

## **Beschlussempfehlung und Bericht des Finanzausschusses (7. Ausschuss)**

**zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung  
– Drucksache 15/4001 Nr. 1.9 –**

**Vorschlag für eine Entscheidung des Rates  
zur Ermächtigung Frankreichs zur Staffelung der Steuern auf Kraftstoffe  
(Verfahren gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG)  
KOM (2004) 597 endg.; Ratsdok. 12534/04**

### **A. Problem**

Der Kommission der Europäischen Gemeinschaften ist der Antrag Frankreichs übermittelt worden, mit dem eine Ermächtigung zur Staffelung der Steuern auf nicht gewerblichen Dieselmotorkraftstoff und unverbleites Benzin angestrebt wird. Die Maßnahme steht in Zusammenhang mit der im Rahmen der Staatsreform vorgesehenen Dezentralisierung und zielt darauf ab, in Frankreich regionale Differenzierungen der Steuersätze auf die genannten Kraftstoffe zuzulassen. Die Kommission hat dem Rat der Europäischen Union einen befürwortenden Entscheidungsvorschlag zugeleitet.

### **B. Lösung**

In Kenntnis der Unterrichtung Annahme einer Entschließung, in der die Bundesregierung ersucht wird, im Ministerrat keinen Regelungen zuzustimmen, die dem Tanktourismus förderlich sein könnten oder der angestrebten Harmonisierung der steuerlichen Wettbewerbsbedingungen gegenläufig sind.

### **Einstimmige Annahme**

### **C. Alternativen**

Keine

### **D. Kosten**

Keine

## **Beschlussempfehlung**

Der Bundestag wolle beschließen,

in Kenntnis der Unterrichtung – Drucksache 15/4001 Nr. 1.9 – folgende EntschlieÙung anzunehmen:

Die Bundesregierung wird ersucht, im Ministerrat keinen Regelungen zuzustimmen, die dem Tanktourismus förderlich sein könnten oder der angestrebten Harmonisierung der steuerlichen Wettbewerbsbedingungen gegenläufig sind.

Berlin, den 1. Dezember 2004

### **Der Finanzausschuss**

**Carl-Ludwig Thiele**  
Stellvertretender Vorsitzender

**Lothar Binding (Heidelberg)**  
Berichterstatter

**Georg Fahrenschon**  
Berichterstatter

**Kerstin Andreae**  
Berichterstatterin

## Bericht der Abgeordneten Lothar Binding (Heidelberg), Georg Fahrenschon und Kerstin Andreae

### I. Verfahrensablauf

Der Vorschlag der Europäischen Kommission an den Rat wurde dem Finanzausschuss gemäß § 93 Abs. 1 der Geschäftsordnung zur federführenden Beratung sowie dem Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur Mitberatung überwiesen.

Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat die Beratung in seiner 58. Sitzung am 10. November 2004 geführt. Der Finanzausschuss hat die Vorlage in seiner 78. Sitzung am 10. November 2004 sowie in seiner 79. Sitzung am 1. Dezember 2004 beraten.

### II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften ist mit Schreiben vom 16. Juni 2004 von der französischen Regierung über den Antrag in Kenntnis gesetzt worden, dass die Ermächtigung zur Staffelung der Steuern auf nicht gewerblichen Dieseldieselkraftstoff und unverbleites Benzin angestrebt wird. Die Staffelung der genannten Steuern steht in Zusammenhang mit der im Rahmen der Staatsreform vorgesehenen Dezentralisierung und stützt sich auf Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003. Die EU-Kommission schlägt dem Rat vor, dem französischen Antrag stattzugeben, nach dem vorgesehen ist, einen Teil der Einnahmen aus den Verbrauchsteuern auf Dieseldieselkraftstoff und unverbleites Benzin den Regionen zu übertragen. Um die unterschiedliche wirtschaftliche Situation der Regionen berücksichtigen zu können, sollen die Regionalräte ermächtigt werden, über eine Ermäßigung der Verbrauchsteuern auf die in ihrem Gebiet tatsächlich verbrauchten Kraftstoffe zu entscheiden. Die Möglichkeit zur regionalen Differenzierung der Steuersätze auf Dieseldieselkraftstoff und bleifreies Benzin ist auf den Zeitraum vom 1. Januar 2006 bis 31. Dezember 2011 begrenzt. Die geltenden Mindeststeuersätze der Gemeinschaft werden nicht unterschritten. Die französische Regierung rechnet aufgrund der Steuerermäßigung mit Steuermindereinnahmen ab dem Jahre 2006 von weniger als 700 Mio. Euro.

