



Brüssel, den 28. Oktober 2022
(OR. en)

13790/22

Interinstitutionelles Dossier:
2017/0115(CNS)

FISC 205
ECOFIN 1061
TRANS 658

VERMERK

Absender: Generalsekretariat des Rates
Empfänger: Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat

Betr.: Entwurf einer Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung von Straßeninfrastrukturen durch Fahrzeuge hinsichtlich bestimmter Vorschriften zu den Kraftfahrzeugsteuern für Lastkraftwagen
– Politische Einigung

I. ERLÄUTERUNGEN ZUR SACHE

1. Am 31. Mai 2017 hat die Kommission ihren Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge hinsichtlich bestimmter Vorschriften zu den Kraftfahrzeugsteuern¹ vorgelegt.
2. Die Kommission legte den Vorschlag als Teil des ersten Mobilitätspakets zusammen mit einem anderen Vorschlag, dem Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG im Hinblick auf Maut- und Benutzungsgebühren², vor. Diese beiden Vorschläge zielen darauf ab, die Anwendung von Straßenbenutzungsgebühren im Zusammenhang mit der zurückgelegten Wegstrecke als Anreiz für einen umweltfreundlicheren, effizienteren Straßenverkehr zu fördern.
3. Der Vorschlag zu Maut- und Benutzungsgebühren war darauf ausgerichtet, zeitabhängige Gebühren („Vignetten“) schrittweise abzuschaffen und den Grundsatz der Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren, die nach vereinfachten und stärker am Umweltschutz ausgerichteten Verfahren berechnet werden, auf mehr Fahrzeuge auszuweiten.

¹ Dok. 10175/17.

² Dok. 9672/17.

4. Ziel des Vorschlags zu Kraftfahrzeugsteuern war es, den Mitgliedstaaten durch eine schrittweise Senkung der im Anhang der Richtlinie 1999/62/EG („Eurovignetten-Richtlinie“) festgelegten Mindeststeuersätze einen größeren Spielraum für die Senkung der Kraftfahrzeugsteuern für Lastkraftwagen einzuräumen.
5. Die Eurovignetten-Richtlinie wurde zwar vor 2017 bereits zweimal überarbeitet³, aber die Bestimmungen über die Kraftfahrzeugsteuern wurden seit der Annahme der ursprünglichen Richtlinie im Jahr 1999 nicht geändert, was zu einer Aushöhlung der im Anhang der Richtlinie festgelegten Mindestwerte geführt hat.
6. In der Zwischenzeit begannen die meisten Mitgliedstaaten, von Lastkraftwagen im Zusammenhang mit der zurückgelegten Wegstrecke Gebühren zu erheben, indem sie Mautgebühren einführten. Sie sind aber dennoch dazu verpflichtet, von Lastkraftwagen Kraftfahrzeugsteuern zu erheben, die mit der wie auch immer gearteten Nutzung von Infrastruktur in keinerlei Zusammenhang stehen.
7. Der Europäische Ausschuss der Regionen, der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss und das Europäische Parlament gaben ihre jeweilige Stellungnahme zu dem Vorschlag zur Kraftfahrzeugsteuer am 31. Januar 2018⁴, am 2. März 2018⁵ bzw. am 4. Juli 2018⁶ ab. Der Vorschlag der Kommission wird in diesen Stellungnahmen ausnahmslos begrüßt.

II. BERATUNGEN IM RAT

8. Im September 2017 wurde unter estnischem Ratsvorsitz beschlossen, die beiden Vorschläge zur Änderung der Eurovignetten-Richtlinie in der Gruppe „Landverkehr“ als Paket zu behandeln. Entsprechend wurde der Vorschlag zu den Kraftfahrzeugsteuern in dieser Gruppe am 23. Oktober 2017 vorgestellt. Die Arbeit an dem Vorschlag wurde dann unterbrochen, bis der Vorschlag zu Maut- und Straßenbenutzungsgebühren auf einem entsprechenden Stand war.

³ Durch die Richtlinie 2006/38/EG und die Richtlinie 2011/76/EU.

