



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 11. Juli 2005
(OR. fr)**

11067/05

**Interinstitutionelles Dossier:
2005/0130 (CNS)**

FISC 83

VORSCHLAG

Absender: Europäische Kommission

vom: 7. Juli 2005

Betr.: Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Besteuerung von
Personenkraftwagen

Die Delegationen erhalten in der Anlage den mit Schreiben von Frau Patricia BUGNOT, Direktorin, an den Generalsekretär/Hohen Vertreter, Herrn Javier SOLANA, übermittelten Vorschlag der Europäischen Kommission.

Anl.: KOM(2005) 261 endgültig



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 5.7.2005
KOM(2005) 261 endgültig

2005/0130 (CNS)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES RATES

über die Besteuerung von Personenkraftwagen

(von der Kommission vorgelegt)

{SEK(2005) 809}

BEGRÜNDUNG

1) HINTERGRUND DES VORSCHLAGS

- Gründe und Ziele

Die Anwendung von 25 verschiedenen Systemen zur Besteuerung von Personenkraftwagen in der EU hat zu steuerlichen Hindernissen in Form von Doppelbesteuerung, grenzüberschreitender Verbringung von Fahrzeugen aus steuerlichen Gründen, Verzerrungen und Ineffizienzen geführt, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes beeinträchtigen. Noch immer müssen die europäischen Bürger bei der Verbringung ihrer Personenkraftwagen innerhalb der Gemeinschaft unter Umständen zweimal Zulassungssteuer entrichten und mit erheblichem Verwaltungsaufwand, zusätzlichen Kosten, Zeitverlust und anderen Hindernissen rechnen. Für die Automobilindustrie sind die Unterschiede bei der Besteuerung von Personenkraftwagen insofern von Nachteil, als sie die Möglichkeiten zur Erzielung der aus der Tätigkeit im Binnenmarkt erhofften Vorteile beeinträchtigen. Die derzeitige Zersplitterung des Marktes für Personenkraftwagen hindert die Industrie an der Nutzung von Größenvorteilen und an der Herstellung von Kraftfahrzeugen für den gesamten Binnenmarkt anhand von gleichen Spezifikationen, was erhebliche Unterschiede bei Vor- und Nachsteuerpreisen zur Folge hat.

Außerdem stammt ein erheblicher Teil der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen, weshalb diese für die Ziele der EU-Umweltpolitik, insbesondere die Einhaltung der im Kyoto-Protokoll eingegangenen Verpflichtungen von besonderer Bedeutung sind. Steuerliche Maßnahmen bilden eine der drei Säulen der Gemeinschaftsstrategie zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen. Der optimale Einsatz steuerlicher Maßnahmen ist neben den Zusagen der Automobilindustrie (ACEA, JAMA und KAMA) und der Verbraucherinformation entscheidend für das Erreichen des von der Gemeinschaft angestrebten Ziels, die durchschnittlichen CO₂-Emissionen spätestens bis 2010 auf 120 g je km zu reduzieren.

Dieser Vorschlag zielt daher auf zweierlei ab: Zum einen auf ein verbessertes Funktionieren des Binnenmarktes und zum anderen zur Umsetzung der Gemeinschaftsstrategie zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen. Der Vorschlag beabsichtigt nicht, irgendwelche neuen damit zusammenhängenden Steuern des Personenkraftwagens einzuführen, sondern nur sie umzustrukturieren, wenn sie von den Mitgliedstaaten angewendet werden, ohne das eine Verpflichtung zur Neueinführung begründet wird.

- Hintergrund

In Bezug auf Personenkraftwagen funktioniert der Binnenmarkt keinesfalls reibungslos. Übermäßig hohe Zulassungssteuern, , tragen erheblich zu den Preisunterschieden vor Steuern zwischen den Märkten der Mitgliedstaaten bei, sorgen für hohe Endverbraucherpreise und machen es auf diese Weise Bürgern mit niedrigem Einkommen schwerer, ihr altes Fahrzeug zu ersetzen. Sowohl hinsichtlich der Bemessungsgrundlage als auch in der Höhe der Zulassungssteuer gibt es sehr große Unterschiede – ihre Höhe variiert zwischen Null und 180 % des Fahrzeugpreises vor Steuern und lag 1999 zwischen 15 659 EUR und 267 EUR. Auch bei der jährlichen Kraftfahrzeugsteuer unterscheiden sich die Bemessungsgrundlagen erheblich, und in absoluten Zahlen waren 1999 zwischen 30 EUR je Fahrzeug und 463 EUR je Fahrzeug zu bezahlen. Gemäß den für die Kommission verfügbaren Informationen werden Zulassungssteuern in den meisten Mitgliedstaaten erhoben, und jährliche Kraftfahrzeugsteuern in 21 Mitgliedstaaten. Mangels einschlägiger Gemeinschaftsvorschriften bleibt den Bürgern zur Lösung ihrer Probleme

nur noch der Gerichtshof, der sich bei seiner Rechtsprechung hauptsächlich auf die allgemeinen Grundsätze des EG-Vertrags stützt.

Etwa 28 % der gesamten CO₂-Emissionen gehen auf das Konto des Verkehrs. Allein der Straßenverkehr hat derzeit einen Anteil von 84 % an den verkehrsbedingten CO₂-Emissionen, und über die Hälfte davon ist auf Personenkraftwagen zurückzuführen. Ein Kernelement der Gemeinschaftsstrategie zur Senkung der CO₂-Emissionen auf 120 g/km ist der Einsatz originärer steuerlicher Maßnahmen. Derartige Maßnahmen bieten starke Anreize, indem sie beispielsweise eine rasche Erneuerung des Fahrzeugbestandes fördern und das Verbraucherverhalten zugunsten des Kaufs von Fahrzeugen mit niedrigerem Kraftstoffverbrauch beeinflussen.

Im September 2002 präsentierte die Kommission dem Rat und dem Europäischen Parlament im Wege einer Mitteilung (KOM 2002) 431) eine Reihe von politischen Optionen für künftige Maßnahmen im Bereich der Besteuerung von Personenkraftwagen in der Europäischen Union zur Erörterung. Die Kommission erklärte, dass sie auf der Grundlage der Mitteilung und im Lichte der Ergebnisse der geplanten Konsultation Vorschläge für gemeinschaftliche Rechtsvorschriften in bestimmten Bereichen vorlegen würde, die besser auf Gemeinschaftsebene geregelt werden sollten.

Von 2002 bis 2004 wurden der Rat, das Europäische Parlament, die Automobilindustrie und die wichtigsten betroffenen Akteure konsultiert, um herauszufinden, mit welchen Fragen sich diese Richtlinie befassen sollte.

- Bestehende einschlägige Rechtsvorschriften

Die Richtlinien 83/182/EWG und 83/183/EWG des Rates legten eine begrenzte Anzahl von Bestimmungen der Gemeinschaft fest, die bestimmte Bereiche der Besteuerung von Personenkraftwagen erfassen. In Ermangelung aller weiteren Gemeinschaftsregeln sind die Mitgliedstaaten frei, nationale Bestimmungen für die Personenkraftwagenbesteuerung festzulegen. Diese müssen jedoch, mit den allgemeinen Prinzipien des EG-Vertrags übereinstimmen. Insbesondere dürfen sie nicht grenzüberschreitende Formalitäten im Handel zwischen den Mitgliedstaaten verursachen und müssen das Diskriminierungsverbot respektieren.

- Übereinstimmung mit anderen Politikbereichen

Personenkraftwagen dienen vielen Bürgern, die ihr Recht auf Freizügigkeit innerhalb der Gemeinschaft ausüben möchten, als Beförderungsmittel. Bei der Ausübung dieses Rechts stehen den Bürgern steuerliche Hindernisse im Wege. Steuerliche Vorschriften können aber auch zur Umsetzung der Gemeinschaftsstrategie zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und damit zum Erreichen der umweltpolitischen Ziele der Gemeinschaft genutzt werden.