### III. Stellungnahmen des mitberatenden Ausschusses

Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen empfiehlt einstimmig die Kenntnisnahme unter Annahme folgender Entschließung: „Die Energiesteuerrichtlinie geht von dem Grundsatz aus, dass in einem nationalen Steuergesetz für ein Energieprodukt und einen Verwendungszweck nur ein einheitlicher Steuersatz gelten darf. Die von Frankreich angestrebte Maßnahme stellt eine Durchbrechung dieses Grundsatzes dar. Bei Zulassung der Maßnahme würde ein Präzedenzfall geschaffen, den andere Mitgliedstaaten zum Anlass für ähnliche – ausschließlich auf nationalen Bedürfnissen basierende – Maßnahmen nehmen dürften. Dies hätte eine Aufweichung der Prinzipien der Energiesteuerrichtlinie und eine Zersplitterung/Regionalisierung der

Steuersätze zur Folge, was nicht nur den Harmonisierungsprozess bremsen, sondern vielmehr einen Rückschritt darstellen würde. Bereits heute ist in der Grenzregion Tanktourismus zu verzeichnen. Sollte, wie beabsichtigt, eine regionale Differenzierung der Steuersätze auf nicht gewerblichen Dieseldieselkraftstoff und bleifreies Benzin möglich sein, ist zu befürchten, dass gerade in den Grenzregionen zu Deutschland von dieser Möglichkeit offensiv Gebrauch gemacht wird und so viele deutsche Kfz-Besitzer in den Grenzregionen ermutigt werden, in Frankreich zu tanken. Dies ginge zu Lasten der deutschen Tankstellen.

Die Bundesregierung wird gebeten, dem Ansinnen Frankreichs nicht stattzugeben, sondern in Brüssel darauf hinzuwirken, die Harmonisierung der steuerlichen Wettbewerbsbedingungen nachhaltig zu fördern.“

### IV. Ausschussempfehlung

Der **Finanzausschuss** empfiehlt einstimmig, in Kenntnis der Unterrichtung eine Entschließung anzunehmen.

Die **Koalitionsfraktionen** machten im Verlauf der Ausschussberatungen deutlich, dass die auch vom Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen geäußerten Bedenken nicht unberechtigt erschienen, wonach die von der französischen Regierung angestrebte regionale Staffelung der Steuern auf nicht gewerblichen Dieseldieselkraftstoff und unverbleites Benzin zu einer Aufweichung der Prinzipien der Energiesteuerrichtlinie führen könne. Andererseits sei zu berücksichtigen, dass das französische Vorhaben innenpolitisch begründet werde und im Grundsatz nicht darauf gerichtet sei, die Bedingungen für einen Tanktourismus an der Grenze zu Deutschland zu schaffen. Die Koalitionsfraktionen verwiesen auf die von der Bundesregierung im Ausschuss abgegebene Einschätzung, nach der die französische Maßnahme das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes nicht beeinträchtigen werde. Wegen der engen Grenzen der Steuerstaffelung in den Regionen (Benzin höchstens 3,54 Cent/Liter; nicht gewerblich genutzter Dieseldieselkraftstoff höchstens 2,30 Cent/Liter) sei eine Wettbewerbsverzerrung auf dem Mineralölmarkt nicht zu befürchten. Zudem solle die Ermäßigung innerhalb der Regionen nicht grenzbezogen gestaffelt werden. Die EU-Kommission habe hierzu in der Ratsarbeitsgruppe am 19. November 2004 klargestellt, dass sie eine solche Staffelung der französischen Steuersätze nicht befürworten würde.

Vor diesem Hintergrund brachten die Koalitionsfraktionen einen Entschließungsantrag in die Ausschussberatungen ein, mit dem die Bundesregierung ersucht wird, im Ministerrat keinen Regelungen zuzustimmen, die dem Tanktourismus förderlich sein könnten, sondern in Brüssel darauf hinzuwirken, die Harmonisierung der steuerlichen Wettbewerbsbedingungen nachhaltig zu fördern.

Die **Fraktion der CDU/CSU** betonte, die von Frankreich beantragte Maßnahme betreffe nicht nur einen vermeintlichen Tanktourismus in den Grenzregionen, sondern die Grundprinzipien der Energiesteuerrichtlinie. Nach der

Richtlinie dürfe in einem nationalen Steuergebiet für ein Energieprodukt und einen Verwendungszweck ausschließlich ein einheitlicher Steuersatz gelten. Mit der von französischer Seite angestrebten Steuerstaffelung in den Regionen werde dieser Grundsatz durchbrochen und ein Präzedenzfall geschaffen, den andere Mitgliedstaaten zum Anlass für vergleichbare Maßnahmen nehmen könnten. Die Fraktion der CDU/CSU sprach sich in einem von ihr eingebrachten Entschließungsantrag für eine engere Formulierung aus, nach der die Bundesregierung aufzufordern sei, sich im Rat der Europäischen Union dafür einzusetzen, dass der Vorschlag zur Ermächtigung Frankreichs zur Staffelung der Steuern auf Kraftstoffe nicht zum Tragen komme.

