

**04.05.04****Empfehlungen  
der Ausschüsse**EU - Fz - U - Wizu **Punkt** ..... der 799. Sitzung des Bundesrates am 14. Mai 2004

---

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/96/EG im Hinblick auf die Möglichkeit der Anwendung vorübergehender Steuerermäßigungen und Steuerbefreiungen auf Energieerzeugnisse und elektrischen Strom durch bestimmte Mitgliedstaaten

KOM(2004) 42 endg.; Ratsdok. 5850/04

**A**

Der Finanzausschuss (Fz),

der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U) und

der Wirtschaftsausschuss (Wi)

empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG wie folgt Stellung zu nehmen:

Fz  
Wi

1. Der Bundesrat erkennt das Bestreben der Kommission grundsätzlich an, durch die von ihr vorgeschlagenen Übergangsregelungen bei der Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom negative Auswirkungen auf den Lebensstandard von großen Teilen der Bevölkerung in den neuen Mitgliedstaaten zu verhindern.

U

2. Der Bundesrat unterstützt deshalb die Gewährung von begrenzten Übergangsregelungen für die Anwendung von Mindeststeuersätzen nach der Richtlinie

...

2003/96/EG in den Beitrittsstaaten.

- U 3. Mit der EU-Osterweiterung wird ein starker Anstieg des Personen- und Güterverkehrs von und nach Deutschland prognostiziert. Deutschland ist als Transitland sowohl in Nord-Süd als auch in Ost-West-Richtung besonders von der Steigerung des Verkehrsaufkommens betroffen.
- Fz  
Wi 4. Der Bundesrat weist darauf hin, dass die vorgesehenen Übergangsfristen für die Republik Polen zur Anpassung der Steuern für Benzin und Dieselkraftstoffe an die in der Richtlinie 2003/96/EG festgelegten Mindeststeuersätze negative Auswirkungen auf die Tankstellen und das Mineralölsteueraufkommen in Deutschland haben werden.
- U 5. Die geplante Übergangsfrist zur Anhebung des Mindeststeuersatzes für unverbleites Benzin nach Richtlinie 2003/96/EG beträgt für Polen fünf Jahre. Für den ab 1. Januar 2004 nach Richtlinie 2003/96/EG geltenden Mindeststeuersatz für Dieselkraftstoff von 302 Euro/1000 l soll Polen eine Übergangsfrist bis zum 1. Januar 2011 gewährt werden.
- U 6. Angesichts der Differenzen im Kraftstoffpreis wird ein erheblicher Tanktourismus der privaten und gewerblichen Kraftfahrzeuge sowie eine Verlagerung von Transportunternehmen erwartet. Neben erhöhten Umweltbelastungen sind damit für Deutschland auch erhebliche wirtschaftliche Nachteile verbunden. Hier- von wären besonders die östlichen Länder Deutschlands betroffen.
- U 7. Die Polen eingeräumten Übergangsfristen für die Mindeststeuersätze für unverbleites Benzin und Dieselkraftstoff werden als zu weit reichend angesehen und sollten deshalb verkürzt werden.
- Fz  
Wi 8. Der Bundesrat erinnert an seine Stellungnahmen vom 31. Mai 2002 zum Umweltbericht 2002 (BR-Drucksache 303/02 (Beschluss)) und vom 29. November 2002 zum Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 92/81/EWG und der Richtlinie 92/82/EWG (BR-Drucksache 737/02 (Beschluss)), in denen er darauf hinwies, dass
- die fehlende EU-weite Abstimmung bei der Einführung der so genannten Ökosteuer insbesondere in mittelständisch geprägten Branchen zu massiven

Wettbewerbsverzerrungen führe, hierbei besonders das Transportgewerbe und die Tankstellen an den Landesgrenzen betroffen seien und der intensive Tanktourismus an den Grenzen zeige, dass ohne EU-weite Abstimmung eine Ökosteuern auch umweltpolitisch höchst fragwürdig sei;

- zur Vermeidung weiterer Wettbewerbsverzerrungen und zur Stabilisierung der Kraftstoffsteuereinnahmen in Deutschland die unverzügliche und vollständige Einbeziehung der EU-Beitrittsstaaten in eine Harmonisierung der Verbrauchsteuern auf Benzin und Dieselkraftstoff unerlässlich sei.