2) KONSULTATION BETROFFENER UND FOLGENABSCHÄTZUNG

- Konsultation Betroffener

Ja

Konsultationsmethode, Hauptadressaten und allgemeines Profil der Antwortenden

Konsultation der Mitgliedstaaten im Rahmen der Arbeitsgruppe des Rates im Mai und im Juni

2003 sowie des Europäischen Parlaments (Ausschuss für Wirtschaft, Währung und Industriepolitik und andere Ausschüsse) von Ende 2002 bis November 2003. Ständige Konsultation der Automobilindustrie (ACEA) und der Verbraucherverbände (AIT/FIA).

Öffentliche Konsultation über die Website der TAXUD von Juli bis September 2004.

Zusammenfassung und Berücksichtigung der Antworten

Eine Zusammenfassung der Ergebnisse der Konsultation findet sich auf der TAXUD-Website: http://europa.eu.int/comm/taxation_customs/common/consultations/tax/article_969_en.htm.

In fast 95 % der Antworten wurde die Auffassung vertreten, dass die Anwendung von 25 verschiedenen Steuersystemen steuerliche Hindernisse hervorruft und das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes beeinträchtigt. Mehr als 96 % der Antwortenden hielten in Bezug auf die Besteuerung von Personenkraftwagen allgemeine Regeln auf Gemeinschaftsebene für erforderlich und über 93 % waren der Auffassung, dass dabei auch Umweltaspekten Rechnung getragen werden sollte. Es gab 2 040 Antworten auf die Konsultation, davon 46 von Vereinigungen (die somit eine größere Anzahl von Bürgern repräsentieren) und 8 von offiziellen Gremien.

Der Gedanke, die Zulassungssteuern allmählich auslaufen zu lassen und zugleich während einer Übergangszeit von fünf bis zehn Jahren eine neue, an die CO₂-Emissionen anknüpfende Steuer einzuführen, erfuhr breite Unterstützung.

Die inhaltlichen Anregungen zu dem geplanten Rechtsakt wurden bei der Ausarbeitung des Vorschlags berücksichtigt.

- Einholung und Verwertung von Fachwissen

Relevante Fachbereiche

- 1) Im November 2001 wurde eine Studie über steuerliche Maßnahmen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen von neuen Personenkraftwagen (COWI-Studie) vorgelegt, in der anhand von Modellrechnungen ermittelt wurde, inwiefern Steuern auf Kraftfahrzeuge (hauptsächlich Zulassungssteuer und jährliche Kraftfahrzeugsteuer) wirksam dazu beitragen können, diese Emissionen auf den mit der Gemeinschaftsstrategie angestrebten Zielwert von 120 g/km zu verringern.
- 2) Im Januar 2002 wurden im Rahmen einer Studie über die Kraftfahrzeugbesteuerung in bestimmten Mitgliedstaaten (TIS-Studie) Hemmnisse im Binnenmarkt bewertet, die aktuelle Lage genauer erfasst und erwartete Änderungen infolge bestimmter Änderungen der Steuersysteme modellhaft durchgerechnet; die angestrebten Ergebnisse wurden erläutert und auf dieser Grundlage eine Reihe von Empfehlungen ausgesprochen.

Die Erfahrungen einiger Mitgliedstaaten, die keine Zulassungssteuer anwenden oder deren jährliche Kraftfahrzeugsteuer bei Personenkraftwagen auf deren CO₂-Ausstoß beruht, erwiesen sich bei der Ausarbeitung dieses Vorschlags als nützlich.

- 3) Wo dies notwendig war, wurde der Rat von Fachleuten anderer Kommissionsdienststellen, der Automobilindustrie und von Automobilclubs sowie aus den Mitgliedstaaten eingeholt, die bereits Steuern anwenden, die den in dem Vorschlag vorgesehenen vergleichbar sind.

Methoden

Die Stellungnahmen wurden in dem Vorschlagsentwurf berücksichtigt.

Die wichtigsten konsultierten Verbände und Fachleute

Verbände der Automobilindustrie (hauptsächlich ACEA und JAMA), Verband der Automobilclubs (AIT/FIA), Steuerfachleute aus den Mitgliedstaaten und Fachleute anderer Kommissionsdienststellen.

Niveau der wissenschaftlichen Erkenntnis: Breite Übereinstimmung.

Berücksichtigung von Stellungnahmen/Expertisen

Ja

Veröffentlichung von Fachwissen

Die Studien und die Mitteilung aus dem Jahr 2002 finden sich auf der TAXUD-Website: http://europa.eu.int/comm/taxation_customs/taxation/other_taxes/passenger_car/index_en.htm.

Folgenabschätzung

Die in den Studien ermittelten Optionen und die in der Mitteilung von 2002 enthaltenen Empfehlungen zur Besteuerung von Personenkraftwagen in der EU sowie die Ergebnisse der anschließenden umfangreichen Konsultation wurden beurteilt und bei der Folgenabschätzung herangezogen.

Geprüft wurden vier Optionen, deren Folgen wie folgt bewertet werden:

Option 1: Keine Maßnahmen. In diesem Falle blieben sämtliche Entscheidungen allein den Mitgliedstaaten und dem Europäischen Gerichtshof überlassen. Werden keine Maßnahmen getroffen, bleiben positive Wirkungen auf das Funktionieren des Binnenmarktes aus und es besteht die Gefahr, dass das Gemeinschaftsziel eines CO₂-Ausstoßes von 120 g je km nicht bis 2010 erreicht werden kann.

Option 2: In diesem Falle würden die bestehenden Steuern auf Personenkraftwagen beibehalten und nur eine Erstattung der Zulassungssteuer eingeführt, um eine im Binnenmarkt nicht zu rechtfertigende Doppelbesteuerung zu vermeiden. Obwohl ein System zur Erstattung der Zulassungssteuer die Lösung des Problems der Doppelbesteuerung notwendige Minimum wäre, böte dieses aber sicher keinen Ansatz zur Lösung der anderen Probleme der Bürger, der Automobilindustrie und des Kraftfahrzeughandels. Die Erstattung der Zulassungssteuer ist als Minimallösung zur Beseitigung des Problems der Doppelbesteuerung anzusehen; sie beantwortet jedoch keines der Probleme, die die Bürger sowie Automobilindustrie und -handel derzeit haben.

Ein Erstattungssystem würde eine begrenzte Anzahl an Begleitvorschriften auf Gemeinschaftsebene erfordern, um objektive und transparente Methoden zur Berechnung des Restwerts von Gebrauchtwagen festzulegen, die ausgeführt oder zwecks Zulassung in einem anderen Mitgliedstaat ständig in diesen verbracht werden.

Obwohl diese Option dürfte sowohl für die Bürger als auch für die Automobilindustrie und den

Kraftfahrzeughandel einige positive wirtschaftliche Auswirkungen haben könnte, ließe es aber die meisten der bestehenden Hindernisse im Binnenmarkt unangetastet und hätte keine positiven Auswirkungen auf die Umwelt in welcher Weise auch immer.

Option 3: Dieser Fall sieht eine umfassende EU-Politik zur Besteuerung von Personenkraftwagen vor, nämlich die völlige Abschaffung der Zulassungssteuer während einer zehnjährigen Übergangszeit, die Umstrukturierung der Bemessungsgrundlage sowohl der Zulassungssteuer als auch der jährlichen Kraftfahrzeugsteuer zwecks Einbeziehung einer auf dem CO₂-Ausstoß beruhenden Komponente und die Schaffung eines Systems zur Erstattung der Zulassungssteuer.