Auf die Frage der **Fraktion der FDP** wies die Bundesregierung darauf hin, dass Sonderregelungen für Steuern auf Kraftstoffe in den italienischen Grenzgebieten nach der Schweiz und nach Slowenien beständen.

Im Verlauf der Beratungen erzielten die im Ausschuss vertretenen Fraktionen Einvernehmen darüber, dass ein Rückschritt bei der Harmonisierung der steuerlichen Wettbe-

werbsbedingungen innerhalb der Europäischen Union vermieden werden müsse. Darüber hinaus bestehe ein besonderes Betrugsrisiko, da die Verbrauchsteuerstaffelung zu einer rechtswidrigen Ausnutzung der regional unterschiedlichen Steuersätze verleiten könnte. Mit Blick auf die deutschen Grenzregionen nach Polen und Tschechien sei die Schaffung von Sonderregelungen in anderen EU-Ländern, von denen eine auf die regionale Herabsetzung von Verbrauchsteuern gerichtete Präzedenzwirkung ausgehen könne, nicht wünschenswert. Bestehende Ausnahmeregelungen seien nur im Hinblick auf bestehende zeitliche Begrenzungen hinnehmbar. In einem interfraktionell vorgelegten Entschließungsantrag kamen die im Ausschuss vertretenen Fraktionen vor diesem Hintergrund überein, die Bundesregierung zu ersuchen, im Ministerrat keinen Regelungen zuzustimmen, die dem Tanktourismus förderlich sein könnten oder der angestrebten Harmonisierung der steuerlichen Wettbewerbsbedingungen gegenläufig seien.

Der Entschließungsantrag wurde im Ausschuss einstimmig angenommen.

Berlin, den 1. Dezember 2004

**Lothar Binding (Heidelberg)**  
Berichterstatter

**Georg Fahrenschon**  
Berichterstatter

**Kerstin Andreae**  
Berichterstatterin



**RAT DER  
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 19. September 2004 (20.09)  
(OR. fr)**

**12534/04**

**FISC 161**

**VORSCHLAG**

---

der Europäischen Kommission

vom 16. September 2004

---

Betr.: Vorschlag für eine Entscheidung des Rates zur Ermächtigung Frankreichs zur  
Staffelung der Steuern auf Kraftstoffe (Verfahren gemäß Artikel 19 der  
Richtlinie 2003/96/EG)

---

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(2004) 597 endg.



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 14.9.2004  
KOM(2004) 597 endgültig

Vorschlag für eine

**ENTSCHEIDUNG DES RATES**

**zur Ermächtigung Frankreichs zur Staffelung der Steuern auf Kraftstoffe  
(Verfahren gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG)**

(Vorlage der Kommission)

## BEGRÜNDUNG

### 1. ANTRAG

Mit Schreiben vom 16. Juni 2004 hat Frankreich gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom<sup>1</sup> die Kommission von ihrem Antrag auf Ermächtigung zur Staffelung der Steuern zugunsten von Dieselmotorkraftstoff und unverbleitem Benzin in Kenntnis gesetzt; diese Maßnahme steht im Zusammenhang mit einer Staatsreform und insbesondere der Dezentralisierung der derzeit beim Zentralstaat liegenden Kompetenzen.

#### 1.1. Rahmenbedingungen

Die französische Regierung hat einen weiteren Schritt zur Dezentralisierung der bislang auf nationaler Ebene liegenden Kompetenzen unternommen. Die Verfassungsänderung vom März 2003 bildet den Rahmen für die Übertragung von Kompetenzen des Staates auf die Gebietskörperschaften (Gemeinden, Departements, Regionen), die innerhalb der damit vorgegebenen Grenzen experimentieren können.

Bei der Übertragung von Kompetenzen werden auch die entsprechenden finanziellen Mittel kraft Gesetzes bereitgestellt. In diesem Zusammenhang hat die französische Regierung nach eingehender Prüfung die Mineralölsteuer (Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers – TIPP – eine Verbrauchsteuer) gewählt und zwei unterschiedliche, aber einander ergänzende Maßnahmen vorgesehen.

