

ARCHIVES HISTORIQUES DE LA COMMISSION

COLLECTION RELIEE DES
DOCUMENTS "COM"

COM (71)268

Vol. 1971/0046

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.

KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

KOM(71) 268 endg.

Brüssel, den 24. März 1971

VORSCHLAG EINER ENTSCHEIDUNG DES RATES
über die Einführung eines gemeinsamen Systems der
Abgeltung der Benutzung der
Verkehrswege

DENKSCHRIFT
über die Abgeltung der Benutzung der Verkehrswege
im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik

KOM(71) 268 endg.

Vorschlag einer Entscheidung des Rates
über die Einführung eines gemeinsamen
Systems der Abgeltung der Benutzung
der Verkehrswege

(Mitteilung der Kommission an den Rat)

BEGRÜNDUNG

I. Allgemeine Überlegungen

1. Das Problem der Abgeltung der Wegebenutzung - auch als "Problem der Anlastung der Wegekosten" bezeichnet - gilt seit langem als ein Kernproblem der gemeinsamen Verkehrspolitik.

In der Übereinkunft vom 22. Juli 1965 über die Organisation des Verkehrsmarktes beschloss der Rat, im Zusammenhang mit den Massnahmen zur Annäherung der Bedingungen, unter denen die Märkte funktionieren, eine gemeinsame Lösung dieses Problems zu treffen.

In der Entschliessung, die er in seiner Tagung vom 19. und 20. Oktober 1966 angenommen hatte, betonte er erneut, wie wichtig es sei, dieses Problem gegebenenfalls durch Annahme einer vorläufigen Zwischenlösung schnell zu lösen.

Am 14. Dezember 1967⁽¹⁾ billigte der Rat - auf Grund einer Erklärung der Kommission - den Zeitplan und die allgemeine Linie von ersten Massnahmen zur Einführung einer Abgeltung der Wegebenutzung.

2. Nach diesem Beschluss unterbreitete die Kommission zwei Vorschläge von ersten Massnahmen, die sich einmal auf die Einführung einer einheitlichen und ständigen Buchführung über die Ausgaben für die Verkehrswege, zum andern auf die Harmonisierung der Strukturen der Steuern für Nutzfahrzeuge beziehen.

(1) Beschluss des Rates vom 14. Dezember 1967 über bestimmte Massnahmen auf dem Gebiet der gemeinsamen Verkehrspolitik.
(AB Nr. 322 vom 30. Dezember 1967, Seite 4).

Den ersten Vorschlag nahm der Rat am 4. Juli 1970⁽¹⁾ an, der zweite⁽²⁾ wird noch immer erörtert. Die Mitgliedstaaten stellen gegenwärtig gemeinsam mit der Kommission Zahlenmateriel zusammen, damit beurteilt werden kann, welche Folgen die betreffende Massnahme nach sich ziehen würde.

Jedenfalls zeigt sich, dass auf dem in dem Beschluss vom 14. Dezember 1967 gewiesenen Weg nur sehr begrenzte Fortschritte möglich sind und sehr schnell ein Punkt erreicht werden könnte, an dem Grundsatzentscheidungen unvermeidbar werden.

Im übrigen könnten sich auf Gemeinschaftsebene getroffene Teilmassnahmen als unzureichend erweisen, um einzelstaatliche Massnahmen auf dem Gebiete der Wegekostenanlastung zu verhindern, die nicht nur die spätere Einführung einer gemeinsamen Regelung auf diesem Gebiet, sondern auch die Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik in ihrer Gesamtheit zu belasten drohen.

3. So hält die Kommission den Zeitpunkt für gekommen, dass die Organe der Gemeinschaft die Grundlagen eines gemeinsamen Systems der Abgeltung der Wegebenutzung schaffen.

Das Programm von Untersuchungen und Enqueten, das in den letzten Jahren auf Grund der Ratsentscheidungen vom 22. Juni 1964⁽³⁾ und vom 13. Mai 1965⁽⁴⁾ verwirklicht wurde, liefert wichtige technische und wirtschaftliche Beurteilungsfaktoren, die es ermöglichen, die Entscheidungen in dieser Hinsicht zu

(1) Verordnung (EWG) Nr. 1108/70 vom 4. Juni 1970 zur Einführung einer Buchführung über die Ausgaben für die Verkehrswege des Eisenbahn-, Strassen- und Binnenschiffsverkehrs.
(AB Nr. L 130 vom 15. Juni 1970, Seite 4).

(2) Vorschlag einer ersten Richtlinie des Rates zur Anpassung der nationalen Systeme der Steuern für Nutzfahrzeuge.
(AB Nr. C 95 vom 21. September 1968, Seite 41).

(3) Entscheidung des Rates Nr. 64/389/EWG vom 22. Juni 1964 zur Durchführung einer Enquete über die Wegekosten des Eisenbahn-, Strassen- und Binnenschiffsverkehrs.
(AB Nr. 102 vom 29. Juni 1964, Seite 1598/64).

(4) Entscheidung des Rates Nr. 65/270/EWG vom 13. Mai 1965 zur Anwendung von Artikel 4 der Entscheidung Nr. 64/389/EWG des Rates vom 22. Juni 1964 zur Durchführung einer Enquete über die Wegekosten des Eisenbahn-, Strassen- und Binnenschiffsverkehrs.
(AB Nr. 88 vom 24. Mai 1965, Seite 1473/65).

erhellen. Insbesondere die Musteruntersuchung⁽¹⁾ enthält wertvolle theoretische und Zahlenangaben über die in Frage kommenden Systeme der Abgeltung der Benutzung der Wege.

Mit diesen Systemen werden jedoch unterschiedliche Ziele angestrebt. Daher ist zwischen den Zielsetzungen eine Wahl zu treffen, die wiederum die Wahl zwischen den Systemen bestimmen wird.

Es muss unbedingt eine Lösung festgehalten werden, die eine vom Standpunkt der Allgemeinheit optimale Benutzung der Wege gewährleistet und dabei genügend Einnahmen verschafft, die alle Ausgaben für den Bau und Betrieb dieser Wege decken. Die Abgeltung zu sozialen Grenzkosten ist in Verbindung mit der Auflage des Haushaltsausgleichs die einzige Lösung, die dieser doppelten Anforderung entspricht.

Gegenstand dieses Vorschlags einer Entscheidung ist, diese Lösung zur Grundlage des gemeinsamen Systems der Abgeltung der Wegebenutzung zu machen und die allgemeinen Grundsätze dafür festzulegen. Auf dieser Grundlage können so die späteren Massnahmen zur Durchführung der für die drei Verkehrsträger gewählten Politik ausgearbeitet werden, deren Inhalt und innerer Zusammenhang aus der Denkschrift der Kommission an den Rat über die Abgeltung der Benutzung der Wege hervorgehen.

(1) Bericht über die Musteruntersuchung gemäss Artikel 3 der Entscheidung des Rates Nr. 65/270/EWG vom 13. Mai 1965 (Dok. SEC(69)700 endg. vom 12. März 1969).

II. Besondere Überlegungen

Artikel 1

In diesem Artikel wird die grundsätzliche Einführung eines gemeinsamen Systems der Abgeltung der Wegebenutzung für alle drei Binnenverkehrsträger festgelegt.

Artikel 2

In Absatz 1 dieses Artikels werden die Zielsetzungen der Abgeltung der Wegebenutzung festgelegt. Diese soll sowohl eine Aufgabe des Faktoreinsatzes als auch eine Aufgabe der Ausgabenfinanzierung erfüllen.

Das erste dieser Ziele wird erreicht, wenn der Abgeltung die sozialen Grenzkosten zugrundegelegt werden. Die Einnahmen, die damit erzielt werden, reichen jedoch nicht immer aus, um sämtliche Wegeausgaben zu decken. Zur Verwirklichung des zweiten Ziels muss die Regel, dass sich Entgelte und soziale Grenzkosten decken müssen, durch die Auflage der Gleichheit von Einnahmen und Ausgaben ergänzt werden.

Absatz 2 sieht vor, dass der Rat Regeln für die Ermittlung der sozialen Grenzkosten und der Ausgleichsentgelte festlegen wird. Solche Regeln sind unerlässlich, damit das gemeinsame System der Abgeltung der Wegebenutzung bei den einzelnen Verkehrsträgern und in den sechs Mitgliedstaaten zu gleichartigen Auswirkungen führt und somit die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im Verkehr gewährleistet.

Artikel 3

In diesem Artikel wird festgelegt, welche Ausgaben mit den Einnahmen aus der Abgeltung während eines gegebenen Zeitraums zu decken sind. Dies sind grundsätzlich die während des betreffenden Zeitraums für den Bau, die Instandhaltung und den Betrieb der Wege getätigten Ausgaben. Es wird jedoch die Möglichkeit eröffnet, zur Finanzierung der Investitionsausgaben Anleihen aufzunehmen. In diesem Falle wird nicht die direkte Investitionsausgabe, sondern der Kapitaldienst der zu ihrer Finanzierung aufgenommenen Anleihen berücksichtigt. Diese Möglichkeiten werden gemeinhin als "Haushaltsausgleich" ohne Anleihen" und "Haushaltsausgleich mit Anleihen" bezeichnet.

Es soll bemerkt werden, dass der Zeitraum, während dessen die Gleichheit der Ausgaben und der Einnahmen hergestellt werden soll, nicht unbedingt ein Jahr sein muss; es kann vielmehr angezeigt sein, das Gleichgewicht innerhalb eines längeren Zeitraumes anzustreben, in dem die Schwankungen der Ausgaben von Jahr zu Jahr ausgeglichen werden können. Ein solches Vorgehen führt auch dazu, dass die Entgelte im Durchschnitt einigermaßen gleich bleiben, wodurch die Dispositionen der Verkehrsnutzer erleichtert werden.

Artikel 4

Mit der Abgeltung der Wegebenutzung lässt sich die angestrebte optimale Nutzung der bestehenden Wege nur dann erreichen, wenn die Entgelte möglichst stark nach den sozialen Grenzkosten der einzelnen Verkehrskategorien differenziert werden. Insbesondere ist eine angemessene Differenzierung der Entgelte in Raum und Zeit erforderlich, wobei die Schwankung der Grenzkosten der Stauung besonders wichtig ist. Ihre Grenzen findet die Differenzierung selbstverständlich in den bestehenden Erhebungsverfahren und deren Kosten.

Artikel 5

Das zufriedenstellende Funktionieren des Abgeltungssystems setzt voraus, dass selbständige Betriebseinheiten geschaffen und mit allen Befugnissen ausgestattet werden, die erforderlich sind, um eine den Zielen und Grundsätzen dieser Abgeltung entsprechende Betriebsführung zu gewährleisten.

Jeder dieser Einheiten obliegt es, ihre Entgelte nach den Kosten- und Benutzungsbedingungen der von ihnen verwalteten Wege festzulegen.

Artikel 6

In Absatz 1 dieses Artikels wird festgelegt, mit welchen Mitteln die Abgeltung der Wegebenutzung durchgeführt wird.

Bei den Eisenbahnen können die Wegekosten auf Grund der integrierten Verwaltung unmittelbar in die Beförderungsentgelte einbezogen werden. Folglich ist diesbezüglich keine Sondermassnahme vorzusehen.

Bei der Strasse und der Binnenwasserstrasse hingegen liegt die Verwaltung der Wege und des Transportmaterials nicht in einer Hand; deswegen sind von den Benutzern dieser Wege Entgelte zu erheben.

Bei der Strasse werden diese Entgelte gleichzeitig in Form von Kraftfahrzeugsteuern, Treibstoffsteuern und direkten Abgeltungsmassnahmen erhoben, die die Verkehrsleistung zum Zeitpunkt und am Ort ihrer Erstellung treffen. Die beiden ersten Faktoren gehören gegenwärtig zu den spezifischen Steuern; ihre Höhe wird in nahezu allen Fällen in bezug auf Überlegungen festgesetzt, die der Wegekostenanlastung fremd sind; ihre Verwendung als Instrumente zur

Abgeltung der Wegebenutzung führt dazu, daß sowohl ihre Höhe als auch ihre Struktur nach den Erfordernissen dieser Abgeltung festgelegt werden müssen. Was jedoch die Personenkraftwagen betrifft, so eröffnet Absatz 2 die Möglichkeit, ihnen auf Grund von steuerlichen Erfordernissen eine zusätzliche Belastung aufzuerlegen, die nicht eine Abgabe für die Wegebenutzung, sondern eine Verbrauchssteuer darstellt. Wird eine solche Belastung aufgelegt, so muß deren Höhe unter Berücksichtigung sowohl der haushaltspolitischen Erfordernisse als auch einer Reihe von Erwägungen - insbesondere sozialer Art - festgesetzt werden.

Bei der Wasserstraße ist es auf Grund der technischen Betriebsbedingungen möglich, sich auf die Erhebung von Schifffahrtabgaben zu beschränken, die nach den Merkmalen der einzelnen Wasserstraßen und der Schiffe sehr stark differenziert werden können.

Artikel 7

Absatz 1

Die Abgeltung der Wegebenutzung kann auf Grund ihres komplexen Charakters und der Vielzahl der erforderlichen Durchführungsmaßnahmen sowie ihrer großen wirtschaftlichen und finanziellen Auswirkungen nur schrittweise eingeführt werden.

Die Probleme, die sich in diesem Zusammenhang stellen, sind bei der Wasserstraße eindeutig größer als bei der Straße, denn die Benutzer der Wasserstraße tragen gegenwärtig nur verhältnismäßig wenig und oft überhaupt nicht zur Deckung der ihnen zurechenbaren Wegekosten bei. Daher sind für die Einführung der Abgeltung bei diesen Verkehrsträgern zwei verschiedene Zeitpunkte vorgesehen, und zwar der 31. Dezember 1981 für die Straße und der 31. Dezember 1986 für die Wasserstraße.

Der erste Termin bedeutet eine Übergangszeit von zehn Jahren, und zwar von dem Zeitpunkt an gerechnet, zu dem die erste Richtlinie des Rates über die Anpassung der nationalen Systeme der Steuern für Nutzfahrzeuge, der ersten wirklichen Massnahme einer Abgeltung der Wegebenutzung, vermutlich in Kraft treten wird.

Für die Binnenschifffahrt erscheint es angemessen, diese Übergangszeit um fünf Jahre zu verlängern.

Um es den Mitgliedstaaten und auch den Wirtschaftssubjekten zu ermöglichen, die für die Anpassung an die neugeschaffenen Bedingungen erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, ist es zweckmässig, dass der Rat im voraus das Gesamtprogramm der einzelnen Massnahmen sowie den Zeitplan ihrer stufenweisen Einführung festlegt.

Absatz 2

Diese Bestimmung bezieht sich auf den Fall, wo im Laufe der Zeit der Einführung und innerhalb einer Stufe die Anwendung der vom Rat beschlossenen Massnahmen in gewissen Tätigkeitsbereichen ernsthafte wirtschaftliche und soziale Schwierigkeiten in dem einen oder anderen Mitgliedstaat hervorrufen würde. Sie sieht für den betroffenen Mitgliedstaat die Möglichkeit vor, auf Schutzmassnahmen, die von den vorgesehenen Vorschriften abweichen, zurückzugreifen.

Um sicherzustellen, dass diese Abweichungen nicht die Einheit des Abgeltungssystems gefährden, ist es notwendig, dafür vorherige Genehmigungen der Kommission, die nach Anhörung der anderen Mitgliedstaaten gewährt werden, vorzusehen sowie ihre Anwendung zeitlich zu begrenzen.

Absatz 3

Das in Absatz 1 genannte Gesamtprogramm muss flexibel sein und auf Grund der gemachten Erfahrungen angepasst werden können. Daher ist vorgesehen, dass die Kommission dem Rat vor Ende jeder Stufe einen Bericht über die erhaltenen Ergebnisse und die gegebenenfalls gewährten Abweichungen vorlegt. Wenn es sich zeigt, dass die Einführung der Massnahmen auf ernsthafte Schwierigkeiten stösst oder nicht die erwarteten Ergebnisse hervorbringt, kann die Kommission die erforderlichen Änderungen vorschlagen.

Absatz 4

Was die Eisenbahn betrifft, so befinden sich die Unternehmen dieses Verkehrsträgers so lange in einer ungünstigen Position, wie ihre Konkurrenten des Strassen- und Binnenschiffsverkehrs nicht die gesamten ihnen anzulastenden Wegeausgaben tragen. Daher sieht dieser Absatz vor, dass den Eisenbahnunternehmen während der Zeit der Einführung der Abgeltung Entschädigungszahlungen zum Ausgleich der ihnen hierdurch entstehenden Benachteiligungen gewährt werden.

Artikel 8

Keine Bemerkungen.