Die bei Option 3 erhofften wesentlichen Vorteile liegen darin, dass sie erheblich zur Verbesserung des Funktionierens des Binnenmarktes und zum Erreichen der Umweltziele der Gemeinschaft beitrüge. Was den Binnenmarkt anbelangt, so werden ein geringerer Verwaltungsaufwand, mehr Transparenz und Rechtssicherheit für alle Wirtschaftsbeteiligten und in der Folge weniger Hemmnisse für den freien Warenverkehr und die Freizügigkeit der Personen erwartet. Außerdem erhalten die Hersteller von Personenkraftwagen mehr Anstöße, um Größenvorteile voll auszuschöpfen, und die Wettbewerbsfähigkeit und in gewissem Maße auch die Beschäftigung werden ebenfalls gefördert. Die nationalen Steuersysteme werden einander angenähert, insbesondere hinsichtlich der Bemessungsgrundlagen für die Kraftfahrzeugbesteuerung. Es ist zu erwarten, dass die Anwendung des Verursacherprinzips und die im Rahmen der Gemeinschaftsstrategie zur Reduzierung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen vorgesehenen steuerlichen Maßnahmen neue Möglichkeiten zur Verringerung des Schadstoffausstoßes eröffnen.

Überdies kann die Abschaffung der Zulassungssteuer aufkommensneutral erfolgen, da der Einnahmeausfall durch eine allmähliche, parallele Umschichtung auf Einnahmen aus der jährlichen Kraftfahrzeugsteuer, sowie falls erforderlich anderen steuerlichen Maßnahmen in Übereinstimmung mit der Richtlinie 2003/96/EG, ausgeglichen werden kann. Die jährliche Kraftfahrzeugsteuer ist eine stabilere Einnahmequelle für die Staatshaushalte, da sie im Unterschied zur Zulassungssteuer, die nur an den Erwerb eines Fahrzeugs anknüpft, während der gesamten Nutzungsdauer des Fahrzeugs Einnahmen hervorbringt. Den Mitgliedstaaten mit einer hohen Zulassungssteuer entstehen zwar insbesondere in den ersten Jahren der Übergangszeit Kosten für die Anpassung und Verwaltung ihres Systems zur Besteuerung von Kraftfahrzeugen (sie können diese aber entsprechend ihrem Bedarf bis spätestens Ende 2016 auf die Kraftfahrzeugsteuer überwälzen), aber sie profitieren dafür anschließend von niedrigeren Verwaltungskosten.

Insbesondere würde diese Option langfristig keine zusätzlichen Verwaltungskosten für die Mitgliedstaaten verursachen. Im Gegenteil: da fast alle Mitgliedstaaten schon eine jährliche Kraftfahrzeugsteuer haben, wird die Einbeziehung der Zulassungssteuer in diese Steuer den Verwaltungsaufwand sowohl auf Seiten der Verwaltungen als auch auf Seiten der Bürger verringern, da sie sich nur noch mit einer statt mit zwei Steuern beschäftigen müssen. Übergangsweise Durchführungskosten wären relativ gering, da sie hauptsächlich zu Änderungen einer bestehenden Steuerregelung führen. Längerfristig werden sie durch die Einsparungen ausgeglichen die aufgrund der Beseitigung von Verwaltungs- und Befolgungskosten, die mit Zulassungssteuer zusammenhängen, entstehen.

Option 4: Dieser Ansatz würde auf eine Option 3 vergleichbare umfassende EU-Politik zur Besteuerung von Personenkraftwagenabzielen, mit dem Unterschied allerdings, dass die Zulassungssteuer nicht abgeschafft, sondern allmählich auf ein Niveau von höchstens 10 % des Fahrzeugpreises vor Steuern gesenkt werden soll. Die Auswirkungen auf die Umwelt könnten

zwar bei dieser Option ähnlich denen bei Option 3 sein, jedoch ohne alle anderen Hindernisse zu beseitigen, denen die Bürger und die Industrie gegenwärtig gegenüberstehen. Zu berücksichtigen sind dabei allerdings Binnenmarktaspekte, zum Beispiel, dass während der Dauer der Anwendung von Zulassungssteuern auch ein System zur Erstattung dieser Steuern unterhalten werden muss, dass der Automobilmarkt weiterhin in erheblichem Maße zersplittert sein wird und dass zur Verringerung des Risikos der Steuerumgehung Kontrollen erforderlich sind.

Bei dieser Option würde der Mitgliedstaat außerdem noch vor den Verwaltungskosten stehen, die mit der parallelen Beibehaltung der Zulassungssteuer und der Kraftfahrzeugsteuer verbunden sind. Nichtsdestoweniger würden sie trotzdem mit einer Verminderung des Aufkommens, das mit der Zulassungssteuer verbunden wird, konfrontiert sein. Schließlich würde diese Option zu einer teilweisen Harmonisierung der Sätze führen, was das notwendige Minimum überschreiten würde, um das Ziel umzusetzen.

Die Kommission hat die in dem Arbeitsprogramm angeführte Folgenabschätzung vorgenommen. Der Bericht kann über die TAXUD-Website eingesehen werden.

3) RECHTLICHE ELEMENTE DES VORSCHLAGS

Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahme

Die Kommission hat ihrem Vorschlag diejenigen Empfehlungen der Mitteilung von 2002 zugrunde gelegt, die die Unterstützung des Europäischen Parlaments, der wichtigsten Akteure und der Öffentlichkeit gefunden haben. Empfehlungen, die nicht unterstützt wurden, blieben in dem Vorschlag unberücksichtigt.

Der Vorschlag sieht im Wesentlichen die folgenden drei Maßnahmen vor:

1. Abschaffung der Zulassungssteuer

Diese Maßnahme fand bei fast allen an der Konsultation Beteiligten starken Zuspruch, da Zulassungssteuern als echtes Hemmnis für die freie Verbringung von Personenkraftwagen innerhalb des Binnenmarktes und als Beeinträchtigung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie angesehen werden. Jede Lösung, die auf der Beibehaltung der Zulassungssteuer basiert, würde diese Hindernisse beibehalten. Der Vorschlag sieht eine allmähliche Abschaffung der Zulassungssteuer während einer Übergangszeit von fünf bis zehn Jahren vor, um eine übermäßige steuerliche Belastung derjenigen zu vermeiden, die nach dem Kauf eines Personenkraftwagens eine hohe Zulassungssteuer entrichten mussten und dann auch noch mit höheren jährlichen Kraftfahrzeug- und Kraftstoffsteuern belastet werden. Für derartige Fälle müssten Mitgliedstaaten mit hohen Zulassungssteuern eine besondere steuerliche Behandlung vorsehen, die auf die durchschnittliche Nutzungsdauer der betreffenden Fahrzeuge abgestimmt ist. Eine allmähliche Einführung dieser Regelung würde außerdem Besitzer von Gebrauchtwagen ausreichend gegen einen unmittelbaren Rückgang des Wiederverkaufswertes dieser Fahrzeuge schützen.

Die Mitgliedstaaten mit hohen Zulassungssteuern hätten überdies genügend Zeit, um unter Berücksichtigung der spezifischen Bedingungen ihrer Märkte die erforderlichen strukturellen Änderungen an ihren Systemen zur Besteuerung von Personenkraftwagen vorzunehmen und die mit dem Übergang verbundenen Kosten abzudecken.

2. Schaffung eines Systems zur Erstattung der Zulassungssteuer

Die diesbezüglichen Vorschriften sollen für diejenigen Personenkraftwagen gelten, die in einem Mitgliedstaat zugelassen und anschließend ausgeführt oder ständig in einen anderen Mitgliedstaat verbracht werden. Mit dem Vorschlag werden zwei Ziele verfolgt: Zum einen soll eine Doppelentrichtung der Zulassungssteuer vermieden werden, und zum anderen soll die Belastung mit der Zulassungssteuer in dem Mitgliedstaat erfolgen, in dem das Fahrzeug genutzt wird. Der Vorschlag zielt auf Rechtssicherheit und Transparenz für die EU-Bürger ab und entspricht der Forderung nach transparenten, objektiven Kriterien und Vorschriften zur Ermittlung des tatsächlichen Restwertes von Gebrauchtwagen und damit einer gerechteren Grundlage für die Ermittlung der Rest-Zulassungssteuer, die auf den aus dem Land oder in das Land verbrachten Fahrzeugen lastet. Der Vorschlag greift die in der jüngsten Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs festgelegten Kriterien auf, was zu einem erheblichen Rückgang der bisher hohen Zahl von Beschwerden der Bürger führen dürfte.

