



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 16. März 2007 (19.03)
(OR. en)**

7512/07

**Interinstitutionelles Dossier:
2007/0023 (CNS)**

FISC 30

VORSCHLAG

der: Europäischen Kommission

vom: 16. März 2007

Betr.: Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/96/EG hinsichtlich der Anpassung der Sonderregelungen für die Besteuerung gewerblich genutzten Gasöls und der Koordinierung der Besteuerung von unverbleitem Benzin und Gasöl

Die Delegationen erhalten in der Anlage den mit Schreiben von Herrn Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, an den Generalsekretär/Hohen Vertreter, Herrn Javier SOLANA, übermittelten Vorschlag der Europäischen Kommission.

Anl.: KOM(2007) 52 endgültig – 2007/0023 (CNS)



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 13.3.2007
KOM(2007) 52 endgültig

2007/0023 (CNS)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 2003/96/EG hinsichtlich der Anpassung der Sonderregelungen für die Besteuerung gewerblich genutzten Gasöls und der Koordinierung der Besteuerung von unverbleitem Benzin und Gasöl

(von der Kommission vorgelegt)

{SEK(2007) 170}
{SEK(2007) 171}

BEGRÜNDUNG

HINTERGRUND

• Gründe und Zielsetzung

Im Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010 - Weichenstellung für die Zukunft“¹ wird festgestellt, dass nunmehr, nachdem der Straßengüterverkehr voll dem Wettbewerb geöffnet worden ist, das Fehlen einer harmonisierten Kraftstoffbesteuerung offensichtlich immer mehr zu einem Hindernis für ein reibungsloses Funktionieren des Binnenmarktes wird. Daher müsse das Steuersystem unbedingt kohärenter gestaltet werden, indem der Kraftstoff für den gewerblichen Straßenverkehr einheitlich besteuert wird, um so den Binnenmarkt abzurunden. Jedoch hat sich gezeigt, dass eine vollständige Harmonisierung der Abgaben auf gewerblich genutztem Gasöl politisch und wirtschaftlich nicht die adäquate Antwort ist.

Es sei daran erinnert, dass 2002 ein erster Vorschlag zur Besteuerung von Gasöl – im allgemeinen als Dieselkraftstoff² bezeichnet - für gewerbliche Zwecke vorgelegt wurde³. Der Vorschlag wurde im Zusammenhang mit der Überprüfung („screening“) der noch im Gesetzgebungsverfahren befindlichen Vorschläge⁴ zurückgezogen. Die Kommission hatte jedoch bereits angekündigt, sie werde im Lichte der Ergebnisse einer umfassenden Folgenabschätzung erneut prüfen, ob gesetzliche Initiativen erforderlich sind.

In ihrer jüngsten Mitteilung an Rat und Europäisches Parlament - KOM(2006) 314 vom 22.6.2006, "Für ein mobiles Europa - nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent", Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001 - wies die Kommission darauf hin, sie "*werde prüfen, wie übermäßige Unterschiede bei der Höhe der Kraftstoffbesteuerung abgebaut werden können*". Daneben betonte sie, dass "*Verkehrspolitik auf der Basis gemeinsamer Ziele eng mit Energiepolitik verzahnt ist: Verringerung von CO₂-Emissionen und der Abhängigkeit der EU von der Einfuhr fossiler Kraftstoffe*"⁵ und führte weiter aus, dass "*internationale Umweltverpflichtungen, einschließlich derjenigen nach dem Kyoto-Protokoll, in die Verkehrspolitik einzubeziehen sind*".

In ihrer Mitteilung „Aktionsplan für Energieeffizienz: Das Potenzial erschließen“ - KOM(2006) 545 - bekräftigte die Kommission ihre Absicht, 2007 eine Sonderregelung für die Gasölbesteuerung vorzulegen, durch die übermäßige Unterschiede zwischen der Besteuerung in den Mitgliedstaaten reduziert werden, so dass sich durch Eindämmung des „Tanktourismus“ die Energieeffizienz im Speditionsgewerbe erhöht.

Vorliegender Vorschlag zielt daher darauf ab, die Wettbewerbsverzerrungen im Zusammenhang mit dem Verbrauchsteuereffekte, das sich nachteilig auf die

¹ KOM(2001) 370 vom 12.9.2001.

² Der Begriff Gasöl zu gewerblichen Zwecken wurde gewählt, weil er der offiziellen Bezeichnung in der einschlägigen Ziffer der KN entspricht.

³ Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 92/81/EWG und der Richtlinie 92/82/EWG zur Schaffung einer Sonderregelung für die Besteuerung von Gasölkraftstoff für gewerbliche Zwecke und zur Annäherung der Verbrauchsteuern auf Benzin und Gasölkraftstoff - KOM(2002) 410 vom 24.7.2002.

⁴ KOM(2005) 462 vom 27.9.2005.

⁵ Europäischer Rat, 23. und 24. März 2006.

Güterverkehrsmärkte auswirkt, abzubauen. Dies bewirkt gleichzeitig eine Förderung von Wachstum, Beschäftigung und Wettbewerbsfähigkeit, insbesondere dadurch, dass die Vorteile des Binnenmarktes besser genutzt werden können. Darüber hinaus steht der Vorschlag im Einklang mit den gemeinsamen Zielen in der Verkehrspolitik und wird einen verbesserten Schutz der Umwelt bewirken. Schließlich entspricht er voll den Grundsätzen für die Erhebung von Verbrauchsteuern, die in der Mitteilung der Kommission "Steuerpolitik in der Europäischen Union - Prioritäten für die kommenden Jahre"⁶, niedergelegt sind. Der Vorschlag wird vorgelegt, ohne die Ergebnisse der mittelfristigen Überprüfung der Energiesteuerrichtlinie vorwegzunehmen, die im Jahre 2008 ansteht.

- **Allgemeiner Hintergrund**

Kraftstoff (einschließlich Steuern) macht durchschnittlich zwischen 20 und 30 % der Betriebskosten im Straßenspeditionsgewerbe aus. Da 30 bis 60 % des Tankstellenabgabepreises für Gasölkraftstoff auf die Verbrauchsteuer (ohne Mehrwertsteuer) entfallen, stellt diese zwischen 6 und 18 % der Betriebskosten eines Speditionsunternehmens dar. Auf einem liberalisierten Markt mit schärferem Wettbewerb wirken sich Unterschiede bei den Betriebskosten, die sich aus den nationalen Steuern und sonstigen Abgaben ergeben, heutzutage stärker aus.

Hierfür gibt es einen einfachen Grund: Große LKW haben Tanks mit großer Aufnahmekapazität, so dass sie mit einer einzigen Tankfüllung zwischen 1 500 und 3 000 km fahren können, das bedeutet in der Praxis, dass international tätige oder in Grenznähe zu einem Niedrigsteuerland liegende Spediteure eine als Tanktourismus bezeichnete Art der Steuerplanung betreiben: Sie nutzen die ganz erheblichen Unterschiede zwischen den nationalen Verbrauchsteuern auf Gasölkraftstoff, indem sie in Mitgliedstaaten mit den niedrigsten Steuern tanken.