Vorschlag einer Entscheidung des Rates
über die Einführung eines gemeinsamen Systems
der Abgeltung der Benutzung der Verkehrswege

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschafts-
gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe :

Die Einführung einer gemeinsamen Verkehrspolitik setzt voraus, dass ein gemeinsames System auf dem Gebiet der Abgeltung der Wegebenutzung festgelegt wird. Dieses System soll - zur Gewährleistung eines gesunden Wettbewerbs im Verkehr - für die Verkehrswege der Eisenbahn, Strasse und Binnenschifffahrt gelten.

Die Einführung einer Abgeltung der Benutzung der Wege erfordert zahlreiche Massnahmen, die nur schrittweise erlassen und angewandt werden können. Die Ausrichtung und die allgemeinen Grundsätze dieser Abgeltung sind jedoch schon heute festzulegen, um die Ausarbeitung der Durchführungsmaßnahmen zu erleichtern und die gegenseitige Annäherung der einzelstaatlichen Regelungen zu fördern.

Mit der Abgeltung soll ein doppeltes Ziel erreicht werden : einmal zu einer optimalen Benutzung der bestehenden Wege beizutragen, zum andern den Benutzern alle Ausgaben anzulasten, die für den Bau und den Betrieb der Verkehrswege erforderlich sind. Dieses Ziel wird erreicht, wenn die für die

.../...

verschiedenen Verkehrskategorien zu erhebenden Entgelte nach den sozialen Grenzkosten festgelegt werden, gegebenenfalls zuzüglich eines Mehrbetrags, der die Deckung der Gesamtausgaben für die betreffenden Wege durch die Einnahmen aus der Abgeltung ihrer Benutzung gewährleistet.

Zur Gewährleistung der optimalen Nutzung der bestehenden Wege sollten die von den einzelnen Verkehrskategorien zu erhebenden Entgelte möglichst in Abhängigkeit von den Veränderungen ihrer sozialen Grenzkosten differenziert werden.

Es ist festzulegen, mit welchen Mitteln die Entgelte für die Wegebenutzung im Strassen- und im Binnenschiffsverkehr erhoben werden. Was die Personenkraftwagen betrifft, so muss die Möglichkeit offengelassen werden, ihnen eine zusätzliche Belastung aufzuerlegen, deren Höhe unter Berücksichtigung sowohl haushaltspolitischer Erfordernisse als auch einer Reihe anderer Erwägungen - insbesondere sozialer Art - festgesetzt werden muss.

Es ist schon jetzt zu bestimmen, innerhalb welchen Zeitraums das gemeinsame System der Abgeltung der Wegebenutzung für diese beiden Verkehrsträger schrittweise eingeführt wird. Dabei ist den Auswirkungen der vorgesehenen Massnahmen auf den Wettbewerb zwischen Verkehrsträgern Rechnung zu tragen. Das Programm und der Zeitplan, die diesbezüglich vom Rat festzulegen sind, müssen jedoch gegebenenfalls in Abhängigkeit von den erzielten Ergebnissen jeweils angepasst werden können.

Zur Schaffung gerechter Wettbewerbsbedingungen zwischen Verkehrsträgern muss von Beginn der Einführung des gemeinsamen Systems an vorgesehen werden, dass den Eisenbahnunternehmen Ausgleichszahlungen für den Fall gewährt werden, dass die Benutzer der Strassen und der Wasserstrassen nicht die gesamten Ausgaben für diese Verkehrswege tragen.

Die Möglichkeit, dass die Einführung der Abgeltung der Wegebenutzung in manchen Tätigkeitsbereichen des einen oder des anderen Mitgliedstaates ernsthafte wirtschaftliche und soziale Schwierigkeiten mit sich bringt, kann nicht ausgeschlossen werden. Es muss die Möglichkeit vorgesehen werden, diesen Schwierigkeiten durch vorübergehende Abweichungen von den gemeinsamen Bestimmungen entgegenzutreten, und das Verfahren für die Gewährung dieser Abweichungen muss festgelegt werden -

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

./.

Artikel 1

Gemäss den Bedingungen und innerhalb der Fristen, die in dieser Entscheidung festgelegt sind, wird in der Gemeinschaft ein gemeinsames System der Abgeltung der Benutzung der Verkehrswege des Eisenbahn-, Strassen- und Binnenschiffsverkehrs eingeführt.

Artikel 2

1. Die Abgeltung der Wegebenutzung soll die bestmögliche Benutzung der Wege fördern und dabei Einnahmen verschaffen, die alle damit zusammenhängenden und der Verkehrsfunktion anzulastenden Ausgaben decken.

Zu diesem Zweck müssen die Entgelte, die von den einzelnen Verkehrskategorien zu erheben sind, den jeweiligen sozialen Grenzkosten der Benutzung der Wege entsprechen. In dem Fall, wo die diesen Entgelten entsprechenden Einnahmen unter den Ausgaben liegen, müssen die sozialen Grenzkosten um ein Ausgleichsentgelt erhöht werden, das so festgesetzt wird, dass die Deckung dieser Ausgaben sichergestellt ist.

2. Der Rat legt auf Vorschlag der Kommission mit qualifizierter Mehrheit Regeln für die Bestimmung der sozialen Grenzkosten und der Ausgleichsentgelte fest.

Artikel 3

Die Ausgaben im Sinne von Artikel 2 Absatz 1, die innerhalb eines bestimmten Zeitraums durch die Einnahmen in diesem Zeitraum zu decken sind, umfassen die folgenden, in diesem Zeitraum getätigten Ausgaben:

- Ausgaben für den Bau, die Wiederherstellung und die Erneuerung der Anlagen, d.h. Investitionsausgaben;

- Ausgaben für die Unterhaltung und den Betrieb dieser Anlagen und der Verwaltungsdienststellen, d.h. laufende Ausgaben.

Wenn die Finanzierung der Investitionsausgaben über Anleihen vorgenommen wird, müssen die Einnahmen aus den Entgelten innerhalb dieses Zeitraums der Summe der beiden folgenden Größen entsprechen :

- innerhalb dieses Zeitraums getätigte und durch Anleihen nicht gedeckte Ausgaben,
- Tilgungs- und Zinslasten für Anleihen, die in früheren Zeiträumen zur Finanzierung von Investitionsausgaben aufgenommen wurden und die diesem Zeitraum zuzurechnen sind.

Artikel 4

Die Entgelte für die Benutzung der Wege werden möglichst weitgehend nach Verkehrskategorien mit unterschiedlichen sozialen Grenzkosten differenziert. Für dieselbe Verkehrskategorie werden immer dann unterschiedliche Tarife erhoben, wenn ihre Einführung auf Grund der unterschiedlichen Bedingungen der Wegebenutzung in Zeit und Raum gerechtfertigt und wenn ihre Anwendung mit den vorhandenen Mitteln unter Berücksichtigung der Erhebungskosten möglich ist.

Artikel 5

Unterschiedliche Entgelte für die Benutzung der Wege werden jeweils für die selbständig betriebenen Kunstbauten, Verkehrswege oder Verkehrsnetze festgelegt.

.../...

Artikel 6

1. Die Abgeltung der Benutzung der Wege wird durchgeführt:

- bei der Strasse über die Kraftfahrzeugsteuern, die Treibstoffsteuern und direkte Abgeltungsmassnahmen, und
- bei der Binnenwasserstrasse über Schifffahrtsabgaben.

2. Die Verwendung der Kraftfahrzeug- und der Treibstoffsteuern als Instrumente zur Abgeltung der Wegebenutzung verhindert nicht, insbesondere im Falle steuerpolitischer Erfordernisse, eine zusätzliche Besteuerung des Haltens von Personenkraftwagen oder des für den Antrieb der Motoren verbrauchten Treibstoffs.

Artikel 7

1. Die Abgeltung der Benutzung der Wege wird schrittweise eingeführt. Vorbehaltlich eventueller Fristverlängerungen, die gemäss den Vorschriften von Absatz 3 vom Rat festgesetzt werden, wird diese Abgeltung im Strassenverkehr spätestens am 31. Dezember 1981 und im Binnenschiffsverkehr spätestens am 31. Dezember 1986 abgeschlossen sein.

Der Zeitplan der einzelnen Stufen sowie die innerhalb jeder Stufe zu treffenden Massnahmen werden auf Vorschlag der Kommission vom Rat festgelegt.

2. Sollte während der Zeit der Einführung der Abgeltung die Anwendung der für eine Stufe vorgesehenen Massnahmen ernsthafte wirtschaftliche und soziale Schwierigkeiten in gewissen Tätigkeitsbereichen hervorrufen, kann die Kommission auf Antrag eines Mitgliedstaates und nach Anhörung der anderen Mitgliedstaaten Abweichungen von diesen Massnahmen während eines begrenzten Zeitraums genehmigen. Diese Abweichungen dürfen für die Einführung des Systems nur ein Minimum von Störungen hervorrufen und nicht über das unbedingt erforderliche Mass zur Beseitigung der festgestellten Schwierigkeiten hinausgehen.

3. Vor Ende einer jeden Stufe legt die Kommission dem Rat einen Bericht über die Ergebnisse der während dieser Stufe angewendeten Massnahmen vor. Der Bericht führt insbesondere die eventuell gemäss den Vorschriften von Absatz 2 gewährten Abweichungen sowie gegebenenfalls Vorschläge zur Änderung der Dauer der Stufe oder der während der folgenden Stufe zu treffenden Massnahmen auf.

4. Während der Zeit der Einführung der Abgeltung werden den Eisenbahnunternehmen nach gemeinsamen Regeln, die auf Vorschlag der Kommission vom Rat festgelegt werden, Entschädigungszahlungen gewährt, die dazu bestimmt sind, die unzureichenden Einnahmen zur Deckung der Ausgaben für die Verkehrswege der Strasse und der Binnenschifffahrt durch deren Benutzer auszugleichen.

Artikel 8

Diese Entscheidung ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel, am

Im Namen des Rates

Der Präsident

Denkschrift über die Abgeltung der
Benutzung der Verkehrswege im Rahmen
der gemeinsamen Verkehrspolitik.

(von der Kommission dem Rat vorgelegt)

1. <u>EINLEITUNG</u>	1
1.1. Problematik der Abgeltung der Benutzung der Verkehrs- wege	1
1.2. Überblick über die bisherigen Stellungnahmen der Gemeinschaftsorgane	2
1.3. Dringlichkeit einer Gemeinschaftsmaßnahme	5
1.4. Notwendigkeit eines Gesamtplans	6
1.5. Inhalt der Denkschrift	7
2. <u>FESTLEGUNG DER ZIELE UND VORAUSSETZUNGEN EINER ABGELTUNG DER WEGEBENUTZUNG</u>	8
3. <u>VORSCHLAG FÜR DIE WAHL EINES GEMEINSCHAFTSSYSTEMS DER ABGELTUNG DER WEGEBENUTZUNG</u>	10
3.1. Lösungsmöglichkeiten	10
3.2. Das System des Haushaltsausgleichs als Grundlage einer gemeinsamen Lösung	12
3.2.1. Vorteile des Systems des Haushaltsausgleichs	12
3.2.2. Wichtigste Probleme der Anwendung	13
4. <u>DURCHFÜHRUNG DES GEMEINSAMEN SYSTEMS BEI DEN EINZELNEN VERKEHRSTRÄGERN</u>	16
4.1. Eisenbahn	16
4.1.1. Allgemeines	16

	<u>Seite</u>
4.1.2. Merkmale der vorgeschlagenen Lösung	17
4.1.2.1. Geltungsbereich	17
4.1.2.2. Umfang der Auflage des Haus- haltsausgleichs	18
4.1.2.3. Aufnahme von Anleihen	18
4.1.2.4. Bestimmung der Wegeausgaben	19
4.1.2.5. Festlegung der Entgelte und einzusetzende Mittel	20
4.1.3. Übergangsregelung	21
4.2. Wasserstraße	23
4.2.1. Allgemeines	23
4.2.2. Merkmale der vorgeschlagenen Lösung	24
4.2.2.1. Geltungsbereich	24
4.2.2.2. Aufnahme von Anleihen	25
4.2.2.3. Bestimmung der Wegeausgaben	26
4.2.2.4. Abgrenzung der Ausgleichszonen	26
4.2.2.5. Festsetzung der Entgelte und einzusetzende Mittel	27
4.2.3. Einführung der gemeinsamen Regelung	28
4.3. Straße	29
4.3.1. Allgemeines	29
4.3.2. Allgemeine Verfahrensgrundsätze	30

	<u>Seite</u>
4.3.2.1. Unterscheidung zwischen Nutzfahrzeugen und Personenkraftwagen	31
4.3.2.2. Unterscheidung zwischen Ausserortsstrassen und Innerortsstrassen	32
4.3.2.3. Auswahl der Prioritäten	33
4.3.3. Merkmale der vorgeschlagenen Lösung	34
4.3.3.1. Geltungsbereich	34
4.3.3.2. Aufnahme von Anleihen	34
4.3.3.3. Bestimmung der Wegeausgaben	35
4.3.3.4. Abgrenzung der Ausgleichszonen	35
4.3.3.5. Festsetzung der Entgelte	36
4.3.3.6. Einzusetzende Mittel	38
4.3.3.6.1. Treibstoffsteuern	39
4.3.3.6.2. Kraftfahrzeugsteuern	40
4.3.3.6.3. Massnahmen der direkten Abgeltung	41
4.3.4. Abgeltung der Wegebenutzung und Harmonisierung der Steuern	43
4.3.5. Einführung der gemeinsamen Regelung	45
4.3.5.1. Erste Stufe	45
4.3.5.1.1. Nutzfahrzeugsteuern	45
4.3.5.1.2. Treibstoffsteuern	46
4.3.5.1.3. Massnahmen für eine direkte Abgeltung	47

.../...

	<u>Seite</u>
4.3.5.2. Zweite Stufe	48
4.3.5.2.1. Nutzfahrzeugsteuern	48
4.3.5.2.2. Treibstoffsteuern	48
4.3.5.2.3. Steuern auf Personen- kraftwagen	49
4.3.5.2.4. Massnahmen für eine di- rekte Abgeltung	49
5. <u>INSTITUTIONELLE VORKEHRUNG</u>	50
6. <u>WIRTSCHAFTLICHE UND FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DER LÖ- SUNGSVORSCHLÄGE</u>	52
6.1. Eisenbahn	52
6.2. Binnenwasserstrasse	54
6.2.1. Angaben über die gegenwärtige Lage	54
6.2.1.1. Allgemeine Rechtsvorschriften	54
6.2.1.2. Struktur der Abgeltung	55
6.2.1.3. Höhe der Schifffahrtabgaben	56
6.2.1.4. Deckungsgrad der Ausgaben	58
6.2.2. Auswirkung der verschiedenen vorge- schlagenen Massnahmen	59
6.3. Strasse	63
6.3.1. Angaben über die gegenwärtige Lage	63
6.3.1.1. Steuern und Abgaben, die für Fahrzeuge oder den Verkehr er- hoben werden	63
6.3.1.1.1. Kraftfahrzeugsteuern	64
6.3.1.1.2. Treibstoffsteuern	66
6.3.1.1.3. Massnahmen einer di- rekten Abgeltung	67

	<u>Seite</u>
6.3.1.2. Auswirkungen der Besteuerung je nach Nutzfahrzeugkategorien	67
6.3.1.3. Deckungsgrad der Ausgaben	68
6.3.2. Auswirkung der vorgeschlagenen Massnahmen	69
6.3.2.1. Gesamtbeurteilung	69
6.3.2.2. Nutzfahrzeugsteuern	71
6.3.2.3. Treibstoffsteuern	71
6.3.2.4. Massnahmen für eine direkte Abgeltung	73
7. <u>SCHLUSSEFOLGERUNGEN</u>	74

ENTWURF

Denkschrift über die Abgeltung der Benutzung der Verkehrswege im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik (Mitteilung der Kommission an den Rat)

1. EINLEITUNG

1.1. Problematik der Abgeltung der Benutzung der Verkehrswege

Die Einführung einer Abgeltung der Benutzung der Wege ist aus zwei Hauptgründen wichtig.

Erstens ist sie ein wesentlicher Teil der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im Verkehr. Denn ein echter Wettbewerb ist weder zwischen den Verkehrsträger noch – innerhalb der Verkehrsträger – zwischen den einzelnen Fahrzeugkategorien möglich, wenn ein so bedeutender Bestandteil der Kosten wie der Preis für die Benutzung der Verkehrswege nicht nach gleichen oder gleichwertigen Kriterien bestimmt wird. Diese Überlegungen gelten auf innerstaatlicher wie auch auf zwischenstaatlicher Ebene.