⁴ Stellungnahme des Europäischen Ausschusses der Regionen „Europa in Bewegung: Förderung nahtloser Mobilitätslösungen“, CDR3560/2017.

⁵ Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses, EESC-2017-2888.

⁶ Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 4. Juli 2018 zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge hinsichtlich bestimmter Vorschriften zu den Kraftfahrzeugsteuern, P8_TA(2018)0289.

9. Die Beratungen über den Vorschlag zu Maut- und Straßenbenutzungsgebühren wurden inzwischen in Trilogen vorangebracht. 2021 bestätigten der Ausschuss der Ständigen Vertreter und der Ausschuss für Verkehr und Tourismus (TRAN) des Europäischen Parlaments, dass in den Trilogen eine Einigung erreicht worden sei, und am 17. Januar 2022 wurde der Standpunkt des Rates in erster Lesung vom Europäischen Parlament ohne Änderungen angenommen. Daraufhin wurde der Rechtsakt am 4. März 2022 im Amtsblatt veröffentlicht⁷.
10. Nachdem der Vorschlag zu Straßenbenutzungsgebühren angenommen war, der Vorschlag zu Kraftfahrzeugsteuern für Lastkraftwagen aber weiter zur Debatte stand, beschloss der tschechische Vorsitz, die Beratungen über den Vorschlag in der Gruppe „Steuerfragen“ erneut aufzunehmen, und zwar unter Berücksichtigung der Rechtsgrundlage (Artikel 113 AEUV) und des zentralen Gegenstands (Steuern) des Vorschlags. Der Vorsitz berief zu dem Vorschlag für den 15. September und den 7. Oktober 2022 Sitzungen der Gruppe „Steuerfragen“ ein.
11. In der ersten Sitzung stellte die Kommission ihren Vorschlag vor, wobei sie ihn in den Kontext des ersten Mobilitätspakets stellte. Die zu erörternde Richtlinie ist der einzige Teil des Pakets, der noch nicht angenommen wurde. Die Kommission erläuterte, dass mit den Instrumenten des 2020 angenommenen Pakets – der Richtlinie über die Entsendung von Kraftfahrern⁸, der Verordnung über Lenkzeiten, Ruhezeiten und Fahrtenschreiber⁹ und der Verordnung über den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs¹⁰ – vermieden wird, dass Fahrzeuge in grenzüberschreitenden Fällen aus Steuergründen erneut zugelassen werden müssen.

⁷ ABl. L 69 vom 4.3.2022, S. 1.

⁸ Richtlinie (EU) 2020/1057 zur Festlegung besonderer Regeln im Zusammenhang mit der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor und zur Änderung der Richtlinie 2006/22/EG bezüglich der Durchsetzungsanforderungen und der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 49).

⁹ Verordnung (EU) 2020/1054 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen an die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrtunterbrechungen sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten, und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 hinsichtlich der Positionsbestimmung mittels Fahrtenschreibern (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 1).

¹⁰ Verordnung (EU) 2020/1055 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009, (EG) Nr. 1072/2009 und (EU) Nr. 1024/2012 im Hinblick auf ihre Anpassung an die Entwicklungen im Kraftverkehrssektor (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 17).