Ein ähnliches Erstattungssystem sieht der Vorschlag für die jährliche Kraftfahrzeugsteuer vor, wobei der Betrag der zu erstattenden oder zu erhebenden Steuer pro rata temporis ermittelt werden soll.

3. Vollständige oder teilweise Ausrichtung der Bemessungsgrundlage von Zulassungs- und jährlichen Kraftfahrzeugsteuern auf den CO₂-Ausstoß

Bei der Konsultation teilte die überwiegende Mehrheit der Teilnehmer die Auffassung, dass es an der Zeit sei, die in der Gemeinschaftsstrategie zur Reduzierung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen vorgesehenen steuerlichen Maßnahmen zu treffen und sich deren hohes Anreizpotenzial zunutze zu machen, um das Verbraucherverhalten zugunsten umweltfreundlicherer Fahrzeuge zu beeinflussen.

Der Vorschlag greift diese Möglichkeit auf, die bei der Konsultation sehr starke Unterstützung erfahren hat. In Bezug auf die jährliche Kraftfahrzeugsteuer, die in den meisten Mitgliedstaaten angewandt wird, sieht der Vorschlag eine Umstrukturierung der Bemessungsgrundlage in der Weise vor, dass diese Steuer bis 2010 ganz oder teilweise an den CO₂-Ausstoß der einzelnen Fahrzeuge anknüpft. In Bezug auf die Zulassungssteuer ist vorgesehen, dass diejenigen Mitgliedstaaten, die sie anwenden, bis 2010 ebenfalls am CO₂-Ausstoß orientierte Elemente in die Bemessungsgrundlage einbeziehen, gleichzeitig jedoch diese Steuer allmählich auslaufen lassen. Der für die Umstrukturierung der Bemessungsgrundlagen sowohl der jährlichen Kraftfahrzeug- als auch der Zulassungssteuer vorgesehene Zeitraum trägt der Zusage der Europäischen Gemeinschaft Rechnung, die CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen bis spätestens 2010 auf 120 g/km zu reduzieren.

Um eine weitere Zersplitterung des Binnenmarktes durch eine möglicherweise unterschiedliche Handhabung der CO₂-Komponente zu vermeiden, schlägt die Kommission vor, dass spätestens zum 1. Dezember 2008, dem Beginn des Kyoto-Zeitraums, mindestens 25 % des gesamten Aufkommens an Zulassungs- und jährlicher Kraftfahrzeugsteuer auf der jeweiligen CO₂-Komponente dieser Steuern beruhen. Bis zum 31. Dezember 2010 sollen mindestens 50 % des gesamten Aufkommens an Zulassungs- und jährlicher Kraftfahrzeugsteuer (solange erstere noch

nicht abgeschafft ist) auf der jeweiligen CO₂-Komponente dieser Steuern beruhen.

In letzter Zeit durchgeführte Studien¹ liefern Beispiele dafür, wie die Mitgliedstaaten die CO₂-Komponente einbeziehen können. In diesem Falle sollten das gesamte Aufkommen aus der CO₂-Komponente der Steuer bis 2010 schrittweise gesteigert und während des gleichen Zeitraums das auf der herkömmlichen Steuerbemessungsgrundlage beruhende Aufkommen schrittweise gesenkt werden, wenn die Umstrukturierung aufkommensneutral erfolgen soll. Es ist natürlich Sache jedes einzelnen Mitgliedstaates, die Steuer je Gramm CO₂ je Kilometer selbst festzusetzen.

- Rechtsgrundlage

Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere Artikel 93.

- Subsidiaritätsprinzip

- A.** Da der von dem Vorschlag erfasste Bereich sowohl der Zuständigkeit der Gemeinschaft als auch der der Mitgliedstaaten unterliegt, gilt das Subsidiaritätsprinzip. Vor dem Hintergrund der Ziele des Richtlinienvorschlags, nämlich die Funktion des Binnenmarktes zu verbessern und eine nachhaltige Entwicklung zu fördern, ist ein Handeln auf Ebene der Gemeinschaft erforderlich. Der Richtlinienvorschlag beinhaltet insoweit ein ausgewogenes Bündel an Maßnahmen, die das zur Verbesserung des Funktionierens des Binnenmarktes und zur Förderung der Nachhaltigkeit notwendige Minimum darstellen.

Unterschiedliche Steuern im Hinblick auf Personenkraftwagen können zu einem erheblichen Hindernis für den freien Verkehr von Personen und Waren führen. Ziel des Vorschlags ist eine vollständige Transparenz der Steuersysteme der Mitgliedstaaten ohne umfangreiche oder unnötige Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene. Für derartige Fragen wird keine Gemeinschaftskompetenz in Anspruch genommen, da sie häufig auf nationaler oder regionaler Ebene von politischer Bedeutung sind.

Darüber hinaus können die Verpflichtungen aus dem Kyoto-Protokoll im Hinblick auf Umfang und Wirkungsweise von den Mitgliedstaaten allein nicht zufrieden stellend erfüllt werden, sondern sie werden besser in koordinierter Weise auf Gemeinschaftsebene in Angriff genommen. Mit diesem Vorschlag soll zum ersten Mal ein Rechtsrahmen geschaffen werden, der den Einsatz steuerlicher Maßnahmen im Sinne der dritten Säule der Gemeinschaftsstrategie zur Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und zur Senkung des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs ermöglicht.

- B.** Was die Verbesserung der Funktion des Binnenmarktes angeht, so ist ein unkoordiniertes Vorgehen einzelner Mitgliedstaaten mit hohen Kosten für die Verwaltung der jeweiligen Steuersysteme und die Bearbeitung von Beschwerden verbunden. Dieses sorgt weder für Transparenz und Rechtssicherheit in Bezug auf diese Steuersysteme, noch trägt es zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie bei, so dass die Bürger letztlich mit erheblichen sozialen Kosten belastet werden.

Unkoordiniertes Vorgehen einzelner Mitgliedstaaten führt zu steuerlichen Hindernissen in Form von Doppelbesteuerung, grenzüberschreitender Verbringung von Fahrzeugen aus steuerlichen Gründen, Verzerrungen und Ineffizienzen, die das reibungslose Funktionieren

¹ Neue Steuer = alte Steuer + a * g CO₂ - b (COWI-Studie, Abs. 4.3.2, S. 87).

des Binnenmarktes beeinträchtigen.

Die Verbesserung des Binnenmarktes muss sich auf alle Wirtschaftsbereiche erstrecken und hierbei Personenkraftwagen einbeziehen. Untätigkeit würde das Ansehen der EU bei den Bürgern unnötig beeinträchtigen und die Automobilindustrie daran hindern, die erhofften Vorteile aus der Tätigkeit in einem Binnenmarkt zu erzielen.

Eine Gemeinschaftsmaßnahme führt zu niedrigeren Transaktionskosten sowie zu billigeren Fahrzeugen, die zugleich sauberer und sicherer sind. Aufgrund der verbesserten Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie sind mehr Beschäftigungsmöglichkeiten zu erwarten. Die Haushalte der Mitgliedstaaten werden nicht belastet, wenn die vorgeschlagenen strukturellen Änderungen in der Weise durchgeführt werden, dass parallel zum Rückgang der Einnahmen aufgrund der schrittweisen Abschaffung der Zulassungssteuer die Einnahmen aus der jährlichen Kraftfahrzeugsteuer, sowie falls erforderlich anderen steuerlichen Maßnahmen in Übereinstimmung mit der Richtlinie 2003/96/EG, gesteigert werden.

