

Bundesministerium der Finanzen
Referat III B 6
Am Propsthof 78a
53121 Bonn

Ihr Zeichen
Ihre Nachricht vom
Unser Zeichen YL/st
Telefon-Durchwahl 0228 91440-23
Telefax-Durchwahl 0228 91440-723
E-Mail YLowin@
dslv.spediteure.de
Datum 13.05.2011

**Richtlinienvorschlag der Kommission für eine Änderung der Richtlinie 2003/96/EG
vom 27. Oktober 2003
Stellungnahme**

Ihr Schreiben vom 20.04.2011

Sehr geehrte Damen und Herren,

herzlichen Dank, dass Sie uns die Möglichkeit geben, unsere Stellungnahme zum o.g. Richtlinienvorschlag abzugeben.

Der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLVL) hält den Richtlinienvorschlag der Kommission für eine Änderung der Richtlinie 2003/96/EG in keiner Weise für zielführend. Das Ziel mehr Energieeffizienz und eine Senkung des CO₂ Ausstoßes in Europa zu erreichen, soll durch eine an den Energiegehalt von Kraftstoffen bemessene Besteuerung erreicht werden. Für Deutschland würde die Änderung der Besteuerung eine Erhöhung des Mindeststeuersatzes von Diesel von derzeit 47 Cent um 60 Prozent auf 75 Cent pro Liter nach sich ziehen.

Wir sind der Meinung, dass hierdurch ein falsches Signal mit erheblichen negativen ökologischen und ökonomischen Folgen für die Speditionsbranche und die Wirtschaft insgesamt gesetzt wird.

Gewerbliches Verbringen von Mineralöl in Hauptbehältern von Lkw

Positiv hervorheben möchten wir ausdrücklich die neue Definition des Hauptbehälters in Artikel 24 Abs. 2 der Richtlinie.

Dieseldieselkraftstoffe, die sich im Hauptbehälter eines nach Deutschland einreisenden Lkw befinden, sind gemäß § 15 Abs. 4 EnergieStG steuerfrei. Nach der Definition der EU-Richtlinie 94/74 gelten als Hauptbehälter „die vom Hersteller für alle Kraftfahrzeuge des selben Typs fest eingebauten Behälter, die die unmittelbare Verwendung des Treibstoffs für den Antrieb der Kraftfahrzeuge und gegebenenfalls für das Funktionieren der Kühlanlage oder sonstigen Anlage während des Transports ermöglichen“. Es gibt aber immer wieder Fälle, in denen serienmäßig eingebaute Tanks gegen spezielle Tankanlagen konstruktionsbedingt ausgetauscht werden müs-

sen, zum Beispiel in Autotransportern, bzw. wo die Tanks erst beim Aufbautenhersteller vor der Zulassung eingebaut werden.

Bei entsprechenden Kontrollen führen die neu bzw. „nachträglich“ eingebauten Spezialtanks öfters zu Steuerstrafverfahren, da diese nicht der Definition des „Hauptbehälters“ entsprechen.

Durch die angestrebte Änderung der Definition des Hauptbehälters würde eine gesetzliche Lösung für diese Fälle geschaffen werden, die wir als DSLV ausdrücklich begrüßen. Es wäre aus unserer Sicht daher auch erforderlich, diese neue Definition des Hauptbehälters in Artikel 24 Abs. 2 der Richtlinie möglichst zeitnah in deutsches Recht zu übernehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V.
Referat Nationaler Straßengüterverkehr



Yorick M. Lowin

Entwurf