12. In der zweiten Sitzung legte die Kommission aktuelle Zahlen zum Güterkraftverkehr vor und erläuterte die Maßnahmen, mit denen illegale Geschäftspraktiken unterbunden werden sollen, indem sichergestellt wird, dass Verkehrsunternehmen wirklich in dem Mitgliedstaat ansässig sind, in dem sie ihr Kerngeschäft betreiben. Was die Anreize für Speditionen zu einer Standortverlagerung, die sich auf die Steuerbemessungsgrundlage der Mitgliedstaaten auswirken könnte, betrifft, ergeben die vorgelegten Zahlen, dass eine Senkung der Mindeststeuersätze für Lastkraftwagen nur minimale Auswirkungen hätte.
13. Außerdem hat der tschechische Vorsitz einen Kompromisstext vorgelegt; seine Kernelemente sind die Möglichkeit, die Mindeststeuersätze ab Inkrafttreten der Richtlinie auf null zu senken (Streichung der von der Kommission vorgeschlagenen schrittweisen Senkung), und ein Erwägungsgrund, in dem den Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit der Senkung der Mindeststeuersätze ein großer Ermessensspielraum bezüglich der Beibehaltung ihrer geltenden Kraftfahrzeugsteuersätze für Lastkraftwagen zugesichert wird.
14. Die meisten Mitgliedstaaten begrüßten und unterstützten den Kompromisstext des Vorsitzes und die darin verfolgte Schwerpunktsetzung auf die Gewährleistung möglichst weitreichender Flexibilität. Einige Mitgliedstaaten äußerten Bedenken bezüglich des Beginns der Anwendung der Richtlinie und deren Angleichung an den Eurovignetten-Vertrag, in Bezug auf die notwendige Beibehaltung von Anhang I im Falle einer Senkung der Steuersätze auf null sowie aufgrund möglicher Auswirkungen auf Haushaltsebene, wenn Mitgliedstaaten infolge einer Senkung der nationalen Steuersätze anderer Mitgliedstaaten unter Druck geraten, die eigenen Steuersätze ebenfalls zu senken.
15. Um den Bedenken der Delegationen Rechnung zu tragen, legte der Vorsitz daher in der Sitzung der für Steuerfragen zuständigen hochrangigen Gruppe einen überarbeiteten Kompromisstext vor. Darin wurde insbesondere das Inkrafttreten der Richtlinie auf einen späteren Zeitpunkt verschoben und eine Revisionsklausel aufgenommen. Doch ungeachtet der breiten Unterstützung, auf die der Text in der Sitzung stieß, konnten einige Delegationen ihre Vorbehalte weiterhin nicht ausräumen.
16. Als Reaktion auf die geäußerten Bedenken hat der Vorsitz beschlossen, den Geltungsbeginn der Richtlinie zu ändern und ihn in dem in der Anlage wiedergegebenen Text auf den 1. Januar 2026 zu verschieben.

III. WEITERES VORGEHEN

17. Vor diesem Hintergrund wird der Ausschuss der Ständigen Vertreter ersucht,

- ein Einvernehmen über den in der Anlage wiedergegebenen Text zu erzielen,
- dem Rat vorzuschlagen, er möge eine politische Einigung über den in der Anlage enthaltenen, auf dem Kompromisstext des Vorsitzes basierenden Richtlinienentwurf herbeiführen.

2017/0115 (CNS)

Entwurf einer

RICHTLINIE DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung von Straßeninfrastrukturen durch Fahrzeuge hinsichtlich bestimmter Vorschriften zu den Kraftfahrzeugsteuern für Lastkraftwagen

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 113,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments¹¹,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹²,

gemäß einem besonderen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In ihrem Weißbuch vom 28. März 2011¹³ legte die Kommission das Ziel fest, zur vollen Anwendung des Verursacherprinzips („der Verursacher zahlt“) und des Nutzerprinzips („der Nutzer zahlt“) überzugehen, Einnahmen zu erzielen und die Finanzierung künftiger Verkehrsinvestitionen zu sichern.
- (2) Die jährlichen Kraftfahrzeugsteuern für Lastkraftwagen sind ihrer Art nach Zwangsabgaben im Zusammenhang mit der Tatsache, dass das Fahrzeug innerhalb eines bestimmten Zeitraums auf den Steuerpflichtigen zugelassen ist, und als solche nicht Ausdruck einer besonderen Nutzung von Infrastruktur. Daher sind die Kraftfahrzeugsteuern für Lastkraftwagen kein wirksamer Anreiz für einen saubereren und effizienteren Verkehrsbetrieb oder zur Staureduzierung.

¹¹ ABl. C [...], [...], S. [...].

¹² ABl. C [...], [...], S. [...].

¹³ Weißbuch vom 28. März 2011 „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ (KOM(2011) 144 endg.).