Zweitens ist die Abgeltung der Wegebenutzung ein Teil des Bemühens um eine optimale Nutzung der Gemeinschaftsgüter. Die gegenwärtigen Schwierigkeiten, die auf die Stauungserscheinungen auf zahlreichen Verkehrswegen zurückzuführen sind, erfordern dringend Maßnahmen, damit die vorhandenen Verkehrswege bestmöglich genutzt werden können. Mit der Abgeltung der Wegebenutzung, die den Preismechanismus in dem Bereich der Verkehrswege einführt, kann dieses Ziel unter Wahrung der Entscheidungsfreiheit des Verkehrsnutzers erreicht werden.

.../...

Es soll bemerkt werden, daß die Abgeltung der Wegebenutzung nur ein Aspekt des Handelns auf dem Gebiet der Verkehrswege ist; der zweite - ebenso wichtige - ist die Koordinierung der Investitionen. Somit muß das gemeinsame Abgeltungssystem zu gegebener Zeit durch gemeinsame Regeln für die Wahl der Investitionen ergänzt werden.

1.2. Überblick über die bisherigen Stellungnahmen der Gemeinschaftsorgane

Das Problem der Abgeltung der Benutzung der Verkehrswege nahm wegen seiner Bedeutung in den Beratungen und Arbeiten der Gemeinschaftsorgane auf dem Gebiet der gemeinsamen Verkehrspolitik schon immer einen breiten Raum ein.

Nachdem die Kommission in ihrer Denkschrift über die Grundausrichtung der gemeinsamen Verkehrspolitik⁽¹⁾ und in ihrem Aktionsprogramm⁽²⁾ die Tragweite dieses Problems hervorgehoben und dabei insbesondere auf die Zusammenhänge mit der Harmonisierung der spezifischen Steuern hingewiesen hatte, schlug sie schon 1963 im allgemeinen Rahmen der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen vor, die Systeme der spezifischen Steuern und Abgaben im Verkehr in einer Weise anzupassen, die eine angemessene Anlastung der Wegekosten verwirklicht.

Der Rat glaubte seinerzeit, der Kommission in diesem Punkt nicht folgen zu können, und klammerte beim Erlaß der Harmonisierungsentscheidung⁽³⁾ den entsprechenden Artikel des Vorschlags⁽⁴⁾ aus.

(1) Dok. VII/KOM(61) 50 endg. vom 10. April 1961.

(2) Dok. VII/KOM(62) 88 endg. vom 23. Mai 1962.

(3) Entscheidung des Rates vom 13. Mai 1965 über die Harmonisierung bestimmter Vorschriften, die den Wettbewerb im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr beeinflussen (AB Nr. 88 vom 24. Mai 1965, S. 1500).

(4) Dok. VII/KOM(63) 167 vom 10. Mai 1963.

Bei bedeutenden Beratungen über die gemeinsame Verkehrspolitik bestätigt der Rat jedoch jedesmal, wie wichtig diese Frage und wie notwendig es ist, dafür eine schnelle Lösung zu finden.

So sieht die Übereinkunft vom 22. Juni 1965 über die Organisation des Verkehrsmarktes vor, daß die Bedingungen, unter denen die Märkte funktionieren, während der beiden ersten Stufen der Einführung dieser Organisation auf bestimmten Gebieten einander angenähert werden müssen und dazu eine gemeinsame Lösung für das Problem der Anlastung der Wegekosten zu finden ist.

Der Rat betonte in der EntschlieÙung, die er in seiner 194. Tagung vom 19. und 20. Oktober 1966 angenommen hatte, erneut die Notwendigkeit, dieses Problem gegebenenfalls durch Annahme einer vorläufigen Zwischenlösung zu regeln. Die Kommission unterbreitete in ihrer Mitteilung vom 10. Februar 1967⁽¹⁾ an den Rat entsprechende Anregungen.

Mit Beschluß vom 14. Dezember 1967⁽²⁾ billigte der Rat den Zeitplan und die allgemeine Linie der ersten Maßnahmen zur Einführung einer Abgeltung der Wegebenutzung im Sinne einer Erklärung der Kommission.

(1) Dok. SEK(67) 346 endg.

(2) Beschluß des Rates vom 14. Dezember 1967 über bestimmte Maßnahmen auf dem Gebiet der gemeinsamen Verkehrspolitik (AB Nr. 322 vom 30. Dezember 1967, Seite 4).

Von diesen allgemeinen Erklärungen abgesehen, ist darauf hinzuweisen, daß der Rat auf Vorschlag der Kommission mit zwei Entscheidungen aus den Jahren 1964⁽¹⁾ und 1965⁽²⁾ ein großes Programm für Untersuchungen und Enqueten über die Wegekosten und die verschiedenen Möglichkeiten einer Abgeltung der Wegebenutzung festgelegt hat. Die Kommission erließ ihrerseits zwei Entscheidungen zur Durchführung einer Reihe von Erhebungen und Sondierungen über die Nutzung der Verkehrswege⁽³⁾. Die Ergebnisse dieser Arbeiten wurden in drei Berichten der Kommission an den Rat vorgelegt⁽⁴⁾.

Am 27. Januar 1970 erließ der Rat eine Entscheidung, nach der fünf Mitgliedstaaten neue Untersuchungen über die Probleme im Zusammenhang mit den Straßennetzen in Stadtgebieten durchführen werden⁽⁵⁾.

-
- (1) Entscheidung des Rates Nr. 64/389/EWG vom 22. Juni 1964 zur Durchführung einer Enquete über die Wegekosten des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs (AB Nr. 102 vom 29. Juni 1964, Seite 1598/64).
 - (2) Entscheidung des Rates Nr. 65/270/EWG vom 13. Mai 1965 zur Anwendung von Artikel 4 der Entscheidung Nr. 64/389/EWG des Rates vom 22. Juni 1964 zur Durchführung einer Enquete über die Wegekosten des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs (AB Nr. 88 vom 24. Mai 1965, Seite 1473/65).
 - (3) Entscheidung Nr. 64/449/EWG der Kommission vom 10. Juli 1964 über die im Jahre 1965 durchzuführenden Straßenverkehrszählungen, gemäß der Entscheidung des Rates vom 22. Juni 1964 über die Durchführung einer Enquete über die Wegekosten (AB Nr. 123 vom 30. Juli 1964, Seite 2084/64) und Entscheidung Nr. 65/258/EWG der Kommission über die Nutzung der Verkehrswege (AB Nr. 82 vom 12. Mai 1965, Seite 1405/65).
 - (4) Bericht über die Musteruntersuchung gemäß Artikel 3 der Entscheidung des Rates Nr. 65/270/EWG vom 13. Mai 1965 (Dok. SEK(69)700 endg. vom 12. März 1969);
Bericht über die Ergebnisse der Wegekostenerhebung im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr (Dok. SEK(69) 2169 endg. vom 16. Juni 1969);
Bericht über die Ergebnisse der 1966 durchgeführten Erhebungen und Sondierungen über die Nutzung der Verkehrswege im Rahmen der Enquete über die Wegekosten (Dok. SEK(69) 3450 endg. vom 30. September 1969).
 - (5) Entscheidung Nr. 70/108/EWG des Rates vom 27. Januar 1970 zur Änderung der Entscheidung des Rates vom 13. Mai 1965 zur Anwendung von Artikel 4 der Entscheidung des Rates vom 22. Juni 1964 zur Durchführung einer Enquete über die Wegekosten des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs (AB Nr. L 23 vom 30. Januar 1970, Seite 24).

Das Europäische Parlament sowie der Wirtschafts- und Sozialausschuß haben ihrerseits ständig darauf hingewiesen, welche Bedeutung eine schnelle Lösung des Problems der Anlastung der Wegekosten für die Weiterentwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik besitzt.

1.3. Dringlichkeit einer Gemeinschaftsmaßnahme

Wie die Analyse der weiter oben kurz erwähnten Arbeiten der Gemeinschaftsorgane und der Stellungnahmen der Ratsmitglieder in allen wichtigen Tagungen zeigen, hängen entscheidende Fortschritte in der gemeinsamen Verkehrspolitik davon ab, daß eine auf gemeinsamen Grundsätzen beruhende Abgeltung der Wegebenutzung eingeführt wird.

Dieser Frage maßen die französischen⁽¹⁾ und die niederländischen⁽²⁾ Ratsmitglieder in den Tagungen des Rates über Verkehrsfragen vom 26. und 27. Januar und 4. Juni 1970 eine besonders große Bedeutung bei.

Im übrigen kann das Ausbleiben einer Lösung dieses Problems auf Gemeinschaftsebene nur das einseitige Vorgehen der Regierungen begünstigen, wodurch die unentbehrliche Harmonisierung innerhalb der Gemeinschaft noch schwieriger werden könnte.

(1) Dok. R/447/70(TRANS 40) vom 26. Februar 1970.

(2) Dok. R/1238/70(TRANS 91) vom 12. Juni 1970.

Ein gemeinsames Vorgehen wird somit immer dringlicher; die bei der Durchführung des weiter oben erwähnten Gemeinschaftsprogramms für Untersuchungen und Enqueten erhaltenen Ergebnisse und Erkenntnisse ermöglichen es, ein derartiges Vorgehen auf zuverlässige harmonische Daten zu stützen. Daher hält die Kommission den Augenblick für gekommen, die Untersuchung in die Tat umzusetzen und Vorschläge für eine Gesamtlösung zu unterbreiten.

1.4. Notwendigkeit eines Gesamtplans

Ein so bedeutendes Problem wie die Abgeltung der Wegebenutzung, das zudem weit über den Rahmen der Verkehrspolitik hinausragt und sich insbesondere auf die Steuerpolitik erheblich auswirkt, kann mit vereinzelten, von allen wirtschaftlichen und politischen Konstellationen abhängigen Teilmaßnahmen nicht wirklich gelöst werden. Eine Gesamtkonzeption soll festgelegt werden, um ein konsequentes Handeln zu gewährleisten. Dies setzt voraus, daß die Gemeinschaftsorgane zum einen eine Grundsatzentscheidung treffen und zum anderen in einem Programm festlegen, mit welchen Maßnahmen und in welcher Zeit die gewählte Politik in den jeweiligen Gebieten durchzuführen ist.

Die Kommission will mit der Vorlage dieser Denkschrift im Rat die große Diskussion, welche die Bedeutung des Problems erfordert, in Gang bringen. Wie bei allen für die Zukunft der Gemeinschaft wichtigen Entscheidungen sollten das Europäische Parlament sowie der Wirtschafts- und Sozialausschuß an der Ausarbeitung der Lösungen für die in dieser Denkschrift behandelten Fragen beteiligt werden.

Eine solche Diskussion darf, um wirklich sinnvoll zu sein, nicht auf Allgemeinbetrachtungen beschränkt bleiben; sie muß auf möglichst konkrete Fragen ausgerichtet sein und zu praktischem Handeln führen. Deshalb wollte die Kommission nicht nur Ziele festlegen und allgemeine Grundsätze aufstellen, sondern auch darlegen, mit welchen Maßnahmen ein in sich geschlossenes System der Abgeltung der Benutzung der Wege eingeführt werden kann. Deshalb hat sie auch beschlossen, dem Rat gleichzeitig mit

dieser Denkschrift den Vorschlag einer Entscheidung über die Ausrichtung und allgemeinen Grundsätze dieses Systems vorzulegen.

1.5. Inhalt der Denkschrift

In der Denkschrift werden die Ziele der Abgeltung der Wegebenutzung (Ziffer 2) festgelegt und die verschiedenen Lösungsmöglichkeiten (3.1.) besprochen, von denen das System des Haushaltsausgleichs als Grundlage der gemeinsamen Regelung vorgeschlagen wird; die wichtigsten Probleme, die mit der Anwendung dieses Systems verbunden sind, werden allgemein dargelegt (3.2.).

Für die Durchführung dieses Systems bei den einzelnen Verkehrsträgern werden dann ausführliche Vorschläge unterbreitet (4.), in denen unter Beachtung der jeweiligen Besonderheiten der Anwendungsbereich der Abgeltung, die Festsetzung der Entgelte, die Mittel und die Zeitfolge für die Einführung der gemeinsamen Regelung besprochen werden.

Auch die institutionellen Fragen im Zusammenhang mit der Einführung einer auf dem Begriff des Haushaltsausgleichs beruhenden Abgeltung der Wegebenutzung werden kurz erläutert (5.).

Sodann folgen einige Angaben, die eine erste Beurteilung der wirtschaftlichen und finanziellen Auswirkungen der vorgeschlagenen Lösungen ermöglichen (6.).

In den Anlagen werden statistische und quantitative Angaben zusammengefaßt, die zu einem besseren Verständnis der Probleme und Lösungsvorschläge beitragen dürften.

2. FESTLEGUNG DER ZIELE UND VORAUSSETZUNGEN EINER ABGELTUNG DER WEGE- BENUTZUNG

Wie weiter oben gesagt, wurden seit 1960 auf Gemeinschaftsebene im Zusammenhang mit dem Problem der Anlastung der Wegekosten zahlreiche Untersuchungen durchgeführt und Überlegungen angestellt. Daneben führten verschiedene Länder der Gemeinschaft wichtige Untersuchungen durch. Groß-angelegte Untersuchungen wurden ebenfalls in anderen internationalen Organisationen und in einigen Drittländern, insbesondere in Großbritannien und in den Vereinigten Staaten, durchgeführt.

Diese vielfältigen Untersuchungen konnten zwar nicht alle Einzel- fragen lösen, ermöglichten aber doch eine Klärung der allgemeinen Aus- gangsdaten, so daß jetzt in voller Kenntnis der Sachlage Entscheidungen über die Ausrichtung und die Ziele des gemeinsamen Systems der Abgeltung der Wegebenutzung getroffen werden können.

Die Abgeltung der Wegebenutzung, d.h. die Erstellung eines Preis- systems für die Benutzung der Verkehrswege, muß eine Doppelaufgabe er- füllen:

a) Zunächst die Aufgabe der optimalen Benutzung der Verkehrswege

Die Entgelte müssen derart festgesetzt sein, daß sie die bestmögliche Benutzung der Verkehrswege für die Allgemeinheit gewährleisten. Dieses Ziel wird erreicht, wenn die Auswirkung der Entgelte dahingeht, nur die Nutzer von der Benutzung abzubringen, die der Wegebenutzung einen ge- ringeren Wert als den Kosten beimessen, die diese Benutzung der Allge- meinheit verursacht.

b) Sodann eine Finanzierungsaufgabe

Durch die Abgeltung sollen die zur Finanzierung der Ausgaben für den Betrieb und den Ausbau der Verkehrswege erforderlichen Mittel aufge- bracht werden. Auf Grund der Unteilbarkeiten und des steigenden Er-

.../...

tragszuwachs bei den Verkehrswegen führt die Anwendung eines Preissystems, das der Zielsetzung einer optimalen Wegebenutzung entspricht, jedoch zu Einnahmen, die niedriger sind als die Summe aller Ausgaben, die für die Verwirklichung der Produktion getätigt werden müssen⁽¹⁾.

Die Deckung des in einigen Fällen somit möglichen Defizits durch die Allgemeinheit ist mit zahlreichen Nachteilen verbunden. Sie könnte insbesondere zu Investitionen führen, die bei einer genauen wirtschaftlichen Berechnung nicht gerechtfertigt wären. Denn die Verkehrsnutzer üben dann in der Gewißheit, die Kosten nicht tragen zu müssen, einen starken Druck aus, damit neue Wege gebaut werden. Vorschriften für Investitionsentscheidungen ohne finanzielle Sanktionen wären von zweifelhaftem Wert. Eine Mittelverschwendung läßt sich am besten dadurch verhindern, daß auf die Benutzer zusätzlich zu den Ausgaben für den Betrieb der Verkehrswege auch die gesamten Investitionsangaben abgewälzt werden. Eine derartige Lösung ist auch die einzige, die die Gleichbehandlung der einzelnen Verkehrsträger sicherstellt.

Damit die so definierten allgemeinen Ziele tatsächlich erreicht werden, müssen zwei Voraussetzungen erfüllt werden:

Zunächst muß die gewählte Lösung unbedingt auf zuverlässigen theoretischen Grundlagen beruhen.

Sodann muß die Abgeltung praktisch anwendbar sein, d.h. aus einer Reihe logischer, klarer, leicht verständlicher und leicht anwendbarer Regeln bestehen.

(1) Dies gilt natürlich, wenn man die gesamte Nutzungsdauer eines Verkehrsweges betrachtet; Einnahmen und Ausgaben sind dabei in aktualisiertem Wert ausgedrückt. Für ein bestimmtes Jahr während dieses Zeitraumes können die Einnahmen über den Ausgaben liegen.