Die erste negative Folge dieses "steuerindizierten Planungsverhaltens" besteht darin, dass **Wettbewerbsverzerrungen auf den Transportgewerbemärkten** entstehen, da nicht alle Marktteilnehmer aufgrund der Reichweite ihrer LKW, des Umfangs ihrer Tätigkeit oder der Entfernung zwischen ihrem Hauptsitz und der Grenze zu einem Niedrigsteuerland die gleichen Möglichkeiten zum Einkauf niedrig besteuerten Kraftstoffs genießen. Wegen des scharfen Wettbewerbs auf dem Straßengüterverkehrsmarkt wirken sich die genannten Wettbewerbsverzerrungen auf die nationalen Marktanteile aus. In einer vom französischen Verkehrsministerium durchgeführten Studie über den bilateralen Straßengüterverkehr wurde festgestellt, dass sich die Marktanteile auf dem europäischen Markt von 1997 bis 2001 erheblich verschoben haben⁷. So nahm der Marktanteil von Spediteuren aus Luxemburg und Österreich zu und liegt jetzt jeweils über dem der meisten anderen Mitgliedstaaten, während das Vereinigte Königreich auf allen Märkten einen Verlust zu verzeichnen hatte. Die Studie gelangte zu dem Schluss, dass die Entwicklung zwischen 1997 und 2001 zu zwei Dritteln drei Faktoren zugeschrieben werden kann: Unterschiedliche Gasölbesteuerung, Unterschiede in der Einkommensteuer und eine unterschiedliche Lohnentwicklung zwischen zwei vorgegebenen Ländern. Dabei erschien die unterschiedliche Gasölbesteuerung als wichtigste

⁶ KOM(2001) 260 vom 23.5.2001.

⁷ BIPE (2005), Evaluation des conséquences de la hausse du prix du gazole sur les entreprises de transport routier de marchandises, vom Verkehrsministerium (Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer) durchgeführte Studie.

Determinante, die allein zu etwa 40 % die beobachteten Marktanteilsveränderungen verursacht.

Tanktourismus wirkt sich auch **negativ auf die Umwelt** aus, wenn er zu Umwegfahrten führt. Als rational handelnde Wirtschaftsbeteiligte werden die Fahrer Gasölpreisunterschiede soweit irgend möglich ausnutzen und in dem Mitgliedstaat tanken, in dem es unter Berücksichtigung der damit verbundenen Zusatzkosten (Straßenmaut, Kraftstoff- und Zeitaufwand, Stau- und Unfallrisiken usw.) am billigsten ist. Solange die Fahrer einfach nur die Gelegenheit nutzen, „unterwegs“ zu tanken, ohne dabei Umwege zu fahren, handelt es sich nur um eine Verlagerung des Verbrauchs, der auf jeden Fall in dem einen oder anderen Mitgliedstaat stattgefunden hätte, wobei allerdings ein gewisser zusätzlicher Verbrauch (einschließlich Emissionen) anzunehmen ist, da geringere Kraftstoffkosten aufgrund Steuervermeidung die Nachfrage anregen. Wählen die Fahrer dagegen bewusst längere Routen, um das Preisgefälle zwischen nationalen Verbrauchsteuern auszunutzen, so wirkt sich das auch in der Gesamtbilanz negativ auf die Umwelt aus, da längere Strecken zurückgelegt werden.

Michaelis (2003)⁸ zeigte, dass in Deutschland Fahrer von mit Gasöl betriebenen Fahrzeugen bereit sind, für jeden Eurocent Preisunterschied gegenüber einem Nachbarland zwei bis vier Zusatzkilometer zu fahren. Bei dem 2003 zwischen Deutschland und den Nachbarländern bestehenden Preisgefälle ergibt sich dadurch eine durchschnittliche Strecke von rund 30 bis 35 Zusatzkilometern. Eine Studie über die Niederlande aus dem Jahr 1990 kam zu dem Schluss, dass bei einem Preisgefälle von 0,14 bis 0,16 ECU pro Liter gegenüber Belgien und Deutschland 10 Millionen zusätzliche Kilometer gefahren wurden, um jenseits der Grenze den Tank zu füllen⁹.

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

- **Bestehende Regelungen im Bereich des Vorschlags**

Die Ratsrichtlinie 2003/96/EG vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom (kurz: Energiesteuerrichtlinie)¹⁰ regelt, welche steuerbaren Erzeugnisse ihr unterliegen, bei welchem Verwendungszweck sie zu versteuern sind und welche Mindeststeuerbeträge für die einzelnen Erzeugnisse gelten, je nachdem, ob sie als Kraftstoff/Treibstoff, für bestimmte industrielle oder gewerbliche Zwecke oder zum Heizen verwendet werden. Bei Gasölkraftstoff und unverbleitem Benzin ist nur die Struktur der Verbrauchsteuer in der Gemeinschaft harmonisiert; es gelten folgende Mindeststeuerbeträge:

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

⁹ Effects at the border of a petrol tax increase on 1 January 1990, P. M. Blok and A. P. Muizer, Nederlands Economisch Instituut, TK 1990-1991, 21.665 Nr 3, Rotterdam.

¹⁰ ABl. L 283 vom 31.10.2003, S. 51, zuletzt geändert durch Richtlinie 2004/75/EG (ABl. L 157 vom 30.4.2004, S. 100).

In EUR je 1 000 l	1. Januar 2004	1. Januar 2010
Unverbleites Benzin	359	359
Gasölkraftstoff (Diesel)	302	330

Die Energiesteuerrichtlinie gibt den Mitgliedstaaten außerdem die Möglichkeit, für gewerblich genutzten Gasölkraftstoff ein spezifisches Besteuerungsniveau einzuführen (Entkoppelung), sofern die Mindeststeuerbeträge eingehalten werden und der Steuersatz für gewerblich genutztes Gasöl nicht unter den am 1. Januar 2003 geltenden Steuerbetrag absinkt.

Nach Artikel 7 Absatz 4 der Energiesteuerrichtlinie können die Mitgliedstaaten ferner einen ermäßigten Steuersatz anwenden, der unter dem am 1. Januar 2003 geltenden nationalen Steuerbetrag liegt (sofern die gemeinschaftlichen Mindeststeuerbeträge eingehalten werden), wenn sie nämlich Straßenbenutzungsgebühren einführen und die Gesamtsteuerlast weitgehend gleich bleibt. De facto besteht diese Möglichkeit jedoch nur für das Vereinigte Königreich, welches als einziger Mitgliedstaat die zusätzliche Voraussetzung erfüllt, dass der am 1. Januar 2003 für Gasölkraftstoff geltende nationale Steuerbetrag mindestens doppelt so hoch ist wie der am 1. Januar 2004 geltende Mindeststeuerbetrag.

Die letztgenannte Voraussetzung hat sich besonders wettbewerbsverzerrend ausgewirkt, da sie das steuerpolitische Zusammenspiel zwischen den Mitgliedstaaten in Richtung eines Abbaus des Steuergfalles gehemmt hat. Die Mitgliedstaaten (mit Ausnahme des Vereinigten Königreichs), die höher besteuern als 2003, haben, wenn sie bei der Besteuerung zwischen gewerblich und nicht gewerblich genutztem Gasöl differenzieren wollen, nur die Möglichkeit, den für den nicht gewerblichen Verkehr geltenden Steuersatz *heraufzusetzen*. Dies kann unter der Annahme, dass alle anderen Faktoren gleich bleiben, nicht dazu beitragen, das gegenwärtig zwischen den Mitgliedstaaten bestehende Besteuerungsgefälle bei gewerblich genutztem Gasöl zu verringern, sondern würde bloß das Gefälle bei der Besteuerung von Gasöl für nicht gewerbliche Zwecke erhöhen, was wiederum zu mehr Tanktourismus privater Kraftfahrzeuge führen könnte. **In Wirklichkeit haben also die Länder, die bereits im Jahre 2003 hoch besteuerten, im Rahmen der gegenwärtigen Regelung keinen Spielraum zur Verringerung der bestehenden Verzerrungen.**

- **Kohärenz mit anderen Strategien und Zielen der EU**

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

- Harmonisierung der Mindestklauseln in den Verträgen über Verkehrstätigkeiten, so dass bei Kostensteigerungen (z.B. bei einer Erhöhung des Kraftstoffpreises) die Tarife angepasst werden können, und
- Festlegung gemeinsamer Grundsätze für Infrastrukturabgaben durch die verschiedenen Verkehrsträger.