- (3) Da Mautgebühren in einem direkten Zusammenhang mit der Straßenbenutzung stehen, sind sie erheblich besser geeignet, um diese Ziele zu erreichen. Gemäß Artikel 7k der Richtlinie 1999/62/EG können Mitgliedstaaten, die Mautgebühren einführen, für nationale Verkehrsunternehmen einen angemessenen Ausgleich vorsehen.
- (4) Die Kraftfahrzeugsteuern für Lastkraftwagen sind Kosten, die bisher von der Wirtschaft in jedem Fall zu tragen waren, auch wenn von den Mitgliedstaaten Mautgebühren erhoben wurden. Daher können die Kraftfahrzeugsteuern für Lastkraftwagen ein Hindernis für die Einführung von Mautgebühren darstellen.
- (5) Den Mitgliedstaaten sollte demnach ein größerer Spielraum zur Senkung der Kraftfahrzeugsteuern für Lastkraftwagen eingeräumt werden, und zwar insbesondere durch eine Senkung aller in der Richtlinie 1999/62/EG festgelegten Mindeststeuersätze auf 0 EUR. Die Mitgliedstaaten sollten unbeschadet dieser Möglichkeit in der Lage sein, die geltenden Kraftfahrzeugsteuern, die von Lastkraftwagen erhoben werden, in Kraft zu lassen, sie durch eine andere, gleichartige Steuer zu ersetzen oder diese Steuern abzuschaffen und anschließend wieder einzuführen.
- (6) Die Möglichkeit der Mitgliedstaaten, die ermäßigten Sätze oder die Befreiungen, die vor der Annahme der Richtlinie für Lastkraftwagen gewährt wurden, beizubehalten, wird von der Senkung aller in der Richtlinie 1999/62/EG festgelegten Mindeststeuersätze auf 0 EUR nicht berührt.
- (7) Da es wichtig ist, einen reibungslos funktionierenden Binnenmarkt sicherzustellen, sollte die Kommission die Senkung aller in der Richtlinie 1999/62/EG festgelegten Mindeststeuersätze bis zum 1. Januar 2030 bewerten.
- (8) Die Richtlinie 1999/62/EG sollte daher entsprechend geändert werden —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 1999/62/EG wird wie folgt geändert:

- (1) Die Überschrift des Kapitels II erhält folgende Fassung:
„Kraftfahrzeugsteuern für Lastkraftwagen“

(2) Artikel 3 wird wie folgt geändert:

(a) [...] Absatz 1 **wird wie folgt geändert:**

i) [...] Der einleitende Teil erhält folgende Fassung:

„(1) Von Lastkraftwagen erhobene Kraftfahrzeugsteuern im Sinne des Artikels 1 Buchstabe a sind folgende Steuern:“

ii) Der Gedankenstrich für Kroatien erhält folgende Fassung:

„— Kroatien:

godišnja naknada za uporabu javnih cesta koja se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila, posebna naknada za okoliš na vozila na motorni pogon,“

iii) Der Gedankenstrich für die Slowakei erhält folgende Fassung:

„— Slowakei:

cestná daň, daň z motorových vozidiel,“

iv) Der Gedankenstrich für das Vereinigte Königreich wird gestrichen.

(b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Ein Mitgliedstaat, der eine der Steuern gemäß Absatz 1 durch eine andere, gleichartige Steuer ersetzt oder eine der Steuern gemäß Absatz 1 abschafft und anschließend eine gleichartige Steuer einführt, unterrichtet die Kommission davon, die gegebenenfalls zur Aktualisierung von Artikel 3 Absatz 1 einen Gesetzgebungsvorschlag vorlegt.“

(c) Folgender Absatz wird angefügt:

„(3) Ungeachtet der Struktur der vorstehend genannten Steuern können die Mitgliedstaaten die entsprechenden Steuersätze für die einzelnen in Anhang I genannten Fahrzeugklassen oder -unterklassen so festlegen, dass sie den in Anhang I aufgeführten Mindestsätzen entsprechen.“

(3) Artikel 6 erhält folgende Fassung:

„Artikel 6

(1) Bis zum 1. Januar 2030 bewertet die Kommission die Umsetzung und die Wirksamkeit der Bestimmungen dieser Richtlinie bei der Besteuerung von Lastkraftwagen. Im Mittelpunkt dieser Bewertung steht die Abschätzung der Auswirkungen dieser Bestimmungen auf die Funktionsweise des Binnenmarkts.

