

II

(Vorbereitende Rechtsakte)

WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS

Stellungnahme zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Festsetzung bestimmter Sätze bzw. Zielsätze der Verbrauchsteuer auf Mineralöle⁽¹⁾

(91/C 159/01)

Der Rat beschloß am 11. März 1991, den Wirtschafts- und Sozialausschuß (WSA) gemäß Artikel 198 des EWG-Vertrags um Stellungnahme zu vorgenannter Vorlage zu ersuchen.

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Wirtschafts-, Finanz- und Währungsfragen nahm ihre Stellungnahme am 12. April 1991 an. Berichterstatter war Herr Petersen.

Der Ausschuß verabschiedete auf seiner 286. Plenartagung (Sitzung vom 24. April 1991) einstimmig folgende Stellungnahme.

1. Einleitung

Im Dezember 1989 legte die Kommission einen Vorschlag zu den ab 1. Januar 1993 anzuwendenden Mineralölsteuersätzen vor⁽²⁾. Darin wurden für alle Mineralölzeugnisse Mindestsätze vorgeschlagen. Für Dieselmotortreibstoff, Heizöl und Schweröl wurden Spannen (d.h. Mindest- und Höchstsätze) festgelegt. Angekündigt wurde ein weiterer Vorschlag mit Bestimmungen zu den Zielsätzen, also den Richtwerten, denen sich die nationalen Steuersätze der Mitgliedstaaten langfristig annähern müssen. Solche Zielsätze sind in den Richtlinienentwürfen zu den Steuersätzen der übrigen Verbrauchsteuern bereits enthalten.

2. Vorschlag der Kommission

2.1. In Ergänzung ihres Vorschlags vom Dezember 1989 schlägt die Kommission für Benzin (verbleit und unverbleit) und Kerosin als Treibstoff Zielsätze vor.

Die Zielsätze betragen:

verbleites Benzin: 495 ECU je 1.000 Liter;

unverbleites Benzin: 445 ECU je 1.000 Liter;

Kerosin als Treibstoff⁽³⁾: 495 ECU je 1 000 Liter.

2.2. Für Dieselmotortreibstoff wird die ab 1. Januar 1993 zu beachtende Spanne heraufgesetzt und verbreitert. Zur Begründung verweist die Kommission auf die in dem Vorschlag von 1989 bereits vorgesehene zweijährliche Anpassung der Sätze zur Berücksichtigung insbesondere umwelt- und verkehrspolitischer Entwicklungen.

Als Spanne für Dieselmotortreibstoff wird festgesetzt: 245 — 270 ECU je 1 000 Liter.

2.3. In den Zielsätzen ebenso wie in der angehobenen Spanne für Dieselmotortreibstoff eingeschlossen ist laut Kommission ein CO₂-Zuschlag in Höhe von 45 ECU je 1 000 Liter.

2.4. Für die anderen Mineralölzeugnisse hat die Kommission wegen deren geringen Bedeutung für das Mineralölsteueraufkommen (nur 10%) auf die Festlegung von Zielsätzen verzichtet.

⁽¹⁾ ABl. Nr. C 66 vom 14. 3. 1991, S. 14.

⁽²⁾ Dok. KOM(89) 527 endg.

⁽³⁾ Ausgenommen ist die Verwendung im kommerziellen Luftverkehr.

3. Bemerkungen

3.1. Dem vorliegenden Kommissionsvorschlag kann im allgemeinen zugestimmt werden. Positiv hervorzuheben ist insbesondere die Berücksichtigung ökologischer Erfordernisse.

3.2. Die Festlegung von Zielsätzen ist ein notwendiger Schritt in Richtung auf eine größere Konvergenz der nationalen Mineralölsteuersätze. Die Höhe der Zielwerte wird *a priori* für angemessen und sachgerecht gehalten. Der Ausschuß weist allerdings auf die gravierenden Belastungsverschiebungen hin, die sich vor allem für Griechenland und Luxemburg ergeben werden. Diese sollten im Fall Griechenlands durch eine Sonderregelung gemildert werden; Wettbewerbsverzerrungen werden wegen der fehlenden Grenze zu anderen Mitgliedstaaten nicht auftreten.