Die erste Maßnahme wurde im Rahmen einer umfassenden Folgenabschätzung im Jahre 2005 bewertet. Es wurden fünf alternative Optionen identifiziert¹¹; auf der Grundlage einer ersten Bewertung wurden dann weitere Analysen auf der Grundlage folgender drei Grundkonzepte durchgeführt: i) Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 4058/89¹², ii) keine Strategieänderung, iii) Harmonisierung der Kraftstoffbesteuerung mit Mindestklauseln in den Verträgen. Im Anschluss an die Ergebnisse der Folgenabschätzung sah sich die Kommission ermutigt, eine Sonderbesteuerungsregelung für gewerblich genutztes Gasöl vorzuschlagen.

In Bezug auf Infrastrukturabgaben soll die Kommission bis Juni 2008 nach Prüfung aller Optionen und unter Berücksichtigung aller Kosten im Zusammenhang mit Umwelt, Lärm, Überlastung der Verkehrswege und Gesundheitsbelastung einen allgemeingültigen Rahmen für die Bewertung der externen Kosten aller Verkehrsträger vorschlagen, der für die künftige Berechnung von Infrastrukturabgaben als Grundlage dienen könnte¹³. Die vorgeschlagene Initiative berücksichtigt mögliche künftige Entwicklungen bei Infrastrukturabgaben, denn sie bietet den Mitgliedstaaten mehr Flexibilität bei der Erhebung sowohl von Verbrauchsteuern als auch von Straßenbenutzungsgebühren und trägt gleichzeitig dazu bei, Doppelbesteuerung und zusätzliche Belastungen für die Wirtschaftsbeteiligten zu vermeiden.

KONSULTIERUNG DER BETEILIGTEN UND FOLGENABSCHÄTZUNG

• Konsultierung der Beteiligten

Methoden, wichtigste Zielgruppen und allgemeines Profil der Befragten

Am 20. Juli 2006 wurde auf der Webseite der Kommission ein Fragebogen veröffentlicht, mit dem die Allgemeinheit aufgefordert wurde, zu der Diskussion beizutragen, sachbezogene Beiträge zu liefern und die Kommissionsdienststellen dabei zu unterstützen, ihre Politik in Bezug auf gewerblich genutzten Gasölkraftstoff zu entwickeln. Beiträge wurden bis zum 30. September 2006 angefordert. Parallel hierzu übermittelte die Kommission detailliertere Fragebögen an die Vertreter der Hauptbeteiligten (die internationalen und nationalen Güterverkehrsverbände, die Fahrzeugherstellerverbände und die Mineralölwirtschaftsverbände). Es gingen insgesamt 52 externe Beiträge ein. Hiervon kamen 37 von nationalen Verbänden oder Vereinigungen, sieben von europäischen oder internationalen Gremien, sieben von Unternehmen und einer von einer Privatperson. Der Wirtschaftszweig, der sich am stärksten beteiligte, war das Transportgewerbe mit mehr als der Hälfte der Antworten. Auf Tankstellen und Mineralölwirtschaft entfielen etwas mehr als 10 % der Antworten. Außerdem beteiligten sich Wirtschaftszweige wie Fahrzeugbau, Seehäfen, Handwerksbetriebe und Eisenbahnunternehmen.

¹¹ Keine Änderung der verkehrspolitischen Strategie, Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 4058/89, Harmonisierung der Kraftstoffbesteuerung, Einführung von Preisversicherungen, Regelungen, durch die Outsourcing-Praktiken behindert werden.

¹² Verordnung (EWG) Nr. 4058/89 des Rates vom 21. Dezember 1989 über die Preisbildung im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten (ABl. L 390 vom 30.12.1989, S. 1).

¹³ Artikel 11 der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge. (ABl. L 187 vom 20.7.1999) in der Fassung der Richtlinie 2006/38/EG (ABl. L 157 vom 9.6.2006, S. 8).

Überblick über die Antworten und die Form ihrer Berücksichtigung

Das Transportgewerbe begrüßte nachdrücklich die Initiative der Kommission. Die große Mehrheit der betreffenden Unternehmen ist für eine Änderung der gegenwärtigen Situation. Die meisten von ihnen sprachen sich für eine völlige Harmonisierung in allernächster Zukunft aus (2018 erscheint als zu weit entfernt) und zwar möglichst auf niedrigerem steuerlichen Niveau. Sollte dies nicht realistisch sein, so könnten sie eine stärkere Annäherung als Zwischenlösung in Richtung auf die Harmonisierung oder als zweitbeste Option akzeptieren.

Die Vertreter des Fahrzeugbaus räumten ein, dass die gegenwärtige Lage in der Perspektive des Binnenmarktes nicht zufriedenstellend ist. Sie sind jedoch nicht überzeugt, dass die Probleme so erheblich sind, dass sie eine Änderung der Kraftstoffbesteuerungssysteme rechtfertigen. Da sie unter der gegenwärtigen Situation nicht zu leiden haben, würden sie die Nichtänderungsoption allen anderen vorziehen.

Auf europäischer Ebene nehmen die Vertreter der Mineralölwirtschaft eine neutrale Position zu den vorgeschlagenen Optionen ein. In Hochsteuerländern gelegene Tankstellen sind jedoch für eine stärkere Annäherung oder sogar eher eine totale Harmonisierung.

Die Kommission hat die eingegangenen Beiträge in ihre Überlegungen einbezogen.

• **Inanspruchnahme von externen Fachkenntnissen**

Neben der umfassenden Konsultierung der Beteiligten ging die Auswertung von Positionspapieren und Artikeln in die Folgenabschätzung ein. Außerdem benutzte die Kommission die Ergebnisse dreier verschiedener Modelle bei der Beurteilung der Folgen der verschiedenen Optionen (Tremove, IPTS transport technologies model (Poles) und TRANSTOOLS).

FOLGENABSCHÄTZUNG

Bei der Untersuchung, wie die übermäßigen Unterschiede bei der Besteuerung von gewerblich genutztem Gasölkraftstoff verringert werden können, gingen die Kommissionsdienststellen zunächst von drei Grundoptionen aus.

Der erste Ansatz (Option A) besteht darin, auf Gemeinschaftsebene nicht weiter zu intervenieren (Nichtänderungsoption). Dieser Ansatz kann das gegenwärtige Problem der Wettbewerbsverzerrungen auf dem Kraftverkehrsmarkt nicht lösen, welche die Marktanteile und die Beschäftigung beeinflussen (Zunahme in Niedrigsteuerländern auf Kosten der anderen Länder). Option A schränkt die Umwegfahrten nicht ein, die von 2007 bis 2030 zu einem Zusatzverbrauch von insgesamt 42,5 Mrd. l Kraftstoff und entsprechenden Schadstoffemissionen (2,2 Mio. t CO₂) führen würden. Diese Option konnte daher von der Kommission nicht weiterverfolgt werden.