3. VORSCHLAG FÜR DIE WAHL EINES GEMEINSCHAFTSSYSTEMS DER ABGELTUNG DER WEGEBENUTZUNG

3.1. Lösungsmöglichkeiten

Die verschiedenen Systeme, die auf dem Gebiet der Abgeltung der Wegebenutzung in Frage kommen können, wurden in der Musteruntersuchung, welche die Kommission unter Mitwirkung der Sachverständigen aller Mitgliedstaaten durchgeführt hatte, eingehend untersucht. Dabei handelt es sich um

- das System der sozialen Grenzkosten,
- das System der wirtschaftlichen Entgelte,
- das System des Haushaltsausgleichs,
- das System der wirtschaftlichen Vollkosten.

Diese Systeme können wie folgt kurz umrissen werden:

- a) Das System der sozialen Grenzkosten beruht auf der Grenzkostentheorie für die Preisbildung, die auf das Gebiet der Verkehrswege übertragen wurde. Die sozialen Grenzkosten sind die Kosten, die der Allgemeinheit durch eine zusätzliche Verkehrseinheit auf einem bestimmten Verkehrsweg entstehen. Sie setzen sich aus folgenden Faktoren zusammen:
- die Grenzkosten der Benutzung des Weges, d.h. die Mehrkosten, die dem Träger des Weges durch eine zusätzliche Verkehrseinheit entstehen;
 - die Grenzkosten der Stauung, d.h. die Mehrkosten, die dem übrigen Verkehr durch eine zusätzliche Verkehrseinheit entstehen;
 - die externen Grenzkosten, d.h. alle sonstigen Mehrkosten, die der Allgemeinheit durch eine zusätzliche Verkehrseinheit entstehen. Sie umfassen vor allem die Schwankung der Unfallkosten und der Kosten der Umweltbelästigung.

- b) Das System der wirtschaftlichen Entgelte leitet sich ebenfalls aus der Grenzkostentheorie ab. Es unterscheidet sich von dem vorausgehenden System dadurch, daß an die Inanspruchnahme der Kapazität der Verkehrswege eine Auflage geknüpft ist. Diese Auflage besteht darin, diese Inanspruchnahme auf ein Niveau zu begrenzen, das unter der physischen Kapazität liegt.

Das wirtschaftliche Entgelt besteht aus

- den Grenzkosten der Benutzung, die wie nach dem System der sozialen Grenzkosten ermittelt werden;
 - dem reinen Entgelt, das die Nachfrage an die Kapazität anpassen soll. Es ist gleich Null, solange die Nachfrage unter der im voraus festgesetzten Kapazität liegt; droht die Nachfrage diese Kapazität zu übersteigen, dann wird es auf eine solche Höhe festgesetzt, daß die Nachfrage wieder auf das Niveau der Kapazität zurückgeht. Das reine Entgelt ersetzt alle Faktoren der sozialen Grenzkosten außer den Grenzkosten der Benutzung.
- c) Das System des Haushaltsausgleichs beruht auf dem System der sozialen Grenzkosten. Wenn die nach dem System der sozialen Grenzkosten erzielten Einnahmen die Wegeausgaben innerhalb eines bestimmten Bezugszeitraums jedoch nicht decken, werden die sozialen Grenzkosten um ein Entgelt erhöht, das die Mehreinnahmen verschaffen soll, die für den Ausgleich der Betriebsrechnung notwendig sind.
- d) Das System der wirtschaftlichen Vollkosten ermittelt nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen die Kosten, die durch die Bereitstellung und Benutzung der bestehenden Verkehrswege entstehen. Es beruht also auf einer ganz anderen Konzeption als die drei vorausgehenden Systeme. Die wirtschaftlichen Vollkosten bestehen aus den Kosten für die Unterhaltung und den Betrieb der Wege zuzüglich der Kapitalkosten, d.h. der Kosten für die Tilgung und Verzinsung des investierten Kapitals. Sie werden den Benutzern nach Verfahren, die auf dem Kausalitätsprin-

zip beruhen, zugerechnet, wobei zwischen den vom Nutzungsgrad abhängigen Benutzungskosten und den davon unabhängigen Kapazitätskosten unterschieden wird. Die Benutzungskosten werden vereinbarungsgemäß den Grenzkosten der Benutzung gleichgesetzt.

Ferner ist zu bemerken, daß das System der wirtschaftlichen Vollkosten im Gegensatz zu den drei anderen Systemen nur ein Verfahren für die Kostenberechnung und keine Lösung der Abgeltung der Wegebenutzung ist, für deren Ausarbeitung es nur einer von mehreren Beurteilungsfaktoren wäre.

3.2. Das System des Haushaltsausgleichs als Grundlage einer gemeinsamen Lösung

3.2.1. Vorteile des Systems des Haushaltsausgleichs

In der Einleitung zum Bericht über die Musteruntersuchung hat die Kommission bereits einige sachliche Einwendungen gegen das System der wirtschaftlichen Entgelte und der wirtschaftlichen Vollkosten vorgebracht. Die Beurteilung der einzelnen Systeme anhand der weiter oben in Ziffer 2 festgelegten Kriterien führt jedoch zu dem Ergebnis, daß nur eines davon in vollem Umfang den gestellten Anforderungen genügt, nämlich das System des Haushaltsausgleichs. In den letzten Jahren wurde diese Lösung sowohl von den Theoretikern der Verkehrswirtschaft als auch von den Praktikern und den Berufsverbänden sehr stark befürwortet. Dabei ist insbesondere auf die Stellungnahmen der Verfasser zweier Berichte hinzuweisen, welche die Kommission über die Abgeltung der Benutzung der Wege ausarbeiten ließ^{(1) (2)}.

(1) Möglichkeiten der Tarifpolitik im Verkehr. Studien, Reihe Verkehr, 1, Brüssel, 1965. Bericht der Professoren ALLAIS, DEL VISCOVO, DUQUESNE DE LA VINELLE, OORT und SEIDENFUS.

(2) Fragen im Zusammenhang mit der Anwendung eines Systems zur Abgeltung der Benutzung der Straßen. Bericht von Herrn René MALCOR (erscheint demnächst in der Veröffentlichungsreihe "Studien", Reihe Verkehr).

Das System des Haushaltsausgleichs entspricht so, wie es in der Musteruntersuchung dargelegt wurde und wie es die Kommission als allgemeine Grundlage für eine gemeinsame Lösung der Abgeltung der Wegebenutzung vorschlägt, vollauf den beiden wesentlichen Zielen, deren Bedeutung weiter oben herausgestellt wurde.

Erstens handelt es sich um ein System des Faktoreinsatzes. Die Entgelte beruhen auf den sozialen Grenzkosten, weshalb die von den Benutzern zu bezahlenden Preise diese Kosten nie unterschreiten dürfen. Diese Regel ist von entscheidender Bedeutung, denn sie bedeutet, daß sich das System des Haushaltsausgleichs nicht darauf beschränkt, einfach ein Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben herzustellen, sondern vor allem darauf abgestellt ist, die bestmögliche Benutzung der bestehenden Wege zu gewährleisten.

Zweitens handelt es sich um ein Finanzierungssystem. Dies bedeutet zweierlei:

- Einmal muß jeder Verkehrsträger und innerhalb dieser wiederum jede Benutzergruppe für alle Kosten, die ihnen anzulasten sind, selbst aufkommen. Dieser Grundsatz schließt jede staatliche Beihilfe ebenso aus wie die Subventionierung einer Branche durch eine andere;
- Zum anderen müssen alle sich aus der Abgeltung ergebenden Erlöse für die Verwaltung und den Ausbau der Wege verwendet werden.

3.2.2. Wichtigste Probleme der Anwendung

Zu vermeiden ist, daß die Regel des Haushaltsausgleichs, anstatt die Leistungsfähigkeit zu erhöhen, die Träger des Verkehrsweges einengt oder zu unwirtschaftlichen Wirkungen führt. Folgende Punkte dürften in diesem Zusammenhang daher besondere Beachtung verdienen:

.../...

a) Zeitraum, in dem der Ausgleich herbeizuführen ist

Zeiträume von einem Jahr dürften als Rahmen für die Herbeiführung eines Ausgleichs zwischen Einnahmen und Ausgaben zu kurz sein. Zwischen den einzelnen aufeinanderfolgenden Betriebsergebnissen müßte, wie dies bei Industrie- und Handelsunternehmen die Regel ist, ein Ausgleich möglich sein.

Ein mehrjähriger Zeitraum würde im übrigen den Vorteil gleichmäßiger Entgelte bieten. Würden diese aufgrund von mehrjährigen Kosten- und Verkehrsvorausschätzungen festgesetzt, dann müßten sie nicht bei jeder Änderung dieser Faktoren geändert werden. Damit könnte die Abgeltung der Wegebenutzung außerdem in den Rahmen der mittelfristigen Wirtschaftspolitik einbezogen werden.

b) Aufnahme von Anleihen

Es muß die Möglichkeit geschaffen werden, die Investitionsausgaben durch die Aufnahme von Anleihen zeitlich zu verteilen. Eine sofortige Belastung der Benutzer mit den hohen Investitionsausgaben könnte dem Verkehr in zahlreichen Fällen übermäßige Lasten aufbürden und in Bezug auf den optimalen Faktoreinsatz zu erheblichen Verzerrungen führen.

c) Ausgleich im Raum

Das Ausmaß der Wegenetze, bei denen der Haushaltsausgleich aufzuerlegen ist, muß so festgelegt werden, daß diese Auflage gegenüber einer Abgeltung zu sozialen Grenzkosten keine zu große Verzerrung hervorruft. Mit anderen Worten muß die Differenz zwischen den Einnahmen, die den sozialen Grenzkosten entsprechen, und den zu deckenden Gesamtausgaben anhand eines angemessenen räumlichen Ausgleichs auf eine ausreichend große Anzahl Benutzer verteilt werden, damit keine zu starke

Abweichung vom Optimum erfolgt. Es darf nicht vergessen werden, daß zu hohe Entgelte die Nachfrage übermäßig dämpfen und dadurch gerade den Haushaltsausgleich gefährden könnten.

Der Ausgleich sollte jedoch seine Grenzen in der Forderung finden, daß die Verpflichtung zum Haushaltsausgleich, ihre Aufgabe, ungerechtfertigte Investitionsentscheidungen abzuwenden, wahren muß. Daher ist zu verhindern, daß die Kosten solcher Investitionen Benutzern angelastet werden, die keinerlei Nutzen davon haben.

4. DURCHFÜHRUNG DES GEMEINSAMEN SYSTEMS BEI DEN EINZELNEN VERKEHRSTRÄGERN

Ziel und Grundsätze müssen zwar für alle Verkehrsträger gleich sein, Mittel und Zeitfolge für die Einführung der Abgeltung der Wegebenutzung sind jedoch nach der Ausgangssituation und den besonderen Betriebsbedingungen jedes Verkehrsträgers festzulegen, wobei die Auswirkungen auf die Wirtschaftslage der Unternehmen und den jeweiligen Verkehr zu berücksichtigen sind.

Gegenwärtig können noch keine ausführlichen Vorschläge für die Lösung aller Probleme vorgelegt werden, die mit der Einführung einer gemeinsamen Abgeltung der Wegebenutzung zusammenhängen. Hingegen reichen die Angaben aus, um die empfohlene Lösungsart genau zu beschreiben, die Art der einzusetzenden Mittel darzulegen und die Auswirkungen der empfohlenen Maßnahmen auf andere Gebiete, insbesondere auf das Steuerwesen, aufzuzeigen.

4.1. Eisenbahn

4.1.1. Allgemeines

Bei der Eisenbahn ergibt sich die Anwendung der Regel des Haushaltsausgleichs auf die Abgeltung der Wegebenutzung bereits stillschweigend aus der allgemeinen Leitlinie, die der Rat für die Eisenbahnpolitik der Gemeinschaft in Abschnitt II der Entscheidung Nr. 65/271/EWG vom 13. Mai 1965 über die Harmonisierung bestimmter Vorschriften, die den Wettbewerb im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr beeinflussen⁽¹⁾, festgelegt hat.

(1) AB Nr. 88 vom 24. Mai 1965, Seite 1500/65.

Nach Artikel 8 dieser Entscheidung werden die Vorschriften schrittweise harmonisiert, die die finanziellen Beziehungen zwischen den Eisenbahnunternehmen und den Staaten regeln; Ziel ist die finanzielle Eigenständigkeit der Eisenbahnunternehmen. Undenkbar wäre, daß diese Eigenständigkeit nur für einen Teil des Eisenbahnbetriebs verwirklicht und die Verkehrswege ausgeschlossen werden könnten, denn die Betriebsführung der Eisenbahnen ist unteilbar.

Daraus ergibt sich auch, daß eine Lösung des Haushaltsausgleichs im Hinblick auf die Abgeltung der Benutzung der Wege der Eisenbahnen nicht getrennt und eigenständig herbeigeführt werden kann. Die Einführung dieser Lösung und die allgemeinen Maßnahmen zur Gesundung der Wirtschafts- und Finanzlage der Eisenbahnunternehmen sind untrennbar; die einzelnen Stufen ihrer Verwirklichung müssen sich nach dem Zeitplan dieser Maßnahmen richten.

4.1.2. Merkmale der vorgeschlagenen Lösung

4.1.2.1. Geltungsbereich

Die Regeln der Abgeltung der Wegebenutzung müssen für alle Verkehrswege der Eisenbahnen gelten. Die einzige Ausnahme sollen die Eisenbahnen sein, die dem Hauptnetz jedes Mitgliedstaates nicht angeschlossen sind und die auch der Rat vom Geltungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 1108/70 vom 4. Juli 1970 zur Einführung einer Buchführung über die Ausgaben für die Verkehrswege des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs⁽¹⁾ ausgenommen hat. Diese Wege sind für die gemeinsame Verkehrspolitik von ganz untergeordneter Bedeutung.

(1) AB Nr. L 130 vom 15. Juni 1970, Seite 4.

4.1.2.2. Umfang der Auflage des Haushaltsausgleichs

Die Regel des Haushaltsausgleichs schließt alle staatlichen Subventionen ohne Rücksicht auf die Form und die Einzelheiten ihrer Gewährung aus. Natürlich sind Ausgaben, die der Staat auf Grund von gemeinschaftlichen Regeln übernimmt, keine Subventionen in diesem Sinn. Dies trifft auf die Ausgaben für Kreuzungsanlagen zu, die nach den Vorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen⁽¹⁾ zwischen den Eisenbahnen und den Staaten aufzuteilen sind.

Während der Einführungszeit der gemeinsamen Regelung können andere Regeln gerechtfertigt sein, da die einzelnen Verkehrsträger in unterschiedlichem Maße zur Deckung ihrer Wegekosten beitragen; darauf wird weiter unten in Ziffer 4.1.3. eingegangen.

4.1.2.3. Aufnahme von Anleihen

Bei der Eisenbahn würde eine Abgeltung zu sozialen Grenzkosten ein großes Defizit verursachen. Dies ist auf das Zusammentreffen zweier Umstände zurückzuführen:

- einmal hängen die Ausgaben für die Unterhaltung, den Betrieb und die Erneuerung der Wege nur zu einem geringen Teil vom Verkehrsaufkommen ab;
- zum anderen kann die Stauung durch die Planung des Zugangs zu den Verkehrswegen sehr stark eingeschränkt, wenn nicht ganz ausgeschaltet werden. Die meisten Eisenbahnanlagen haben eine Kapazitätsreserve, durch welche die Unternehmen einen Verkehrszuwachs bewältigen können, ohne daß die Benutzung der Wege zu Mehrkosten führt.

(1) AB Nr. L 156 vom 28. Juni 1969, Seite 1.

In Anbetracht der hohen Weeginvestitionsausgaben und der im allgemeinen sehr langen Benutzungsdauer muß der Eisenbahn die Möglichkeit gegeben werden, Anleihen in dem Maße aufzunehmen, wie es für eine sachgemäße Betriebsführung notwendig ist. Die diesbezüglichen Vorschriften werden im Rahmen der Harmonisierung der Vorschriften, die die finanziellen Beziehungen zwischen den Staaten und den Eisenbahnunternehmen regeln (Artikel 8 der bereits genannten Entscheidung Nr. 65/271/EWG) festgesetzt werden.

4.1.2.4. Bestimmung der Wegeausgaben

Die Bestimmung der durch die Einnahmen zu deckenden Wegeausgaben ist bei der Eisenbahn kaum ein Problem. Je nachdem, ob zur Finanzierung der Ausgaben teilweise Anleihen aufgenommen werden oder nicht, entspricht der in einem bestimmten Zeitraum zu deckende Gesamtbetrag

- entweder den Unterhaltung-, Betriebs- und Investitionsausgaben in diesem Zeitraum (Haushaltsausgleich ohne Anleihen)
- oder der Summe der Unterhaltungs-, Betriebs- und Investitionsausgaben in diesem Zeitraum, die nicht durch Anleihen gedeckt sind, sowie Tilgungs- und Zinslasten für früher aufgenommene Anleihen (Haushaltsgleichgewicht mit Anleihen).