Im Rahmen der TIS- und der COWI-Studie wurden quantitative Indikatoren für verschiedene Szenarien ermittelt. Wird z.B. die Zulassungssteuer um 50 % gesenkt, ist in Mitgliedstaaten mit hohen Zulassungssteuern mit einem leichten Anstieg (2-5 %) der Fahrzeugpreise vor Steuern zu rechnen, da die Endpreise erheblich (zwischen 11 und 26 %) sinken würden. In den anderen Mitgliedstaaten würden sich die Preise jedoch kaum ändern.

- C. Was die Reduzierung der CO₂-Emissionen anbelangt, so kann die Gemeinschaft ihre Umweltziele nur im Wege einer auf Gemeinschaftsebene koordinierten Maßnahme erreichen. Wird die Gemeinschaft tätig, so wird dies zweifellos wirksamer zum Erreichen der Umweltziele beitragen, da die Reduzierung der CO₂-Emissionen eine Aufgabe der gesamten Gemeinschaft ist.

In dieser spezifischen Rechtssache eine wesentliche Verbesserung der Umweltbedingungen einschließlich geringerer CO₂-Emissionen sowie möglicherweise anderer Schadstoffe werden ein deutlicher Nutzen dieses Vorschlags sein.

- D. Die in Modellrechnungen ermittelten Auswirkungen einiger steuerlicher Maßnahmen zur Förderung der Nachhaltigkeit sind in folgender Tabelle dargestellt:

Tabelle: Potenzieller Rückgang der CO₂-Emissionen aufgrund verschiedener steuerlicher Maßnahmen (in %)

| | B | D | DK | I | NL | P | S | SF | UK |
|---|-------------|-------------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| CO₂ reduction, to achieve the 120g CO₂/km target, in % | 10.8 | 10.5 | 9.9 | 11.4 | 10.2 | 10.8 | 10.2 | 10.7 | 10.3 |
| Enhanced differentiation of existing taxes | | | | | | | | | |
| • registration tax | 2.5 | - | 3.3 | - | 3.6 | 1.8 | - | 2.5 | - |
| • circulation tax | 2.4 | 4.4 | 5.4 | 2.7 | 3.6 | 1.9 | 2.4 | 0.1 | 4.8 |
| Adding a CO₂ element to existing taxes | | | | | | | | | |
| • registration tax | 3.3 | - | 4.6 | 3.0 | 3.4 | 2.1 | - | 2.8 | - |
| • circulation tax | 2.9 | 4.4 | 5.0 | 3.3 | 4.0 | 2.1 | 3.2 | 3.1 | 4.6 |
| Purely CO₂ differentiated taxes | | | | | | | | | |
| • registration tax | 3.5 | - | 8.4 | 1.8 | 5.5 | 3.2 | - | 4.3 | - |
| • circulation tax | 4.2 | 5.0 | 5.5 | 4.1 | 6.0 | 2.3 | 3.9 | 3.5 | 4.7 |
| • combination | 5.1 | 4.9 | 8.5 | 4.0 | 7.0 | 3.3 | 3.8 | 4.3 | 4.5 |

Quelle: COWI-Studie, Tabelle 1.8: Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse

Die Auswirkung der Einführung eines steuerlichen Elements zur Reduzierung der CO₂-Emissionen kann hoch signifikant sein. In Wirklichkeit zeigt eine entsprechende Lesung der Zahlen in der cowi-Studie, dass die Einführung eines CO₂-Elements in der steuerpflichtigen Basis bestehender Steuern (das vorgegebene gegenwärtige Szenario in der EU, : wo Zulassungssteuer und jährliche Kraftfahrzeugsteuern noch koexistieren) zu einer wesentlichen Verminderung von CO₂ führt. In einigen Fällen wurde gerade die Einführung eines CO₂-Elements beider jährlichen Kraftfahrzeugsteuer allein auf bis zu etwa 50% des Gesamtziels geschätzt.

Die Daten zeigen eindeutig, dass es im Hinblick auf eine erhebliche Reduzierung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen von Neufahrzeugen darauf ankommt, die Steuern in der Weise zu staffeln, dass Fahrzeugmodelle mit dem niedrigsten Energieverbrauch wesentlich geringer belastet werden als Modelle mit hohem Energieverbrauch. Zwar kann durch optimalen Einsatz der CO₂-basierten steuerlichen Maßnahmen bei Zulassungs- und jährlichen Kraftfahrzeugsteuern ein erheblicher Teil – etwa 30,5 % bis 86 % – des Gemeinschaftsziels von durchschnittlich 120 g/km bei Neufahrzeugen erreicht werden, aber diese Maßnahmen reichen nicht aus, um das Ziel vollständig zu erreichen. Deshalb bedarf es weiterer Maßnahmen, etwa einer Steigerung des Anteils an Fahrzeugen mit Dieselmotor oder der Förderung der Verwendung kleinerer Fahrzeuge („Downsizing“), um das genannte Ziel zu erreichen. Diese Maßnahmen sollten zum einen darauf abzielen, externe Kosten zu internalisieren und das Verursacherprinzip anzuwenden, sie sollten zum anderen aber auch einfach und transparent sein, spezifische Fahrzeugmodelle oder -klassen oder Marktsegmente nicht diskriminieren und in technischer Hinsicht neutral sein.

- Verhältnismäßigkeitsprinzip

Der Vorschlag entspricht aus folgenden Gründen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit:

Die vorgeschlagene Richtlinie legt zur Verbesserung des Funktionierens des Binnenmarktes und zur Unterstützung der umweltpolitischen Ziele der Gemeinschaft steuerliche Mindestmaßnahmen in Bezug auf Personenkraftwagen fest. Sie lässt Niveaus und Staffelungen der Steuern in den Mitgliedstaaten unangetastet und lässt ihnen Spielraum zur Festlegung der den spezifischen

Bedingungen ihrer nationalen Automobilmärkte eher entsprechenden Steuerniveaus. Es bleibt den Mitgliedstaaten überlassen, wie sie die Abschaffung der Zulassungssteuer in die Wege leiten und in welchem Umfang CO₂-basierte Elemente und möglicherweise weitere Emissionen in die Bemessungsgrundlagen der Zulassungs- und der jährlichen Kraftfahrzeugsteuer einbezogen werden.

Insbesondere soll das erste der beiden Ziele der Richtlinie das Funktionieren des Binnenmarktes verbessern. Der Binnenmarkt soll dem freien Personenverkehr sowie dem freien Verkehr von Waren für persönliche und für kommerzielle Zwecke nützen. Zulassungssteuer schafft Hindernisse für diese Freiheiten. Jede Lösung, die auf der Beibehaltung von Zulassungssteuer basiert, würde diese Hindernisse nicht beseitigen.

Im Hinblick auf das zweite Ziel, d.h. die Förderung der Erhaltung der Umwelt, soll die Richtlinie die dritte Säule der Strategie der Kommission umsetzen, um CO₂-Emissionen aus Personenkraftwagen zu verringern, die die einzige noch nicht implementierte Säule war. Die Strategie erkennt die entscheidende Bedeutung der dritten Säule an, um die Zielreduzierung der CO₂-Emissionen zu erreichen. Ihre unentbehrliche Fertigstellung stimmt vollständig mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit überein. Dieser rechtfertigt die Aktion der Gemeinschaft, ein bestimmtes Ziel zu erreichen, nur dann, wenn es 'notwendig' oder 'erforderlich' ist.

Angesichts des oben Gesagten, können sowohl die Eignung der Richtlinie für die Erreichung des gewünschten Ziels als auch die Notwendigkeit ihrer Maßnahmen in dem Sinne dass, es keine andere Option gibt, die weniger einschränkend ist, nicht bestritten werden. Im Hinblick auf den dritten Faktor, d.h. die Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen zu den Beschränkungen, die dadurch involviert sind, ist zu betonen, dass die Richtlinie für die Mitgliedstaaten aufkommensneutral ist, da sie in der Lage sind, sich im Hinblick auf den cash-flow des Einkommens bis 2016, anpassen zu können. Außerdem verursacht die Richtlinie langfristig keine zusätzlichen Verwaltungskosten für die Mitgliedstaaten.