Die zweite Option (Option B) sieht eine vollständige Harmonisierung der Verbrauchsteuern der Mitgliedstaaten auf gewerblich genutztes Gasöl vor. Im Jahre 2018 läge der einheitliche Steuerbetrag bei 400 EUR/1000 l. Darüber hinaus wäre der Steuersatz für unverbleites Benzin nicht niedriger als derjenige für Gasöl zu gewerblichen Zwecken. Diese Option ermöglicht die stärkste Verringerung der Wettbewerbsverzerrungen, ohne die Verwaltungskosten allzu sehr zu erhöhen. Diese Option würde jedoch 22 Mitgliedstaaten verpflichten, ihre Verbrauchsteuer

auf gewerblich genutztes Gasöl auf 400 EUR/1000 l zu erhöhen, während fünf Mitgliedstaaten ihre Steuersätze herabsetzen müssten. Der Steuersatz auf bleifreies Benzin würde sich in neun Mitgliedstaaten ab 2014 erhöhen, die Verbrauchsteuern auf nicht gewerblich genutzte Verbrauchsteuern würden in zwei Mitgliedstaaten zunehmen. (Für den Fall, dass Deutschland und das Vereinigte Königreich die Entscheidung treffen, die erhebliche Verringerung des gewerblichen Steuersatzes durch eine Erhöhung des nicht gewerblichen Steuersatzes auszugleichen). Diese Option hat keine Auswirkung auf die Automobilindustrie. Was die Umweltaspekte anbetrifft, so käme es mit Option B zu einem geringen Anstieg des Gasölverbrauchs, einem geringen Rückgang des Benzinverbrauchs und einer sehr geringen Zunahme der Schadstoffemissionen (ohne Berücksichtigung des Tanktourismus). Da es sich hier jedoch um die Option handelt, die Umwegfahrten am stärksten einschränkt, reduziert sie auch am stärksten die damit verbundenen Emissionen von CO₂ (0,1 Mio. t) und sonstigen Schadstoffen sowie die Steuerumgehung. In sozialer Hinsicht könnte sich diese Option am stärksten auswirken (auch wenn der Effekt bescheiden ausfallen dürfte), mit weniger Überlastung der Verkehrswege und Straßenverkehrsunfällen, kürzeren Arbeitszeiten für die Fahrer und den größten (gleichwohl noch moderaten) Beschäftigungsverlagerungen auf regionaler bzw. nationaler Ebene. Allerdings würde Option B sich am stärksten auf die Haushalte auswirken (-71,8 Mrd. EUR von 2007 bis 2030; die Zahl verringert sich auf -58,2 Mrd. EUR, wenn der geringere Tanktourismus mitberücksichtigt wird). Auch wird die Option in politischer Hinsicht für nicht realistisch gehalten. Aus diesen Gründen wurde die Option von der Kommission nicht weiter verfolgt.

Die dritte Option (Option C) besteht darin, die Verbrauchsteuern auf gewerblich genutztem Gasöl stärker anzunähern. Auf Gemeinschaftsebene würde eine Bandbreite mit einem Mindest- und einem Höchststeuerbetrag eingerichtet. Die Mitgliedstaaten hätten ihre Verbrauchsteuersätze auf gewerblich genutztes Gasöl innerhalb dieser Bandbreite festzulegen. Diese würde nach und nach verengt, um 2010 100 EUR ausmachen. Damit sich die Mitgliedstaaten, für die Übergangszeiten gelten, auf diese Regelung einstellen können, behält die Option C die gegenwärtigen Mindeststeuerbeträge der Energiesteuerrichtlinie bis 2013 als Untergrenze der Bandbreite bei. Danach wurden zwei Varianten dieser Option untersucht: (i) vom 1. März 2013 an würde die Bandbreite an einen Index gebunden (Option C1) oder (ii) würde unverändert bleiben, jedoch mit einem höheren Mindestbetrag als zur Zeit in der Energiesteuerrichtlinie vorgesehen (359 EUR pro 1 000 l), demselben Mindestsatz also wie für bleifreies Benzin (Option C2). Nach der Option C1 und C2 wäre der Steuersatz für unverbleites Benzin nicht niedriger als der Steuersatz für Gasöl zu gewerblichen Zwecken. **Die Folgenabschätzung zeigt, dass alle Varianten der Option C Nachteile haben.** Es wurde daher als angebracht angesehen, den Zeitpunkt der Indexbindung (Option C1) und des Gleichziehens mit bleifreiem Benzin (C2) auf 2012 vorzuziehen und, in Anbetracht der Ergebnisse der öffentlichen Konsultierung und der ökonomischen Simulationen, eine weitere Variante als fünfte Option (C2+) hinzuzufügen. Bei allen drei C-Optionsvarianten müssten die Mitgliedstaaten mit Übergangszeiten die neuen Mindestbeträge erst ab Auslaufen der Übergangszeit beachten.

Daher besteht Option C2+ darin, den Mindestsatz für Gasöl bereits ab 2012 auf 359 EUR/1000 l zu erhöhen und dann weiter auf 380 EUR im Jahre 2014, damit der reale Wert dieses Steuerbetrags nicht zu stark abnimmt und die Wettbewerbsverzerrungen noch stärker reduziert werden. Option C2+ beinhaltet keine Bandbreite und insofern auch keine Obergrenze. Wie bei den Optionen C1 und C2 wäre der nationale Steuersatz für unverbleites Benzin nicht niedriger als der derjenige für Gasöl zu gewerblichen Zwecken.

Aus Gründen der Kohärenz mit anderen Maßnahmen der Gemeinschaft, zur Erleichterung der Entkopplung und um auch in der Praxis zu einer Verringerung der Steuerunterschiede zu kommen, sehen die Optionen C1, C2 und C2+ eine Änderung des Artikels 7 Absatz 4 der Energiesteuerrichtlinie dergestalt vor, dass Mitgliedstaaten, die für gewerblich genutzte Gasölfahrzeuge Straßenbenutzungsgebühren erheben oder ein solches System einführen wollen, den von diesen Fahrzeugen verwendeten Gasölkraftstoff niedriger besteuern können als am 1. Januar 2003, solange die steuerliche Gesamtbelastung weitgehend gleich bleibt und der EU-Mindestbetrag für gewerblich genutztes Gasöl eingehalten wird. Das Erfordernis nach Artikel 7 Absatz 4, wonach der am 1. Januar 2003 für Gasöl als Kraftstoff geltende nationale Steuerbetrag mindestens doppelt so hoch sein muss, wie der am 1. Januar 2004 geltende Mindeststeuerbetrag, würde nicht beibehalten.

Bewertung der C-Optionen:

Die Optionen C1 und C2 bedeuten eine Erhöhung der Verbrauchsteuer auf Gasöl in 18 Mitgliedstaaten bis 2014, gegenüber 21 bei Option C2+. Während sich die Option C2 nicht auf die Verbrauchsteuern auf bleifreies Benzin auswirkt, führen C1 und C2+ zu einem Anstieg der Verbrauchsteuer auf bleifreies Benzin in neun Mitgliedstaaten, und zwar bei C1 ab 2016 und bei C2+ ab 2014. Da es bei der Option C2+ keine Bandbreite und demzufolge keine Obergrenze gibt, dürfte sie sich nicht auf die Verbrauchsteuer für nicht gewerblich genutztes Gasöl auswirken. Alle drei Optionen ermöglichen eine Verringerung der Wettbewerbsverzerrungen. Da der Mindestbetrag für gewerblich genutztes Gasöl bei C1 stärker steigt als bei C2, ermöglicht C1 unter der Annahme dass alle anderen Faktoren gleich bleiben einen stärkeren Abbau des Gefälles als C2. Bei C2+ hängt der Umfang der Verringerung davon ab, wie die zur Zeit am höchsten steuernden Mitgliedstaaten reagieren. Sofern sie ihren Steuersatz senken und Straßenbenutzungsgebühren einzuführen, so wäre der Abbau des Steuergefälles ebenfalls größer als bei C2, nämlich wegen des höheren Mindestbetrages. Verwaltungskosten fielen in derselben Größenordnung an wie bei Option B und scheinen der Wirtschaft keine Sorgen zu bereiten. Der Einfluss auf die Automobilindustrie hinsichtlich des Lagerbestandes an Benzin- und Gasölfahrzeugen, wird bei allen Optionen ausgesprochen gering sein. Keine der Optionen dürfte sich signifikant auf die Beförderungsnachfrage oder die Wahl der Verkehrsträger auswirken. Jede von ihnen könnte geringe positive soziale Effekte haben, indem Verkehrswegeüberlastung, Unfälle und Fahrzeiten abnehmen, allerdings weniger als bei Option B, die in jedem Falle Umwegfahrten in größtmöglichem Umfang reduzieren würde. In Bezug auf die Beschäftigung würde jede dieser Optionen zu gewissen Veränderungen auf regionaler oder nationaler Ebene führen, doch dürften unter der Annahme, dass alle anderen Faktoren gleich bleiben auf europäischer Ebene keine Änderungen zu erwarten sein.