Zum einen soll ein Teil der Einnahmen aus der nationalen Verbrauchsteuer, die derzeit auf die beiden am meisten verwendeten Kraftstoffe – Dieselmotorkraftstoff und unverbleites Benzin – erhoben werden, den Regionen übertragen werden. Der zugrunde gelegte Betrag wäre in jeder Region derselbe und die jeder Region zugewiesenen Mittel würden anhand des tatsächlich in ihrem Gebiet festgestellten Kraftstoffverbrauchs bestimmt. Diese Übertragung würde zum Teil vom Umfang der übertragenen Kompetenzen und von der gegenwärtigen Lage der Regionen hinsichtlich der ihnen gewährten Kompetenzen abhängen. Auf diese Weise sollen mit Hilfe einer lokalen Verwaltung und der Anwendung des Subsidiaritätsprinzips die Qualität der öffentlichen Dienstleistungen gesteigert und deren Kosten gesenkt werden.

**Um die derzeit unterschiedliche wirtschaftliche Lage in den Regionen berücksichtigen zu können, sollen zum anderen die Regionalräte (lokale Exekutivorgane) ermächtigt werden, über eine Ermäßigung der Verbrauchsteuern auf die in ihrem Gebiet tatsächlich verbrauchten Kraftstoffe zu entscheiden. Gegenstand des Antrags auf eine Ausnahmeregelung ist allein diese Möglichkeit einer regionalen Staffelung der Mineralölsteuer.** Durch die regionale Staffelung können die Besonderheiten und Bedürfnisse jeder Region sowie die Erwartungen ihrer Einwohner bei der Umsetzung der übertragenen Kompetenzen besser berücksichtigt werden. Mit dieser Maßnahme wird den tatsächlichen Unterschieden hinsichtlich der sozioökonomischen Bedingungen der Regionen Rechnung getragen. Diese Unterschiede können mit Hilfe verschiedener Indizes erfasst werden. So können beispielsweise aufgrund der Abstände zwischen den höchsten und niedrigsten

---

<sup>1</sup> ABl. L 283 vom 31.10.2003, S. 51.

Indexwerten für die Steuereinnahmen - 42,3 EUR pro Einwohner - und für die Steuerbelastung - 0,79 bei einem nationalen Durchschnittswert von 1 - die Abstände zwischen der reichsten und der ärmsten Region festgestellt werden. Übrigens liegt der Indexwert für die steuerliche Belastung bei 15 von 22 Regionen über dem nationalen Durchschnitt, was bedeutet, dass diese eine höhere steuerliche Belastung als im Landesdurchschnitt bewirken müssen, um dasselbe Steueraufkommen pro Einwohner zu erzielen. Die französischen Regionen verfügen daher nicht alle über denselben Spielraum, um die Qualität ihrer Dienstleistungen für die Einwohner zu verbessern.

Aufgrund dieser Maßnahme ist ab 2006 mit Steuermindereinnahmen von weniger als 700 Mio. EUR zu rechnen.

### **1.2. Mechanismen der beantragten Regelung**

Die Möglichkeit einer regionalen Ermäßigung der Mineralölsteuer würde für den Zeitraum vom 1. Januar 2006 bis zum 31. Dezember 2011 eröffnet. Die Regionalräte würden über den Betrag der Ermäßigung unter Berücksichtigung der rechtlichen Grenzen und der Ausnahmeregelung entscheiden.

In dem gesamten Zeitraum, in dem die Ausnahme gelten würde, würde die Steuer auf unverbleites Benzin um höchstens 3,54 EUR je 100 l und auf Dieseldieselkraftstoff um höchstens 2,30 EUR je 100 l ermäßigt. Der Verbrauchsteuerbetrag vor der Ermäßigung würde auf 60,69 EUR je 100 l für unverbleites Benzin und 42,84 EUR je 100 l für Dieseldieselkraftstoff festgelegt, doch diese beiden Sätze könnten sich im Laufe der Zeit ändern. Auch nach der Ermäßigung würden die erhobenen Steuern nie unter den von der Gemeinschaft mit der Richtlinie 2003/96/EG festgelegten Mindeststeuerbeträgen liegen.

Die Ermäßigung würde nicht auf den so genannten „gewerblich genutzten Dieseldieselkraftstoff“ Anwendung finden.

### **1.3. Kontrolle und Beförderung der betreffenden Waren**

Die Erhebung und Kontrolle der Verbrauchsteuer auf Dieseldieselkraftstoff und unverbleites Benzin würden ungeachtet der von den Regionen beschlossenen Ermäßigungen in der Zuständigkeit des französischen Staates verbleiben.

