

ARCHIVES HISTORIQUES DE LA COMMISSION

COLLECTION RELIEE DES
DOCUMENTS "COM"

COM (62)17

Vol. 1962/0005

Disclaimer

Conformément au règlement (CEE, Euratom) n° 354/83 du Conseil du 1er février 1983 concernant l'ouverture au public des archives historiques de la Communauté économique européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 43 du 15.2.1983, p. 1), tel que modifié par le règlement (CE, Euratom) n° 1700/2003 du 22 septembre 2003 (JO L 243 du 27.9.2003, p. 1), ce dossier est ouvert au public. Le cas échéant, les documents classifiés présents dans ce dossier ont été déclassifiés conformément à l'article 5 dudit règlement.

In accordance with Council Regulation (EEC, Euratom) No 354/83 of 1 February 1983 concerning the opening to the public of the historical archives of the European Economic Community and the European Atomic Energy Community (OJ L 43, 15.2.1983, p. 1), as amended by Regulation (EC, Euratom) No 1700/2003 of 22 September 2003 (OJ L 243, 27.9.2003, p. 1), this file is open to the public. Where necessary, classified documents in this file have been declassified in conformity with Article 5 of the aforementioned regulation.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 354/83 des Rates vom 1. Februar 1983 über die Freigabe der historischen Archive der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 43 vom 15.2.1983, S. 1), geändert durch die Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1700/2003 vom 22. September 2003 (ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 1), ist diese Datei der Öffentlichkeit zugänglich. Soweit erforderlich, wurden die Verschlussachen in dieser Datei in Übereinstimmung mit Artikel 5 der genannten Verordnung freigegeben.

EUROPÄISCHE WIRTSCHAFTSGEMEINSCHAFT

KOMMISSION

Generaldirektion Verkehr
Generaldirektion Wettbewerb

VII/KOM(62) 17 endg.

Brüssel, den 15. November 1962

AUFSTELLUNG GEMEINSAMER REGELN FÜR
DEN GRENZÜBERSCHREITENDEN VERKEHR

gemäß Artikel 75 Absatz 1 a) des EWG-Vertrages

VERMEIDUNG VON DOPPELBESTEUERUNGEN IM
GRENZÜBERSCHREITENDEN VERKEHR

VII/KOM(62) 17 endg.

INHALTSVERZEICHNIS

	<u>Seite</u>
I. Begründung	1 - 2
II. Anwendungsbereich	2 - 4
III. Massnahmen zur Beseitigung der Doppelbesteuerungen	4 - 8
IV. Auftrag an den Ausschuss	- 9

ANLAGE I

In den Mitgliedstaaten für den Binnenverkehr und den grenzüberschreitenden Verkehr (Güter- und Personenverkehr) geltende spezielle Steuern

A. Treibstoffsteuer

im Binnenverkehr	10 - 15
im grenzüberschreitenden Verkehr	15

B. Kraftfahrzeugsteuer

im Binnengüterverkehr	16 - 17
im grenzüberschreitenden Güterverkehr	18 - 19
Tabelle I	19 - 20
im Binnenpersonenverkehr	21
im grenzüberschreitenden Personenverkehr	21
Tabelle II	22

C. Beförderungsteuer

im Binnengüterverkehr	23 - 24
im grenzüberschreitenden Güterverkehr	24
Tabelle III	25 - 26
im Binnenpersonenverkehr	27
im grenzüberschreitenden Personenverkehr	27
Tabelle IV	28 - 29

.../...

ANLAGE II

a) Belgien	: Jährliche Kraftfahrzeugsteuer auf in Belgien zugelassene gewerbliche Fahrzeuge	30
b) "	: derzeitige Regelung für ausländische Fahrzeuge	31
c) Frankreich	: Kraftfahrzeugsteuer auf französische Fahrzeuge	32 - 34
d) Italien	: Kraftfahrzeugsteuer auf italienische Fahrzeuge	35
e) Luxemburg	: Kraftfahrzeugsteuer auf luxemburgische Fahrzeuge	36
f) Niederlande	: Kraftfahrzeugsteuer auf niederländische Fahrzeuge	37
g) Niederlande	: Kraftfahrzeugsteuer auf ausländische Fahrzeuge	38
h) Bundesrepublik Deutschland :	Kraftfahrzeugsteuer auf deutsche Fahrzeuge	39

I. Begründung

1. Der Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft bestimmt in Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe a), "für den internationalen Verkehr aus oder nach dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates oder für den Durchgangsverkehr durch das Hoheitsgebiet eines oder mehrerer Mitgliedstaaten gemeinsame Regeln aufzustellen"(1). Diese gemeinsamen Regeln müssen vom Rat während der Übergangszeit erlassen werden.
2. Am 7. Juni 1960 hat die Kommission das Dokument KOM (60) 63 erstellt, in dem die Punkte aufgezählt werden, die zu prüfen sind und Gegenstand von Vorschlägen für die Aufstellung gemeinsamer Regeln bilden können.

Dieses Dokument wurde dem Verkehrsausschuss nach Artikel 83 EWGV am 7. und 8. Juni 1960 vorgelegt, der seine Stellungnahme in einem "Bericht" an die Kommission (Dok. VII/3512/1/60) vom 15. Juli 1960 niedergelegt hat.

3. Die Kommission hat am 14. April 1961 anhand der vorgenannten Unterlagen das Dokument KOM (61) 54 als Arbeitsprogramm für die Aufstellung der in Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe a) des Vertrages vorgesehenen gemeinsamen Regeln erstellt (2).

Dieses "Arbeitsprogramm" setzt die Punkte endgültig fest, die Gegenstand der Untersuchungen und Vorschläge der Kommission an den Rat bilden sollen. Sie bestimmt ausserdem die Dringlichkeitsfolge dieser Punkte sowie die Instanzen, die diese Untersuchungen durchführen und die Vorschlagsentwürfe ausarbeiten werden.

(1) im folgenden kurz "Gemeinsame Regeln" genannt.

(2) im folgenden kurz "Arbeitsprogramm" genannt.

4. Zu den Fragen von grösster Dringlichkeit, die vor allem den Strassenverkehr betreffen, gehört die "Festlegung einer Reihe erster steuerlicher Massnahmen, die die Verbesserung des internationalen Verkehrs bereits ermöglichen sollen, ohne die allgemeinen Harmonisierungsmassnahmen für die gemeinsame Verkehrspolitik abzuwarten."
5. Insbesondere ist die Untersuchung über die Doppelbesteuerungen auf dem Gebiet der Kraftfahrzeugsteuer für Fahrzeuge im internationalen Verkehr (vgl. "Arbeitsprogramm" Seite 11, Abschnitt IV, Ziffer 3) im Hinblick auf ihre Beseitigung so schnell wie möglich durchzuführen. Diese Massnahme ist in der Denkschrift über die Grundausrichtung der gemeinsamen Verkehrspolitik unter Ziffer 165 vierter Absatz vorgesehen.

II. ANWENDUNGSBEREICH

6. Wie auf Seite 62 unter Ziffer 94 der vorstehend genannten "Denkschrift" erwähnt, erscheint es notwendig, eine klare Unterscheidung zwischen den einzelnen Steuern, die den Verkehr belasten, vorzunehmen. Diese Unterscheidung ermöglicht eine Aufteilung in zwei grosse Gruppen: die allgemeinen steuerlichen Massnahmen und die speziellen steuerlichen Massnahmen im Verkehr (1).
7. Die allgemeinen steuerlichen Massnahmen sind die Massnahmen, die in den Mitgliedstaaten sowohl den Verkehr als auch die übrigen Wirtschaftszweige in ihren Einkommen und ihren Vermögen treffen.

Die speziellen steuerlichen Massnahmen treffen den Verkehr in seinen typischen Besonderheiten, nämlich das Verkehrsmittel, die Fracht und die Verkehrsverbindung.

(1) Im folgenden kurz : "Spezielle steuerliche Massnahmen" genannt.

Die Umsatzsteuer nimmt eine besondere Stellung ein. Sie gehört in den Mitgliedstaaten entweder zu den allgemeinen Steuern, wie z.B. in Italien, oder zu den speziellen steuerlichen Massnahmen, wie z.B. in Deutschland.

Das auf dem Gebiet der Steuern im Verkehrswesen zu verfolgende Endziel ist unter Ziffer 164 und 165 der "Denkschrift" beschrieben. Das verwickelte und umfangreiche Gebiet der Steuern, die in den einzelnen Mitgliedstaaten in der Verkehrswirtschaft geltenden unterschiedlichen Regelungen und die Reihe der Probleme, die zur Erreichung der Ziele der "Denkschrift" über die Grundausrichtung der gemeinsamen Verkehrspolitik (Dok. KOM (61) 50) beschriebenen Zielsetzungen zu lösen sind, erfordern jedoch ein Vorgehen in Stufen. Dabei sind die einzelnen Probleme je nach ihrer Bedeutung und Dringlichkeit vom Standpunkt der Verwirklichung des Gemeinsamen Marktes, der Integration des Verkehrs und der allgemeinen Organisation des Verkehrssektors im Rahmen der gemeinsamen Politik schrittweise in Angriff zu nehmen.

