



**UNION EUROPÄISCHER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMERN (UECC)**  
RHEIN, RHONE, DONAU, ALPEN

**UNION EUROPÉENNE DES CHAMBRES DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE (UECC)**  
RHIN, RHÔNE, DANUBE, ALPES

**UNIE VAN EUROPESE KAMERS VAN KOOPHANDEL (UECC)**  
RIJN, RHÔNE, DONAU, ALPEN

## **Harmonisierung der Dieselsteuer bleibt hinter den Erwartungen zurück - UECC befürchtet Steuererhöhungen und zunehmende Bürokratie**

Die Union der Europäischen Industrie- und Handelskammern (UECC), die rund 2.5 Millionen Unternehmen in elf europäischen Ländern vertritt, begrüßt die Initiative der EU-Kommission zur Angleichung der Steuersätze auf Diesel innerhalb der EU. Sie erkennt im Vorschlag der Kommission KOM (2002) 410 endg. vom 24. Juli 2002 einen ersten Schritt zum Abbau der massiven Wettbewerbsverzerrungen in der Transportwirtschaft im europäischen Binnenmarkt. Auch der Vorschlag, eine solche Angleichung schrittweise über sieben Jahre herbeizuführen, erscheint realistisch und umsetzbar. Die UECC bedauert, dass eine solche Annäherung in der Vergangenheit nicht durch den Wettbewerb der nationalen Steuersysteme erreicht wurde und nun im Wege einer Richtlinie durchgesetzt werden muss.

Der Richtlinienvorschlag bleibt aber in wichtigen Punkten hinter den Erwartungen und Forderungen der Wirtschaft zurück. Denn er erfasst nur eine kleine Teilmenge des Güterverkehrs. Der Vorschlag führt in seiner jetzigen Form zum Aufbau von Bürokratie, birgt in sich Anreize zu schwer kontrollierbarer Steuerunehrlichkeit und hat eine massive Anhebung der Mineralölsteuer auf Diesel für den weit überwiegenden Teil der Dieselfahrzeuge unter 16 t zum Ziel. Hiervon müsste die gewerbliche Wirtschaft den Löwenanteil übernehmen.

Die Beschränkung des harmonisierten Dieselsteuersatzes auf Fahrzeuge über 16 t ist abzulehnen. Die zugrunde gelegten Annahmen und Argumente sind teilweise falsch und auf eine überzogene dirigistische Philosophie gestützt, die keinen Konsens in Europa finden wird.

Entgegen der Annahme der Kommission lässt sich die Binnenmarktrelevanz von Transportleistungen nicht mit Hilfe von Gewichtsklassen der eingesetzten Fahrzeuge festlegen. Die aus der Entscheidung zur Fusion europäischer Fahrzeughersteller abgeleitete Marktabgrenzung mag für den Fahrzeugmarkt eine gewisse Bedeutung gehabt haben, nicht aber für den grenzüberschreitenden Markt für Transportleistungen. Wenn überhaupt, dann hätten sich die schon in anderen Regelwerken eingeführten Grenzen von 3,5 t oder 12 t angeboten. Schon da zeigte sich in der Vergangenheit, dass sich die nach diesen Größenklassen gebildeten Teilmärkte, so man solche überhaupt so abgrenzen kann, erheblich überschneiden. Eine Substitution ist entgegen der Behauptung der Kommission nicht nur möglich, sondern Faktum, wie beispielsweise der Markt der KEP-Dienste zeigt.

Das zweite Kernargument für die Differenzierung nach Gewichtsklassen ist jedoch in keinem Fall hinnehmbar. Die Kommission behauptet in ihrem Vorschlag, die externen Kosten eines Lkws > 16 t seien geringer als die kleinerer Fahrzeuge, weil kleinere Fahrzeuge im Verteilverkehr geringer ausgelastet seien. So will sie niedrigere Steuersätze ausschließlich für große Lkw begründen. Hier muss sich die Kommission noch einmal mit den Grundbegriffen befassen. Die Umweltkosten sollen – so die Grundannahme – verursachergerecht angelastet werden. Diese werden bei großen und schwereren Fahrzeugen höher sein als bei kleinen. Wollte die Kommission nun beginnen,

Nutzenkategorien zu bilden, und die Umweltkosten in Relation zu den Transportleistungen oder den Transportzwecken zu setzen, also Gewinn- oder Verlustkategorien herausarbeiten wollen, wird es sehr zweifelhaft: Gemessen in Tonnen pro Transport wäre dann ein Kieslaster im Fernverkehr besonders zu begünstigen, gemessen am Warenwert die Frage nach Auslastung in Tonnen oder Volumen hinfällig. Die Frage nach spezifischen Umweltkosten in Relation zum transportierten Gut führt unmittelbar zu einer Diskussion über mehr oder weniger sinnvolle Transporte von Gütern und Personen. Am Ende stünde eine staatlichen Festlegung von notwendigem und nicht notwendigem Verkehr.