Um sich schließlich zu vergewissern, dass die Proportionalität auch bei der Anwendung der Richtlinie respektiert wird, könnten Fälle der Mitgliedstaaten, die sich wesentlich von der Norm hinsichtlich bestimmter Parameter unterscheiden, berücksichtigt werden.

Siehe Nummer 4.

- Gewähltes Mittel

Vorgeschlagenes Mittel: Richtlinie

Andere Instrumente wären aus folgendem Grund nicht angemessen:

Die seit 1983 gewonnenen Erfahrungen mit den Richtlinien 83/182/EWG und 83/183/EWG zeigen, dass eine Richtlinie den Mitgliedstaaten genügend Spielraum lässt, gemeinschaftliche Steuervorschriften im Rahmen ihrer nationalen Rechts- und Verwaltungssysteme anzuwenden.

4) AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Die Annahme des Vorschlags wird keine Auswirkungen auf den Haushalt haben.

5) ZUSÄTZLICHE ANGABEN

- Aufhebung geltender Vorschriften

Durch die Annahme des Vorschlags werden keine geltenden Vorschriften aufgehoben.

- Entsprechungstabelle

Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, der Kommission den Wortlaut ihrer nationalen Vorschriften zur Umsetzung dieser Richtlinie mitzuteilen und eine Tabelle der Entsprechungen zwischen diesen Vorschriften und denen der Richtlinie zu übermitteln.

- Europäischer Wirtschaftsraum

Da der vorgeschlagene Rechtsakt auch Bürger betrifft, die von EU- in EFTA-Länder oder in umgekehrter Richtung umziehen, sollte sein Geltungsbereich auf den Europäischen Wirtschaftsraum ausgedehnt werden.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES RATES

über die Besteuerung von Personenkraftwagen

(von Bedeutung für den EWR)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 93,

auf Vorschlag der Kommission²,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments³,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses⁴,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Besteuerung von Personenkraftwagen kann ein wichtiges ergänzendes Instrument zur Förderung umweltpolitischer Ziele insbesondere in Bezug auf die Verringerung der Emission von Treibhausgasen darstellen, weshalb es angebracht ist, in die Bemessungsgrundlagen sowohl der Zulassungs- als auch der jährlichen Kraftfahrzeugsteuern eine Kohlendioxid-Komponente einzubeziehen. Um zur Erfüllung der Zusagen der Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten im Rahmen des Kyoto-Protokolls beizutragen, sollten die vorgeschlagenen, mit den Kohlendioxid-Emissionen direkt zusammenhängenden Elemente während der Verpflichtungsperiode von 2008 bis 2012 in die Bemessungsgrundlagen der im Zusammenhang mit Personenkraftwagen angewandten Steuern einbezogen werden. Da das strategische Ziel der Gemeinschaft, die Kohlendioxid-Emissionen von Personenkraftwagen zu verringern, spätestens 2010 erreicht sein muss, ist es angebracht, die Kohlendioxid-Komponente zum 31. Dezember 2010 in vollem Umfang anzuwenden.
- (2) Die dritte Säule der vom Rat im Jahre 1996 genehmigten Gemeinschaftsstrategie zur Minderung der Kohlendioxid-Emissionen von Personenkraftwagen und zur Senkung des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs⁵ umfasst steuerliche Maßnahmen und ist der einzige Teil der Strategie, der noch auf Gemeinschaftsebene umzusetzen ist.

² ABl. C...

³ ABl. C ...

⁴ ABl. C ...

⁵ Schlussfolgerungen des Rates vom 25.6.1996 und Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament - KOM(95) 689.

- (3) Die Mitgliedstaaten sollten zum Einsatz koordinierter steuerlicher Anreize zugunsten von Personenkraftwagen ermutigt werden, die strengere Emissionsgrenzwerte erfüllen als in der Richtlinie 98/69/EG⁶ (Euro 4-Richtlinie) über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG⁷ verlangt, um das Inverkehrbringen von Personenkraftwagen zu beschleunigen, die den auf Gemeinschaftsebene zu beschließenden künftigen Anforderungen (Euro 5) genügen.
- (4) Es dürfte möglich sein, steuerliche Anreize in Form einer Staffelung der an Personenkraftwagen anknüpfenden Steuern zu gewähren, und zwar auf der Grundlage der Menge des von den einzelnen Fahrzeugen ausgestoßenen Kohlendioxids in Gramm je Kilometer.
- (5) Um eine weitere Zersplitterung des Binnenmarktes zu vermeiden, muss vorgeschrieben werden, dass das Gesamtaufkommen aus Zulassungs- und jährlichen Kraftfahrzeugsteuern bis zum 31. Dezember 2008 zu mindestens 25 % und bis zum 31. Dezember 2010 zu mindestens 50 % auf der Kohlenstoffdioxid-Komponente beruht.
- (6) Im Binnenmarkt sollten steuerliche Hindernisse für den freien Verkehr von Personen und deren persönlichem Besitz, einschließlich Personenkraftwagen, beseitigt werden. Die vorliegende Richtlinie zielt darauf ab, solche Hindernisse im Wege der Neustrukturierung der von den Mitgliedstaaten für Personenkraftwagen erhobenen Steuern zu beseitigen, ohne die Mitgliedstaaten zur Neueinführung solcher Steuern zu verpflichten.
- (7) Bei der Ausübung ihres Rechts auf Freizügigkeit bedienen sich viele europäische Bürger ihrer Kraftfahrzeuge, um vorübergehend oder auf Dauer von einem Mitgliedstaat in einen anderen umzuziehen. Die Vielfalt der Systeme zur Besteuerung von Personenkraftwagen sowie der jeweiligen Steuerbemessungsgrundlagen und -sätze beeinträchtigen erheblich die Möglichkeiten der europäischen Bürger⁸ und der Automobilindustrie, die Vorteile des Binnenmarktes zu nutzen. Insbesondere Zulassungssteuern bewirken erhöhte Transaktionskosten für den Verbraucher, hohe Unterschiede bei den Vor-Steuer-Preisen von Fahrzeugen sowie eine Zersplitterung des Automobilmarktes und beeinträchtigen den grenzüberschreitenden Handel.
- (8) Zulassungssteuern stehen der Verwirklichung der Ziele der Lissabon-Strategie im Wege und behindern die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie. Sie sollten daher innerhalb von fünf bis zehn Jahren abgeschafft werden. Dieser Zeitraum würde es den Mitgliedstaaten, die Zulassungssteuern anwenden, gestatten, ihre Systeme zur Besteuerung von Personenkraftwagen anzupassen und dabei den besonderen Bedingungen ihres nationalen Automobilmarktes Rechnung zu tragen. Einnahmeausfälle aufgrund der Abschaffung der Zulassungssteuern sollten durch eine parallele Anhebung der Einnahmen aus der jährlichen Kraftfahrzeugsteuer, sowie falls erforderlich anderen steuerlichen

⁶ ABl. L 350 vom 28.12.1998, S. 1.

⁷ ABl. L 76 vom 6.4.1970, S. 1.

⁸ Der Europäische Gerichtshof hat kürzlich in seinem Urteil vom 16. Juni 2005 zur Rechtssache C-138/2004 entschieden, dass Zulassungssteuern sich als ein Freizügigkeitshindernis darstellen können, insbesondere im Hinblick auf Steuersätze und die technische Ausgestaltung.

Maßnahmen in Übereinstimmung mit der Richtlinie 2003/96/EG⁹, ausgeglichen werden, so dass die Gesamtsteuerbelastung unverändert bleibt.