Fz  
Wi

9. Zwischenzeitlich hat der so genannte Tanktourismus mit erheblichen negativen Auswirkungen für die Tankstellen, das Transportgewerbe, die Umwelt und das Mineralölaufkommen in Deutschland weiter zugenommen. Auch nach Schätzung der Bundesregierung entstehen durch den Tanktourismus an den deutschen Tankstellen Absatzverluste von mehr als 3 Prozent des gesamten Kraftstoffabsatzes in Deutschland. Grenznahe Tankstellen sowie Tankstellen und Autohöfe an Autobahnen erleiden Absatzeinbrüche von bis zu 80 Prozent. Die hierdurch verursachten Ausfälle an Mineralölsteuer für den Bundeshaushalt liegen bei weit über 1 Milliarde Euro pro Jahr. Allein in Österreich betragen die Steuermehreinnahmen durch den Tanktourismus im letzten Jahr über ein halbe Milliarde Euro. Die negativen Umwelteffekte durch lange Anfahrwege zu den Tankstellen jenseits der Grenzen sind offensichtlich.

Fz  
Wi

10. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung eindringlich auf, sich endlich des Problems Tanktourismus anzunehmen. Dabei reicht es nicht aus, wenn die Bundesregierung darauf verweist, dass durch eine stärkere Harmonisierung der EU-Steuersätze das Problem gelöst würde. Die Bundesregierung muss eine solche Harmonisierung, die grundsätzlich der geeignetste Weg zur Unterbindung des Tanktourismus wäre, in Brüssel auch mit Nachdruck verfolgen. Da jedoch nach Einschätzung des Bundesrats eine solche Harmonisierung in absehbarer Zeit nicht zu erwarten ist, sind angesichts der existenzbedrohenden Situation zahlreicher mittelständischer Tankstellen in den Grenzregionen rasch wirksame Maßnahmen notwendig. Bereits im vergangenen Jahr haben die mittelständischen Mineralölverbände der Bundesregierung hierzu ein Konzept unterbreitet, mit dem die Wettbewerbsfähigkeit der grenznahen Tankstellen wiederhergestellt, die Mineralölsteuereinnahmen des Bundes erhöht und negative Umweltauswirkungen durch Tankfahrten in die Nachbarstaaten reduziert wer-

den könnten. Die Bundesregierung ist gefordert, ein solch kurzfristig umsetzbares Konzept in die Verhandlungen bei der EU einzubringen und auf eine Lösung zu drängen, die auch den deutschen Interessen gerecht wird.

- Wi 11. Mit dem vorliegenden Richtlinienvorschlag würden sich die Wettbewerbsnachteile des Güterkraftverkehrsgewerbes im Verhältnis zu den Beitrittsländern auf Grund der großen Unterschiede bei der Dieselsteuer in den nächsten Jahren nicht verringern. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die vorgeschlagenen großzügigen Übergangsvorschriften für Polen, Lettland und Litauen.

Bundesrat, Deutscher Bundestag und Bundesregierung haben in übereinstimmenden Erklärungen anerkannt, dass es auf Grund der Wettbewerbsbedingungen notwendig ist, mit der Mauteinführung ein Harmonisierungsvolumen von 600 Mio. Euro jährlich zu gewährleisten und dass bis zur Erreichung dieses Ziels die Mauthöhe zunächst mit einem Eingangssatz von durchschnittlich 12,4 Cent/km festgesetzt wird.

Die Bundesregierung hat sich verpflichtet, zur Erreichung des Harmonisierungsziels das Mautermäßigungsverfahren/Mineralölsteueranrechnungsverfahren prioritär zu verfolgen. Dazu läuft seit 23. Juli 2003 ein beihilferechtliches Hauptprüfungsverfahren. Für den Fall, dass die Kommission in dem vorgesehenen Mautermäßigungsverfahren/Mineralölsteueranrechnungsverfahren eine Notifizierungspflicht nach der Energiesteuerrichtlinie sieht, muss Deutschland ebenso wie Großbritannien die Möglichkeit eingeräumt werden, mit der Mauteinführung Dieselsteuersenkungen zu verbinden.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung in diesem Fall, im vorliegenden Änderungsvorschlag auf eine entsprechende Anpassung der Energiesteuerrichtlinie hinzuwirken. Andernfalls sollte die Bundesregierung nach Auffassung des Bundesrates dem vorliegenden Richtlinienvorschlag nicht zustimmen.

**B**

12. Der federführende Ausschuss für Fragen der Europäischen Union

empfiehlt dem Bundesrat, gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG von einer Stellungnahme abzusehen.

Begründung:

Die Vorlage wurde im Rat der Minister für Justiz und Inneres am 29. April 2004 verabschiedet.