9. Aus den vorstehend dargelegten Gründen ist es notwendig, sich auf die Probleme der speziellen steuerlichen Massnahmen zu beschränken, die sich unmittelbar auf den grenzüberschreitenden Verkehr auswirken, und zwar mit dem Ziel, allmählich alle Hindernisse und Diskriminierungen in der Verkehrsentwicklung zwischen den Mitgliedstaaten zu beseitigen. Wenn auch der Zeitplan der während der Übergangszeit zu erlassenden Vorschriften in Titel IV des Vertrages nicht ausdrücklich festgelegt ist, so hat die Verkehrswirtschaft dennoch mit der Entwicklung des Warenverkehrs - wie sie sich aus der Durchführung der Vertragsbestimmungen für die übrigen Wirtschaftszweige in den vorgesehenen Fristen ergibt - Hand in Hand zu gehen.

.../...

10. Gemäss dem oben erwähnten Kriterium der Progressivität und angesichts des vorgeschrittenen Standes der Arbeiten der Kommission ist es zweckmässig, den Auftrag des Ausschusses lediglich auf das Auffinden von Lösungen zur Beseitigung der Doppelbesteuerungen zu beschränken.
11. Es muss darauf hingewiesen werden, dass - welche Lösung auch immer angenommen wird - eine Beseitigung der Doppelbesteuerungen den Lösungen nicht vorgreift, die auf dem Gebiet der gemeinsamen Verkehrspolitik und der Harmonisierung der allgemeinen steuerlichen Massnahmen gefunden werden. Es hat nicht den Anschein, dass sich ernste Strukturprobleme stellen werden, so dass in einer relativ kurzen Frist eine Lösung gefunden und angewandt werden könnte.

III. MASSNAHMEN ZUR BESEITIGUNG DER DOPPELBESTEUERUNGEN

12. Die speziellen steuerlichen Massnahmen sowie die Umsatzsteuer sind von der ECE Genf in ihrem Dokument W/TRANS/WP26/107 - W/TRANS/SCI/214 vom 24. Februar 1961 zusammengestellt worden. Es werden u.a. aufgeführt:
- die Beförderungs- oder Steuer auf Dienstleistungen;
 - die Treibstoffsteuer;
 - die Kraftfahrzeugsteuer.
13. Auf der Grundlage dieses Verzeichnisses und unter Berücksichtigung der Arbeiten des zuständigen Ausschusses des Europäischen Parlamentes (Dok. 2707 vom 28. Oktober 1959) geben die Anlagen zu dem vorliegenden Dokument einen Überblick über die Gruppen von speziellen steuerlichen Massnahmen für den grenzüberschreitenden Güter- und Personenkraftverkehr in den Mitgliedstaaten.

.../...

Um eine Bezugnahme auf die in den einzelnen Ländern für den Binnenverkehr geltenden Massnahmen zu ermöglichen, wurden die Vorschriften über den Binnenverkehr und den grenzüberschreitenden Verkehr in synoptischen Tabellen zusammengefasst.

14. Eine Prüfung dieser Gruppen von Massnahmen scheint zu ergeben, dass Fälle von Doppelbesteuerungen nur bei der jährlich zu entrichtenden Kraftfahrzeugsteuer auftreten. Es müssten daher auf diesem Gebiet Massnahmen ergriffen werden.
15. Die nachstehende Tabelle zeigt, wie unterschiedlich die Fahrzeuge mit den gleichen technischen Merkmalen in den einzelnen Ländern behandelt werden.

Jahressteuer (1) - Gewerblicher Verkehr
in Schweizer Franken

	Belgien	Frankreich	Italien	Niederlande	Deutschland
<u>Diesel-Lastkraftwagen</u> Leergewicht : 4 t Nutzlast : 6 t	2.222,40	1.238,60	546	1.625	1.497
<u>Diesel-Lastkraftwagen mit Anhänger</u> Lastkraftwagen : Leergewicht : 6,4 t Nutzlast : 7,7 t Anhänger : Leergewicht : 4,5 t Nutzlast : 11,5 t	6.060	6.069,30	1.869	4.770	5.150

Quelle : Dok. ECE W/TRANS/WP26/112 vom 8. März 1962

(1) am 1.7.1961 geltende Vorschriften

.../...

16. Die Wirkung der unterschiedlichen Behandlung auf dem Gebiete der Kraftfahrzeugsteuer und die Auswirkungen der Doppelbesteuerungen sind zu bewerten nach:
- a) ihren Rückwirkungen auf die Warenpreise und
 - b) ihren Auswirkungen auf den Wettbewerb zwischen den Verkehrsunternehmen.
17. Bei der Suche nach Massnahmen zur Beseitigung der Doppelbesteuerungsersist es zweckmässig, sich auf die von anderen internationalen Organisationen auf diesem Gebiet durchgeführten Arbeiten zu stützen.

Die Verkehrsabteilung der ECE Genf hatte bereits im Jahre 1956 einen Entwurf für ein "Abkommen (1) über die steuerliche Regelung des grenzüberschreitenden Verkehrs" ausgearbeitet und den interessierten europäischen Staaten vorgelegt.

18. Artikel 2 der "Abkommen" von 1956 enthielt folgende Vorschläge:
- "Die im Hoheitsgebiet eines Vertragspartners zugelassenen und vorübergehend im grenzüberschreitenden Verkehr in das Hoheitsgebiet eines anderen Vertragspartners eingeführten Fahrzeuge sind unter den nachstehend festgelegten Bedingungen von den Steuern und Abgaben befreit, die für den Verkehr oder das Halten von Fahrzeugen im Hoheitsgebiet des letztgenannten Vertragspartners erhoben werden. Diese Befreiung findet keine Anwendung auf Zuschläge, Verbrauchssteuern oder -abgaben und auf Steuern oder Abgaben für Beförderungsleistungen."
19. Die Tatsache, das "ausländische" Fahrzeug vorbehaltlos von der in dem Staat geltenden Kraftfahrzeugsteuer auszunehmen, in den das Fahrzeug einfährt und in dem es seine Fahrstrecke zurücklegt, bringt bestimmte Vorteile und gewisse Nachteile mit sich, auf die nachstehend zweckmässigerweise hingewiesen wird:

(1) im folgenden kurz : das "Abkommen" genannt.

- a) die Anwendung des "Abkommens" würde den Vorteil haben, dass es keine Verwaltungsschwierigkeit geben würde, da dieses System sehr einfach ist und bereits praktisch in den Mitgliedstaaten gilt, die auf diesem Gebiet eine Regelung auf Gegenseitigkeit getroffen haben.
- b) Was die Nachteile betrifft, so würde eine Anwendung dieses Abkommens den Einfluss nicht ausschalten können, den die verschiedenen Formen und Belastungen der Kraftfahrzeugsteuer - wie sie zur Zeit in den Herkunftsländern des Fahrzeuges gelten - auf den Wettbewerb zwischen den Verkehrsunternehmern ausüben. Selbstverständlich müsste das Ausmass eines solchen Einflusses geprüft werden, um beurteilen zu können, ob seine Wirkungen den Wettbewerb zwischen den Verkehrsunternehmern ernstlich verfälschen können.
- c) Die Mitgliedstaaten würden, vor allem im Falle des Transitverkehrs, für die Infrastrukturkosten und sonstigen den "ausländischen" Fahrzeugen anzurechnenden Kosten, **keine** Gegenleistung auf dem Gebiet der Kraftfahrzeugsteuer erhalten.

Hinsichtlich der unter b) und c) beschriebenen Nachteile ist daran zu erinnern, dass in den Grundsätzen und der Grundausrichtung der gemeinsamen Verkehrspolitik nach den von der Kommission in ihrer Denkschrift dargelegten Auffassungen festgestellt wurde, dass:

- jede Massnahme, die den Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern und zwischen den Verkehrsunternehmen verfälschen könnte, beseitigt werden muss;
- jedem Verkehrsunternehmer und Verkehrsträger der auf ihn entfallende Anteil an den Infrastruktur - und sonstigen Kosten angerechnet werden muss.

.../...