Diesbezüglich ist darauf hinzuweisen, daß die in der bereits genannten Verordnung (EWG) Nr. 1108/70 enthaltenen Gemeinschaftsvorschriften für die Buchführung über die Ausgaben für die Verkehrswege an die tatsächlich gewählte Begriffsbestimmung des Haushaltsausgleichs anzupassen ist.

Der Zeitraum, in dem der Ausgleich zwischen Einnahmen und Ausgaben erfolgen muß, wird entsprechend dem weiter oben dargelegten allgemeinen Grundsatz nicht zwangsläufig auf ein Jahr begrenzt. Er kann sich auf mehrere Jahre erstrecken, so daß die normalerweise auftretenden Schwankungen in der Ausgabenhöhe ausgeglichen werden können und eine gewisse

Stabilität sichergestellt wird. Diesem letzten Punkt sollte jedoch keine zu große Bedeutung beigemessen werden, denn die Abgeltung der Wegebenutzung muß sehr elastisch bleiben und den wechselnden Verhältnissen schnell angepaßt werden können.

Die Verkehrswege der Eisenbahn erfüllen im Gegensatz zu den übrigen Verkehrsträgern nur eine Verkehrsfunktion. Infolgedessen besteht nicht das Problem einer Aufteilung der Kosten auf verschiedene Funktionen, so daß alle Wegeausgaben von dem Unternehmen getragen und auf die Verkehrsnutzer abgewälzt werden müssen.

4.1.2.5. Festlegung der Entgelte und einzusetzende Mittel

Das Entgelt für die Benutzung der Wege muß zwei Faktoren enthalten, nämlich die sozialen Grenzkosten und ein Ausgleichsentgelt. Dieses Ausgleichsentgelt ist unter Berücksichtigung der Nachfrage nach den einzelnen Leistungsarten festzusetzen.

Die integrierte Betriebsführung der Eisenbahn ermöglicht eine sehr weitgehende Differenzierung der Entgelte. Hier bestehen eindeutig größere Möglichkeiten als bei den übrigen Verkehrsträgern, bei denen die Verwaltung der Wege und der Betrieb der Verkehrsmittel voneinander getrennt sind. Die Gebühren für die Benutzung der Wege der Eisenbahnen sollen nämlich ebenso differenziert werden wie die Frachten, in denen sie enthalten sind. In der Praxis werden Frachten und Entgelte auf einmal festgesetzt, ohne daß dabei zwischen den Faktoren "Betrieb" und "Wege" unterschieden wird.

4.1.3. Übergangsregelung

Im Wettbewerb zwischen den einzelnen Verkehrsträgern werden, solange die Einführung der gemeinsamen Regelung im Hinblick auf die Abgeltung der Wegebenutzung nicht abgeschlossen ist, weiterhin Verzerrungen bestehen. Die Eisenbahnunternehmen, die ihre Wege selbst verwalten, tragen im allgemeinen unmittelbar deren ganze Last. Der Umstand, daß der Betrieb dieser Unternehmen defizitär ist und die Einnahmenlücke durch staatliche Zuschüsse geschlossen wird, ändert nichts an diesem Sachverhalt und darf die zuständigen Behörden nicht davon abhalten, nach Korrektiven für diese Verzerrung zu suchen, damit das tatsächliche Defizit ermittelt wird, d.h. das Defizit, das sich aus der Betriebsführung der Eisenbahn ergibt.

Die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates vom 4. Juni 1970 über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr⁽¹⁾ berechtigt die Mitgliedstaaten, den Unternehmen Beihilfen zu gewähren, die im Gegensatz zu anderen Unternehmen mit Ausgaben für die von ihnen benutzten Verkehrswege belastet sind; dabei muß die Höhe der Beihilfen unter Berücksichtigung der Wegekosten beurteilt werden, welche die konkurrierenden Verkehrsträger nicht zu tragen haben. Diese Bestimmung gilt bis zum Inkrafttreten einer gemeinsamen Regelung für die Anlastung der Wegekosten.

Die Annahme einer auf dem Grundsatz des Haushaltsausgleichs beruhenden Lösung der Abgeltung der Wegebenutzung wird zur Folge haben, daß diese Vorschrift, die jedem Mitgliedstaat die Möglichkeit bietet, seine Beihilferegulung nach seiner eigenen Verkehrspolitik festzusetzen, überflüssig und durch Gemeinschaftsnormen einerseits für die Gewährung und andererseits die Berechnung solcher Beihilfen ersetzt wird.

(1) AB Nr. L 130 vom 15. Juni 1970, Seite 1.

Zum ersten Aspekt ist zu sagen, daß diese Beihilfen den Eisenbahnunternehmen zu gewähren sind, wenn ihre Wettbewerber ihre eigenen Wegeausgaben nicht vollständig decken. Bei der Straße und der Wasserstraße entspricht der Deckungsgrad dem Verhältnis zwischen den den Wegen zuzurechnenden Einnahmen und Ausgaben.

Da der Haushaltsausgleich, wie weiter oben gesagt, unteilbar ist, wird keine Unterscheidung nach Tätigkeitsbereichen erforderlich sein.

Zum zweiten Aspekt ist zu sagen, daß die Beihilfen je nach den Verhältnissen im Straßen- und Binnenschiffsverkehr, mit denen die Eisenbahn im Wettbewerb steht, festzusetzen sind. Sie sollen von folgenden Faktoren abhängen:

- Anteil der Einnahmen aus dem Eisenbahnverkehr, der mit jedem dieser Verkehrsträger im Wettbewerb steht; dieser Anteil wird auf Grund der Gesamteinnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr errechnet;
- Grad der Deckung der Wegeausgaben jedes dieser Verkehrsträger.

Die Beihilfe ist dann gleich der Summe der beiden folgenden Größen für die Verkehrsleistungen, bei denen ein Wettbewerb mit der Binnenwasserstraße bzw. der Straße besteht:

$$D_F \times \frac{R_1}{R} \left(1 - \frac{P_N}{D_N} \right)$$

und

$$D_F \times \frac{R_2}{R} \left(1 - \frac{P_R}{D_R} \right)$$

Die Bezeichnungen haben folgende Bedeutung:

D_F = Gesamte Wegeausgaben der Eisenbahn

D_N = Gesamte Wegeausgaben der Binnenschifffahrt

D_R = Gesamte Wegeausgaben der Straße

.../...

R = Gesamteinnahmen des Eisenbahnverkehrs

R_1 = Einnahmen des Eisenbahnverkehrs, der mit dem Binnenschiffsverkehr im Wettbewerb steht

R_2 = Einnahmen des Eisenbahnverkehrs, der mit dem Straßenverkehr im Wettbewerb steht

P_N = Gesamtaufkommen der Abgeltung der Benutzung der Wasserstraßen

P_R = Gesamtaufkommen der Abgeltung der Benutzung der Straßen.

Die Beihilfen, die den Eisenbahnunternehmen in diesem Zusammenhang gewährt werden, sind auf Grund der jährlichen Angaben genau zu ermitteln. Hier müssen Vorschüsse vorgesehen werden, wobei die endgültige Regelung erst nach Abschluß des Geschäftsjahres erfolgt.

Diese Beihilfezahlungen werden selbstverständlich in dem Maße abnehmen, wie bei den übrigen Verkehrsträgern die Abgeltung der Wegebenutzung eingeführt wird.

4.2. Wasserstraße

4.2.1. Allgemeines

Die Verbindung der beiden Zielsetzungen der Abgeltung der Wegebenutzung, nämlich die optimale Benutzung der Wege und die Finanzierung der Ausgaben für den Bau und die Verwaltung der Wege, wirft bei den Binnenwasserstraßen besonders schwierige Probleme auf. Diese Schwierigkeiten hängen mit den technischen und wirtschaftlichen Merkmalen dieses Verkehrsträgers zusammen.

Jede einzelne Wasserstraße und manchmal selbst jeder einzelne Wasserstraßenabschnitt sind Sonderfälle und sollten im Hinblick auf die Abgeltung als solche behandelt werden. Die unterschiedlichen Abmessungen der Fahrrinne und der Anlagen zur Bewältigung von Höhenunterschieden haben in vielen Fällen zur Folge, daß keine Verbindung zwischen den einzelnen Teilen der eigenstaatlichen Wasserstraßennetze besteht. Umfang, Zusammensetzung und Zukunftsaussichten des Verkehrs sind je nach Wasserstraße sehr unterschiedlich.

Die Anwendung des Systems des Haushaltsausgleichs auf die einzelnen Wasserstraßen, die als wirtschaftliche Einheiten betrachtet werden, könnte auf Grund dieses Sachverhalts in einigen Fällen zu ernsthaften Schwierigkeiten führen. Verhältnismäßig hohe Ausgaben müßten dann auf einen verhältnismäßig geringen Verkehr verteilt werden. Die Folgen wären weit über die sozialen Grenzkosten hinausgehende Einheitslasten, die nur noch mehr von der Benutzung bereits wenig befahrener Wasserstraßen abhalten und die Lage noch verschärfen würden. Ein solches Ergebnis ist für die Allgemeinheit natürlich nicht wünschenswert.

Aus dem Konflikt zwischen den beiden Zielsetzungen der Abgeltung der Wegebenutzung können zwar ernstliche Schwierigkeiten entstehen, die sich jedoch durch geeignete Mittel überwinden lassen. Auf die wichtigsten Punkte, die dabei in Betracht zu ziehen sind, wird in den folgenden Abschnitten ausführlicher eingegangen. Dies sind der Ausgleich zwischen Wasserstraßen durch die Bildung von Schiffahrtsbecken, die wirtschaftliche Einheiten darstellen, und die Aufnahme von Anleihen, die bei den Wasserstraßen auf Grund der hohen Investitionen besonders ausgedehnt sein muß.

4.2.2. Merkmale der vorgeschlagenen Lösung

4.2.2.1. Geltungsbereich

Die Abgeltung der Wegebenutzung muß alle Wasserstraßen der Gemeinschaft ungeachtet ihrer Art und Rechtsstellung umfassen. Es scheint jedoch angezeigt, diejenigen Wasserstraßen, deren Benutzung für Schiffe mit einer Tragfähigkeit von weniger als 250 t begrenzt ist, und einige Seeschiffahrtsstraßen, auf denen der Binnenschiffsverkehr völlig unbedeutend ist, auszuklammern. Diese Ausnahmen sind die gleichen wie in der Verordnung (EWG) Nr. 1108/70 des Rates und beziehen sich auf Wasserstraßen, die für die gemeinsame Verkehrspolitik kaum von Bedeutung sind.

.../...

Die Anwendung dieses Grundsatzes wirft die Frage auf, ob die Erhebung von Schifffahrtsabgaben mit der Mannheimer Akte zu vereinbaren ist. Nach Artikel 3 Absatz 1 der Mannheimer Akte darf auf Schiffe oder ihre Ladung und auf Flöße, die auf dem Rhein oder seinen Nebenflüssen verkehren, soweit diese auf dem Hoheitsgebiet der Hohen Vertragsparteien liegen, keine Abgabe erhoben werden, die ausschließlich auf dem Tatbestand der Schifffahrt beruht.

Es könnte auf den ersten Blick scheinen, daß diese Vorschrift jede Abgeltung der Benutzung der Verkehrswege auf dem Rhein ausschließe. Nach Ansicht der Kommission ist eine solche Auslegung jedoch abzulehnen, denn die Abgaben, deren Einführung von ihr vorgeschlagen wird, sind ganz und gar nicht derselben Art wie die Schifffahrtsabgaben, die vor 1868 auf dem Rhein erhoben und durch die Mannheimer Akte abgeschafft wurden. Diese Abgaben waren eine beträchtliche Behinderung für die Schifffahrt und ihre Entwicklung und entsprachen tatsächlich keineswegs der Vergütung einer Dienstleistung. Sie stellten vielmehr ein Souveränitätsbezeugung der Anliegerstaaten dar.

4.2.2.2. Aufnahme von Anleihen

Die Ausführungen im Abschnitt 4.1.2.2. über die Eisenbahn gelten a fortiori für die Binnenwasserstraße.

In Anbetracht der sehr langen Benutzungsdauer der Anlagen der Binnenschifffahrt und der Höhe der entsprechenden Ausgaben wird es notwendig sein, die Belastung durch diese Ausgaben zeitlich zu verteilen, und zwar anhand von Anleihen, die innerhalb der Grenze der Lebensdauer der Anlagen in regelmäßigen Abständen jeweils zum Zeitpunkt ihrer Fälligkeit erneuert werden könnten.

4.2.2.3. Bestimmung der Wegeausgaben

Wie für den vorstehenden Punkt gelten hier die in Abschnitt 4.1.2.3. für die Eisenbahn gemachten Angaben ebenfalls für die Wasserstraßen. Da diese jedoch vielfältige Aufgaben erfüllen, insbesondere für die Wasserwirtschaft und die Energiegewinnung, ergibt sich das Problem der Ausgabenverteilung. Ein Teil dieser Ausgaben ist den verkehrsfremden Funktionen anzulasten.

Für die Ermittlung des Ausgabenteils, der der Verkehrsfunktion anzulasten ist, müssen gemeinsame Kriterien festgelegt werden. Artikel 9 der bereits genannten Verordnung (EWG) Nr. 1108/70 des Rates beauftragt die Kommission mit der Festlegung dieser Kriterien.

4.2.2.4. Abgrenzung der Ausgleichszonen

Aus den in Abschnitt 4.2.1. dargelegten Gründen ist es in den meisten Fällen ausgeschlossen, für jede Wasserstraße den Haushaltsausgleich anzustreben. Daher sind Ausgleichszonen zu bilden, in denen das Defizit, das sich aus einer Abgeltung zu sozialen Grenzkosten ergibt, auf eine hinreichend große Zahl von Verkehrsnutzern verteilt werden kann.

Diese Ausgleichszonen könnten Schiffahrtsbecken sein, die neben einer oder mehreren großen Verkehrsadern auch weniger bedeutende Wasserstraßen umfassen, die deren natürliche Fortsetzung sind. Diese Schiffahrtsbecken sollten ein wirtschaftlich und technisch möglichst einheitliches Ganzes darstellen.

Die diesbezüglichen Entscheidungen können dem Ermessen der Mitgliedstaaten überlassen werden.

.../...

4.2.2.5. Festsetzung der Entgelte und einzusetzende Mittel

Innerhalb jedes Schifffahrtsbeckens sollte die Abgeltung nach den sozialen Grenzkosten für die Benutzung der einzelnen Wasserstraßen differenziert werden, soweit die sozialen Grenzkosten erhebliche Schwankungen aufweisen. Die Ausgleichsentgelte sollten auf Grund des Defizits des ganzen Schifffahrtsbeckens und nach vom Rat festzulegenden Regeln berechnet werden.

Bei der Festsetzung der Entgelte sollten nur Kriterien herangezogen werden, die mit der Benutzung der Wege im Zusammenhang stehen. Dies erklärt die große Bedeutung, die dem Schiffstyp beizumessen ist, denn von ihm hängen die Grenzkosten der Benutzung wie auch die Grenzkosten der Stauung ab. Die Abgeltung soll sowohl die beladenen als auch die leeren Schiffe einschließen.

Im Hinblick auf die einzusetzenden Mittel ist zu sagen, daß es auf Grund der Betriebsbedingungen bei den Wasserstraßen einfach ist, Schifffahrtsabgaben zu erheben. Daher können alle anderen Formen der Abgeltung, insbesondere die in allen Mitgliedstaaten⁽¹⁾ bereits abgeschafften Steuern auf die Haltung von Schiffen mit der Einführung der Wegeabgeltung vollständig aufzuhebenden Treibstoffsteuern, unberücksichtigt bleiben⁽²⁾. Diese Abgaben werden im übrigen nur noch auf einen sehr kleinen Teil des Schiffsverkehrs erhoben⁽³⁾; ihr unbedeutendes Aufkommen ist deshalb für das allgemeine Gleichgewicht des Staatshaushalts nur von untergeordneter Bedeutung.

-
- (1) Außer in Italien, wo der Satz sehr niedrig und das Aufkommen bedeutungslos ist.
 - (2) Dieser Vorschlag betrifft nicht die Sportschifffahrt, die weiterhin Gegenstand von Steuermaßnahmen sein kann, und zwar sowohl hinsichtlich des verwendeten Treibstoffs als auch des Haltens der Schiffe.
 - (3) Italien bildet in dieser Hinsicht eine Ausnahme. Der Treibstoff, der von der Binnenschifffahrt - ausgenommen die öffentlichen Dienste auf dem Comosee, dem Lago Maggiore und dem Gardasee, die völlig steuerfrei sind - verwendet wird, wird mit dem vollen Satz besteuert. Diese Steuern haben dem Fiskus 1966 mehr als 11 Milliarden Lire eingebracht. (Diese Zahl ist den 987 Milliarden Lire gegenüberzustellen, die das Aufkommen der Treibstoffsteuern aus dem Straßenverkehr im selben Jahr darstellen.

