

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Rainer Brüderle, Hildebrecht Braun (Augsburg), Ernst Burgbacher, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der F.D.P. – Drucksache 44/4192 –

Gewährung von Subventionen im Transportgewerbe durch die EU-Mitgliedstaaten

1. Welche EU-Mitgliedstaaten haben nach Kenntnis der Bundesregierung bestimmten Gewerben im Zuge der Proteste welche Zusagen (Steuervergünstigungen oder direkte Subventionen) gemacht?

Aufgrund der hohen Dieselpreise in den Niederlanden im Vergleich zu den Nachbarstaaten haben die Niederlande bereits vor Jahren ein System der Vergütung der Mineralölsteuer für Dieselmotorkraftstoff für Lkw eingeführt. Für das Jahr 2000 war bisher ein Vergütungssatz in Höhe von 4,6 Pf (1999: 4,5 Pf) je Liter Dieselmotorkraftstoff für Lkw mit einem Gewicht von mehr als 12 Tonnen vorgesehen, wobei die Vergütung auf 50 000 Liter je Lkw pro Kalenderjahr beschränkt ist. Diese Begünstigung, die auch von ausländischen Unternehmen beansprucht werden kann, trägt der Tatsache Rechnung, dass niederländische Lkw auf dem Weg in die Nachbarstaaten nicht notwendigerweise in den Niederlanden tanken müssen. Insofern profitiert vor allem die niederländische Mineralölwirtschaft von der Begünstigung.

Aufgrund der Entwicklung der Ölpreise plant die niederländische Regierung, die Vergütungssätze für das Jahr 2000 rückwirkend zu erhöhen und die Begrenzung auf 50 000 Liter pro Lkw auszusetzen. Danach sollen nun, unabhängig von dem Gesamtgewicht der Fahrzeuge, folgende Sätze angewandt werden:

1. Quartal 2000: 17 Pf je Liter,
2. Quartal 2000: 14 Pf Je Liter,
3. Quartal 2000: 11 Pf je Liter,
4. Quartal 2000: 7 Pf je Liter.

Im Jahr 2001 plant die niederländische Regierung, wieder den bisherigen Vergütungssatz von 4,6 Pf je Liter anzuwenden.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Finanzen vom 16. Oktober 2000 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

In Frankreich kann seit dem 12. Januar 2000 die teilweise Rückerstattung der Mineralölsteuer für Dieselmotorkraftstoff, der vom 11. Januar 1999 bis zum 10. Januar 2000 in Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 Tonnen getankt worden ist, beantragt werden. Die Höhe der Erstattung betrug bisher für den Zeitraum bis zum 10. Januar 2000 1 Pf je Liter, danach 2 Pf je Liter. Die Vergütung ist auf 50 000 Liter je Lkw beschränkt.

Die französische Regierung hat als Reaktion auf die Entwicklung der Ölpreise diesen Satz kurzfristig erhöht. Für das im Jahr 2000 getankte Mineralöl wird nun ein Erstattungssatz von ca. 10 Pf je Liter angesetzt, im Jahr 2001 liegt der Erstattungssatz bei ca. 7,5 Pf je Liter. Darüber hinaus plant die französische Regierung, den gewerblichen Güterverkehr von der stufenweisen Heranführung des derzeit noch niedrigeren Mineralölsteuersatzes auf Dieselmotorkraftstoff an den Mineralölsteuersatz für bleifreien Superkraftstoff dauerhaft auszunehmen. Ursprünglich war eine jährliche Erhöhung des Dieselmotorkraftstoffsteuersatzes um ca. 2 Pf je Liter von 1999 bis 2005 geplant, die nach derzeitigen Planungen ab 2001 generell ausgesetzt werden soll.

Italien hat ebenfalls eine Möglichkeit der Mineralölsteuererstattung für das Transportgewerbe vorgesehen. Diese wurde eingeführt, da, beginnend im Jahr 1999, Mineralöle nun auf der Grundlage der CO₂-Emissionen so besteuert werden, dass die Verbrauchsteuern auf Mineralöle bis zum Jahr 2005 alljährlich ansteigen. Um den Transportunternehmen die Anpassung an diese neue Regelung zu erleichtern, wird nun eine Mineralölsteuererstattung von 3 Pf je Liter für Lkw ab 11,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht gewährt. Vom 1. Oktober 2000 bis 31. Dezember 2000 gewährt Italien eine zusätzliche Erstattung für alle Lkw über einem Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen in Höhe von 10 Pf je Liter.