20. In dem Bestreben, die oben beschriebenen Nachteile auszuschalten, sollte an dem in Anlage 5 des "Le Vert-Berichtes" (Dok. ECE vom 10. Juni 1958 - Nr. 247 - Seite 3 - Absatz 4 - Buchstabe b) enthaltenen Gedanken dem Sinn nach festgehalten werden. Es würde letztlich darum gehen, den im "Abkommen" von 1956 enthaltenen Vorschlag einer Befreiung von den im Hoheitsgebiet des Bestimmungslandes oder des Durchgangslandes geltenden Kraftfahrzeugsteuern abzuändern und statt dessen eine Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer im Herkunftsland des Kraftfahrzeuges vorzusehen, berechnet nach den Tagen, die sich das betreffende Kraftfahrzeug im Ausland befindet. Die Fahrzeuge würden der Regelung der Länder unterliegen, in die sie einfahren.
21. Eine solche Lösung würde auch gewisse Vor- und Nachteile mit sich bringen, die zweckmässigerweise hier ebenfalls dargelegt werden:
- ihre praktische Anwendung würde schwierig sein: hinsichtlich der Wahl der Erfassungsmethode sowie der Berechnung der Tage der Steuerbefreiung könnten verwaltungsmässige Schwierigkeiten auftreten. Das Land, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, müsste wiederholt und während bestimmter Zeiträume Steuerbefreiungen vornehmen;
 - ihre Anwendung würde ausserdem der allgemeinen Ausrichtung des Vertrages und dem Bestreben der Gemeinschaft zuwiderlaufen, den Grenzübergang und die Beseitigung der Verwaltungshindernisse soweit wie irgend möglich zu erleichtern;
 - schliesslich könnte sich auch noch die Frage der Beziehungen zu dritten Ländern stellen.

Die Vorteile dieser Lösung sind die gleichen, die in den vorstehenden Absätzen unter 19 b) und c) als Nachteile der anderen Lösung genannt sind.

.../...

IV. AUFTRAG AN DEN AUSSCHUSS

22. In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen erhält der Verkehrsausschuss von der Kommission folgenden Auftrag :

- Im Rahmen der Einführung der in Artikel 75 Absatz 1 a EWGV vorgesehenen gemeinsamen Regeln/^{nach}Lösungen für das Problem der Doppelbesteuerungen zu finden, soweit diese geeignet sind, spürbare Auswirkungen auf die Entwicklung des grenzüberschreitenden Strassenverkehr hervorzurufen :
 - a) Prüfung der von den Dienststellen der Kommission vorbereiteten grundlegenden Arbeitsunterlage;
 - b) Prüfung der beiden in diesem Dokument auf Seite 6 bis 8 unter Ziffer 18 bis 21 vorgeschlagenen Lösungen;
 - c) Prüfung sonstiger etwaiger Lösungen.
- Die Lösung müsste den Vertragsbestimmungen, insbesondere Artikel 81 Absatz 2 sowie der Steuerpolitik der Gemeinschaft Rechnung tragen, die unter anderem bestrebt ist, die Grenzkontrollen abzuschaffen und zusätzliche Kontrollen zu vermeiden.

ANLAGE I

Die in den Mitgliedstaaten für den Binnenverkehr und für den grenzüberschreitenden Verkehr (Güter- und Personenverkehr) angewandten speziellen steuerlichen Massnahmen

1. Die folgenden Ausführungen geben einen Überblick über die auf den Güter- und Personenkraftverkehr angewandten speziellen steuerlichen Massnahmen. Um Vergleiche zu ermöglichen und in Anbetracht der zwischen dem Binnenverkehr und dem grenzüberschreitenden Verkehr bestehenden Bindungen wurde jede Gruppe von Massnahmen (Treibstoffsteuer, Kraftfahrzeugsteuer, Beförderungssteuer und sonstige Gebühren) in eine Kategorie Binnenverkehr und eine Kategorie grenzüberschreitender Verkehr unterteilt.

A. Treibstoffsteuer

a) im Binnenverkehr

2. Die Treibstoffe werden in den einzelnen Mitgliedstaaten unterschiedlich besteuert. Die Steuersysteme zeigen jedoch zwei gemeinsame Merkmale:
 - Benzin wird höher besteuert als Dieselöl; (1)
 - der Steuersatz liegt fest und hängt nicht von den technischen Merkmalen des Fahrzeuges ab.
3. Da Benzin höher versteuert wird als Dieselöl, tragen die gewerblichen Benzinkraftfahrzeuge höhere Lasten als die gewerblichen Dieselmkraftfahrzeuge. Obwohl die bisherigen Untersuchungen und Erfahrungen noch zu keinen endgültigen Schlussfolgerungen geführt haben, kann man annehmen, dass die Dieselmkraftfahrzeuge, die sogenannten schweren Lastkraftwagen eine beschleunigte Abnutzung der bestehenden Verkehrswege (und damit höhere Strassenunterhaltskosten) verursachen und bedeutendere

(1) In der Bundesrepublik Deutschland nur noch geringfügig (8,7 %).

Kapitaleinlagen bei Neuinvestitionen zur Schaffung neuer Verbindungswege erfordern.

4. Einige Mitgliedstaaten haben versucht, hier Abhilfe zu schaffen: Belgien und die Niederlande haben die Kraftfahrzeugsteuer für Dieselfahrzeuge erhöht. In Belgien unterliegen diese Fahrzeuge einer Steuer, die über der Kraftfahrzeugsteuer für Benzinfahrzeuge liegt.⁽¹⁾ In den Niederlanden liegt der Steuersatz sogar um 220 v.H. höher.
5. Ein Vergleich der Höhe der Besteuerung nach den Steuersätzen für Treibstoffe, der nur in einer einfachen Gegenüberstellung der Zahlen bestünde, würde die Schwierigkeiten bei der Beurteilung der Lage nicht genügend herausstellen. Ausserdem muss darauf hingewiesen werden, dass:
 - die Mineralölindustrie in jedem Land je nach den örtlichen wirtschaftlichen Besonderheiten eine unterschiedliche Struktur hat;
 - die gesamte Besteuerung der Treibstoffe sich aus verschiedenen Steuerkategorien zusammensetzt, die in jedem Land unterschiedlich angewandt werden.

Die nachstehende Übersicht gibt die gegenwärtige Lage wieder:

(1) In Belgien gilt zur Zeit folgende Regelung: der Steuerzuschlag für mit Schweröl angetriebene Fahrzeuge beträgt 290 BF je angebrochene 100 kg, mit einem Maximum von 100 v.H. Aufschlag auf die normale Steuer, und zwar bis zum Jahre 1965.

STRUKTUR DER PREISE FÜR "NORMAL" - BENZIN IN DER GEMEINSCHAFT

Stand vom 1.6.1961

	Deutschland	Belgien	Frankreich	Italien	Luxemburg	Niederlande
	DM/hl 91 OZ	BF/hl 86 OZ	NF/hl 87 OZ	Lire/hl 85 OZ	FL/hl 86 OZ	f1/hl 86 OZ
1. Tankstellenpreis	56	751	96	9.600	666	45,40
2. Steuern	33,82	531	73,48	6.983	384	24,25
3. Preis ohne Steuer	22,18	220	22,52	2.617	282	21,15

in USA-cents je Liter

4. Tankstellenpreis bei 86 OZ	14,00	15,02	19,48	15,37	13,32	12,54
5. Steuern	8,46	10,62	14,89	11,18	7,68	6,70
6. Preis ohne Steuer	5,54	4,40	4,59	4,19	5,64	5,84
7. Anteil der Steuern in v.H. ($\frac{5}{4} \times 100$)	60,50	70,60	74,40	72,60	57,60	53,50
7a. Steuerzuschlag in v.H. ($\frac{5}{6} \times 100$)	152,80	241,00	324,00	266,50	136,20	114,80

N.B. 1. Zonen : Deutschland - Nordsee und Ruhr-Rheinland
 Belgien - Zone I Antwerpen
 Frankreich - Zone A : Atlantik und Zone O : Mittelmeer
 Beide Preise sind durch Aufrundung auf den nächsten centime zur Zeit gleich.
 Niederlande - Zone I Rotterdam.

2. Die Höhe der Steuern und Abgaben bezieht sich auf die aus eingeführtem Rohöl in den Raffinerien des in Betracht gezogenen Landes hergestellten Mineralölerzeugnisse, sie umfasst daher nicht die Abgaben und Gebühren, die nur auf die in den Staat eingeführten Erzeugnisse anwendbar sind.

(Quelle : Dok. 3553/1/61 der intersektuellen Arbeitsgruppe für Fragen der Energiepolitik)

.../...