4.2.3. Einführung der gemeinsamen Regelung

Die heutige Lage der Binnenwasserstraßen ist im allgemeinen dadurch gekennzeichnet, daß die Verkehrsnutzer zu den von ihnen verursachten Wegkosten kaum oder häufig überhaupt nicht beitragen; so muß bei der Anwendung der Maßnahmen zur Abgeltung der Wegebenutzung schrittweise vorgegangen werden. Die vorgeschlagene gemeinsame Regelung dürfte in drei Stufen eingeführt werden können; dabei müßte die Dauer dieser Stufen lang genug sein, um eine reibungslose Anpassung an die neue Lage zu ermöglichen, damit die Fristen nicht ihren unausweichlichen Charakter verlieren. Die Dauer von 15 Jahren dürfte beiden Erfordernissen gerecht werden.

- In einer ersten Stufe sollten die Entgelte so festgesetzt werden, daß sie mindestens den sozialen Grenzkosten entsprechen.

Dabei ist zu betonen, daß die Abgeltung nach den sozialen Grenzkosten nach Wasserstraßen oder Wasserstraßenkategorien sowie nach Schiffsorten differenziert werden soll. Demnach genügt es nicht, daß das Gesamtaufkommen der Entgelte die sozialen Grenzkosten deckt oder übersteigt.

Die Besteuerung der Treibstoffe von Binnenschiffen sollte gleich zu Beginn dieser Stufe beseitigt werden; die Verringerung der Lasten, die sich daraus ergibt, muß durch gleichzeitige Anhebung der Abgaben ausgeglichen werden.

Diese Stufe könnte drei bis fünf Jahre dauern.

- In einer zweiten Stufe sollten die Entgelte schrittweise angehoben werden, bis die Gesamteinnahmen die laufenden Kosten decken.

Die Verwirklichung dieser Stufe setzt voraus, daß zwei Probleme gelöst werden; einmal die Verteilung der Ausgaben auf die verschiedenen Funktionen der Wasserstraßen, zum anderen die Aufgliederung des Defizits auf die einzelnen Schiffskategorien.

.../...

Die Kommission hat bereits die notwendigen Untersuchungen eingeleitet, um für diese Probleme praktische Lösungen zu finden.

Die Schiffahrtsbecken, für welche die Auflage des Haushaltsausgleichs in Frage kommen soll, sind ebenfalls spätestens in dieser Stufe festzulegen.

Diese Stufe könnte ebenso lang sein wie die erste, d.h. drei bis fünf Jahre.

- In einer dritten Stufe sollte das Endziel erreicht werden, sämtliche Ausgaben (laufende Ausgaben und Investitionsausgaben) mit den Einnahmen aus der Abgeltung zu decken. In dieser Stufe werden sich dieselben Probleme ergeben wie in der zweiten Stufe, wobei lediglich ein graduel-
ler Unterschied besteht.

Diese Stufe sollte nicht mehr als fünf Jahre umfassen.

Es könnte sich herausstellen, daß dieser allgemeine Plan trotz seiner Elastizität nicht für alle Verhältnisse geeignet ist. In einigen Fällen, insbesondere bei den modernen Großschiffahrtsstraßen, könnte vielleicht eine schnellere Einführung der Abgeltung erwogen werden. Dies hätte natürlich beträchtliche Auswirkungen, wenn man bedenkt, welche Bedeutung diese Wasserstraßen im Wettbewerb mit der Eisenbahn haben.

4.3. Straße

4.3.1. Allgemeines

Im Straßenverkehr hat die Einführung einer Abgeltung der Wegebenutzung die größte Tragweite, sie wirft dort aber auch die schwierigsten Probleme auf.

Ihre Tragweite beruht auf folgenden Umständen:

- die Kosten der Wegeabnutzung sind bei der Straße viel verkehrsabhängiger als bei den übrigen Verkehrsträgern. Zudem sind diese Kosten, da sie von den Achslasten abhängen, je nach Verkehrsart sehr unterschiedlich;
- die Stauungs- und Sättigungserscheinungen sind auf Grund des willkürlichen Zugangs zu den Straßen sehr häufig; sie weisen jedoch starke Unregelmäßigkeiten in der Zeit auf (Spitzenverkehr je Tageszeit, Tagen, Jahreszeiten);
- der Straßenverkehr führt durch den Lärm und die Abgase zu erheblichen Umweltbelästigungen;
- die immer stärkere Benutzung des Pkw im Stadtverkehr zwingt dazu, die Gestaltung der Großstädte und des Lebensstils neu zu durchdenken.

Der komplexe Charakter der anstehenden Probleme hängt mit der Vielfalt ihrer Aspekte zusammen, von denen die wichtigsten eben aufgezählt wurden. Hinzu kommen weitere Schwierigkeiten, die auf die Verflechtung der Abgeltung der Wegebenutzung und der spezifischen Verkehrssteuern zurückzuführen sind. Die Abgeltung erfordert eine tiefgreifende Reform dieser Steuern, d.h. der Kraftfahrzeugsteuern und der Treibstoffsteuern. Die große Bedeutung dieser besonders letzteren Steuern für die öffentliche Finanzwirtschaft zeigt, wie schwierig diese Aufgabe ist.

4.3.2. Allgemeine Verfahrensgrundsätze

Die anstehenden Probleme sind so vielfältig und verschiedenartig, daß sie nach ihrer Art eingeteilt und Rangfolgen festgelegt werden müssen. Die Rangfolgen sollten die allgemeinen Erfordernisse der gemeinsamen Ver-

kehrspolitik und den Stand der Studien und Untersuchungen berücksichtigen, deren Ergebnisse für die Ausarbeitung der Durchführungsmaßnahmen unerlässlich sind.

Zwei große Problemkreise sind zu unterscheiden. Der erste ist die Abgeltung nach dem Fahrzeugtyp: Nutzfahrzeuge und Personenkraftwagen. Der zweite ist die Differenzierung der Abgeltung nach der Art des Verkehrsweges: Außerortsstraßen und Innerortsstraßen.

4.3.2.1. Unterscheidung zwischen Nutzfahrzeugen und Personenkraftwagen

Im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik kommt der Abgeltung des Verkehrs mit Nutzfahrzeugen, d.h. mit Fahrzeugen, die entgeltliche oder unentgeltliche Personen- und Güterbeförderungen durchführen, eine entscheidende Bedeutung zu.

Die Schaffung angemessener Wettbewerbsbedingungen gegenüber den übrigen Verkehrsträgern setzt voraus, daß diesen Fahrzeugen alle ihre Wegkosten - und nur diese - anzulasten sind. Soweit diese Anlastung, was notwendig erscheint, mittels Steuermaßnahmen erfolgt, muß die Höhe der Steuern nach den Wegkosten festgesetzt werden. Daraus ergibt sich, daß die Abgeltung der Wegebenutzung für diese Fahrzeuge gleichzeitig die angestrebte Neutralität der spezifischen Steuern verwirklicht.

Bei den Personenkraftwagen, deren Benutzung größtenteils zum Endverbrauch gehört, könnte eine weniger strenge Anwendung der Grundsätze der Abgeltung in Betracht gezogen werden. Abwohl die Anlastung der Wegkosten auch bei diesen Fahrzeugen das Hauptziel sein muß, könnte im Rahmen der haushaltspolitischen Notwendigkeiten die Möglichkeit eingeräumt werden, zuzüglich zum Entgelt für die Wegebenutzung eine Verbrauchsteuer zu erheben.

Die Probleme, die sich hierbei ergeben, werden weiter unten ausführlich behandelt.

4.3.2.2. Unterscheidung zwischen Außerortsstraßen und Innerortsstraßen

Da zwischen diesen Wegen erhebliche Unterschiede bestehen, sind verschiedenartige Lösungen zu suchen. Von den wichtigsten Unterschieden seien folgende genannt:

- die Zusammensetzung des Verkehrs, bei dem der Anteil der Nutzfahrzeuge auf freier Strecke erheblich größer ist als in der Stadt;
- die stärkere und schnellere Abnutzung der Außerortsstraßen gerade wegen des stärkeren Verkehrs der schweren Fahrzeuge;
- die sehr große Umweltbelästigung in der Stadt durch Lärm und Luftverschmutzung, die auf freier Strecke noch kaum spürbar ist.

Während es im Stadtgebiet nahezu ebenso viele besondere Verhältnisse wie Großstädte gibt, ist die Differenzierung auf freier Strecke viel geringer.

Diese Unterschiede wirken sich sowohl auf die Struktur der Abgeltung als auch auf die Wahl der einzusetzenden Mittel erheblich aus.

Die Probleme der Außerortsstraßen wurden in der Musteruntersuchung eingehend behandelt. Diese Untersuchung hat der Kommission ihrer Ansicht nach in theoretischer und praktischer Hinsicht ausreichende Aufschlüsse verschafft. Die Probleme der Abgeltung der Benutzung der Innerortsstraßen wurden in Gemeinschaftsuntersuchungen hingegen noch nicht behandelt. Deshalb schrieb der Rat mit seiner weiter oben in Abschnitt 1.2. genannten

.../...

Entscheidung Nr. 70/108/EWG vom 27. Januar 1970 vor, in fünf Städten der Gemeinschaft neue Untersuchungen durchzuführen. Ihre Ergebnisse sollten im Laufe des Jahres 1973 zu Verfügung stehen.

4.3.2.3. Auswahl der Prioritäten

Die Weiterentwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik und der Stand der vorbereitenden Untersuchungen erfordern unbedingt, daß in den nächsten Jahren die Probleme im Zusammenhang mit den Nutzfahrzeugen und die Abgeltung der Benutzung der Außerortsstraßen in den Mittelpunkt gerückt werden. Die Kommission hat diesen Weg im übrigen schon 1968 eingeschlagen, als sie dem Rat den Vorschlag einer ersten Richtlinie zur Anpassung der nationalen Systeme der Steuern für Nutzfahrzeuge⁽¹⁾ unterbreitete, deren Geltungsbereich auf Außerortsstraßen begrenzt ist.

Der Vorrang, der den Problemen der Nutzfahrzeuge und dem Verkehr auf Außerortsstraßen eingeräumt wird, bedeutet jedoch nicht, daß für die Personenkraftwagen und den Stadtverkehr parallel dazu keine Maßnahmen zu treffen sind. Eine solche Auslegung würde nämlich außer acht lassen, daß die einzelnen Probleme miteinander zusammenhängen und daß in den Großstädten konkrete Maßnahmen dringend notwendig sind. Die Kommission ist jedoch der Auffassung daß auf den einzelnen Gebieten in einer ersten Stufe jeweils unterschiedliche Verfahren angewandt werden sollten, wobei der Anteil der einzelstaatlichen Maßnahmen für Personenkraftwagen und die Abgeltung der Benutzung der Innerortsstraßen eindeutig größer sein könnte und sollte.

(1) AB Nr. C 95 vom 21. September 1968, Seite 41.

4.3.3. Merkmale der vorgeschlagenen Lösung

4.3.3.1. Geltungsbereich

Die Abgeltung der Wegebenutzung sollte, wie die Ausführungen in den vorausgehenden Abschnitten zeigen, für alle Innerorts- und Außerortsstraßen gelten. Sie sollte auch die großen Kunstbauten umfassen, die - wie insbesondere Alpentunnel - gewöhnlich selbständig betrieben werden.

Wie bei den übrigen Verkehrsträgern sollte sich die Abgeltung nicht auf die Wege erstrecken, die von der Anwendung der Verordnung Nr. 1108/70/EWG des Rates ausgenommen sind. Dabei handelt es sich um folgende, für die gemeinsame Verkehrspolitik unbedeutende Wege:

- Straßen, die für den Kraftverkehr, d.h. für den Verkehr von Fahrzeugen mit 50 cm³ Hubraum oder mehr gesperrt sind;
- Straßen, die nur von Fahrzeugen land- oder forstwirtschaftlicher Betriebe befahren werden oder lediglich als Zugang zu land- oder forstwirtschaftlichen Betrieben dienen.

4.3.3.2. Aufnahme von Anleihen

Wie für die übrigen Verkehrsträger sollten auch für die Straße in dieser Hinsicht keine strengen Regeln aufgestellt werden, wobei jedoch davon ausgegangen wird, daß die Anleihen auf alle Fälle nur für Investitionsausgaben verwandt werden dürfen. Die Erfahrung zeigt, daß Straßen in zahlreichen Fällen mit Anleihen in einem sonst nicht möglichen Tempo gebaut werden können.

Da die Finanzierung der Straßeninvestitionen große Mittel erfordert, ist es angebracht, daß der Kapitalmarkt im Einvernehmen mit den Baulastträgern der Wege und der öffentlichen Hand in Anspruch genommen wird.

4.3.3.3. Bestimmung der Wegage Ausgaben

Die vorausgehenden allgemeinen Angaben für die Eisenbahn und die Binnenwasserstrassen gelten auch für die Strasse.

Das Vorhandensein verkehrsfremder Funktionen sollte nur bei Innerortsstrassen berücksichtigt werden. Dies sollte dazu führen, dass die von den Verkehrsnutzern zu deckenden Gesamtausgaben gesenkt werden, wobei die Kommission vorschlägt, einen einheitlichen Satz festzulegen. Die Vorteile ausgefeilterer Berechnungsverfahren stehen nämlich in keinem Verhältnis zu den Schwierigkeiten ihrer Durchführung.

In diesem Zusammenhang sollte auch berücksichtigt werden, dass von einigen Gruppen von Wegebenutzern, so vor allem Fussgänger und Radfahrer, keine Entgelte erhoben werden.

4.3.3.4. Abgrenzung der Ausgleichszonen

Die bereits erwähnte Verflechtung zwischen den einzelnen Teilen des Strassennetzes rechtfertigt es grundsätzlich nicht, getrennte Strassennetze zu bilden, in denen das Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben verwirklicht werden sollte.

Die Schaffung selbständiger Betriebseinheiten könnte jedoch in einigen Fällen in Betracht gezogen werden, und zwar insbesondere für das Autobahnnetz (und ggf. gewisse dazu parallel verlaufende gewöhnliche Strassen) und die in Abschnitt 4.3.3.1. genannten grossen Kunstbauten.

Die Innerortstrassennetze sollten selbstverständlich jeweils selbständige Einheiten bilden.

.../...

4.3.3.5. Festsetzung der Entgelte

Die Struktur der Entgelte für die Benutzung der Strassen ist besonders kompliziert. Die sozialen Grenzkosten enthalten nämlich ausser den Grenzkosten der Benutzung und den Grenzkosten der Stauung zwei Faktoren, die bei den Verkehrswegen der Eisenbahn und der Binnenschifffahrt nicht vorhanden oder belanglos sind, nämlich die Unfallgrenzkosten und die Grenzkosten der Umweltbelästigung.

Es ist zu bemerken, dass die Probleme hinsichtlich der Bezifferung dieses letzten Faktors sehr komplex sind; sie konnten noch nicht zufriedenstellend gelöst werden, und es ist nicht sicher, dass dies in nächster Zukunft geschehen kann. Im Rahmen der Untersuchungen über die Strassen in Stadtgebieten, die zur Zeit in fünf Mitgliedstaaten unter Mitarbeit der Kommission gemäss der Entscheidung Nr. 70/103/ENG des Rates vom 27. Januar 1970 laufen, bemüht man sich stark, um dafür eine Lösung zu finden.

Selbstverständlich kann nicht die Rede davon sein, diesen Faktor - gleich in welcher Form - in die Abgeltung der Wegebenutzung einzuschliessen, solange keine unbestrittene Methode für die Berechnung der Grenzkosten der Umweltbelästigung gefunden worden ist.

Auf jeden Fall stellt die Zurechnung der Kosten der Umweltbelästigung an die Nutzer nur einen zusätzlichen Beitrag im Kampf gegen die Umweltbelästigung dar. Dieser Kampf muss vor allem auf gesetzmässigen und technischen Massnahmen beruhen, deren Ziel es ist, die Quellen der Belästigungen zu beseitigen.

Die Ausgleichsentgelte, die zu den sozialen Grenzkosten hinzukommen, wenn diese ein Defizit ergeben, sollten nach gemeinschaftlich aufzustellenden Regeln festgelegt werden. Die Kommission hat die dazu erforderlichen Untersuchungen bereits eingeleitet.

.../...