Die größten Unterschiede zwischen den drei Optionen betreffen den Kraftstoffverbrauch, den Umwelteffekt, die Beeinflussung des Tanktourismus und die Auswirkungen auf den Haushalt. Während die Optionen C1 und C2 zu einem geringen Anstieg des Gasölverbrauchs und einer Abnahme des Benzinverbrauchs führen (angesichts des höheren Minimums im Vergleich zu Gasöl), ist C2+ die einzige Option, bei der sowohl der Gasöl- als auch der Benzinverbrauch verringert werden kann. Aus Umweltsicht trägt C2+ stärker zur Internalisierung der externen Effekte bei als C2, da die Mindestbeträge höher liegen. Wird der Tanktourismus nicht berücksichtigt, so ist C2+ die einzige Option, durch die sich die Luftschadstoffe verringern. Tanktourismus und die damit verbundenen Schadstoffemissionen gehen in allen drei Optionen zurück (am stärksten bei Option C1 mit 0,6 Mio t Emissionen). In Option C2+ könnte der Tanktourismus noch unter das Niveau von C1 gesenkt werden, sofern Deutschland und das Vereinigte Königreich (gegenwärtig die Mitgliedstaaten mit den höchsten

Steuerbeträgen für Gasöl) beschließen, eine Senkung ihres gewerblichen Steuersatzes durch die Einführung von Straßenbenutzungsgebühren auszugleichen. Was die Auswirkungen auf den Haushalt insgesamt (also unter Berücksichtigung der Abnahme des Tanktourismus) angeht, so betragen sie -38,3 Mrd. EUR bei C1, -46,8 Mrd. EUR bei C2 und +40,3 Mrd. EUR bei C2+. **Aus all diesen Gründen hat sich die Kommission entschieden, Option C2+ vorzuschlagen.**

RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS

• Überblick über die vorgeschlagene Maßnahme

Mit dem vorgeschlagenen Text wird die Energiesteuerrichtlinie dahingehend abgeändert, dass sich die gemeinschaftlichen Mindeststeuerbeträge für Gasölkraftstoff erhöhen. Ab 2012 wäre der Mindeststeuerbetrag der gleiche, wie er bereits für unverbleites Benzin gilt (359 EUR/1000 l), um so der Tatsache Rechnung zu tragen, dass beide Kraftstoffe ähnlich schädlich für die Umwelt sind. Der Mindestbetrag würde 2014 erneut steigen (auf 380 EUR/1000 l), damit sein realer Wert nicht zu stark sinkt und die Wettbewerbsverzerrungen weiter abgebaut werden.

Die Entkoppelung der Besteuerung zwischen gewerblichem und nicht gewerblichem Gasöl sollte den Mitgliedstaaten als Option zur Verfügung gestellt werden und nicht als Verpflichtung. Mit Blick auf Mitgliedstaaten, die zwischen gewerblich und nicht gewerblich genutztem Gasöl unterscheiden, wird vorgesehen, dass ein Mitgliedstaat nicht gewerblich genutztes Gasöl nicht geringer besteuern darf als gewerblich genutzten Gasöl. Das gleiche sollte für das Verhältnis zwischen unverbleitem Benzin und Gasöl zu gewerblichen Zwecken gelten.

Der Mechanismus kann anhand eines Beispiels verdeutlicht werden: Für einen Mitgliedstaat, der das im Jahre 2010 gültige Mindestniveau bereits anwendet und Gasöl zu gewerblichen Zwecken mit 340 Euro je 1000 l, Gasöl zu nichtgewerblichen Zwecken mit 350 Euro je 1000 l und unverbleites Benzin mit 370 Euro je 1000 l, hat der Vorschlag die folgende Auswirkung:

- Im Jahre 2012 erhöht sich der Steuersatz für Gasöl zu gewerblichen Zwecken auf 359 Euro je 1000 l. Der Steuersatz für Gasöl zu nichtgewerblichen Zwecken muss daher 359 Euro je 1000 l oder mehr betragen. Anderenfalls würde Gasöl zu nichtgewerblichen Zwecken günstiger behandelt als Gasöl zu gewerblichen Zwecken, ohne dass sich diese Besserstellung aus Umweltgesichtspunkten oder wegen einer Wettbewerbsstörung rechtfertigen ließe. Diese Steigerung hat keine Auswirkung auf die Besteuerung unverbleiten Benzins, da das neue Mindestniveau für Gasöl zu gewerblichen Zwecken von 2012 an dem Minimum für unverbleites Benzin entspricht.
- Im Jahre 2014 erhöht sich das Mindestniveau für Gasöl zu gewerblichen Zwecken auf 380 Euro je 1000 l. Der Steuersatz für Gasöl zu nichtgewerblichen Zwecken muss daher 380 Euro je 1000 l oder mehr betragen. Der Steuersatz für unverbleites Benzin muss ebenfalls 380 Euro je 1000 l oder mehr¹⁴ betragen. Diese Veränderungen sind wiederum Folge des Anstiegs des Steuersatzes für Gasöl zu gewerblichen Zwecken. Gasöl zu nichtgewerblichen Zwecken und unverbleites Benzin würden ansonsten günstiger

¹⁴ Die Mitgliedstaaten behalten die Möglichkeit, Gasöl und unverbleites Benzin mit unterschiedlichen Sätzen zu versteuern, vorausgesetzt das auch das Mindestniveau eingehalten wird.

behandelt als Gasöl zu gewerblichen Zwecken, ohne dass sich diese Besserstellung aus Umweltgesichtspunkten oder wegen einer Wettbewerbsstörung rechtfertigen ließe.

– Kraftstoffart	– 2010	– 2012	– 2014
– Gasöl zu gewerblichen Zwecken	– 340	– 359	– 380
– Gasöl zu nichtgewerblichen Zwecken	– 350	– ≥ 359	– ≥ 380
– Unverbleites Benzin	– 370	– 370	– ≥ 380

Indem alle Mitgliedstaaten in die Lage versetzt werden, ihr Steuerniveau unter die jeweilige Höhe vom 1. Januar 2003 zu senken, sofern die Mindestbeträge eingehalten werden und die Gesamtsteuerbelastung infolge der Einführung von Straßenbenutzungsgebühren weitgehend gleich bleibt (vgl. oben Beschreibung der Option C2+), können bei der neuen Regelung mehr Mitgliedstaaten zwischen gewerblich und nicht gewerblich genutztem Gasölkraftstoff unterscheiden, indem sie den Steuersatz für nicht gewerblich genutztes Gasöl konstant halten und den für gewerblich genutzten herabsetzen.

Die in den Richtlinien 2003/96/EG, 2004/74/EG und 2004/75/EG sowie dem Vertrag über den Beitritt von Bulgarien und Rumänien zur Europäischen Union gewährten Übergangszeiten bleiben aufrechterhalten und werden ergänzt. In dieser Hinsicht sollten Steigerungen in Mitgliedstaaten denen Übergangszeiten eingeräumt wurden, alle zwei Jahre erfolgen, so dass die Anhebung auf 359 EUR zwei Jahre nach Ende der Übergangsfrist innerhalb der 330 EUR zu erreichen sind, zu erfolgen hat und die Anhebung auf 380 EUR zwei Jahre nach Ende der vorhergehenden Zweijahresfrist.