STRUKTUR DER PREISE FÜR DIESELÖL IN DER GEMEINSCHAFT

Stand am 1.6.1961

	Deutschland!	Belgien!	Frankreich!	Italien!	Luxemburg!	Niederlande!	
	DM/hl	FB/hl	NF/hl	Lire/hl	LF/hl	fl/hl	
			A	O			
1. Tankstellen-							
preis	54.00	272	65,30	64,80	8.500	269	15,90
2. Steuern	31.00	64	44,02	44,02	5.694	45	0,37
3. Preis ohne	23.00	208	21,28	20,78	2.806	224	15,53
Steuern							

in USA-cents je Liter

4. Tankstellen-							
preis	13,50	5,44	13,22	13,12	13,60	5,38	4,39
5. Steuern	7,75	1,28	8,91	8,91	9,11	0,90	0,10
6. Preis ohne	5,75	4,16	4,31	4,21	4,49	4,48	4,29
Steuern							
7. Anteil der	57,40	23,60	67,40	67,90	67,00	16,70	2,28
Steuern in							
v.H.							
($\frac{5}{4} \times 100$)							
7a. Steuerzu-	134,80	30,80	206,80	211,70	203,00	20,00	2,33
schlag							
($\frac{5}{6} \times 100$)							

N.B. 1. Zonen : Deutschland - Nordsee - Rheinland
 Belgien - Zone I : Antwerpen
 Frankreich - Zone A : Atlantik
 O : Mittelmeer
 Niederlande - Zone I : Rotterdam

2. Die Höhe der Steuern und Angaben bezieht sich auf die aus eingeführtem Rohöl in den Raffinerien des in Betracht gezogenen Landes hergestellten Mineralölerzeugnisse; sie umfasst daher nicht die Abgaben und Gebühren, die nur auf die in den Staat eingeführten Erzeugnisse anwendbar sind.

(Quelle : Dok. 3553/1/61 der interexekutiven Arbeitsgruppe für Fragen der Energiepolitik.

.../...

Anlage 4

6. Die nachstehende Vergleichstabelle gibt den Prozentsatz der Steuer für Benzin bzw. Dieselöl unter Zugrundelegung der Zahlen der vorhergehenden Tabellen als Zuschlag zu den "Netto-Preisen" (Preise ohne Steuer) und als Anteil an den Tankstellenpreisen (Bruttopreisen) in den Mitgliedstaaten an :

L ä n d e r	Z u s c h l a g		A n t e i l	
	Benzin	Diesel	Benzin	Diesel
Belgien	241,0	30,8	70,6	23,6
Frankreich	324,0	206,8	74,4	67,4
Italien	266,5	203,0	72,6	67,0
Luxemburg	136,2	20,0	57,6	16,7
Niederlande	114,8	2,33	53,5	2,28
Deutschland	152,8	134,8	60,5	57,4

(Quelle : ECE-Dok. W/TRANS/WP26/112 und Feststellungen der Arbeitsgruppe IV des Verkehrsausschusses nach Art. 83 EWGV.)

7. Beim Benzin liegen die Unterschiede der Steuerzuschläge zwischen 114,8 % (Niederlande) und 324,0 % (Frankreich). Die Unterschiede der Steueranteile an den Tankstellenpreisen liegen zwischen 74,4 % (Frankreich) und 53,5 % (Niederlande). Beim Dieselöl liegen die entsprechenden Sätze zwischen 2,33 % (Niederlande) und 206,8 % (Frankreich) bzw. zwischen 2,28 (Niederlande) und 67,4 % (Frankreich).
8. Das Benzin wird in allen Mitgliedstaaten höher besteuert als das Dieselöl. In den Beneluxländern ist die Dieselölsteuer jedoch sehr viel niedriger als die Benzinsteuern (den krassesten Fall bilden die Niederlande mit einer Benzinsteuern von 53,5 v.H. und einer Dieselölsteuer von nur 2,3 v.H.)

In der Bundesrepublik Deutschland liegt die Benzinsteuern - bezogen auf den Tankstellenpreis - 3,1 v.H. über der Dieselölsteuer, in Frankreich 7,0 v.H., in Italien 5,6 v.H., in Belgien 47 v.H., in Luxemburg 40,9 v.H. und in den Niederlanden 51,2 v.H. Dies ist die Erklärung dafür, dass zwei Beneluxländer einen Aufschlag auf die Kraftfahrzeugsteuer für Kraftfahrzeuge mit Dieselmotorenantrieb erheben.

.../...

9. Der Unterschied des Benzinsteuersatzes in den einzelnen Mitgliedstaaten schwankt zwischen zwei Extremen, deren Spanne etwa 21 v.H. beträgt.
Bei dem Dieselölsteuersatz erreicht diese Spanne 65 v.H.

b) im grenzüberschreitenden Verkehr

10. Die nachfolgende Tabelle gibt einen schematischen Überblick über die in den Mitgliedstaaten geltende Regelung für das Befahren von Streckenabschnitten ihrer Hoheitsgebiete durch Kraftfahrzeuge eines anderen Mitgliedstaates.

Belgien freie Einfuhr des in den Tanks enthaltenen Treibstoffes,
und vorbehaltlich der Massnahmen zur Vermeidung von Missbräuchen.
Luxemburg

Frankreich Treibstoffe in den Behältern vorübergehend eingeführter, wirtschaftlich genutzter Fahrzeuge sind bis zu 50 Litern für Fahrzeuge im Güterverkehr pro Fahrzeug und Fahrt steuer- und zollfrei (Verordnung vom 27.3.62 - in Kraft getreten am 1.4.62).

Italien freie Einfuhr des in den Tanks enthaltenen Treibstoffes.

Niederlande freie Einfuhr des in den Tanks enthaltenen Treibstoffes.

Bundesrepub-	Lastwagen bis zu 3 t :	freie Einfuhr bis zu 40 Litern -
lik Deutsch-	" bis zu 5 t :	freie Einfuhr bis zu 100 Litern -
land (1)	" über 5 t :	freie Einfuhr bis zu 150 Litern -

(Quelle : Dok. ECE 203 vom 18.5.1960
Dok. E.P.2707 vom 28.10.1959)

- (1) Für die aus dem Ausland auf deutsches Hoheitsgebiet zurückkehrenden deutschen Fahrzeuge freie Einfuhr von 40, 70 und 100 Litern. Wenn bei Lastkraftwagen über 3 t die beim Verlassen des deutschen Hoheitsgebietes kontrollierte Treibstoffmenge grösser ist, kann bei der Rückkehr die gleiche Menge zollfrei wieder eingeführt werden.

B. Kraftfahrzeugsteuer

a) Binnengüterverkehr

11. Das gemeinsame Merkmal dieser Steuer besteht darin, dass sie sich nicht danach richtet, wie oft das Fahrzeug gebraucht wird. Die Kraftfahrzeugsteuer drückt sich in einem feststehenden Jahresbetrag aus, gleichgültig, wie oft das Fahrzeug während des Jahres benutzt wird. In allen Mitgliedstaaten erhöht sich die Steuer stufenmässig je nach den einzelnen Ländern nach dem Gewicht entweder des unbeladenen Fahrzeuges oder des beladenen Fahrzeuges oder nach der Nutzlast des Fahrzeuges.

12. Jeder Mitgliedstaat hat ein besonderes Berechnungssystem für die Kraftfahrzeugsteuer, wie nachstehende Tabelle zeigt:

Belgien	Die Steuer wird nach dem <u>Eigengewicht</u> des Fahrzeugs berechnet, anhand der in <u>Anlage II a)</u> aufgeführten Tabelle. Die Tabellenangaben werden bei Fahrzeugen, die mit Dieselöl oder Kohlenwasserstoffverbindungen betrieben werden, erhöht (s. Anlage II c).
Frankreich	Die Steuer wird nach dem <u>zulässigen Gesamtgewicht</u> anhand der in der Anlage II c) aufgeführten Tabelle berechnet. Diese Steuer ist anstelle der Beförderungsteuer getreten. Sie ist aufgegliedert nach einem System der Steuerbefreiung oder der teilweisen Steuerermässigung je nach dem beförderten Gut, der Gruppe des Verkehrsunternehmers und den Merkmalen des Fahrzeuges.
Italien	Die Steuer wird anhand der in der Anlage II d) aufgeführten Tabelle <u>nach der Nutzlast</u> des Fahrzeuges berechnet.
Luxemburg	Die Steuer wird nach dem <u>Eigengewicht</u> des Fahrzeuges anhand der in der Anlage II e) aufgeführten Tabelle berechnet.
Niederlande	Die Steuer wird nach dem <u>Eigengewicht</u> des Fahrzeugs anhand der in Anlage II f) aufgeführten Tabelle berechnet. Die Tabellenangaben werden bei Fahrzeugen, die mit anderen Treibstoffen als Benzin angetrieben werden, um 220 v.H. erhöht.

.../...

Deutschland	Die Steuer wird nach dem <u>zulässigen Gesamtgewicht</u> anhand der in der Anlage II h) aufgeführten Tabelle berechnet.
-------------	---

13. Ein Merkmal, das nicht in allen Mitgliedstaaten in Erscheinung tritt, jedoch erwähnt werden muss, ist die Verbindung zwischen der Kraftfahrzeugsteuer und den übrigen speziellen Steuern (Treibstoffsteuer und Beförderungsteuer).

Es wurde bereits dargelegt, wie Belgien und die Niederlande durch Manipulationen mit der Kraftfahrzeugsteuer versucht haben, den Unterschied zwischen der Benzinsteuer und der Dieselölsteuer zu verringern, der normalerweise den Kraftfahrzeugen mit Dieselmotorantrieb zugute kommt.