- (9) Es ist jedoch angebracht, dass die Mitgliedstaaten, die Zulassungssteuern erheben, ein System zur Erstattung der Zulassungssteuern einrichten, die für aus ihrem Gebiet ausgeführte oder auf Dauer in das Gebiet eines anderen Mitgliedstaates verbrachte Personenkraftwagen entrichtet worden sind. Es ist ebenfalls angebracht, dass die Mitgliedstaaten in diesen Fällen ein vergleichbares System zur Erstattung der jährlichen Kraftfahrzeugsteuer anwenden. Diese Erstattungssysteme würden eine Doppelentrichtung von Steuern verhindern und die Besteuerung von Personenkraftwagen auf eine gerechtere Grundlage nach Maßgabe der Nutzung des Fahrzeugs in den betreffenden Mitgliedstaaten stellen.
- (10) Es ist angebracht, die Systeme zur Erstattung der Zulassungs- und der jährlichen Kraftfahrzeugsteuer, sofern sie erforderlich sind, unverzüglich einzuführen, um Verzerrungen und unterschiedliche steuerliche Behandlung von Personenkraftwagen zu vermeiden.
- (11) Der Betrag der für einen bestimmten Personenkraftwagen zu erstattenden oder zu erhebenden Zulassungssteuer sollte in direktem Zusammenhang mit dem Restwert des betreffenden Fahrzeugs stehen. Daher müssen auf objektiven Faktoren beruhende Gemeinschaftsregeln zur Ermittlung des Wertverlusts eines Fahrzeugs und dementsprechend des Betrags der in ihm enthaltenen Rest-Zulassungssteuer geschaffen werden.
- (12) Um einen reibungslosen Übergang auf die neuen Rechtsvorschriften zu gewährleisten und etwaige negative Auswirkungen zu begrenzen, ist es erforderlich, der Kommission während der Übergangszeit das Niveau der von den Mitgliedstaaten angewandten Zulassungs- und jährlichen Kraftfahrzeugsteuern und nach diesem Zeitraum das Niveau der jährlichen Kraftfahrzeugsteuer mitzuteilen.
- (13) Die Kommission sollte die Entwicklung in Bezug auf die in den Mitgliedstaaten beschlossenen Maßnahmen zur Umsetzung dieser Richtlinie verfolgen und den Rat und das Europäische Parlament darüber unterrichten.
- (14) Die Ziele dieser Richtlinie, nämlich die Verbesserung des Funktionierens des Binnenmarktes für Personenkraftwagen und der zielführende Einsatz steuerlicher Maßnahmen zur Umsetzung der Gemeinschaftsstrategie zur Minderung der Kohlendioxid-Emissionen von Personenkraftwagen, können in Anbetracht des Umfangs und der Wirkungen der vorgeschlagenen Maßnahmen auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden und lassen sich daher im Einklang mit den Grundsätzen der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit nach Artikel 5 EG-Vertrag besser auf Gemeinschaftsebene erreichen. Diese Richtlinie geht nicht über das zum Erreichen dieser Ziele erforderliche Maß hinaus –

⁹ ABl. L 283 vom 31.10.2003, S. 51.

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Kapitel I GEGENSTAND UND BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Artikel 1 **Gegenstand**

Diese Richtlinie regelt die Berechnung von Steuern auf Personenkraftwagen auf der Grundlage der Kohlendioxid-Emissionen.

Sie regelt außerdem die Abschaffung von Zulassungssteuern und die Schaffung eines Systems zur Erstattung bereits entrichteter Zulassungssteuern unter bestimmten Umständen.

Außerdem regelt sie die Schaffung eines Systems zur Erstattung der jährlichen Kraftfahrzeugsteuer.

Artikel 2 **Begriffsbestimmungen**

Für die Zwecke dieser Richtlinie gilt als „Personenkraftwagen“ ein Fahrzeug der Kategorie M1 gemäß der Definition in Anhang II Teil A der Richtlinie 70/156/EWG des Rates¹⁰.

Kapitel II JÄHRLICHE KRAFTFAHRZEUGSTEUERN

ABSCHNITT 1 STUEBERBEMESSUNGSGRUNDLAGE UND STEUERSTAFFELUNG

Artikel 3 **Allgemeines**

- (1) Ein Mitgliedstaat, der eine spezifische, periodische Steuer erhebt, die an die Nutzung eines Personenkraftwagens in seinem Gebiet anknüpft und Merkmale aufweist, die mit denen der in Anhang I aufgeführten Steuern – nachstehend „jährliche Kraftfahrzeugsteuern“ genannt – identisch oder mit ihnen vergleichbar sind, berechnet diese Steuer auf der Grundlage desjenigen Zeitraums innerhalb eines Zwölfmonatszeitraums, in dem das Personenkraftfahrzeug im Gebiet dieses Mitgliedstaats genutzt wurde.
- (2) Jährliche Kraftfahrzeugsteuern für einen Personenkraftwagen dürfen nur von dem Mitgliedstaat erhoben werden, in dem das Fahrzeug zugelassen ist.
- (3) Für die Zwecke der Erhebung der jährlichen Kraftfahrzeugsteuern gilt als Mitgliedstaat der Zulassung derjenige Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug ständig genutzt wird, weil sich dort der gewöhnliche Wohnsitz des Besitzers im Sinne von

¹⁰ ABl. L 42 vom 23.2.1970, S. 1.

Artikel 6 der Richtlinie 83/183/EWG des Rates¹¹ befindet oder weil das Fahrzeug in diesem Mitgliedstaat während eines Zwölfmonatszeitraums mehr als 185 Tage genutzt wird.

Artikel 4

Steuerstaffelung auf der Grundlage der Kohlendioxid-Emissionen

Zur Berechnung der jährlichen Kraftfahrzeugsteuern wird die Steuer auf der Grundlage der Kohlendioxid-Emissionen des jeweiligen Personenkraftwagens in Gramm je Kilometer gestaffelt.

Artikel 5

Mindestaufkommen aus der gestaffelten Steuer

- (1) Zum 31. Dezember 2008 muss sich der Anteil des Aufkommens aus der Kohlenstoffdioxid-Komponente an dem Gesamtaufkommen der jährlichen Kraftfahrzeugsteuern auf mindestens 25 % belaufen.
- (2) Zum 31. Dezember 2010 muss sich der Anteil des Aufkommens aus der Kohlenstoffdioxid-Komponente an dem Gesamtaufkommen der jährlichen Kraftfahrzeugsteuern auf mindestens 50 % belaufen.

ABSCHNITT 2

ERSTATTUNGSSYSTEM

Artikel 6

Erstattung der jährlichen Kraftfahrzeugsteuern

Wurden im Mitgliedstaat der Zulassung jährliche Kraftfahrzeugsteuern für einen Personenkraftwagen entrichtet, der anschließend aus dem Gebiet der Gemeinschaft ausgeführt oder zur ständigen Nutzung im Sinne von Artikel 3 Absatz 3 in das Gebiet eines anderen Mitgliedstaates verbracht wurde, so erstattet ersterer Mitgliedstaat die Reststeuer auf der Grundlage der Berechnungen gemäß Artikel 3 Absatz 1.

Kapitel III

ABSCHAFFUNG DER ZULASSUNGSSTEUERN

Verbot der Einführung

Artikel 7

Vom [...] an dürfen die Mitgliedstaaten keine Steuer einführen, die an die Zulassung von Personenkraftwagen für die Nutzung auf öffentlichen Straßen anknüpft und deren Merkmale mit den in Anhang II aufgeführten Steuern – nachstehend „Zulassungssteuern“ genannt – identisch oder ihnen vergleichbar sind.

¹¹ ABl. L 105 vom 23.4.1983, S. 64.

Artikel 8
Verbot der Beibehaltung

Vom 1. Januar 2016 an dürfen in den Mitgliedstaaten keine Zulassungssteuern mehr erhoben werden.