Die Anwendung eines spezifischen Steuersatzes für gewerblich genutzten Gasölkraftstoff geschähe auf der Ebene der einzelnen Mitgliedstaaten mit Hilfe eines Erstattungsmechanismus, dessen praktische Ausgestaltung auf Gemeinschaftsebene festgelegt würde. Ein Erstattungssystem ist notwendig, damit Wirtschaftsbeteiligte mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat nicht diskriminiert werden.

- **Rechtsgrundlage**

Artikel 93 EG-Vertrag.

- **Subsidiaritätsprinzip**

Im Regelungsbereich des vorgeschlagenen Textes besitzt die Gemeinschaft keine ausschließliche Zuständigkeit. Es gilt daher das Subsidiaritätsprinzip.

Nach Artikel 93 des EG-Vertrages erlässt der Rat Bestimmungen zur Harmonisierung der Rechtsvorschriften im Bereich der Verbrauchsteuern, soweit eine solche Harmonisierung erforderlich ist, um die Errichtung und das Funktionieren des Binnenmarktes sicherzustellen.

Wie in der Folgenabschätzung ausgeführt, würde das Problem des verfälschten Wettbewerbs durch eine stärkere Annäherung der Steuersätze auf EU-Ebene wirksam angegangen, so dass Wettbewerbsverzerrungen reduziert würden. Auch würde es weniger umweltschädliche

Umwegfahrten geben. Die vorgeschlagene Anhebung des Mindestsatzes würde eine Lösung für diese Probleme bieten. Sollten die Mitgliedstaaten ihre jeweilige Steuerstrategie nicht ändern¹⁵, so hätten sie bis 2014 mit Ausnahme von zwei Ländern alle eine Verbrauchsteuer auf Gasöl zwischen 380 und 420 EUR/1000 l, gegenwärtig besteht zwischen allen Ländern, die den Mindestbetrag einhalten - mit Ausnahme von Deutschland und dem Vereinigten Königreich - eine Bandbreite von 302 bis 420 EUR auf.

Eine solche Maßnahme kann naturgemäß nur von der EU durchgeführt werden. Wie die Ölschocks der Vergangenheit und Gegenwart zeigen, wird das Gefälle zwischen den in den verschiedenen Mitgliedstaaten erhobenen Abgaben auf Gasölkraftstoff zu einem noch empfindlicheren Problem, wenn es zu erratischen Rohölpreisschwankungen kommt. Einseitige Maßnahmen einzelner Mitgliedstaaten könnten zu einem Mindestbesteuerungswettlauf führen, wodurch lediglich in allen Mitgliedstaaten noch mehr Schwierigkeiten entstehen würden. Kommission und Ministerrat haben wiederholt klargestellt, dass nur ein gemeinsames Vorgehen ein steuerliches Durcheinander und Wettbewerbsverzerrungen vermeiden kann.

Darüber hinaus bedarf es auch einer Entscheidung auf Gemeinschaftsebene, um die Bestimmungen der Energiesteuerrichtlinie durch eine Abänderung von Artikel 7 Absatz 4 flexibler zu gestalten, so dass eine Differenzierung zwischen der Besteuerung von gewerblich und nicht gewerblich genutztem Gasölkraftstoff und damit eine Verringerung der Unterschiede beim Besteuerungsniveau möglich ist und mehr Mitgliedstaaten die Fähigkeit bekommen, niedrigere Verbrauchsteuereinnahmen durch Straßenbenutzungsgebühren zu kompensieren.

- **Grundsatz der Verhältnismäßigkeit**

Der vorgeschlagene Text wird dem Verhältnismäßigkeitsprinzip gerecht.

Die Abänderung der Energiesteuerrichtlinie wird am besten durch einen neuen Richtlinienvorschlag durchgeführt. Eine Richtlinie bietet den Mitgliedstaaten die erforderliche Flexibilität zur Berücksichtigung ihrer eigenen Bedürfnisse und der ihrer Unternehmen.

Wie die Erfahrungen aus mehreren Mitgliedstaaten zeigen, ist die Anwendung eines spezifischen Steuersatzes auf gewerblich genutztes Gasöl sowohl für die Unternehmen als auch für die öffentliche Verwaltung einfach zu handhaben, indem eine Erstattungsregelung eingeführt wird. Letzteres wird in dem Text vorgeschlagen.

- **Wahl des Rechtsakts**

Vorgeschlagener Rechtsakt: Richtlinie

Andere Mittel wären nicht angemessen, da der Bereich bereits durch eine Richtlinie geregelt wird. Durch Co-Regulation oder Autoregulation wäre das Problem eindeutig nicht zu lösen. In vorliegendem Fall stellt eine Richtlinie einen angemessenen Umsetzungsmechanismus für alle Beteiligten dar.

¹⁵ D.h. nur die Mitgliedstaaten, die wegen des neuen Mindestbetrags ihre Steuersätze heraufzusetzen haben, werden dies tun und nicht weit über den Mindestbetrag hinausgehen.

- **Haushaltseffekt**

Der vorgeschlagene Text wirkt sich nicht auf den Gemeinschaftshaushalt aus.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 2003/96/EG hinsichtlich der Anpassung der Sonderregelungen für die Besteuerung gewerblich genutzten Gasöls und der Koordinierung der Besteuerung von unverbleitem Benzin und Gasöl

(Text 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 Kommission¹⁶,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments¹⁷

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹⁸,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Im Weißbuch der Kommission vom 12. September 2001 „*Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft*“¹⁹ wird festgestellt, dass sich durch eine Harmonisierung der nationalen Steuersätze für gewerblich genutzten Gasölkraftstoff die wirtschaftliche Tragfähigkeit des Straßengüterverkehrs verbessern würde.
- (2) In der Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament "Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent – Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001"²⁰ stellt die Kommission fest, dass Verkehrspolitik den Zweck verfolgt, Emissionen von CO₂ zu verringern und sie unterstreicht, dass internationale Umweltverpflichtungen, einschließlich derjenigen nach dem Kyoto-Protokoll, in die Verkehrspolitik einzubeziehen sind. Ähnliche Überlegungen finden im Falle verkehrsbezogener Steuerpolitik Berücksichtigung.
- (3) Die Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen

¹⁶ ABl. C vom , S. .

¹⁷ ABl. C vom , S. .

¹⁸ ABl. C vom , S. .

¹⁹ KOM(2001) 370.

²⁰ KOM(2006) 314.

und elektrischem Strom²¹ regelt die Besteuerung von Kraftstoffen. Sie gestattet es, gewerblich und anders genutzten Kraftstoff unter bestimmten Bedingungen steuerlich unterschiedlich zu behandeln („Entkopplung“).