Eine weitere bemerkenswerte Verbindung besteht noch zwischen der Kraftfahrzeugsteuer und der ^BBeförderungsteuer. So hat der französische Staat seit 1956 die Beförderungsteuer für die drei Verkehrsträger aufgehoben und gleichzeitig die Kraftfahrzeugsteuer (2) durch eine "Mehrsteuer" (1) erhöht.

14. In Frankreich wird diese Steuer auch zum Zwecke der Harmonisierung des Strassenverkehrs und der Koordinierung dieses Verkehrsträgers mit den übrigen angewandt. So verfügt das Gesetz von 1956 eine allgemeine Steuer für Kraftfahrzeuge, deren zulässige Nutzlast 3.000 kg überschreitet. Diese halbjährlich zu entrichtende Steuer beträgt 30 NF je Tonne oder angebrochene Tonne für den gewerblichen Güterverkehr und 27, 5 NF für den Werkverkehr. Dieser Unterschied macht sich bei der Mehrsteuer noch stärker bemerkbar (125 NF gegenüber 100 NF), wenn das gewerbliche Verkehrsunternehmen keiner Berufsorganisation angehört.

(1) Es muss darauf hingewiesen werden, dass die "Mehrsteuer" sich besonders auf den Fernverkehr auswirkt.

(2) Siehe unterschiedliche Regelungen zwischen Personen- und Güterverkehr in den Übersichtstabellen.

b) Grenzüberschreitender Güterverkehr

15. Die im Binnenverkehr eines bestimmten Mitgliedstaates für diese Steuer geltende Regelung findet auch auf die Verkehrsmittel der übrigen Mitgliedstaaten Anwendung, sobald diese in das Hoheitsgebiet dieses Landes einfahren. Das Unternehmen, das die Kraftfahrzeugsteuer im Herkunftsland bereits entrichtet hat, muss beim Eintritt in das ausländische Hoheitsgebiet erneut eine Steuer zahlen, und zwar berechnet nach den Tagen, die das Fahrzeug auf diesem Hoheitsgebiet verbringt. Die Doppelbesteuerung ist offensichtlich. Es ist jedoch verständlich, dass die Regierung des Landes, in dem das Fahrzeug eine Strecke zurücklegt, grundsätzlich nicht auf die Vergütung der durch den Verkehr dieses Fahrzeugs verursachten Kosten verzichten kann.
16. Um einer solchen Doppelbesteuerung zu begegnen, wurden Gegenseitigkeitsabkommen abgeschlossen, die eine entsprechende Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer zu Gunsten der Verkehrsmittel der Vertragspartner vorsahen. Diese Lösung ist jedoch unvollkommen, denn die ausländischen Staaten, in deren Hoheitsgebiet die Hauptstrecke liegt, werden hinsichtlich der Infrastrukturkosten im allgemeinen benachteiligt. Der Transitverkehr ist hierfür das treffendste Beispiel.
17. In diesem Zusammenhang müssen auch die in den Niederlanden und in Belgien für die Kraftfahrzeugsteuer geltenden Vorschriften (Erhöhung des Steuersatzes für Dieselmotorkraftfahrzeuge) erwähnt werden.
18. Es wurde schon darauf hingewiesen, dass Frankreich im Jahre 1956 den eigentlichen proportionalen Bestandteil der Beförderungsteuer der Verwendung der Kraftfahrzeugsteuer als Harmonisierungs- und Koordinierungsinstrument geopfert hat.

.../...

Die französischen Verkehrsunternehmer unterliegen daher einer weitaus belastenderen Steuer als ihre ausländischen Konkurrenten, was beim grenzüberschreitenden Verkehr besonders ins Gewicht fällt. (1)

Nachstehende Tabelle I gibt einen Überblick über die in den sechs Mitgliedstaaten für die Kraftfahrzeugsteuer im Binnengüterverkehr und im grenzüberschreitenden Güterverkehr geltenden Vorschriften.

TABELLE I

KRAFTFAHRZEUGSTEUER

Güterverkehr		
LÄNDER	Binnenverkehr	grenzüberschreitender Verkehr durch ausländische Fahrzeuge auf dem Hoheitsgebiet des betreffenden Staates (2)
Belgien	a) Eigengewicht unter 1.000 kg: 150 BF je 100 kg b) Eigengewicht über 1.000 kg: je angebrochene 100 kg, die über 1.000 kg hinausgehen, wird ein Zuschlag von 7 BF erhoben, wobei 346 BF nicht überschritten werden dürfen. Die so erhöhte Steuer wird auf das <u>gesamte</u> Eigengewicht angewandt, d.h. sooft das Eigengewicht durch 100 kg teilbar ist. Zuschlag für Kraftfahrzeuge mit Dieselmotorantrieb (s. Anlage II a).	a) Eigengewicht unter 5.000 kg: 120 BF je Tag b) von 5.000 kg bis 9.999 kg: 160 BF je Tag c) 10.000 kg und darüber: 330 BF je Tag (Zuschlag von 100, 150, 300 BF für Dieselfahrzeuge). BEFREIUNG für folgende Länder: Frankreich, Niederlande, Luxemburg. Deutsche Fahrzeuge im Werkverkehr sind für den Grenzzonenverkehr ebenfalls von der Steuer befreit (s. Anlage II b).
Frankreich	a) <u>Allgemeine Steuer für Fahrzeuge mit zulässigem Gesamtgewicht über 3 t (Lastkraftwagen) oder 750 kg (Anhänger)</u> <u>Gewerblicher Güterverkehr:</u> 30 NF je Tonne oder angebrochene Tonne halbjährlich. <u>Werkverkehr:</u> 27,5 NF je Tonne oder angebrochene Tonne halbjährlich.	Wenn keine Befreiung durch ein Gegenseitigkeitsabkommen vorgesehen ist, unterliegen die ausländischen Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr den gleichen Vorschriften wie die französischen Fahrzeuge (Tagessatz 1/50 des halbjährlichen Steuersatzes).

.../...

(1) Trifft nicht zu im Verkehr mit der Bundesrepublik Deutschland.

(Forts. TABELLE I)

Werkverkehr:

100 NF je Tonne oder angebrochene Tonne halbjährlich.

Zum Zwecke der Koordinierung ist eine Regelung für Befreiungen und Ermässigungen der Steuer und Mehrsteuer oder nur der Steuer oder der Mehrsteuer allein vorgesehen (Anlage II c).

Italien	Siehe Tabelle, berechnet nach der Nutzlast (Anlage II d).	Die ausländischen Fahrzeuge zahlen 1/36 der Jahressteuer je vollen oder gebrochenen Zeitraum von 10 Tagen (3).
Luxemburg	Siehe Tabelle (Anlage II e).	In der Praxis werden diese Steuern nicht erhoben.
Niederlande	Siehe Tabellen, berechnet nach dem Eigengewicht des Fahrzeuges (Anlage II f).	Die ausländischen Fahrzeuge (Lastkraftwagen und Anhänger werden als je ein Fahrzeug angesehen) unterliegen den im Lande geltenden Steuern. Von der Kraftfahrzeugsteuer befreit sind Kraftfahrzeuge aus folgenden Ländern: Belgien, Frankreich, Luxemburg, Deutschland (Anlage II g).
Bundesrepublik Deutschland	Siehe Tabellen, berechnet nach dem zulässigen Gesamtgewicht (Anlage II h).	Die ausländischen Kraftfahrzeuge unterliegen entweder der für die deutschen Fahrzeuge vorgesehenen Steuer oder einer Tagessteuer von 3,- DM mit einem Minimum von 5,- DM je Aufenthalt. Die Niederlande und Luxemburg sind befreit.

-
- (2) Für die inländischen Fahrzeuge, die internationale Beförderungen ausführen, ist keine Befreiung von der inländischen Kraftfahrzeugsteuer vorgesehen. Nur in Belgien ist der Betrag dieser Steuer um 2/3 ermässigt, wenn der Fahrzeughalter beweist, dass sein Fahrzeug vorzugsweise für den grenzüberschreitenden Verkehr verwandt wird.
- (3) Diese Regelung wird nur auf Gegenseitigkeit angewandt. Für französische Fahrzeuge, die grenzüberschreitenden Verkehr in Italien ausführen, gilt folgende Regelung: 1/360 der Jahressteuer pro Tag oder angefangenen Tag mit einem Mindestbetrag von 3/360.

.... / ...

c) Binnenpersonenverkehr

19. Während Deutschland, die Niederlande und Luxemburg die Steuer wie für den Güterverkehr berechnen, d.h. nach dem Eigengewicht oder dem zulässigen Gesamtgewicht des Fahrzeuges, setzen Italien und Belgien die Steuer nach den PS fest.

d) Grenzüberschreitender Personenverkehr

20. Nachfolgende Tabelle II gibt einen Überblick über die derzeitigen steuerlichen Vorschriften, die für Fahrzeuge gelten, die für den Binnenpersonenverkehr sowie für den grenzüberschreitenden Personenverkehr eingesetzt werden.