(2) Auf der Grundlage dieser Bewertung unterbreitet die Kommission gegebenenfalls einen Gesetzgebungsvorschlag zur entsprechenden Änderung der einschlägigen Bestimmungen dieser Richtlinie.“ [...]

(4) Artikel 7 Absatz 9 Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) Fahrzeuge, die unter die folgenden Bedingungen fallen: Es handelt sich um

i) Fahrzeuge der nationalen Streitkräfte, des Katastrophenschutzes, der Feuerwehrdienste, anderer Notdienste, der Ordnungsbehörden und des Straßenwartungsdienstes, oder

ii) Fahrzeuge, die nur gelegentlich im öffentlichen Straßenverkehr des Mitgliedstaats eingesetzt werden, in dem es zugelassen ist, und die von natürlichen oder juristischen Personen eingesetzt werden, deren Hauptgewerbe nicht der Güterverkehr ist, sofern die mit dem Fahrzeug durchgeführten Transporte keine Wettbewerbsverzerrungen verursachen und die Kommission ihre Zustimmung dazu gegeben hat, oder

iii) Fahrzeuge, die von Menschen mit Behinderungen genutzt werden oder in deren Eigentum stehen; und“

(5) Anhang I der Richtlinie 1999/62/EG erhält die Fassung des Anhangs zur vorliegenden Richtlinie.

Artikel 2

- (1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis zum [...] **31. Dezember 2025** nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

- (2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Vorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

- (3) Sie wenden diese Richtlinie ab dem [...] **1. Januar 2026** an.

Artikel 3

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Rates
Der Präsident / Die Präsidentin*

ANHANG

„ANHANG I

KRAFTFAHRZEUGSTEUER-MINDESTSÄTZE FÜR LASTKRAFTWAGEN

Kraftfahrzeuge			
Achszahl und zulässiges Gesamtgewicht (in Tonnen)		Mindeststeuersatz (in EUR/Jahr)	
Gleich oder über	Unter	Luftfederung oder als der Luftfederung gleichwertig anerkanntes Federungssystem ¹⁴ an der (den) Antriebsachse(n)	Andere Federungssysteme an der (den) Antriebsachse(n)
2 Achsen			
12	13	0	0
13	14	0	0
14	15	0	0
15	18	0	0
3 Achsen			
15	17	0	0
17	19	0	0
19	21	0	0
21	23	0	0
23	25	0	0
25	26	0	0

¹⁴ Als der Luftfederung gleichwertig anerkanntes Federungssystem gemäß der Definition in Anhang II der Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59).

4 Achsen			
23	25	0	0
25	27	0	0
27	29	0	0
29	31	0	0
31	32	0	0

FAHRZEUGKOMBINATIONEN (SATTELKRAFTFAHRZEUGE UND LASTZÜGE)			
Achszahl und zulässiges Gesamtgewicht (in Tonnen)		Mindeststeuersatz (in EUR/Jahr)	
Gleich oder über	Unter	Luftfederung oder als der Luftfederung gleichwertig anerkanntes Federungssystem ¹⁵ an der (den) Antriebsachse(n)	Andere Federungssysteme an der (den) Antriebsachse(n)

¹⁵ Als der Luftfederung gleichwertig anerkanntes Federungssystem gemäß der Definition in Anhang II der Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59).

2 + 1 Achsen			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	0
18	20	0	0
20	22	0	0
22	23	0	0
23	25	0	0
25	28	0	0
2 + 2 Achsen			
23	25	0	0
25	26	0	0
26	28	0	0
28	29	0	0
29	31	0	0
31	33	0	0
33	36	0	0
36	38	0	0

2 + 3 Achsen			
36	38	0	0
38	40	0	0
3 + 2 Achsen			
36	38	0	0
38	40	0	0
40	44	0	0
3 + 3 Achsen			
36	38	0	0
38	40	0	0
40	44	0	0

“