- (4) Während zum einen ein erheblicher Anteil der Betriebskosten von Güterverkehrsunternehmen auf Kraftstoff entfällt, bestehen große Unterschiede bei der Besteuerung von Gasölkraftstoff in den einzelnen Mitgliedstaaten. Diese Unterschiede führen zu Tanktourismus und Wettbewerbsverzerrungen. Durch eine stärkere EU-weite Annäherung des Besteuerungsniveaus von gewerblich genutztem Gasölkraftstoff würde das Problem von Wettbewerbsverfälschungen wirksam angegangen, was im Ergebnis zu einem besseren Funktionieren des Binnenmarkts und einer Verringerung der negativen Auswirkungen auf die Umwelt führen würde.
- (5) Wie die Folgenabschätzung zeigt, wird eine stärkere Annäherung des Besteuerungsniveaus von gewerblich genutztem Gasölkraftstoff am besten durch eine Anhebung der Mindeststeuerbeträge für gewerblich genutzten Gasölkraftstoff bewirkt, da durch sie gleichermaßen die Verringerung von Wettbewerbsverzerrungen und daraus resultierendem Tanktourismus wie auch des Gesamtverbrauchs erreicht werden. Von 2012 an sollte der Mindestsatz dem Mindestbesteuerungsniveau für unverbleites Benzin entsprechen, was die Tatsache widerspiegelt, dass beide Kraftstoffarten in ähnlicher Weise umweltschädlich sind. Von 2014 an sollte der Mindeststeuerbetrag bei 380 EUR/1000 l liegen, was dazu beiträgt, den realen Wert des Mindestbetrages konstant zu halten und so weitere Wettbewerbsverzerrungen und Umweltschäden zu verringern.
- (6) Aus Sicht der Umwelt erscheint es gegenwärtig angebracht, für unverbleites Benzin und für Gasöl den gleichen Steuermindestbetrag festzusetzen. Es gibt keine gültigen Gründe, das nationale Steuerniveau für Gasöl zu nicht gewerblichen Zwecken sowie für unverbleites Benzin einerseits, niedriger festzusetzen, als für Gasöl zu gewerblichen Zwecken andererseits. Für Mitgliedstaaten, die zwischen Gasöl zu gewerblichen und zu nicht gewerblichen Zwecken unterscheiden, sollte daher die Klarstellung erfolgen, dass das nationale Steuerniveau für als Kraftstoff zu nicht gewerblichen Zwecken genutztes Gasöl nicht niedriger sein darf, als dasjenige für Gasöl zu gewerblichen Zwecken. Das gleiche sollte für das Verhältnis zwischen unverbleitem Benzin und Gasöl zu gewerblichen Zwecken gelten.
- (7) Bestimmten Mitgliedstaaten sind Übergangszeiten für eine reibungslose Anpassung an die in der Richtlinie 2003/96/EG festgelegten Steuerbeträge gewährt worden. Aus den gleichen Gründen sollten Übergangszeiten im Hinblick auf die Anpassung an diese Richtlinie erfolgen.
- (8) Soweit diese Richtlinie Einfluss auf die Höhe der Besteuerung in den Mitgliedstaaten und in Folge hiervon auf bestehende Maßnahmen staatlicher Beihilfen hat, sind die Mitgliedstaaten nicht davon befreit, ihre Beihilfemaßnahmen anzupassen und die Änderungen der Kommission gemäß den beihilferechtlichen Vorschriften anzuzeigen.

²¹ ABl. L 283 vom 31.10.2003, S. 51, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/75/EG (ABl. L 157 vom 30.4.2004, S. 100).

- (9) Eine Differenzierung zwischen den Steuersätzen für Gasöl zu gewerblichen und zu nicht gewerblichen Zwecken sollte im Wege einer Erstattungsregelung durchgeführt werden, die nicht diskriminierend wirkt. Auf Gemeinschaftsebene sollte eine Reihe von gemeinsamen Regelungen geschaffen werden, insbesondere für grenzüberschreitende Erstattungsverfahren.
- (10) Für Mitgliedstaaten, die ein System von Straßenbenutzungsgebühren anwenden oder einführen wollen, sollten die Möglichkeiten erweitert werden, einen reduzierten Steuersatz für Gasöl zu gewerblichen Zwecken festzusetzen, der unterhalb des am 1. Januar 2003 in Kraft befindlichen Steuersatzes liegt, sofern die Gesamtsteuerlast weitgehend gleich bleibt. Im Lichte der jetzt vorliegenden Erfahrungen ist es angebracht, auf das Erfordernis zu verzichten, wonach der am 1. Januar 2003 für Gasöl als Kraftstoff geltende nationale Steuerbetrag mindestens doppelt so hoch sein muss, wie der am 1. Januar 2004 geltende Mindeststeuerbetrag.
- (11) Die Ziele der vorgeschlagenen Maßnahme, insbesondere die stärkere Annäherung der Verbrauchsteuersätze auf gewerblich genutzten Gasölkraftstoff zwecks Verringerung der gravierenden, den Markt des Transportgewerbes beeinträchtigenden Wettbewerbsverzerrungen als auch die bessere Verwirklichung der gemeinsamen Ziele der Verkehrspolitik und die Sicherstellung eines verbesserten Schutzes der Umwelt können von den einzelnen Mitgliedstaaten nicht in zufriedenstellender Weise erreicht werden. Wegen ihrer europäischen Dimension sind diese Ziele besser auf Gemeinschaftsebene zu verwirklichen, so dass die Gemeinschaft im Einklang mit dem Subsidiaritätsgrundsatz des Artikels 5 des EG-Vertrages Maßnahmen ergreifen kann. Gemäß dem dort verankerten Prinzip der Verhältnismäßigkeit geht die Richtlinie nicht über das hinaus, was zur Erreichung der Ziele erforderlich ist.
- (12) Daher sollte die Richtlinie 2003/96/EG geändert werden.

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 2003/96/EG wird wie folgt geändert:

- (1) Artikel 7 wird wie folgt geändert:

- (a) Die Absätze 1 und 2 erhalten folgende Fassung:

“1. Ab dem 1. Januar 2004, dem 1. Januar 2010, dem 1. Januar 2012 und dem 1. Januar 2014 gelten für Kraftstoffe die in Anhang I Tabelle A festgelegten Mindestbeträge.

2. Die Mitgliedstaaten dürfen zwischen gewerblich und nicht gewerblich genutztem Gasöl, das als Kraftstoff verwendet wird, differenzieren, vorausgesetzt, die gemeinschaftlichen Mindeststeuerbeträge werden eingehalten und der Steuersatz für gewerblich genutztes Gasöl, das als Kraftstoff verwendet wird, sinkt nicht unter den am 1. Januar 2003 geltenden nationalen Steuerbetrag.

Die einzelnen Mitgliedstaaten besteuern nicht gewerblich genutztes Gasöl und unverbleites Benzin nicht niedriger als gewerblich genutztes Gasöl.”

(b) Absatz 4 wird durch folgenden Text ersetzt:

“4. Die Mitgliedstaaten, die für Kraftfahrzeuge, welche gewerblich genutztes Gasöl im Sinne des Absatzes 3 verwenden, ein System von Straßenbenutzungsgebühren anwenden oder einführen, können auf das von diesen Fahrzeugen verwendete Gasöl einen ermäßigten Steuersatz anwenden, der unter dem am 1. Januar 2003 geltenden nationalen Steuerbetrag liegt, solange die Gesamtsteuerlast weitgehend gleich bleibt und die gemeinschaftlichen Mindeststeuerbeträge für Gasöl eingehalten werden.”

(c) Der folgende Absatz 5 wird eingefügt:

“5. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die unterschiedliche Besteuerung von gewerblich und nicht gewerblich als Kraftstoff genutztem Gasöl mit Hilfe einer Erstattungsregelung durchgeführt wird, durch die Diskriminierungen unterbleiben. Die Erstattungsregelung muss so ausgestaltet sein, dass Wirtschaftsbeteiligte aller Mitgliedstaaten Zugang unter Bedingungen haben, die in administrativer Hinsicht gleich, transparent und einfach sind.

Die Kommission legt für die in Unterabsatz 1 genannte Erstattungsregelung gemäß dem Verfahren nach Artikel 27 Absatz 2 gemeinsame Grundsätze fest.”