.../...

TABELLE II

KRAFTFAHRZEUGSTEUER

Personenverkehr		
LÄNDER	Binnenverkehr	grenzüberschreitender Verkehr durch ausländische Fahrzeuge auf dem Hoheitsgebiet des betreffenden Staates (1)
Belgien	Nach fiskalischen PS-Stufen	Dieselbusse zahlen 55 BF je Tag (Benzinbusse: 30 BF), ausgenommen sind die Gegenseitigkeitsabkommen.
Frankreich		Autobusse für den Personenverkehr sind von der Steuer befreit.
Italien	Nach fiskalischen PS-Stufen; 1/3 Ermäßigung für Mietbusse oder Linienbusse.	1/36 der Jahressteuer für jeden vollen oder angebrochenen Zeitraum von 10 Tagen (2)
Luxemburg	Siehe Tabellen, berechnet nach dem <u>Eigengewicht</u> des Fahrzeugs (Anlage II e).	In der Praxis werden diese Steuern nicht erhoben.
Niederlande	Nach dem <u>Eigengewicht</u> : 70 Gulden plus 12 Gulden je 100 kg, die 1.000 kg überschreiten.	Befreiung für deutsche, französische, luxemburgische und belgische Verkehrsunternehmen. Für Beförderungen mit italienischen Fahrzeugen werden die gleichen Steuern erhoben wie für die in den Niederlanden zugelassenen Fahrzeuge.
Bundesrepublik Deutschland	Nach dem zulässigen <u>Gesamtgewicht</u> in Stufen für jeweils 200 kg.	3,00 DM je Tag, Minimum 5 DM. Befreiung für die Beneluxländer auf Gegenseitigkeit

(1) Für die inländischen Fahrzeuge, die grenzüberschreitende Beförderungen ausführen, ist keine Befreiung oder Ermässigung der inländischen Steuer vorgesehen.

(2) Siehe Fußnote (2), Seite 20

C. Beförderungsteuer

a) Binnengüterverkehr

21. Die Beförderungsteuer ist die einzige der speziellen Steuern im Verkehrswesen, die sich nach dem Wert der Verkehrsleistung richtet. Es wird noch einmal daran erinnert, dass der je nach der beförderten Ladung zu entrichtende Betrag an Treibstoffsteuer nur relativ wenig schwankt und dass die Kraftfahrzeugsteuer unabhängig von der Häufigkeit der Benutzung des Fahrzeuges unverändert bleibt.
22. Die Beförderungsteuer wird in den einzelnen Mitgliedstaaten in verschiedenster Form erhoben, und zwar entweder als eine Steuer auf den Beförderungspreis oder als eine Steuer auf die Einnahmen. Auf jeden Fall ist diese Steuer die einzige, die bestimmte Anpassungsmöglichkeiten an sämtliche Aspekte der Verkehrsvorgänge bietet: an die Entfernung, die beförderte Menge und den für die Beförderung gezahlten Preis.
23. Die Beförderungsteuer hat aber noch ein weiteres Merkmal aufzuweisen, das ihre einheitliche Einreihung in eine der grossen Kategorien - allgemeines Steuerwesen oder spezielles Steuerwesen -, in die das Sachgebiet dieser Studie unterteilt worden ist, schwierig macht. Dieses Merkmal ist ihre Ähnlichkeit - in einigen Mitgliedstaaten - mit der Umsatzsteuer, die in anderen Wirtschaftsbereichen erhoben wird.
24. Die Bundesrepublik Deutschland hat auf dem Gebiete der Beförderungsteuer bedeutende fiskalische Massnahmen für den Werkverkehr getroffen. Er wird nach t/km besteuert. Der Steuersatz beträgt 0,04 DM je t/km befördertes Gut für Lastwagen ohne Anhänger mit einer Nutzlast bis 4.000 kg auf Strecken von mehr als 50 km.

.../...

Für Lastkraftwagen über 4.000 kg beträgt der Steuersatz bei einer Entfernung von mehr als 50 km 0,05 DM je t/km.

Diese Maßnahme entspricht einerseits der Notwendigkeit, den Werkverkehr genau so zu belasten wie den gewerblichen Verkehr. Andererseits muß aber darauf hingewiesen werden, daß die Bundesregierung mit dieser Steuer noch einen anderen Zweck verfolgt, nämlich die Koordinierung des Werkfernverkehrs mit dem entsprechenden, durch andere Verkehrsträger ausgeführten Verkehr.

b) Grenzüberschreitender Güterverkehr

25. Die Beförderungsteuer schwankt je nach dem Hoheitsgebiet, auf dem die Beförderungsstrecke zurückgelegt wird.

Tabelle III gibt einen Überblick über den Binnenverkehr und den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr.

TABELLE III

BEFÖRDERUNGSTEUER

Güterkraftverkehr

LÄNDER	Umsatz- steuer- regelung	Binnenverkehr		Grenzüberschreitender Verkehr			
		gewerbl. Güter- verkehr	Werk- verkehr	Inl. Fahrzeuge		Ausl. Fahrzeuge	
				Gewerbl. Güter- verkehr	Werk- verkehr	gewerbl. Güter- verkehr	Werk- verkehr
1	2	3	4	5	6	7	8
Belgien	6%	6%	-	6% auf belgischer Strecke	-	6% auf belg. Strecke (1)	-
Frankreich	8,5% Beförde- rungsteuer	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)
Italien	3,3% Beförde- rungsteuer	3,3% + Gebühr auf das Beförde- rungs- papier	-	Gebühr auf das Beförde- rungs- papier	-	Gebühr auf das Beförde- rungs- papier	-
Luxem- burg	2%	2%	-	2% auf lux. Strecke	-	2% (3) auf luxem- burger Strecke	-
Nieder- lande	4%	3%	-	befreit	-	befreit	-

Forts.

BEFÖRDERUNGSTEUER

Güterkraftverkehr

1	2	3	4	5	6	7	8
Bundes- republik Deutsch- land	1 - 4%	Nahverkehr: 4%	-	Nahver- kehr: 4%	-	Nahver- kehr: 4% (5)	-
		Fernver- kehr: 7% + Umlage für die Bundesan- stalt für den Gü- terfern- verkehr 1,75% (4)	Fernver- kehr: Lastwa- gen ohne Anhänger, Nutzlast unter 4 t: 0,04 DM je t/km (auf deutscher Strecke) sonstige Fälle: 0,05 DM je t/km + Umlage von 60 DM pro Jahr und Fahr- zeug an die Bun- desanstalt für den Güterfern- verkehr	Fernver- kehr: 0,0075 DM je t/km (auf deutscher Strecke) + Umlage für die Bundes- anstalt für den Güter- fernver- kehr: 1,75% (4)	Fernver- kehr: Lastwa- gen ohne Anhänger Nutzlast unter 4 t: 0,04 DM je t/km (auf der deutschen Strecke) sonstige Fälle: 0,05 DM je t/km + Umla- ge von 60 DM pro Jahr u. Fahr- zeug an die Bun- desan- stalt für den Güter- fernver- kehr	Fernver- kehr: 0,0075 DM je t/km (auf deut- scher Strecke)	Fernver- kehr: Lastwagen ohne Anhän- ger, Nutz- last unter 4 t 0,04 DM je t/km (auf deut- scher Strecke) sonstige Fälle: 0,05 DM je t/km

(Quelle: Dok. E.C.E. Nr. 203 vom 18.5.1960)

(Forts. Anmerkungen)

.../...

Fussnoten zur vorherigen Tabelle

- (1) Der ausländische Unternehmer, der in Belgien keinen verantwortlichen Vertreter akkreditieren liess, zahlt beim Grenzübertritt nach Belgien folgenden Pauschalbetrag :
 - a) Kraftfahrzeuge ohne Anhänger : 400 BF
 - b) Kraftfahrzeuge mit Anhänger : 800 BF
 - (2) Die Beförderungsteuer für den Güterverkehr ist seit Oktober 1956 in eine Kraftfahrzeugsteuer umgewandelt worden.
 - (3) Der Satz beträgt 2 % ausschliesslich Steuer oder 1,96 % einschliesslich Steuer. Die ausländischen Fahrzeuge sind praktisch befreit, da die Erhebungskosten im Verhältnis zur Einnahme zu gross sein würden.
 - (4) Die Verkehrsunternehmer, die vorher ihre Beförderungspapiere von einer der von der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr anerkannten Frachtenkontrollstellen überprüfen liessen, zahlen anstelle der Umlage von 1,75 nur 0,25 %.
 - (5) Von der Einziehung der Steuer wird z.Zt. aus verwaltungstechnischen Gründen kein Gebrauch gemacht.
-

c) Binnenpersonenverkehr

26. Beim Personenverkehr gelten - im Gegenteil zu den Vorschriften für den Güterverkehr - folgende Bestimmungen :

- in Frankreich ist die Beförderungssteuer in Höhe von 8,50 % beibehalten worden ;
- der Werkverkehr ist in allen Mitgliedstaaten steuerfrei ;
- in Luxemburg wird für den Linienverkehr ein Stauersatz von 12 % erhoben, der Gelegenheitsverkehr hat 3 centimes je Personenkilometer zu entrichten.

d) Grenzüberschreitender Personenverkehr

27. Nachstehende Tabelle IV gibt eine Übersicht über die im Binnenverkehr und im grenzüberschreitenden Personenverkehr geltenden Vorschriften.