Die Beförderung dieser Waren würde gemäß den Vorschriften für versteuerte Waren erfolgen; die Kraftstoffe würden bei der Überführung in den steuerrechtlich freien Verkehr mit dem Verbrauchsteuersatz belegt, der in der Region Anwendung findet, in der sie geliefert werden.

Da ein besonderes Betrugsrisiko besteht (Unterschlagung einer Lieferung, um von einer in zwei Regionen unterschiedlichen Besteuerung zu profitieren), wird die Lieferkette nachverfolgt. Zu diesem Zweck werden die verschiedenen Empfänger von ihren Lieferanten angegeben und diese Informationen an die Zollverwaltung weitergeleitet. Aufgrund einer Risikoanalyse werden die Empfänger unter drei Kategorien verzeichnet: Endverbraucher, die Kraftstoffe in Tanks lagern können, Tankstellen und Vertreiber bereits versteuerter Kraftstoffe. Um einfacher feststellen zu können, welche Vertreiber mit Kraftstofflieferungen von einer Region in eine andere beauftragt sind, würde die Zollverwaltung jedem Vertreiber ein Dokument über seinen Status ausstellen. Von da an müssten die Lieferanten lediglich von den Kunden, die Vertreiber sind, dieses Dokument anfordern und ihre sonstigen Kunden fragen, ob sie unter die Kategorie Tankstelle oder die Kategorie Endverbraucher fallen.



Bei der Beförderung bereits versteuerter Waren im Inland könnten die Zollbehörden die Herkunft der Waren und die Bestimmungsregion prüfen. Falls die Waren auf untypischen Strecken befördert werden oder dabei unerklärliche Verzögerungen auftreten, könnte die Zollverwaltung feststellen, ob möglicherweise von der ursprünglich angegebenen Bestimmungsregion abgewichen wurde.

Was den Ausschluss des gewerblich genutzten Dieselmotorkraftstoffs aus dem Anwendungsbereich der Regelung anbelangt, so würde für die Güterkraftverkehrsunternehmen aus Frankreich und den anderen Mitgliedstaaten, die die Voraussetzungen für eine Teilerstattung der Verbrauchsteuer auf gewerblich genutzten Dieselmotorkraftstoff erfüllen, derselbe Verbrauchsteuersatz gelten, unabhängig davon, in welcher Region der Kauf erfolgte. Bei der geplanten Regelung würde das derzeit geltende Erstattungsverfahren beibehalten. Die Auswirkungen der von den Regionen beschlossenen Ermäßigungen des Steuersatzes könnten durch eine ebenso weit gehende Verringerung des für den gewerblich genutzten Dieselmotorkraftstoff geschuldeten Erstattungsbetrags völlig neutralisiert werden.

#### **1.4. Auswirkung auf den Binnenmarkt**

Nach Ansicht Frankreichs würde die Regelung das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes nicht beeinträchtigen, zumal da der Anwendungsbereich der Regelung auf nicht gewerblich genutzte Kraftstoffe beschränkt wäre. Außerdem seien die Beträge, durch die sich die Verkaufspreise für nicht gewerblich genutzte Kraftstoffe von einem Vertriebsnetz zum anderen unterschieden, höher als der Betrag der geplanten Anpassung.

Darüber hinaus würde die geplante Regelung zur Ermäßigung des Steuersatzes keine staatliche Beihilfe darstellen, da für alle Güterkraftverkehrsunternehmen derselbe Verbrauchsteuersatz für gewerblich genutzten Dieselmotorkraftstoff gelten würde, ungeachtet der Region des französischen Mutterlands, in der sie diesen gekauft hätten.

Die vorgeschlagene Regelung würde also keine Wettbewerbsverzerrung im Verkehrssektor bewirken und den innergemeinschaftlichen Handel nicht beeinträchtigen.

## **2. BEWERTUNG DURCH DIE KOMMISSION**

### **2.1. Gegenstand des Antrags und Rechtsgrundlage**

Die Kommission stellt zunächst fest, dass das französische Vorhaben eine Übertragung von Verbrauchsteuereinnahmen zum Gegenstand hat. Eine solche Übertragung wirft hinsichtlich des Gemeinschaftsrechts keine Probleme auf. **Die Regelung, die von der Kommission im Rahmen des französischen Antrags zu bewerten ist, betrifft nur die Ermäßigung der Mineralölsteuer in einem Umfang, der je nach französischer Verwaltungsregion veränderlich ist.**

Gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG kann der Rat auf Vorschlag der Kommission einstimmig einen Mitgliedstaat ermächtigen, aus besonderen politischen Erwägungen weitere Steuerbefreiungen oder -ermäßigungen zu gewähren.