3.3. Die Berücksichtigung der CO₂-Problematik im Rahmen des Vorschlags ist anerkennenswert. Zwar muß festgestellt werden, daß erfahrungsgemäß eine Lenkungswirkung aufgrund steuerlicher Instrumente allenfalls einmalig und kurzfristig eintritt und im übrigen der Aufkommenseffekt meist im Vordergrund steht. Auf jeden Fall wird die — umweltpolitisch bezweckte — Änderung des Verbraucherverhaltens in jenen Mitgliedstaaten ausbleiben, deren Steuersätze gegenwärtig oberhalb der von der Kommission vorgeschlagenen Zielwerte oder Satzspanne liegen und in denen es daher zu Steuersenkungen kommen müßte (Irland, Italien und Portugal). Dennoch hat der Vorschlag unter umweltpolitischen Erwägungen eine gewisse Signalfunktion.

3.4. Die Beibehaltung der Steuerspreizung für bleifreies und verbleites Benzin wird ausdrücklich begrüßt. Es hat sich gezeigt, daß der Marktanteil des bleifreien Benzins gegenüber dem verbleiten Benzin in einigen Mitgliedstaaten auch aufgrund der steuerlichen Anreizwirkung bereits deutlich gestiegen ist.

3.5. Die Ausweitung der Spanne bei der Besteuerung des Dieselmotorkraftstoffs wird voraussichtlich zur Erleichterung des Annäherungsprozesses beitragen. Allerdings erhöht sich dadurch auch die Gefahr von Wettbewerbsstörungen in diesem Bereich. Bei der Steuer auf Dieselmotorkraftstoff schaffen bereits sehr geringe Abweichungen Anreize für Steuerumgehungen.

3.6. Die Anhebung der Satzspanne beim Dieselmotorkraftstoff wird in einigen Mitgliedstaaten — vor allem den Benelux-Staaten und Griechenland — spätestens ab 1. Januar 1993 zu einem erheblichen Anstieg der Steuerbelastung und damit zu einer spürbaren Verteuerung des Dieselmotorkraftstoffs in diesen Staaten führen. Davon betroffen ist in besonderem Maße der gewerbliche Güterkraftverkehr. Es wird hier zu einer Erhöhung der Transport- und Frachtkosten kommen. Dadurch könnten in einigen Mitgliedstaaten Substitutionseffekte (Ausweichen auf andere Transportmittel) eintreten.

3.7. Wie der Ausschuß bereits in seiner Stellungnahme Dok. CES 833/90 vom 5. Juli 1990 unter Ziffer 3.1 ausgeführt hat, kann die Besteuerung der Kraftstoffe nicht für sich allein geregelt werden. Es ist notwendig, einen Zusammenhang mit der Kraftfahrzeugsteuer und eventuellen sonstigen Abgaben, die mit der Haltung von Kraftfahrzeugen verbunden sind, sowie mit Straßenbenutzungsgebühren herzustellen und eine Gesamtharmonisierung in diesem Bereich herbeizuführen. Die Kommission hat hierzu bereits einen Richtlinienvorschlag⁽¹⁾ unterbreitet.

3.8. Der Wirtschafts- und Sozialausschuß bezweifelt die Aussage der EG-Kommission, daß eine Anhebung der Steuer auf Dieselmotorkraftstoff auch zur besseren Deckung der Infrastrukturinvestitionen notwendig ist. Zumindest in einzelnen Mitgliedstaaten übersteigt das Aufkommen aus der Mineralölsteuer bei weitem die für den Bau und die Unterhaltung der Straßen aufgewendeten Finanzmittel. Im übrigen ist wegen fehlender Zweckbindung der Verbrauchsteuer keinesfalls sichergestellt, daß die Einnahmen aus dieser Steuer tatsächlich zur Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen verwendet werden.

4. Schlußbemerkung

Der Ausschuß würde es begrüßen, wenn die EG-Kommission auch in anderen Bereichen — beispielsweise bei der kraftfahrzeugsteuerlichen Förderung von Dieselmotorkraftwagen mit geringerem Schadstoffausstoß sowie auf dem Gebiet der Forschung und Entwicklung — eine so konsequente Politik betriebe, daß die beschleunigte Entwicklung umweltfreundlicher Techniken nicht durch restriktive Harmonisierungsmaßnahmen erschwert wird.

⁽¹⁾ Dok. KOM(90) 540 endg.

Geschehen zu Brüssel am 24. April 1991.

Der Präsident
des Wirtschafts- und Sozialausschusses
François STAEDLIN