.../...

TABELLE IV

BEFÖRDERUNGSTEUER

LÄNDER	Umsatz- steuer- regelung	Personenkraftverkehr					
		Binnenverkehr		Grenzüberschreitender Verkehr			
		Gewerbl. Personen- verkehr	Werk- verkehr	Inländ.Fahrzeuge		Ausländ.Fahrzeuge	
				gewerbl. Personen- verkehr	Werk- verkehr	gewerbl. Personen- verkehr	Werk- verkehr
1	2	3	4	5	6	7	8
Belgien	6%	6%	-	6% auf belg. Strecke	-	Gelegen- heitsver- kehr: je nach Zahl der Plätze Linien- verkehr: 400 BF je Fahr- zeug	-
Frank- reich	8,5% Beförde- rung- steuer	8,5%	-	-	-	-	-
Italien	3,3% Beförde- rung- steuer	3,3% Beförde- rung- steuer + Stem- pelgebühr	-	-	-	-	-
Luxem- burg	2% (1)	Gelegen- heitsver- kehr : 3 cent. je Perso- nen/km				Praktisch keine Steuererhebung	

(1) Städteverkehr : 12 %
Stadtverkehr : 2 %

Forts.

.../...

BEFÖRDERUNGSTEUER

Personenkraftverkehr

LÄNDER	Umsatz- steuer- regelung	Binnenverkehr		Grenzüberschreitender Verkehr			
		gewerbl. Personen- verkehr	Werk- verkehr	Inländ.Fahrzeuge		Ausländ.Fahrzeuge	
				gewerbl. Personen- verkehr	Werk- verkehr	gewerbl. Personen- verkehr	Werk- verkehr
Nieder- lande	4% und 5%	3%	-	-	-	-	-
Bundes- repub- lik Deutsch- land	1-4%	12%	-	Gelegen- heits- verkehr: 0,004 DM je Per- sonen/km Linien- verkehr: 0,007 DM je Perso- nen-km (auf deutscher Strecke)	-	Gelegen- heitsvor- kehr: 0,004 DM je Perso- nen/km Linien- verkehr: 0,007 DM je Perso- nen/km (auf deutscher Strecke)	-

BELGIEN

Jahressteuer für gewerbliche, in Belgien zugelassene Kraftfahrzeuge
(Güterverkehr)

- a) Eigengewicht unter 1.000 kg : 150 BF je 100 kg.
- b) Eigengewicht über 1.000 kg : je angebrochene 100 kg über 1.000 kg erhöht sich die Steuer von 150 BF je kg um 7 BF, wobei der Betrag von 346 BF jedoch nicht überschritten werden darf. Die so erhöhte Steuer wird auf das gesamte Eigengewicht angewandt, d.h. sooft das gesamte Eigengewicht durch 100 kg teilbar ist.

Auf Grund der Pauschale von 346 BF sind die Steuer ab 3.800 kg Eigengewicht nicht mehr steigerungsfähig. Für ein Fahrzeug mit diesem Gewicht wird die Steuer folgendermaßen berechnet: die Steuer von 150 BF wird um 28×7 BF erhöht und beträgt somit 346 BF. Die insgesamt zu entrichtende Steuer beträgt also 38×346 BF = 13.148 BF.

Bei Fahrzeugen, die mit Dieselöl oder Kohlenwasserstoffverbindungen angetrieben werden, wird die Steuer um 290 BF für jeweils 100 kg erhöht. Bis zum 31.12.1964 darf die Erhöhung 100% dieser Steuer nicht überschreiten.

Für Fahrzeuge, deren Motor älter als 5 Jahre ist, wird eine Ermäßigung von 25% gewährt, für Fahrzeuge, die für den Verkehr innerhalb der Häfen verwandt werden, und unter bestimmten Voraussetzungen auch für sonstige Fahrzeuge eine Ermäßigung von 75%.

Belgische Fahrzeuge, die in der Hauptsache grenzüberschreitenden Verkehr ausführen, erhalten eine Steuerermäßigung von $1/3$ der Steuer (steuerpflichtiges Gewicht des Fahrzeuges mit Anhänger 7.000 kg).

.../...

ANLAGE II b)

BELGIENSteuer für gewerbliche, im Ausland zugelassene Fahrzeuge

Fahrzeuge, die ausschliesslich oder hauptsächlich für die Beförderung von Gütern oder sonstigen Gegenständen eingesetzt sind (Lastkraftwagen, Anhänger, Traktoren usw.).

Steuersatz auf das Eigengewicht:

unter 5.000 kg	: a)	120 BF je Tag
von 5.000 kg bis 9.999 kg	: b)	160 BF je Tag
von 10.000 kg und darüber	: c)	330 BF je Tag
Grenzüberschreitender Personenverkehr	: d)	30 BF je Tag

Bemerkungen :

- i) Die Tagessteuer wird für Fahrzeuge, die mit Dieselöl oder Kohlenwasserstoffderivaten aus Petroleum, die bei normaler Temperatur und normalem Druck gasförmig sind, je nach der entsprechenden Kategorie um 100, 150, 300 und 25 BF erhöht.
- ii) Der Tag der Einfahrt nach Belgien und der Ausfahrt aus Belgien zählen je als ein Tag. Der Tag der Ausfahrt wird nicht gezählt, wenn das Fahrzeug am Tag nach der Einfahrt oder am darauffolgenden Tag wieder ausfährt.
- iii) Der ausländische Verkehrsunternehmer kann wählen zwischen der Tagessteuer und der für belgische Fahrzeuge gleichen Typs erhobenen Steuer (Mindeststeuer: 3 Monate).

Besondere Befreiungen: Frankreich, Luxemburg, Niederlande: völlige Befreiung für die ~~insdiesen Ländern zugelassenen Fahrzeuge~~ jeder Art.

Bundesrepublik Deutschland:

Völlige Befreiung für Fahrzeuge im Güterwerkverkehr (Grenzzone) und für in Deutschland zugelassene Autobusse, die ausschliesslich in Deutschland aufgenommene Personen gegen Entgelt befördern.

.../...

FRANKREICH

KraftfahrzeugsteuerA. Güterverkehr

- a) Allgemeine Steuer auf alle Kraftfahrzeuge, deren zulässiges Gesamtgewicht 3.000 kg (Lastkraftwagen) oder 750 kg (Anhänger) überschreitet.
- Gewerblicher Verkehr - 30 NF halbjährlich je t oder angebrochene t,
 - Werkverkehr - 27,5 NF halbjährlich je t oder angebrochene t
- b) Mehrsteuer (zusätzlich zur allgemeinen Steuer) für alle Fahrzeuge oder Fahrzeugeinheiten, deren zulässiges Gesamtgewicht 6.000 kg überschreitet, und die außerhalb der Nahverkehrszone⁽¹⁾ fahren;
- gewerblicher Güterverkehr - 100 NF halbjährlich je t oder angebrochener t (2) für Verkehrsunternehmen, die einer Berufsorganisation angehören und 125 NF halbjährlich je t oder angebrochene t (2) für Verkehrsunternehmen, die keiner Berufsorganisation angehören;
 - Werkverkehr - 100 NF halbjährlich je t oder angebrochene t (2)

Die Mehrsteuer kann - wie die allgemeine Steuer - als Tagessteuer entrichtet werden, die 1/50 der Halbjahressteuer entspricht.

Die Ermäßigung von 6 t bezieht sich bei Fahrzeugeinheiten nur auf diese und nicht auf jedes einzelne ihrer Fahrzeuge. Sie wird entweder auf das Zugfahrzeug, wenn dieses nicht gleichfalls Lasten befördert, oder auf den Anhänger angewandt, wenn das Zugfahrzeug ein Sattel-schlepper ist.

Befreiung:1. Allgemeine Steuer und Mehrsteuer: insbesondere :

- Fahrzeuge, die ausschließlich innerhalb der Baustellen oder Unternehmen eingesetzt sind,
- Fahrzeuge, die für die Beförderung von Land- oder forstwirtschaftlichen Erzeugnissen oder Material im Bezirk des Unternehmens oder in den benachbarten Bezirken eingesetzt sind,
- Fahrzeuge, die besonders für die Beförderung bestimmter Lebensmittel eingerichtet sind und innerhalb der Nahverkehrszone fahren, Anhänger, Straßenroller usw.