Die Differenzierung der Entgelte für die Benutzung der Strassen sollte im wesentlichen davon abhängen, welche Erhebungsverfahren in diesem Bereich eingeführt werden können. Sie werden im folgenden Abschnitt erörtert. Dabei sind dreierlei Differenzierungen zu unterscheiden :

1° Differenzierung nach der Art des Fahrzeugs

Diese Differenzierung erfordert zunächst eine Unterscheidung zwischen Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen, auf die natürlich ein sehr unterschiedlicher Kostenanteil entfällt.

Zweitens ist zwischen den verschiedenen Arten von Nutzfahrzeugen zu unterscheiden. Das wesentliche Kriterium dieser Differenzierung sind die Grenzkosten der Benutzung und insbesondere ihr Bestandteil "Abnutzung der Fahrbahnen", der, wie bereits betont, je nach Achslast sehr verschieden ist.

2° Differenzierung nach Verkehrsgebiet

Die in dieser Hinsicht wichtigste Unterscheidung ist zwischen Ausserortsstrassen und Innerortsstrassen zu treffen.

Zu den Innerortsstrassen wurde bereits gesagt, dass jede Stadt in Wirklichkeit ein Sonderfall ist und Massnahmen erfordert, die auf Grund der jeweiligen Verhältnisse festzulegen sind. Der wichtigste Differenzierungsfaktor sind natürlich die Grenzkosten der Stauung. Hingegen werden die Grenzkosten der Benutzung in der Regel nur von untergeordneter Bedeutung sein, da die Lastkraftwagen am Stadtverkehr verhältnismässig wenig beteiligt sind.

Bei den Ausserortsstrassen wird keine so differenzierte Abgeltung wie bei den Städten möglich sein. Dies erscheint im übrigen auch nicht notwendig.

Einmal unterscheiden sich die Grenzkosten der Benutzung, der Hauptbestandteil der sozialen Grenzkosten außerhalb der Städte, bei den einzelnen Straßenarten nicht so stark, daß eine entsprechende Differenzierung gerechtfertigt wäre.

Zum anderen ist die Stauung auf Außerortsstraßen gegenwärtig noch verhältnismäßig selten und nur auf wenigen wichtigen Verbindungen anzutreffen. Unter diesen Umständen dürfte die beste Lösung darin bestehen, die grundlegende Abgeltung nach einer durchschnittlichen Nutzung der Kapazität zu bestimmen und so festzusetzen, daß alle Situationen außer ausgeprägten Stauungen hiermit erfaßt werden. Für ausgeprägte Stauungen, und zwar nur dafür, sollte eine direkte Abgeltung in Betracht gezogen werden.

3. Differenzierung nach der Verkehrszeit

Die vorausgehenden Ausführungen über die Differenzierung im Raum gelten auch für die Differenzierung in der Zeit. Auch hier sollte die direkte Abgeltung nur für Verkehrsspitzen, die den Durchschnittsverkehr eindeutig übersteigen, in Frage kommen.

Eine Abgeltung der Verkehrsspitzen wird natürlich vor allem in Stadtgebieten als notwendig empfunden, kommt aber auch für einige Außerortsstraßen, insbesondere für Ausfallstraßen der Großstädte und Durchgangsstraßen in der Ferienzeit, in Betracht.

4.3.3.6. Einzusetzende Mittel

Die Abgeltung der Wegebenutzung erfordert drei Mittel, deren Einsatz und Kombination von der Art der anstehenden Probleme abhängen. Dies sind:

- die Treibstoffsteuern;
- die Kraftfahrzeugsteuern;
- die direkte Abgeltung wie Autobahngebühren, individualisierte Verkehrsabgaben, Parkgebühren.

4.3.3.6.1. Treibstoffsteuern

Die Treibstoffsteuern sollten wegen ihrer einfachen und mit geringen Kosten verbundenen Erhebung die Grundlage der Abgeltung der Benutzung der Straßen bilden. Ihre Verwendung der Instrumente der Abgeltung wird nachstehende Folgen haben:

Einmal sollten sie in dieser Sicht ausschließlich nach den Erfordernissen der Abgeltung der Wegebenutzung und unter Berücksichtigung der Einnahmen festgelegt werden, die mit den übrigen, im Rahmen der Abgeltung eingesetzten Mitteln erzielt werden.

Zum anderen sollte das Verhältnis zwischen der Benzinsteuer und der Dieselölsteuer so festgelegt werden, daß die Wahl zwischen Fahrzeugen, die den einen bzw. den anderen Treibstoff benutzen und dieselben Wegekosten verursachen, durch die Besteuerung nicht beeinflusst wird. Es sollte daher das Verhältnis des spezifischen Verbrauchs der Benzin- und der Dieselmotoren widerspiegeln. Da dieses letztere Verhältnis je nach Fahrzeugtyp unterschiedlich sein kann, sollte das Verhältnis der Fahrzeugkategorien herangezogen werden, deren Betriebskosten, ohne Treibstoffsteuern, gleich sind.

Die Frage der Höhe der Treibstoffsteuern bedarf einiger Erläuterungen. Die zunehmende Verwendung direkter Abgeltungsmaßnahmen und eine höhere Besteuerung des Dieselöls, zu der eine Änderung des Verhältnisses zwischen der Dieselölsteuer und der Benzinsteuer aller Wahrscheinlichkeit nach führen wird, könnte zur Senkung der durchschnittlichen Höhe der Benzinsteuern führen. Eine solche Entwicklung hätte in verschiedener Hinsicht günstige Auswirkungen.

Das amerikanische Beispiel zeigt, daß eine mäßige Besteuerung zu einer stärkeren Motorleistung sowie zu einer Angleichung der Motorstärken führt. Dies beeinflusst den Verkehrsfluß und infolgedessen die Sicherheit des Straßenverkehrs ganz erheblich.

Was jedoch die Personenkraftwagen betrifft, so kann von der in Punkt 4.3.2.1. vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch gemacht werden, ihnen eine zusätzliche Belastung aufzuerlegen. Bei der Festlegung deren Höhe müssen außer den haushaltspolitischen Erfordernissen, die bereits in diesem Punkt erwähnt worden sind, eine Reihe Erwägungen insbesondere sozialer Art berücksichtigt werden.

4.3.3.6.2. Kraftfahrzeugsteuern

Bei den Nutzfahrzeugen ermöglichen es die Treibstoffsteuern nicht, die Abgeltung ausreichend nach den sozialen Grenzkosten zu differenzieren. Wie bereits weiter oben gesagt wurde, sind die Grenzkosten der Benutzung, und vor allem ihr Hauptbestandteil, die Grenzkosten der Abnutzung, je nach dem Gesamtgewicht des Fahrzeugs sehr unterschiedlich. Die entsprechende Schwankung des Treibstoffverbrauchs ist jedoch viel geringer.

Unter diesen Umständen kann mit der Erhebung einer Kraftfahrzeugsteuer die unzureichende Differenzierung durch die Treibstoffsteuern korrigiert werden. Der bereits genannte Vorschlag einer ersten Richtlinie des Rates zur Anpassung der nationalen Systeme der Steuern für Nutzfahrzeuge beruht auf diesem Gedanken. Er sieht vor, daß die nationalen Kraftfahrzeugsteuern durch ein Entgelt für die Benutzung der Straßen ersetzt werden, dessen Höhe nach gemeinsamen Regeln und unter Berücksichtigung der Grenzkosten der Benutzung, die durch die einzelnen Nutzerkategorien verursacht werden, festgelegt werden.

Was die Personenkraftwagen betrifft, so ist die Schwankung ihrer sozialen Grenzkosten nach den Merkmalen der Fahrzeuge nicht meßbar; dagegen schwanken sie stark in Raum und Zeit nach den Bedingungen der Wegenutzung. Die Kraftfahrzeugsteuern, die pauschal sind und deren Einfluß

der gleiche ist, ungeachtet des Ortes und der Verkehrszeit, können jedoch nicht dazu verwendet werden, den Nutzern diese Kosten zuzurechnen, und stellen somit keine geeigneten Maßnahmen dar, den Verkehr besser auf die verschiedenen Strecken und Zeiträume zu verteilen. Nur direkte Abgeltungsmaßnahmen, von denen im folgenden Punkt die Rede ist, ermöglichen diesbezüglich eine wirksame Steuerung.

Unter diesen Umständen könnte die Beibehaltung der Personenkraftfahrzeugsteuern nicht durch die eigentlichen Erfordernisse der Abgeltung der Wegenutzung gerechtfertigt werden, sondern nur durch steuerliche und haushaltspolitische Erwägungen.

4.3.3.6.3. Maßnahmen der direkten Abgeltung - Stadtgebiet

Diese Maßnahmen, mit denen die Benutzung der Wege im Augenblick ihrer Inanspruchnahme abgegolten werden soll, sind vor allem für die Stadtgebiete geeignet.

Fünf Mitgliedstaaten führen gegenwärtig aufgrund der Entscheidung Nr. 70/108/EWG des Rates vom 27. Januar 1970 in Zusammenarbeit mit der Kommission Untersuchungen durch, um diese Maßnahmen, die teilweise sehr heikle technische Probleme aufwerfen, auszuarbeiten und deren Anwendungsmöglichkeiten genau festzulegen.

Der Abschluß dieser Arbeiten, die drei Jahre dauern sollen, kann jedoch nicht abgewartet werden, da schon vorher gehandelt werden muß. Die Verschlechterung nicht nur der Verkehrsverhältnisse, sondern auch des Lebensraumes und der Umwelt in den Großstädten erfordert schnelle Maßnahmen, damit der Personenkraftwagen sinnvoller benutzt und die Verkehrsnachfrage besser zwischen Privatfahrzeugen und öffentlichen Verkehrsmitteln verteilt wird.

Zweifelloos könnte ein Experimentieren der Möglichkeiten, die für eine direkte Abgeltung in Betracht kommen, die Untersuchungen schneller voranbringen, als dies mit mehr oder weniger theoretischen Studien möglich ist und vor allem die Verkehrsnutzer mit diesen Möglichkeiten vertraut machen. Nach Auffassung der Kommission sollten die Mitgliedstaaten entsprechende Musterexperimente unterstützen.

Ferner empfiehlt sie ihnen, das gebührenpflichtige Parken allgemein einzuführen und den Gemeinden, die diesen Weg einschlagen, insbesondere Beihilfen zu gewähren.

Die Kommission weist dabei darauf hin, daß die Abgeltung der Benutzung der Innerortsstraßen allein keinesfalls ausreichen kann, um die Probleme zu lösen, denen die Großstädte gegenwärtig gegenüberstehen. Diese Abgeltung muß Teil einer Reihe von Maßnahmen sein, mit denen für jede der betreffenden Städte ein allgemeiner Plan für den Verkehr und die Ordnung des städtischen Raumes aufgestellt werden, bei dem der Akzent in erster Linie auf den quantitativen und qualitativen Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel gelegt werden sollte.

Die Ausarbeitung und Durchführung dieser Pläne sollte einer selbständigen Behörde mit Eigenmitteln übertragen werden. In diesem Rahmen sollten die Einnahmen, die aus der Abgeltung des Stadtstraßenverkehrs erzielt werden, zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrswesens verwendet werden können.

Außerdem, und für den Fall, daß die Entgelte für die Wegebenutzung einen den Grenzkosten der Umweltbelästigung entsprechenden Faktor enthalten, sollte die Möglichkeit geprüft werden, einen Teil der betreffenden Einnahmen für die Finanzierung - auf Gemeinschaftsebene - von Untersuchungen über die Mittel für den Kampf gegen die Luftverunreinigung und den Lärm des Straßenverkehrs zu reservieren.

- Freie Strecke

Bei Ausserortsstrassen sollte die direkte Abgeltung, entsprechend den weiter oben aufgestellten allgemeinen Grundsätzen, nur für starke Stauungen in Betracht gezogen werden.

Die Kommission schlägt Gemeinschaftsuntersuchungen vor, um hierfür befriedigende technische Lösungen auszuarbeiten und deren wirtschaftliche Kosten zu ermitteln.

Einstweilen erachtet es die Kommission als wünschenswert, die gegenwärtig auf gewissen Autobahnen angewendeten Gebührensysteme, die eher finanzpolitische als wirtschaftliche Ziele verfolgen, abzuändern. Eine solche Änderung müsste im wesentlichen eine Differenzierung der Abgabensätze nach dem Grad der Kapazitätsausnutzung enthalten. In dieser Sicht wäre es unter anderem angezeigt, zu Spitzenverkehrszeiten (nach Tagen und Jahreszeiten) höhere Gebühren zu erheben. Die Verwirklichung des finanziellen Gleichgewichts des Autobahnbetriebs würde durch Massnahmen dieser Art nicht gefährdet, sondern vielmehr erleichtert.

4.3.4. Abgeltung der Wegebenutzung und Harmonisierung der Steuern

Die Verwendung der Kraftfahrzeugsteuern und der Treibstoffsteuern als Instrumente der Abgeltung der Wegebenutzung wird die Harmonisierung der indirekten Steuern ergänzen, die mit der Einführung des gemeinsamen Mehrwertsteuersystems im Verkehr bereits begonnen wurde.

Selbst wenn diese Massnahme dazu führen würde, dass in den einzelnen Mitgliedstaaten ständig unterschiedliche Kraftfahrzeug- und Treibstoffsteuern bestehen bleiben, wäre die angestrebte Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen voll erreicht. Gleichwohl können es andere wirtschaftspolitische Ziele

der Gemeinschaft erforderlich machen, für die betreffenden Steuern harmonisierte oder einheitliche Sätze festzusetzen. Erhebliche Unterschiede zwischen den Steuersätzen der einzelnen Mitgliedstaaten könnten nämlich die Beseitigung der Steuergrenzen und die Freizügigkeit der Verkehrsträger und der Treibstoffe innerhalb des Gemeinsamen Marktes verhindern oder beeinträchtigen. Daher ist zu untersuchen, ob die Harmonisierung der Steuersätze mit den Erfordernissen der Abgeltung der Wegebenutzung zu vereinbaren ist.

Besonders wichtig ist diese Frage bei den Treibstoffsteuern (1), denn hier sind die Unterschiede zwischen den Steuersätzen der einzelnen Mitgliedstaaten und die Handelsbeschränkungen gegenwärtig am grössten.

Zunächst soll bemerkt werden, dass die Verwirklichung der von der Kommission vorgeschlagenen Abgeltungsmassnahmen im Sinne einer Harmonisierung der Sätze wäre. Der Vorschlag, zwischen Benzin- und Dieselölsteuer ein gemeinsames Verhältnis festzusetzen, müsste eine Annäherung der nationalen Steuersätze mit sich bringen, denn es darf angenommen werden, dass dies zu einer Anhebung der Dieselölsteuern in den Mitgliedstaaten führt, in denen sie gegenwärtig am niedrigsten sind.

(1) Dabei ist darauf hinzuweisen, dass dieses Problem nur bei der Strasse besteht, da die Besteuerung des Treibstoffs der Eisenbahn und der Binnenschifffahrt, die auf dem Gebiet der Abgeltung der Wegebenutzung dieser beiden Verkehrsträger keine Rolle spielt, im Rahmen der Steuerharmonisierung beseitigt werden soll.

Ausserdem dürfen unterschiedliche Höhen der Wegekosten in den einzelnen Mitgliedstaaten kein Hindernis dafür sein, die Treibstoffsteuersätze anzunähern oder sogar zu vereinheitlichen. Solche Kostenunterschiede können nämlich in den Kraftfahrzeugsteuern und vor allem bei der direkten Abgeltung berücksichtigt werden. Es ist vor allem die Ausdehnung dieser letzteren Massnahmen, welche die Harmonisierung der Treibstoffsteuern erleichtert. Denn sie wird die Möglichkeit bieten, die Entgelte für die Benutzung der Wege nicht mehr im Rahmen des jeweiligen Staatsgebiets festzusetzen, sondern die Differenzierung nach den Merkmalen der einzelnen Netze oder Wege und ihren Benutzungsbedingungen unabhängig von ihrer geographischen Lage in den Mittelpunkt zu rücken. So könnte die Verwaltung der Wege gleichzeitig diese regionale Dimension erhalten, die ein wesentlicher Faktor für die harmonische Entwicklung der Gemeinschaft ist.

4.3.5. Einführung der gemeinsamen Regelung

Die Kommission schlägt vor, dass die Einführung der gemeinsamen Regelung der Abgeltung der Strassenbenutzung in zwei Stufen von jeweils höchstens fünf Jahren vor sich geht. Es muss jedenfalls darauf geachtet werden, dass sie zur gleichen Zeit wie das Programm der Steuerharmonisierung abgeschlossen ist.