(2) Artikel 18 wird wie folgt gefasst:

(a) In Absatz 3 erhält der erste Satz die folgende Fassung:

“Das Königreich Spanien darf von einer Übergangszeit bis zum 1. Januar 2007 Gebrauch machen, um seinen nationalen Steuerbetrag für als Kraftstoff verwendetes Gasöl dem neuen Mindestbetrag von 302 EUR anzugleichen, von einer Übergangszeit bis zum 1. Januar 2012, um den Betrag von 330 EUR zu erreichen, von einer Übergangszeit bis zum 1. Januar 2014, um den Betrag von 359 EUR zu erreichen und von einer Übergangszeit bis zum 1. Januar 2016, um den Betrag von 380 EUR zu erreichen.”

(b) In Absatz 4 erhält der erste Satz die folgende Fassung:

“Die Republik Österreich darf von einer Übergangszeit bis zum 1. Januar 2007 Gebrauch machen, um ihren nationalen Steuerbetrag für als Kraftstoff verwendetes Gasöl dem neuen Mindestbetrag von 302 EUR anzugleichen, von einer Übergangszeit bis zum 1. Januar 2012, um den Betrag von 330 EUR zu erreichen, von einer Übergangszeit bis zum 1. Januar 2014, um den Betrag von 359 EUR zu erreichen und von einer Übergangszeit bis zum 1. Januar 2016, um den Betrag von 380 EUR zu erreichen.”

(c) In Absatz 5 erhält der erste Satz die folgende Fassung:

“Das Königreich Belgien darf von einer Übergangszeit bis zum 1. Januar 2007 Gebrauch machen, um seinen nationalen Steuerbetrag für als Kraftstoff verwendetes Gasöl dem neuen Mindestbetrag von 302 EUR anzugleichen, von einer Übergangszeit bis zum 1. Januar 2012, um den Betrag von 330 EUR zu erreichen, von einer Übergangszeit bis zum 1. Januar 2014, um den Betrag von 359 EUR zu

erreichen und von einer Übergangszeit bis zum 1. Januar 2016, um den Betrag von 380 EUR zu erreichen.”

(d) In Absatz 6 erhält der erste Satz die folgende Fassung:

“Das Großherzogtum Luxemburg darf von einer Übergangszeit bis zum 1. Januar 2009 Gebrauch machen, um seinen nationalen Steuerbetrag für als Kraftstoff verwendetes Gasöl dem neuen Mindestbetrag von 302 EUR anzugleichen, von einer Übergangszeit bis zum 1. Januar 2012, um den Betrag von 330 EUR zu erreichen, von einer Übergangszeit bis zum 1. Januar 2014, um den Betrag von 359 EUR zu erreichen und von einer Übergangszeit bis zum 1. Januar 2016, um den Betrag von 380 EUR zu erreichen.”

(e) In Absatz 7, zweiter Unterabsatz, erhält der erste Satz die folgende Fassung:

“Die Portugiesische Republik darf von einer Übergangszeit bis zum 1. Januar 2009 Gebrauch machen, um ihren nationalen Steuerbetrag für als Kraftstoff verwendetes Gasöl dem neuen Mindeststeuerbetrag von 302 EUR anzugleichen, von einer Übergangszeit bis zum 1. Januar 2012, um den Betrag von 330 EUR zu erreichen, von einer Übergangszeit bis zum 1. Januar 2014, um den Betrag von 359 EUR zu erreichen und von einer Übergangszeit bis zum 1. Januar 2016, um den Betrag von 380 EUR zu erreichen.”

(f) In Absatz 8, dritter Unterabsatz, erhält der erste Satz die folgende Fassung:

“Die Griechische Republik darf von einer Übergangszeit bis zum 1. Januar 2010 Gebrauch machen, um ihren nationalen Steuerbetrag für als Kraftstoff verwendetes Gasöl dem neuen Mindestbetrag von 302 EUR anzugleichen, von einer Übergangszeit bis zum 1. Januar 2012, um den Betrag von 330 EUR zu erreichen, von einer Übergangszeit bis zum 1. Januar 2014, um den Betrag von 359 EUR zu erreichen und von einer Übergangszeit bis zum 1. Januar 2016, um den Betrag von 380 EUR zu erreichen.”

(3) Artikel 18a wird wie folgt geändert:

(a) In Absatz 5 erhält der erste Satz die folgende Fassung:

“Die Republik Lettland darf von einer Übergangszeit bis zum 1. Januar 2011 Gebrauch machen, um ihren nationalen Steuerbetrag für als Kraftstoff verwendetes Gasöl und Kerosin der neuen Mindeststeuer von 302 EUR je 1000 Liter anzugleichen, von einer Übergangszeit bis zum 1. Januar 2013, um den Betrag von 330 EUR zu erreichen sowie für als Kraftstoff verwendetes Gasöl von einer Übergangszeit bis zum 1. Januar 2015, um den Betrag von 359 EUR zu erreichen und bis zum 1. Januar 2017, um den Betrag von 380 EUR zu erreichen.”

(b) In Absatz 6 erhält der erste Satz die folgende Fassung:

“Die Republik Litauen darf von einer Übergangszeit bis zum 1. Januar 2011 Gebrauch machen, um ihren nationalen Steuerbetrag für als Kraftstoff verwendetes Gasöl und Kerosin an den neuen Mindestbetrag von 302 EUR je 1000 Liter anzugleichen, von einer Übergangszeit bis zum 1. Januar 2013, um den Betrag von 330 EUR zu erreichen sowie für als Kraftstoff verwendetes Gasöl von einer

Übergangszeit bis zum 1. Januar 2015, um den Betrag von 359 EUR zu erreichen und bis zum 1. Januar 2017, um den Betrag von 380 EUR zu erreichen.”

(c) In Absatz 9, zweiter Unterabsatz, erhält der erste Satz die folgende Fassung:

“Die Republik Polen darf von einer Übergangszeit bis zum 1. Januar 2010 Gebrauch machen, um ihren nationalen Steuerbetrag für als Kraftstoff verwendetes Gasöl an den neuen Mindestbetrag von 302 EUR je 1000 Liter anzugleichen, von einer Übergangszeit bis zum 1. Januar 2012 , um den Betrag von 330 EUR zu erreichen, von einer Übergangszeit bis zum 1. Januar 2014, um den Betrag von 359 EUR zu erreichen und bis zum 1. Januar 2016 , um den Betrag von 380 EUR zu erreichen.”

(4) Der folgende Artikel 18c wird angefügt:

“Artikel 18c

Unbeschadet der Ausnahmeregelungen zu Artikel 7 aufgrund des Vertrages über den Beitritt der Republik Bulgarien und der Republik Rumänien zur Europäischen Union dürfen diese Mitgliedstaaten von einer weiteren Übergangszeit für als Kraftstoff verwendetes Gasöl bis zum 1. Januar 2015 Gebrauch machen, um den Betrag von 359 EUR zu erreichen und bis zum 1. Januar 2017 um den Betrag von 380 EUR zu erreichen.”

(5) In Anhang I Tabelle A werden die Zeilen für unverbleites Benzin und Gasöl durch folgende Zeilen ersetzt:

	1. Januar 2004	1. Januar 2010	1. Januar 2012	1. Januar 2014
Unverbleites Benzin (in EUR je 1 000 l) KN-Codes 2710 11 31, 2710 11 41, 2710 11 45 und 2710 11 49	359	359	359	380
Gasöl (in EUR je 1 000 l) KN-Codes 2710 19 41 bis 2710 19 49	302	330	359	380

Artikel 2

1. Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens mit Wirkung vom 31. Dezember 2007 nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit und fügen eine Tabelle der Entsprechungen zwischen diesen Vorschriften und 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.

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

Artikel 3

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

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Rates
Der Präsident*