Die Prüfung einer gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG beantragten Ausnahmeregelung umfasst eine allgemeine Prüfung der Vereinbarkeit der Regelung mit der Gemeinschaftspolitik.

## **2.2. Anwendbare Steuersätze**

Die Kommission stellt fest, dass die von Frankreich beabsichtigten Ermäßigungen der Mineralölsteuer zu Verbrauchsteuersätzen führen, die effektiv nicht unter den geltenden Mindestsätzen der Gemeinschaft liegen. Sie könnte eine Unterschreitung dieser Mindestsätze im Übrigen nicht hinnehmen.

## **2.3. Geltungsdauer der Regelung**

Die Kommission stellt fest, dass die Maßnahme für einen Zeitraum von sechs Jahren gilt, was im Einklang mit Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG steht.

## **2.4. Bemessungsgrundlage/Wettbewerbsverzerrung**

Nach näherer Prüfung ist die Kommission der Auffassung, dass sowohl das geringe Ausmaß der Differenzierung der Verbrauchsteuersätze zwischen den Regionen als auch der Unterschied im Verkaufspreis bei den verschiedenen Verteilerketten dazu führen, dass das Risiko von Mehrfahrten (und damit das Risiko einer Steigerung umweltschädlicher Emissionen) sehr niedrig einzuschätzen ist. Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass die regionale Differenzierung mit einer Anhebung des nominalen Steuersatzes verbunden ist, was als Anreiz für einen effizienteren Gebrauch von Kraftstoffen anzusehen ist.

Die Kommission hat sich davon überzeugt, dass die vorgestellte Regelung zur Folge hat, dass die Erstattung für gewerblich genutzten Dieselkraftstoff um den Betrag vermindert wird, um den die Verbrauchsteuer auf Dieselkraftstoff in einer Region ermäßigt wurde. Gleichwohl muss in dieser Regelung präzisiert werden, dass der Höchstbetrag, um den der Verbrauchsteuersatz in den Regionen ermäßigt werden darf, die Differenz zwischen den nationalen Sätzen für nicht gewerblich und gewerblich genutzten Dieselkraftstoff nicht überschreiten darf.

Der innergemeinschaftliche gewerbliche Verkehr mit Diesel und bleifreiem Kraftstoff erfolgt fast ausschließlich unter Steueraussetzung. Diese Verkehrsform wird durch die von Frankreich angestrebte Regionalisierung der Verbrauchsteuern nicht berührt. Hinsichtlich der ausgesprochen geringen Zahl von Fällen des gewerblichen Verkehrs mit versteuerter Ware wirken sich die vorgesehenen Kontrollmaßnahmen nicht diskriminierend aus und haben voraussichtlich keine negative Auswirkung auf den innergemeinschaftlichen Verkehr mit versteuerter Ware. Unter diesen Umständen wird die Regionalisierung der Verbrauchsteuern das ordnungsgemäße Funktionieren des Binnenmarktes nicht stören.

Die sehr engen Grenzen für die Staffelung von Verbrauchsteuern in den Regionen stellen sicher, dass die Dezentralisierung nicht zu einer Wettbewerbsverzerrung auf dem Mineralölmarkt führt. Darüber hinaus dürfte die Differenzierung durch die großen Preisunterschiede zwischen den Verteilerketten ausgeglichen werden. Da die beantragte Maßnahme sich nicht auf Diesel für den gewerblichen Verkehr bezieht, ist jede Störung des Marktes im Bereich Frachtverkehr und Personenbeförderung ausgeschlossen.

Die Kommission ist ferner zu dem Schluss gelangt, dass die regionale Staffelung keine staatliche Beihilfe darstellt.

## 2.5. Spezifische politische Ziele

Nach Prüfung der von Frankreich vorgelegten Informationen vertritt die Kommission die Auffassung, dass die von Frankreich beabsichtigte Dezentralisierung Teil eines Konzepts für die Stärkung der Effizienz der Verwaltung ist, die durch die Steigerung der Qualität und Senkung der Kosten der öffentlichen Dienstleistungen erzielt werden soll. Dieses Streben nach größerer Effizienz wird anscheinend durch die Erfahrungen, die in Frankreich mit der Dezentralisierung gemacht werden, bestätigt. Diese haben es den Exekutivorganen in den Regionen ermöglicht, in Verwaltungsfragen fachliche Kompetenzen aufzubauen. Darüber hinaus ist die Dezentralisierung ein Wachstumsfaktor für die französische Wirtschaft. Während die Bruttoanlageinvestitionen der lokalen Behörden 2 % des französischen BIP ausmachen, belaufen sich die des Zentralstaats auf 0,5 % des BIP, d.h. es besteht ein Verhältnis von eins zu vier zugunsten der lokalen Behörden.

