbrauchsteuernindestsatz für Kerosin zur Verwendung als Treibstoff 337 ECU je 1.000 Liter.
2. Ab 1. Januar 1993 beträgt der Verbrauchsteuersatz für Kerosin zur Verwendung für andere Zwecke nicht weniger als 47 ECU und nicht mehr als 53 ECU je 1.000 Liter.

Artikel 10

Ab 1. Januar 1993 können die Mitgliedstaaten die Sätze ihrer Verbrauchsteuern auf Mineralöle ändern, sofern sie sie dadurch den gemäß Artikel 1 festgesetzten Zielsätzen annähern.

Artikel 11

Die Mitgliedstaaten setzen spätestens bis zum 31. Dezember 1992 die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission alle innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Die aufgrund des ersten Absatzes erlassenen Vorschriften enthalten eine ausdrückliche Verweisung auf diese Richtlinie.

Artikel 12

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

FINANZBOGEN

I. Führt die Anwendung dieses Richtlinienvorschlags zu einer Erhöhung der Mittel der Gemeinschaft?

Die Auswirkung der Anwendung des Richtlinienvorschlags läßt sich in bezug auf die MwSt.-Eigenmittel nicht quantifizieren.

FOLGENABSCHÄTZUNG FÜR KLEINE UND MITTLERE UNTERNEHMEN UND FÜR DIE BESCHÄFTIGUNG

Annäherung der Steuern auf Mineralöle

Die Angleichung der indirekten Steuern (MwSt. und Verbrauchsteuern) ist im Rahmen der Aufhebung der Steuergrenzen notwendig und fügt sich in den Gesamt-
rahmen der Maßnahmen für die Vollendung des Binnenmarktes ein.

Zu dem Inhalt dieser Folgenabschätzung wird auf die 1987 zu dem Richtlinien-
vorschlag KOM(87) 325 erstellten Folgenabschätzung verwiesen, da sich die
Situation auf dem Mineralölsektor seit zwei Jahren kaum geändert hat.

I. Neue administrative Verpflichtungen, die den Unternehmen aus der
Anwendung dieser Richtlinie erwachsen;

- Gleiche Verpflichtungen wie 1987 dargelegt.

II. Vorteile für die Unternehmen:

- Die Vorteile, die sich aus der Annäherung der Sätze ergeben,
ließen sich nicht umreißen.

III. Nachteile für die Unternehmen (zusätzliche Kosten):

- Die Anwendung dieser Richtlinie zieht keinerlei zusätzliche
Kosten für die Unternehmen nach sich.

IV. Auswirkungen auf die Beschäftigung:

- Die Auswirkungen, die eine Annäherung der Steuern auf die Beschäftigung in dem betroffenen Sektor haben könnte, lassen sich nicht ermitteln.

V. Die Sozialpartner wurden nicht konsultiert.

VI. Eine flexiblere Alternativlösung kann im Rahmen der Aufhebung der Steuergrenzen nicht ins Auge gefaßt werden.

ISSN 0254-1467

KOM(89) 526 endg.

DOKUMENTE

DE

06 09

Katalognummer : CB-CO-89-511-DE-C

ISBN 92-77-54549-6

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften
L-2985 Luxemburg