Kapitel IV
SYSTEM ZUR ERSTATTUNG VON ZULASSUNGSSTEUERN

Artikel 9
Allgemeines

Wurden in einem Mitgliedstaat Zulassungssteuern für einen Personenkraftwagen entrichtet, der anschließend aus dem Gebiet der Gemeinschaft ausgeführt oder zur ständigen Nutzung im Sinne von Artikel 3 Absatz 3 in das Gebiet eines anderen Mitgliedstaates verbracht wurde, so erstattet letzterer Mitgliedstaat die Reststeuer auf der Grundlage der Berechnung gemäß Artikel 10 Absatz 1.

Artikel 10
Berechnung des Restbetrags der Zulassungssteuer

- (1) Der Betrag der gemäß Artikel 9 zu erstattenden Zulassungssteuer für einen Personenkraftwagen steht in direkter Beziehung zum Restwert des Fahrzeugs und ist gleich dem Betrag der darin enthaltenen Rest-Zulassungssteuer.
- (2) Zur Bestimmung des Restwerts eines Personenkraftwagens für die Zwecke von Absatz 1 können die Mitgliedstaaten unterschiedliche Methoden wie etwa Veranlagung, Schätzung durch Sachverständige oder Pauschaltabellen anwenden.
- (3) Die Mitgliedstaaten können die Anwendung von Tabellen durch Rechts- oder Verwaltungsvorschriften festlegen, sofern die folgenden Bedingungen erfüllt sind:
 - a) die Tabellen werden anhand allgemeiner, objektiver Kriterien erstellt, die festzuhalten sind;
 - b) die Tabellen werden veröffentlicht;
 - c) der Fahrzeugbesitzer hat die Möglichkeit, gegen die auf der Anwendung der Tabelle beruhende Entscheidung des Mitgliedstaates bei einer unabhängigen Stelle Einspruch einzulegen.

Kapitel V
VORÜBERGEHENDE BESTIMMUNGEN

Artikel 11
Allgemeines

Wird ein Personenkraftfahrzeug im Sinne von Artikel 3 Absatz 3 auf Dauer in das Gebiet eines Mitgliedstaates verbracht, der weiterhin Zulassungssteuer erhebt, so berechnet dieser Mitgliedstaat die Zulassungssteuer gemäß Artikel 12.

Artikel 12

Berechnung der Zulassungssteuer

- (1) Bis zum 31. Dezember 2015 wird der Betrag der geschuldeten Zulassungssteuer auf der Grundlage des Werts eines vergleichbaren neuen Personenkraftwagens unter Berücksichtigung des tatsächlichen Wertverlusts des betreffenden Fahrzeugs berechnet.
- (2) Die für die Zwecke von Absatz 1 relevanten Merkmale umfassen Bauart, Modell, Kilometerstand, Antriebsart und technischen Zustand.
- (3) Für die Zwecke von Absatz 1 gilt als neuer Personenkraftwagen ein Personenkraftwagen, der zuvor nur zum Zweck seines Verkaufs oder seiner Lieferung verkauft wurde und dementsprechend noch nie zum Verkehr zugelassen wurde.
- (4) Für die Zwecke der Berechnung der Zulassungssteuer gilt Artikel 10 Absätze 2 und 3 sinngemäß.

Artikel 13

Zulassungsteuer

Wurde die Zulassungssteuer beibehalten, wird sie bis zum 31. Dezember 2015 auf der Grundlage der Kohlendioxid-Emissionen des jeweiligen Personenkraftwagens in Gramm je Kilometer gestaffelt.

Artikel 14

Mindestaufkommen aus der gestaffelten Steuer

- (1) Zum 31. Dezember 2008 muss sich der Anteil des Aufkommens aus der Kohlenstoffdioxid-Komponente an dem Gesamtaufkommen der Zulassungssteuer auf mindestens 25 % belaufen.
- (2) Zum 31. Dezember 2010 muss sich der Anteil des Aufkommens aus der Kohlenstoffdioxid-Komponente an dem Gesamtaufkommen der Zulassungssteuer auf mindestens 50 % belaufen.

Kapitel VI Schlussbestimmungen

Artikel 15

Mitteilungen

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission alljährlich mit Stichtag 1. Januar und nach jeder Änderung der einschlägigen nationalen Rechtsvorschriften die Bemessungsgrundlage sowie die Höhe der Zulassungs- und der jährlichen Kraftfahrzeugsteuer mit.

Artikel 16
Berichte

Spätestens am 1. Januar 2011 und danach alle fünf Jahre berichtet die Kommission nach Konsultation der Mitgliedstaaten dem Rat und dem Europäischen Parlament über die Anwendung dieser Richtlinie.

Artikel 17
Umsetzung

Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie spätestens am 31. Dezember 2006 nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit und fügen eine Tabelle der Entsprechungen zwischen diesen Rechtsvorschriften und denen der vorliegenden Richtlinie bei.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 18
Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Artikel 19
Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates
Der Präsident

ANHANG I

BELGIEN

- Taxe de circulation sur les véhicules automobiles / Verkeersbelasting op de autovoertuigen
- Taxe compensatoire des accises / Accijnscompenserende belasting
- Taxe de circulation complémentaire / Aanvullende verkeersbelasting

TSCHECHISCHE REPUBLIK

-

DÄNEMARK

- Grøn ejerafgift

DEUTSCHLAND

- Kraftfahrzeugsteuer (Kraftfahrzeugsteuergesetz - 1979)
- Kraftfahrzeugsteuer (Durchführungsverordnung - 1979)

ESTLAND

-

GRIECHENLAND

- Τέλη κυκλοφορίας

SPANIEN

- Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica
- Tributos locales sobre circulación de vehículos automóviles

FRANKREICH

-

IRLAND

- Motor vehicle excise duties

ITALIEN

- Tassa automobilistica di propriet 

ZYPERN

- - Τ λη κυκλοφορίας

LETTLAND

- Transportl dzekļu ikgad j  nodeva

LITAUEN

-

LUXEMBURG

- Taxe sur les v hicules automoteurs

UNGARN

- S lyad 

MALTA

-

NIEDERLANDE

- Motorrijtuigenbelasting

 STERREICH

- Kraftfahrzeugsteuer

POLEN

-

PORTUGAL

- Imposto municipal sobre veiculos
- Imposto de circula o

SLOWENIEN

- Letno povračilo za uporabo cest

SLOWAKISCHE REPUBLIK

-

FINNLAND

- Ajoneuvero/fordonskatt

SCHWEDEN

- Vägtrafikskatt

VEREINIGTES KÖNIGREICH

- Vehicle excise duty

ANHANG II

BELGIEN

- Taxe de mise en circulation / Belasting op de inverkeerstelling

TSCHECHISCHE REPUBLIK

-

DÄNEMARK

- Registreringsafgift af motorkøretøjer

DEUTSCHLAND

-

ESTLAND

- Autoregistreerimislõiv

GRIECHENLAND

- Τέλη ταξινόμησης

SPANIEN

- Impuesto especial sobre determinados medios de transporte

FRANKREICH

-

IRLAND

- Vehicle registration tax

ITALIEN

- Imposta provinciale di trascrizione (IPT)

ZYPERN

- Φόρος κατανάλωσης

LETTLAND

- Automobiļu un motociklu nodoklis

LITAUEN

- Kelių transporto priemonių registravimo mokestis

LUXEMBURG

-

UNGARN

- Regisztrációs adó
- Átírási illeték

MALTA

- Taxxa ta' registrazzjoni ta' vetturi bill-mutur

NIEDERLANDE

- Belasting Personenauto's en Motorrijwielen

ÖSTERREICH

- Normverbrauchsabgabe

POLEN

- Opłata rejestracyjna

PORTUGAL

- Imposto Automovel

SLOWENIEN

- Davek na motorna vozila

SLOWAKISCHE REPUBLIK

-

FINNLAND

- Autovero/bilskatt

SCHWEDEN

-

VEREINIGTES KÖNIGREICH

-