(1) In Frankreich umfasst die Nahverkehrszone einen Kreis mit rd. 150 km Radius, in der BRD dagegen nur einen solchen mit 50 km Radius.

(2) Über 6 t zulässiges Gesamtgewicht.

2. Allgemeine Steuer (allein): Gewerbetreibende mit nur einem Fahrzeug von höchstens 5 t zulässigem Gesamtgewicht. Die Vergünstigung wird Unternehmern im gewerblichen Verkehr nicht gewährt.
3. Mehrsteuer (allein): Die Schienen-Straßen-Sattelaufleger, die in der Nahverkehrszone ihres Umschlagplatzes verkehren.

Ermäßigungen: insbesondere:

1. Allgemeine Steuer:

- 20% für Fahrzeuge, die ausschließlich Beförderungen für die Bauindustrie und für öffentliche Arbeiten oder Transporte von Erzen, Steinbrucherzeugnissen, Steinkohle, Braunkohle, Koks und Torf ausführen.
- 30% für Sattelanhänger.

2. Allgemeine Steuer und Mehrsteuer:

Bedeutende Ermäßigungen für Fahrzeuge oder Fahrzeugeinheiten, deren zulässiges Gesamtgewicht die von der Straßenverkehrsordnung festgesetzten und zum Verkehr ordnungsgemäß genehmigten Höchstwerte überschreitet.

B. Nutzfahrzeuge mit höchstens 3 t zulässigem Gesamtgewicht
(siehe nachstehende Tabelle)

Alter der Fahrzeuge	Fiskalische PS				
	bis zu 4 PS	5 - 7 PS (einschl.)	8 - 11 PS (einschl.)	12 - 16 PS (einschl.)	17 PS und darüber
bis zu 5 Jahren	60 NF	90 NF	120 NF	150 NF	200 NF
über 5, aber unter 20 Jahren	30 "	45 "	60 "	60 "	90 "
über 20, aber unter 25 Jahren	30 "	30 "	30 "	30 "	30 "
über 25 Jahre	Befreiung				

Bemerkungen: "Fahrzeuge im Zollvormerkverfahren" sind von dieser Steuer befreit.

Personenomnibusse (Linien- und Gelegenheitsverkehr) sind von dieser Steuer befreit.

Steuer für gewerbliche Fahrzeuge:

Der durch die Verordnung Nr. 3 des Präsidenten der Republik vom
5. Februar 1953/^{und} in der Fassung des Gesetzes vom 21.5.1955 - Nr. 463 -
für Lastkraftwagen eingeführte Tarif F sieht folgende Steuersätze vor (1):

Nutzlast in kg	Jahressteuer in Lire	
	Lastkraftwagen	Anhänger
bis 400	7.500	8.250
von 400 bis 800	10.500	11.550
" 800 " 1.000	13.500	14.850
" 1.000 " 1.500	18.000	19.800
" 1.500 " 2.000	25.500	27.900
" 2.000 " 2.500	33.000	36.000
" 2.500 " 3.000	40.500	44.400
" 3.000 " 3.500	48.000	52.800
" 3.500 " 4.000	55.500	60.900
" 4.000 " 4.500	63.000	69.000
" 4.500 " 5.000	70.500	77.400
" 5.000 " 6.000	78.000	85.800
" 6.000 " 7.000	87.000	95.700
" 7.000 " 8.000	96.000	105.000
" 8.000 " 9.000	108.000	118.500
" 9.000 " 10.000	123.000	135.000
" 10.000 " 11.000	138.000	150.000
über 11.000	157.500	171.000

(1) Artikel 25 des Gesetzes Nr. 729 vom 24.7.1961 sieht eine Zusatzsteuer in Höhe von 5% vor, die ab 1. Januar 1963 eingeführt wird (Verordnung vom 1. Juli 1962, G.U. Nr. 231 vom 13.9.1962).

LUXEMBURG

Kraftfahrzeugsteuer

Lastkraftwagen : Die Steuer wird nach dem Eigengewicht des Fahrzeugs berechnet.

a) bis zu 2.400 kg: (300 LF für jeweils 200 kg) x 1,05

b) über 2.400 kg: (3,600 LF + (100 LF für jeweils 200 kg, die die 2.400 kg überschreiten)) x 1,05

- Keine unterschiedliche Besteuerung der Diesel- und Benzinfahrzeuge.
- Anhänger (mit Ausnahme der Sattelanhänger, die zusammen mit dem Zugfahrzeug besteuert werden) sind steuerfrei.

NIEDERLANDE

Kraftfahrzeugsteuer für in den Niederlanden zugelassene Fahrzeuge

Gemäss Gesetz von 1926 über die Besteuerung der Kraftfahrzeuge (Motorrijtuigenbelastingwet) wird eine nach dem Eigengewicht des Fahrzeuges berechnete Steuer erhoben. Lastkraftwagen bis zu 1.000 kg entrichten eine Jahressteuer von 9 Gulden je 100 kg, die Mindeststeuer beträgt 72 Gulden, was einem Fahrzeug mit einem Leergewicht von 800 kg entspricht. Ab 1.000 kg staffelt sich die Steuer wie folgt:

von 1.000 bis 2.000 kg,	90,- hfl + 10,- hfl für jeweils 100 kg über 1.000 kg
von 2.000 bis 3.000 kg,	190,- hfl + 11,- hfl für jeweils 100 kg über 2.000 kg
von 3.000 bis 4.000 kg,	300,- hfl + 12,- hfl für jeweils 100 kg über 3.000 kg
von 4.000 bis 5.000 kg,	420,- hfl + 13,- hfl für jeweils 100 kg über 4.000 kg
von 5.000 bis 6.000 kg,	550,- hfl + 14,- hfl für jeweils 100 kg über 5.000 kg
über 6.000 kg,	690,- hfl + 15,- hfl für jeweils 100 kg über 6.000 kg

Für Fahrzeuge, die mit anderen Treibstoffen als Benzin angetrieben werden, erhöht sich diese Steuer um 220 %.

.../....

NIEDERLANDE

Kraftfahrzeugsteuer für die im Ausland zugelassenen gewerblichen Fahrzeuge

Diese Fahrzeuge unterliegen den gleichen Steuern wie die in den Niederlanden zugelassenen Fahrzeuge.

Diese Steuern können jährlich oder vierteljährlich oder wie folgt entrichtet werden:

1 Tag	$\frac{1}{100}$	der Jahressteuer
3 Tage	$\frac{1}{40}$	der Jahressteuer
15 Tage	$\frac{1}{20}$	der Jahressteuer
30 Tage	$\frac{1}{10}$	der Jahressteuer
60 Tage	$\frac{1}{5}$	der Jahressteuer

Mindeststeuer: 0,50 hfl

Von dieser Steuer sind (u.a.) befreit die in folgenden Ländern zugelassenen gewerblichen Fahrzeuge: Belgien, Frankreich, Luxemburg, Bundesrepublik Deutschland.

Je nach der Gegenseitigkeitsvereinbarung ist die Dauer der Befreiung begrenzt oder unbegrenzt. Die kürzeste Dauer (15 Tage) hat bisher keine Schwierigkeiten verursacht.

.../...

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

Kraftfahrzeugsteuer

Gewerbliche Kraftfahrzeuge mit 4 Rädern werden wie folgt besteuert:

Gesamtgewicht	Jahressteuersatz in DM für jeweils 200 kg des Gesamtgewichtes oder an- gebrochene 200 kg
bis 2.000 kg	22
von 2.000 kg bis 3.000 kg	23,50
von 3.000 kg bis 4.000 kg	25
von 4.000 kg bis 5.000 kg	26,50
usw.	usw.
von 23.000 kg bis 24.000 kg	55
über 24.000 kg	56,50

Die Steuer kann monatlich, vierteljährlich oder halbjährlich entrichtet werden und beläuft sich entsprechend auf $1/12 + 8 \%$, $1/4 + 6 \%$ oder $1/2 + 3 \%$ des Jahressteuersatzes.

Für Sattelanhänger, deren Verwendung verkehrspolitisch besonders begünstigt wird, und zwar im Hinblick auf eine Begrenzung der Zahl der Fahrzeuge und der Gewichte, werden Ermässigungen von 25 % gewährt. Eine Ermässigung von 50 % des normalen Steuersatzes erhalten Lastkraftwagen, die auf Grund ihrer besonderen Bauart ausschliesslich in der Bauindustrie eingesetzt sind, ferner Omnibusse, die in der Hauptsache für den Linienverkehr eingesetzt sind sowie unter bestimmten Voraussetzungen sonstige Spezialfahrzeuge.

.../...