Die finnische Regierung hat beschlossen, den finnischen Fuhrunternehmen die Kraftfahrzeugsteuer für Lkw in der höchsten Steuerklasse für das 4. Quartal 2000 zu erlassen.

Die belgische Regierung hat eine Senkung der Steuer bei der Haftpflicht- und Schadensversicherung von 9,25 % auf 1,40 % für alle Fahrzeuge beschlossen; für die Versicherung von Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 Tonnen wurde der Steuersatz auf Null gesenkt.

Daneben wurde die Zulassungsgebühr von 2 500 BEF (ca. 120 DM) für Fahrzeuge, die im gewerblichen Güter- und Personenverkehr eingesetzt werden, aufgehoben.

Maßnahmen anderer Mitgliedstaaten zur Entlastung des Transportgewerbes im Zusammenhang mit den jüngsten Protesten sind der Bundesregierung nicht bekannt.

2. Welche dieser Vergünstigungen bedürfen ggf. nach Gemeinschaftsrecht der einstimmigen Zustimmung des EU-Ministerrates?

4. Innerhalb welcher Fristen muss der EU-Ministerrat ggf. entscheiden?

Die Richtlinie 92/81/EWG (Mineralölsteuerstrukturrichtlinie) sieht vor, dass Mitgliedstaaten durch den Rat ermächtigt werden können, aus besonderen politischen Erwägungen Steuerbefreiungen oder -ermäßigungen auf Mineralöle einzuführen. Plant ein Mitgliedstaat eine solche Steuervergünstigung für einen Verwendungszweck, für den die Mineralölsteuerstrukturrichtlinie keine ausdrückliche Möglichkeit der Vergünstigung vorsieht, muss er die Kommission über seine Absicht unterrichten.

Weil in der Mineralölsteuerstrukturrichtlinie eine Steuerbefreiung bzw. Steuerermäßigung für Kraftstoffe, die von Transportunternehmen verwendet werden, nicht vorgesehen ist, sind die oben genannten mineralölsteuerrechtlichen Vergünstigungen generell vor ihrer Einführung von den Mitgliedstaaten der Kommission zu melden. Frankreich, die Niederlande und Italien hatten die Kommission von den Grundprinzipien ihrer Vergütungsverfahren in Kenntnis gesetzt. Der Rat hat diesen Mitgliedstaaten die Anwendung der Vergütungsregelung befristet bis zum 31. Dezember 2000 gestattet. Die darüber hinausgehenden aktuellen Pläne sind nach Kenntnis der Bundesregierung der Kommission noch nicht gemeldet worden.

Nach dem in Artikel 8 Abs. 4 der Mineralölsteuerstrukturrichtlinie vorgesehenen Verfahren unterrichtet die Kommission nach Eingang aller erforderlichen Informationen die übrigen Mitgliedstaaten von dem Vorhaben eines Mitgliedstaates, besondere Vergünstigungen für Mineralöle für einen besonderen Verwendungszweck einzuführen. Wenn innerhalb von zwei Monaten nach der Unterrichtung der Mitgliedstaaten weder die Kommission noch ein Mitgliedstaat beantragt hat, dass der Rat sich mit der Angelegenheit befasst, gilt diese als vom Rat genehmigt. Wird dies jedoch beantragt, unterbreitet die Kommission nach ausführlicher Prüfung der Maßnahme einen Entscheidungsvorschlag, über den der Rat einstimmig entscheidet. Eine Frist, in der dies zwingend zu geschehen hat, ist nicht vorgesehen.