Dies geht über die verursachergerechte Umlage der Kosten hinaus und wäre ein sehr viel weitergehender Eingriff in die Entscheidungsfreiheit der Wirtschaftssubjekte. Konsens besteht über eine an den Kosten orientierte Steuerung der Mobilitätsnachfrage über den Preis, nicht aber unterschiedliche Preise je nach Nutzungsart. Vor diesem Hintergrund wird sofort deutlich, dass nicht nur die Begünstigung von großen Lkw über 16 to., sondern auch eine Unterscheidung in gewerbliche und nichtgewerbliche Nutzung nicht sachgerecht ist.

Deshalb fordert die UECC von einer Differenzierung der Mineralölsteuer generell abzusehen und den einheitlichen Steuersatz im vorgesehenen Zeitraum zu harmonisieren. Hinter der geplanten Differenzierung steht – wie im Vorschlag nachzulesen ist – das Ziel, den - in der Definition der Richtlinie - "nicht gewerblichen" Teil der Steuer kräftig anzuheben und sie nicht mehr als Entgelt für Wegekosten, sondern als allgemeine Verbrauchssteuer zu deklarieren. Die Betrachtung der Mineralölsteuer als Verbrauchssteuer lehnt die UECC grundsätzlich ab. Bei einer Verbrauchssteuer wäre zudem eine Diskussion über die Anlastung externer Kosten hinfällig. Allerdings fehlt eine Erläuterung, warum Unternehmen als überwiegende Betreiber von Lkw und Diesel getriebenen Pkw unter 16 t verbrauchssteuerpflichtig werden sollen.

Die Differenzierung der Steuersätze erfordert außerdem ein aufwändiges Rückvergütungssystem, das keineswegs so harmlos ist, wie im Vorschlag beschrieben. Ein solches System eröffnet vielfältige Möglichkeiten zur Steuerunehrlichkeit. Diese zu unterbinden erforderte wieder einen aufwändigen Kontrollapparat. Schon aus ganz praktischen Gründen sollte es deshalb bei einer einheitlichen Besteuerung von Diesel bleiben.

Die UECC fordert weiterhin, auf die Indexierung des Leitsteuersatzes zu verzichten. Aus gutem Grund werden in fast allen Mitgliedstaaten der EU traditionell Steuern und Abgaben nicht indexiert, um Inflationsgefahren nicht durch staatliche Vorgaben zu verstärken. Außerdem ist es sachgerecht, wenn Steuererhöhungen explizite politische Beschlüsse erfordern. Die im Richtlinienentwurf vorgesehene Öffnungsklausel für nationale Differenzierung der Steuersätze lehnen wir ab. Gerade diese müssen abgebaut werden.

Die UECC legt großen Wert auf die Festlegung der Kommission, dass die Harmonisierung des Dieselsteuersatzes nicht zu Kostensteigerungen für die Unternehmen führen darf. **Dies muss allerdings für alle Unternehmen gelten und nicht nur für die Betreiber von LKW über 16 t.** Die UECC weist darauf hin, dass die Mineralölsteuer auf Diesel neben der in einigen Ländern zur Einführung anstehenden Lkw-Maut eine zweite Abgabe für die Wegekosten darstellt. Dies muss bei der Berechnung der Wegekosten und der Höhe der Abgaben Beachtung finden. Wenn beispielsweise externe Effekte mit der Mineralölsteuer abgegolten sind, ist eine Differenzierung von Wegeabgaben nach Umweltkriterien nicht sachgerecht. Auch darf die Gesamtsumme der Abgaben aus beiden Quellen die tatsächlichen Wegekosten nicht übersteigen. Da es sich bei der Mineralölsteuer um eine an den internen und externen Wegekosten orientierten Abgabe und nicht um eine Verbrauchssteuer handelt, muss sie zweckgebunden werden. Dies gilt besonders auch für die unterstellten Umweltkosten. Es darf keinen Anreiz für die Mitgliedstaaten geben, diesen Kostenbestandteil besonders hoch anzusetzen und die Einnahmen in den allgemeinen Haushalt fließen zu lassen. Diese Zusammenhänge müssen in der Richtlinie dargestellt und festgelegt werden.

Abschließend weist die UECC darauf hin, dass die Angleichung der Mineralölsteuer nur ein erster Schritt zur dringend notwendigen Angleichung der Wettbewerbsbedingungen in Europa sein kann, dem weitere Folgen müssen. **Insgesamt muss dringend darauf hingearbeitet werden, dass das Gesamtkostenprofil der Verkehrsunternehmen in Europa harmonisiert wird.**

Brüssel, 10.10.2002