Darüber hinaus stellt die beantragte Maßnahme einen zusätzlichen Anreiz für die Regionen dar, die Qualität ihrer Verwaltung auf transparente Weise zu verbessern und gleichzeitig den unterschiedlichen sozioökonomischen Gegebenheiten Rechnung zu tragen. Der Entscheidungsentwurf muss in diesem Zusammenhang vorsehen, dass die in Rede stehenden Ermäßigungen von der wirtschaftlichen Lage der Regionen bestimmt werden.

Die Dezentralisierung ist Teil einer Politik der Subsidiarität, die es ermöglicht, unter Einbeziehung verschiedener Gesichtspunkte ( Berufsausbildung, wirtschaftliche Entwicklung, Gesundheit, Bildung, Infrastrukturmaßnahmen, Kultur ) auf den einzelnen Ebenen die angemessenen Entscheidungen zu treffen.

Die Kommission gelangt daher zu dem Schluss, dass der Antrag auf eine regionale Staffelung einem spezifischen politischen Ziel im Sinne von Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG Rechnung trägt.

## 2.6. Kontroll- und Beförderungsbestimmungen

Die Kontroll- und Beförderungsbestimmungen der Richtlinie 2003/96/EG und der Richtlinie 92/12/EWG des Rates vom 25. Februar 1992 über das allgemeine System, den Besitz, die Beförderung und die Kontrolle verbrauchsteuerpflichtiger Waren<sup>2</sup> werden durch die von den französischen Behörden vorgesehenen Bestimmungen zur administrativen Überwachung berücksichtigt. Die vorgesehenen Kontrollmaßnahmen sind angemessen.

## ENTSCHEIDUNG

Die Kommission schlägt dem Rat vor, Frankreich gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 1. Januar 2006 bis zum 31. Dezember 2011 zur Anwendung von Steuerermäßigungen auf als Kraftstoff verwendetes unverbleites Benzin und Dieselkraftstoff zu ermächtigen. Die in Rede stehenden Ermäßigungen können regional gestaffelt werden, sofern alle folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:

- die Ermäßigungen betragen höchstens 35,4 EUR je 1 000 l unverbleites Benzin und höchstens 23,0 EUR je 1000 l Dieselkraftstoff;

---

<sup>2</sup> ABl. L 76 vom 23.3.1992, S. 1. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2000/47/EG (ABl. L 193 vom 29.7.2000, S. 73).

- die Ermäßigungen überschreiten die Differenz zwischen den Sätzen für nicht gewerblich und gewerblich genutzten Dieselkraftstoff nicht;
- die Ermäßigungen tragen den realen sozioökonomischen Bedingungen in den Regionen Rechnung.

Bei der Ermäßigung der Steuersätze werden die in der Richtlinie 2003/96/EG vorgesehenen Verpflichtungen und insbesondere die in Artikel 7 genannten Mindestsätze berücksichtigt.

Für gewerblich genutzten Dieselkraftstoff im Sinne von Artikel 7 Absatz 2 der Richtlinie 2003/96/EG kann diese Möglichkeit einer Ermäßigung nicht in Anspruch genommen werden.

Vorschlag für eine

## ENTSCHEIDUNG DES RATES

### **zur Ermächtigung Frankreichs zur Staffelung der Steuern auf Kraftstoffe (Verfahren gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG)**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom<sup>3</sup>, insbesondere auf Artikel 19,