3. Welche Zusagen welcher EU-Staaten werden voraussichtlich beihilferechtliche Fragen aufwerfen?

Steuerliche Vergünstigungen stellen dann eine Beihilfe dar, wenn die allgemeine Systematik eines nationalen Steuersystems zu Gunsten bestimmter Gruppen durchbrochen wird. Unter bestimmten Umständen können diese Beihilfen jedoch nach Artikel 87 Abs. 3 Buchstabe a bis e EG-Vertrag als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen und von der Kommission genehmigt werden. Die Mitgliedstaaten, die aufgrund der jüngsten Proteste gegen hohe Ölpreise ausgleichende Maßnahmen angekündigt haben, müssen nach Ansicht der Kommission diese nun über die geplanten Steuervergünstigungen unterrichten, so dass die Kommission dann eine Prüfung der notifizierten Maßnahmen auf ihre Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt durchführen kann.

5. Ist der Bundesregierung bekannt, dass die Niederlande seit längerer Zeit ihrem nationalen Gewerbe Teile der Mineralölsteuer auf Diesel erstatten und dass diese Praxis von der EU-Kommission genehmigt wurde?

Das von den Niederlanden praktizierte Verfahren der Mineralölsteuererstattung wird, wie in der Antwort zu Frage Nr. 1 bereits ausgeführt, nicht nur zu Gunsten der niederländischen Transportunternehmen angewandt, da auch ausländische Unternehmen die Begünstigung beanspruchen können. Zuletzt hat der Rat mit seiner Entscheidung vom 17. Dezember 1999 die Niederlande ermächtigt, diese Regelung anzuwenden, sofern dabei nicht die EU-weit anzuwendenden Mindeststeuersätze für Dieselmotorkraftstoff unterschritten werden. Dies wird von den Niederlanden berücksichtigt. Die Ermächtigung ist befristet bis zum 31. Dezember 2000, der Rat kann jedoch einstimmig eine Verlängerung der Regelung gestatten.

6. Wird die Bundesregierung weiteren Steuervergünstigungen für in anderen EU-Mitgliedstaaten ansässige Transportunternehmen im Ministerrat zustimmen?

Derzeit liegen der Bundesregierung keine aktuellen Anträge anderer Mitgliedstaaten zur Entscheidung vor, die nach Artikel 8 Abs. 4 der Mineralölsteuerstrukturrichtlinie die Ermächtigung zur steuerlichen Begünstigung des Transportgewerbes vorsehen.

7. Innerhalb welcher Fristen sind ggf. die beihilferechtlichen Prüfungen durch die Kommission abzuschließen?

Bei angemeldeten Beihilfen beträgt die Prüfungsfrist der Europäischen Kommission zwei Monate ab Eingang einer vollständigen Anmeldung.

8. Können EU-Mitgliedstaaten Hilfszusagen ggf. auch vor einer entsprechenden Entscheidung des EU-Ministerrates bzw. der beihilferechtlichen Entscheidung der Kommission umsetzen?

Soweit die Hilfsmaßnahmen Beihilfen im Sinne des Artikels 87 Abs. 1 EG-Vertrag beinhalten, bestimmt Artikel 88 Abs. 3 EG-Vertrag, dass Beihilfen nicht gewährt werden dürfen, bevor die Europäische Kommission eine abschließende Entscheidung erlassen hat.

9. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um einen Subventionswettbewerb im EU-Transportgewerbe zu verhindern und stattdessen die Wettbewerbsbedingungen für das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe in der EU zu verbessern?

Der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat sich bereits am 26. September 2000 in seinem „4-Punkte-Plan für fairen Wettbewerb für LKW“ dafür ausgesprochen, erforderlichenfalls die Bedingungen für das Transportgewerbe europaweit zu harmonisieren, einen Subventionswettbewerb zu vermeiden und einen fairen Wettbewerb zu ermöglichen. Durch eine Änderung im Güterkraftverkehrsgesetz, die Unternehmer und Verlader verpflichten soll, nur Fahrer mit einer mitzuführenden Arbeitsgenehmigung einzusetzen, soll graue und illegale Kobotage vermieden werden. Auf der Tagung des Rates (Verkehr) der EU am 2. Oktober 2000 bestand Einigkeit der Mitgliedstaaten, dass die Harmonisierung der sozialen Bedingungen des Straßenverkehrs größte Dringlichkeit besitzt. Auf EU-Ebene ist die Einführung einer EU-Fahrerlizenz geplant.