auf Vorschlag der Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Frankreich hat mit Schreiben vom 16. Juni 2004 die Ermächtigung zur Staffelung der Steuern zugunsten von Dieselmotorkraftstoff und unverbleitem Benzin im Rahmen einer Staatsreform und insbesondere der Dezentralisierung von genau geregelten, derzeit beim Zentralstaat liegenden Kompetenzen beantragt.
- (2) Die von Frankreich beabsichtigte Dezentralisierung ist Teil eines Konzepts für die Stärkung der Effizienz der Verwaltung, die durch die Steigerung der Qualität und Senkung der Kosten der öffentlichen Dienstleistungen erzielt werden soll. Sie ist auch Teil einer Politik der Subsidiarität, die es erlaubt unter Einbeziehung verschiedener Gesichtspunkte auf den einzelnen Ebenen die angemessenen Entscheidungen zu treffen. Die Möglichkeit der regionalen Staffelung stellt für die Regionen einen zusätzlichen Anreiz dar, die Qualität ihrer Verwaltung auf transparente Weise zu verbessern. Außerdem tragen die in Rede stehenden Ermäßigungen den sozioökonomischen Bedingungen in den Regionen Rechnung.
- (3) Unbefristete Ausnahmeregelungen können nicht genehmigt werden. Aus diesem Grund wird die Ermächtigung zu einer weiteren Ermäßigung der Steuern für Energieerzeugnisse und elektrischen Strom durch Artikel 19 Absatz 2 der Richtlinie 2003/96/EG auf einen unter Umständen verlängerbaren Zeitraum von sechs Jahren begrenzt.
- (4) Sowohl das geringe Ausmaß der Differenzierung der Verbrauchsteuersätze zwischen den Regionen als auch der Unterschied im Verkaufspreis bei den verschiedenen Verteilernetzen führen dazu, dass das Risiko von Mehrfahrten (und damit das Risiko

---

<sup>3</sup> ABl. L 283 vom 31.10.2003, S. 51.

einer Steigerung umweltschädlicher Emissionen) sehr niedrig einzuschätzen ist. Dadurch wird auch den Belangen der Energiepolitik Rechnung getragen.

- (5) Der innergemeinschaftliche gewerbliche Verkehr mit Diesel und bleifreiem Kraftstoff erfolgt fast ausschließlich unter Steueraussetzung. Diese Verkehrsform wird von der von Frankreich angestrebten Regionalisierung der Verbrauchsteuern nicht berührt. Hinsichtlich der ausgesprochen geringen Zahl von Fällen des gewerblichen Verkehrs mit versteuerter Ware sind die vorgesehenen Kontrollmaßnahmen nicht diskriminierend und, aufgrund einer regelmäßigen Überprüfung der praktischen Handhabung, ohne nennenswerten Einfluß auf den innergemeinschaftlichen Verkehr mit versteuerter Ware. Unter diesen Umständen wird die Dezentralisierung der Verbrauchsteuern das ordnungsgemäße Funktionieren des Binnenmarktes nicht stören.
- (6) Die sehr engen Grenzen für die Staffelung von Verbrauchsteuern in den Regionen dürften sicherstellen, dass die Dezentralisierung nicht zu einer Wettbewerbsverzerrung auf dem Mineralölmarkt führt. Darüber hinaus dürfte die Differenzierung durch die großen Preisunterschiede zwischen den Verteilernetzen ausgeglichen werden. Da die beantragte Maßnahme sich nicht auf Diesel für den gewerblichen Verkehr bezieht, ist jede Störung des Marktes im Bereich Frachtverkehr und Personenbeförderung ausgeschlossen.
- (7) Die Kommission überprüft die Steuerermäßigungen und -befreiungen regelmäßig darauf, ob sie zu Wettbewerbsverzerrungen führen, ob sie das Funktionieren des Binnenmarktes beeinträchtigen und ob sie mit der Politik der Gemeinschaft in den Bereichen Umweltschutz, Energie und Verkehr vereinbar sind -

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

1. Frankreich wird ermächtigt, auf als Kraftstoff verwendetes unverbleites Benzin und Dieselkraftstoff ermäßigte Steuersätze anzuwenden. Für gewerblich genutzten Dieselkraftstoff im Sinne von Artikel 7 Absatz 2 der Richtlinie 2003/96/EG kann diese Möglichkeit einer Ermäßigung nicht in Anspruch genommen werden.
2. Die Ermäßigungen können entsprechend den Verwaltungsregionen gestaffelt werden, sofern alle folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:
  - die Ermäßigungen betragen höchstens 35,4 EUR je 1 000 l unverbleites Benzin und höchstens 23,0 EUR je 1000 l Dieselkraftstoff;
  - die Ermäßigungen überschreiten die Differenz zwischen den Sätzen für nicht gewerblich und gewerblich genutzten Dieselkraftstoff nicht;
  - die Ermäßigungen tragen den realen sozioökonomischen Bedingungen in den Regionen Rechnung.
3. Bei der Ermäßigung der Steuersätze werden die in der Richtlinie 2003/96/EG vorgesehenen Verpflichtungen und insbesondere die in Artikel 7 genannten Mindestsätze berücksichtigt.

*Artikel 2*

Die Geltungsdauer dieser Entscheidung endet am 31. Dezember 2011.

Sie gilt ab 1. Januar 2006.

*Artikel 3*

Diese Entscheidung ist an die Republik Frankreich gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Rates  
Der Präsident*