4.3.5.1. Erste Stufe

In dieser Stufe sollten folgende Massnahmen getroffen werden:

4.3.5.1.1. Nutzfahrzeugsteuern

a) Die Kommission wünscht, dass der Rat ihren Vorschlag einer ersten Richtlinie zur Anpassung der nationalen Systeme der Steuern für Nutzfahrzeuge möglichst schnell annimmt. Die Arbeiten, welche die Mitgliedstaaten gemäss dem am 27. Januar 1970 im Rat zustande gekommenen Übereinkommen unter der Leitung der Kommission begonnen haben, um die Grenzkosten der

Benutzung und die übrigen Faktoren, die die Struktur dieser Steuern beeinflussen, zu ermitteln, werden demnächst abgeschlossen. Dem Rat liegen dann alle notwendigen Angaben vor, damit er in voller Sachkenntnis über diesen Vorschlag entscheiden kann. Nach Auffassung der Kommission könnte die betreffende Maßnahme am 1. Januar 1972 in Kraft treten.

b) Die Harmonisierung der Struktur der Nutzfahrzeugsteuern berührt nicht unmittelbar ihre Höhe, für deren Festsetzung nach wie vor allein die Mitgliedstaaten zuständig sind. Deshalb sollten danach weder in allzu kurzer noch in allzu langer Zeit entsprechende gemeinsame Regeln eingeführt werden.

Die Kommission schlägt vor, daß die Mitgliedstaaten die Höhe dieser Steuern drei Jahre nach dem Inkrafttreten der ersten Richtlinie auf Grund der Wegekosten, die den Nutzfahrzeugen nach dem System des Haushaltsausgleichs anzulasten sind, festlegen und dabei die von diesen Fahrzeugen aufgetragenen Treibstoffsteuern und die Einnahmen aus der direkten Abgeltung berücksichtigen. Dabei sind Bestimmungen festzulegen, die gewährleisten, daß den Benutzern von Lastkraftwagen und Bussen die diesbezüglich gezahlten Beträge, soweit sie die den betreffenden Fahrzeugen anzulastenden Wegekosten übersteigen, erstattet werden.

4.3.5.1.2. Treibstoffsteuern

a) Die erste Maßnahme, die auf diesem Gebiet zu treffen ist, sollte die Festsetzung eines gemeinsamen Verhältnisses zwischen Dieselölsteuern und Benzinsteuern sein. Der Rat sollte diese Maßnahme, die die spätere Harmonisierung der jeweiligen Steuersätze sinnvoll vorbereiten und im übrigen sehr wahrscheinlich eine gewisse Annäherung spontan auslösen wird, in der Mitte der ersten Stufe beschließen. Dadurch könnten die Mitgliedstaaten vor dem Ende der ersten Stufe die ersten Änderungen ihrer Steuersätze im Hinblick auf die Annäherung ihrer Steuern an das gemeinsame Verhältnis vornehmen. Zeitfolge und Umfang dieser ersten Änderungen könnten dem Ermessen jedes Mitgliedstaates überlassen werden.

.../...

Die Durchführung dieser Maßnahme, die sich insbesondere auf den Verkehr, die öffentlichen Finanzen und den Automobilbau erheblich auswirken wird, könnte den ganzen Zeitraum umfassen, der zur Einführung der gemeinsamen Regelung für die Abgeltung vorgesehen ist.

b) Nach dieser ersten Stufe werden alle Angaben vorliegen, die für die Festsetzung der harmonisierten Treibstoffsteuersätze erforderlich sind. Zu diesem Zeitpunkt wird vor allem bekannt sein, welchen tatsächlichen Umfang die direkte Abgeltung auf den verschiedenen möglichen Anwendungsgebieten erhalten kann.

Die Ausrichtung der einzelstaatlichen Sätze auf die harmonisierten Sätze wird nach Abschnitt 4.3.5.2.2. in der zweiten Phase vorgenommen.

4.3.5.1.3. Maßnahmen für eine direkte Abgeltung

Die Schwierigkeit und der Umfang der einzelnen Untersuchungen, mit denen die Durchführung der direkten Abgeltung vorbereitet werden soll, lassen darauf schließen, daß sie erst in mehreren Jahren beendet werden können. Unter diesen Umständen dürfte es bei Außerortsstraßen wie auch bei Innerortsstraßen kaum möglich sein, auf diesem Gebiet kurzfristig eine großangelegte Gemeinschaftsmaßnahme durchzuführen.

Die erste Stufe wird infolgedessen vorwiegend einzelstaatlichen Maßnahmen vorbehalten sein. Die Kommission schlägt vor, sie auf Gemeinschaftsebene möglichst weitgehend zu koordinieren. Der Ausschuß von Regierungssachverständigen zur Beratung der Kommission, der in den verschiedenen Entscheidungen des Rates über das Problem der Wegekosten erwähnt wird, ist natürlich unbeschadet der Anwendung der Entscheidung vom 21. März 1962⁽¹⁾ ein geeigneter Rahmen für diese Koordinierung.

(1) Entscheidung des Rates über die Einführung eines Verfahrens zur vorherigen Prüfung und Beratung künftiger Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten auf dem Gebiet des Verkehrs.
(AB Nr. 23 vom 3. April 1962).

4.3.5.2. Zweite Stufe

In dieser Stufe sollten die Maßnahmen, die in der vorausgehenden Stufe auf den einzelnen Gebieten begonnen wurden, fortgesetzt und abgeschlossen werden.

4.3.5.2.1. Nutzfahrzeugsteuern

Sollten sich die Sätze dieser Steuern in den einzelnen Mitgliedstaaten derart unterscheiden, daß der freie Verkehr der Fahrzeuge beeinträchtigt wird, müßte nach Möglichkeiten gesucht werden, die einzelstaatlichen Sätze zu harmonisieren oder zumindest einander anzunähern.

4.3.5.2.2. Treibstoffsteuern

Die Mitgliedstaaten werden die Sätze ihrer Dieselöl- und Benzinsteuern nach und nach den gemeinsamen Sätzen anpassen müssen, die am Ende der ersten Stufe festgesetzt werden.

Da die Mitgliedstaaten unterschiedliche Ausgangssituationen haben, sollte ihnen hinsichtlich der Zeitfolge dieser Anpassungen ein großer Ermessensspielraum eingeräumt werden. Es wäre jedoch wünschenswert, daß entsprechende Vorhaben der einzelnen Mitgliedstaaten auf Gemeinschaftsebene koordiniert sowie vom Rat bestätigt und von ihm verbindlich erklärt werden.

In dem Maße, wie sich die Unterschiede zwischen den einzelnen Sätzen verringern, könnte ein allgemeines Programm zur schrittweisen Lockerung der Beschränkungen bei der Einfuhr des in den Treibstoffbehältern der Nutzfahrzeuge enthaltenen Treibstoffs ausgearbeitet werden. Diese Beschränkungen sollten spätestens am Ende der zweiten Stufe, wenn die Harmonisierung der Treibstoffsteuersätze abgeschlossen ist, beseitigt werden.

.../...

4.3.5.2.3. Steuern auf Personenkraftwagen

In Anbetracht der unter 4.3.2.3. dargelegten Erwägungen ist es angezeigt, nach Maßgabe der Anwendung der direkten Abgeltung die Schlußfolgerungen zu prüfen, die aus dieser neuen Situation hinsichtlich der Höhe der Personenkraftfahrzeugsteuer zu ziehen sind.

4.3.5.2.4. Maßnahmen für eine direkte Abgeltung

Die Maßnahmen für eine direkte Abgeltung können aufgrund der Gemeinschaftsuntersuchungen, die in der ersten Stufe durchgeführt werden, gemeinsam festgelegt werden. Sie sollten, wie bereits betont, vor allem für den Stadtverkehr gelten, könnten aber auch in nicht unerheblicher Weise in die Abgeltung der Benutzung verkehrsreicher Außerortsstraßen hineinreichen. Sie wären ein ausgezeichnetes Instrument für die Abgeltung der Stauung.

5. INSTITUTIONELLE VORKEHRUNGEN

Der Haushaltsausgleich kann nicht nur durch amtliche Regeln sichergestellt werden. Er setzt voraus, daß die Betriebsführung der Wege ausdrücklich auf diese Zielsetzung ausgerichtet ist.

Bei der Eisenbahn ist diese Bedingung schon erfüllt oder wird demnächst von Artikel 8 der Harmonisierungsentscheidung erfüllt werden.

Bei der Straße und der Wasserstraße besteht nach Ansicht der Kommission die geeignetste Lösung darin, rechtlich und finanziell selbständige ad-hoc-Einrichtungen zu schaffen, die damit beauftragt sind, die Wege mit der Auflage des Haushaltsausgleichs zu verwalten. Der Status dieser Einrichtungen, ihre Zusammensetzung und ihre Geschäftsordnung müssen eingehend untersucht werden; genaue diesbezügliche Vorschläge sind verfrüht. Es steht jedoch fest, daß sie auf allen Gebieten der Betriebsführung eine größtmögliche Entscheidungsfreiheit besitzen sollten, insbesondere die Befugnis,

- den Umfang ihrer Unterhaltungs- und Betriebsausgaben unter Beachtung der Lastenhefte zu bestimmen, welche die Aufsichtsbehörden für den Betrieb der Wege, die gemeinnützig bleiben sollen, festlegen;
- ihre Investitionsprogramme unter Beachtung der Regeln aufzustellen, die auf Gemeinschaftsebene für die Auswahl und die Koordinierung der Wegeinvestitionen festzulegen sind;
- zur Finanzierung dieser Programme Anleihen aufzunehmen, wobei geplante Ausgaben von Schuldverschreibungen mit der öffentlichen Hand abzustimmen sind;

.../...

- die Entgelte für die Benutzung der Wege zu bestimmen, die für eine ausgeglichene Betriebsrechnung erforderlich sind.

Bei der Straße sollten die Mitgliedstaaten diesen Organen einen nach dem jeweiligen Verkehrsaufkommen berechneten Anteil des Aufkommens aus den Treibstoff- und den Kraftfahrzeugsteuern zuweisen.

Ferner sollte ihnen die öffentliche Hand die sich aus der Anwendung von Übergangsmaßnahmen (bei den Wasserstraßen während der Zeit der Einführung der gemeinsamen Regelung) ergebenden Ausgleichszahlungen gewähren.

Die selbständigen Verwaltungsorgane sind schrittweise in dem Maße zu schaffen, wie die verschiedenen Maßnahmen der Abgeltung der Wegebenutzung eingeführt werden.

Zunächst sollten autonome Budgets und Konten für die von öffentlichen Körperschaften verwalteten Verkehrswege geschaffen werden. So wird es möglich sein, jederzeit die tatsächliche Situation der betreffenden Verkehrswege hinsichtlich der Verwirklichung des Ausgleichs zwischen Einnahmen und Ausgaben aufzuzeigen.

6. WIRTSCHAFTLICHE UND FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DER LÖSUNGSVORSCHLÄGE

Zur Zeit kann nicht genau und erschöpfend angegeben werden, wie sich die weiter oben empfohlenen Maßnahmen der Abgeltung der Wegebenutzung wirtschaftlich und finanziell auswirken werden. Dafür gibt es zwei Gründe.

Einmal können die Modalitäten für die Durchführung mehrerer Maßnahmen im einzelnen noch nicht vollständig festgelegt werden. Ihre Auswirkung hängt aber weitgehend davon ab.

Zum anderen sind die derzeit verfügbaren Zahlenangaben sehr lückenhaft; außerdem spiegeln sie oft Verhältnisse wider, die mehrere Jahre zurückliegen und sich seither teilweise erheblich geändert haben. So liegen zwar Angaben über die Wegeausgaben in allen Mitgliedstaaten und bei allen Verkehrsträgern vor, sie beziehen sich aber auf 1966. Über die sozialen Grenzkosten gibt es keine Angaben für die ganze Gemeinschaft. Die einzig bekannten Zahlen betreffen Frankreich und beruhen auf französischen Untersuchungen oder auf der Musteruntersuchung; auf andere Mitgliedstaaten sind sie kaum übertragbar.

Trotz dieser Unzulänglichkeiten erscheint es jedoch möglich, eine Vorstellung davon zu geben, in welcher Richtung und in welchem Umfang sich die in dieser Denkschrift enthaltenen Lösungsvorschläge auswirken werden. Dies wird im folgenden für die drei Verkehrsträger versucht.

6.1. Eisenbahn

Wie in Abschnitt 4.1. betont, ist die Einführung einer auf dem Haushaltsausgleich beruhenden Abgeltung der Wegebenutzung ein Teil des allgemeinen Bestrebens, die Voraussetzungen für eine finanziell ausgeglichene Betriebsführung der Eisenbahn zu schaffen. Wenn diese Voraus-

.../...

setzungen voll verwirklicht sind, müssen die Eisenbahnunternehmen sämtliche Ausgaben, einschließlich Wegeausgaben, mit ihren Tarifeinnahmen decken.

Bis dahin sollte die Eisenbahn, soweit die übrigen Verkehrsträger ihre eigenen Wegekosten nicht decken, Ausgleichszahlungen erhalten, die nach dem in Abschnitt 4.1.3. dargelegten Verfahren zu berechnen sind. In der Praxis werden diese Ausgleichszahlungen die Finanzlage der Unternehmen insgesamt nicht ändern; sie werden lediglich von der Rubrik der nicht differenzierten Ausgleichssubventionen, mit denen die Mitgliedstaaten die Betriebsverluste ungeachtet ihres Ursprungs ausgleichen, in die Rubrik der spezifischen Zahlungen übertragen. Gleichwohl kommt ihnen eine erhebliche Bedeutung zu, da sie in Verbindung mit der Normalisierung der Konten und dem Ausgleich der Lasten des öffentlichen Dienstes die tatsächlichen Betriebsbedingungen und die tatsächliche Finanzlage der Eisenbahn sichtbar machen.

Dabei ist die Frage zu stellen, ob die Abgeltung zu sozialen Grenzkosten in allen Fällen ein Defizit im Vergleich zu den Wegeausgaben nach sich zieht und, wenn ja, wie groß dieser Fehlbetrag ist.

Die Antwort auf den ersten Teil dieser Frage ist eindeutig; die Verkehrswege der Eisenbahnen weisen steigende Ertragszuwächse auf (wie im übrigen, wenn auch in geringerem Maße, der Eisenbahnbetrieb), wobei die Grenzkosten immer unter den Durchschnittskosten liegen. Die Grenzkosten der Wegebenutzung spielen nach der Musteruntersuchung nur bei zwei Ausgabenposten eine Rolle, nämlich bei der Erneuerung der Hauptgleise und der Erneuerung der Fahrleitungsdrähte. Da alle anderen Ausgaben (ausgenommen die Ausgaben für Schienenübergänge bei verkehrsschwachen Strecken) verkehrsunabhängig sind, liegt das Aufkommen aus einer Abgeltung zu den Grenzkosten der Benutzung erheblich unter den gesamten Wegeausgaben. In

.../...

einer Untersuchung des Internationalen Eisenbahnverbandes⁽¹⁾ über das Hauptnetz der sechs Mitgliedstaaten und das Schweizer Netz haben 13 % der gesamten Wegeausgaben Grenzkostencharakter.

Die Berücksichtigung der übrigen Faktoren der sozialen Grenzkosten ändert diese Schlußfolgerung nicht wesentlich. Aufgrund der Verkehrslenkung und der Kapazitätsmarge auf den meisten Strecken sind die Stauungskosten sehr gering, ausgenommen vielleicht auf einigen Streckenabschnitten und auf den Vorortnetzen. Die betriebsfremden Kosten sind, da Umweltbelästigungen völlig oder nahezu völlig fehlen, nur bei Schienenübergängen fühlbar (Wartezeiten für Straßenverkehrsteilnehmer bei Schließung der Schranken).

Aus dieser Analyse geht hervor, daß der Betrag der Wegeausgaben die obere Grenze der Lasten darstellt, die den Verkehrsnutzern für die Benutzung der Schienenwege anzulasten sind. Diese Wegeausgaben können natürlich durch die Aufnahme von Anleihen, die eine zeitliche Verteilung der Investitionslast ermöglichen, sehr stark beeinflusst werden.

6.2. Binnenwasserstraße

6.2.1. Angaben über die gegenwärtige Lage

Um verständlich zu machen, wie sich die von der Kommission vorgeschlagenen Maßnahmen der Abgeltung der Benutzung der Wasserstraßen auswirken werden, ist es notwendig, die heutige Lage in dieser Hinsicht kurz zu beschreiben.

(1) Gruppe der Eisenbahnen der sechs Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften; Le chemin de fer, mode de transport à rendement croissant. Octobre 1968.

6.2.1.1. Allgemeine Rechtsvorschriften

Die Benutzung der Wasserstraßen ist in mehreren Mitgliedstaaten völlig abgabenfrei, während sie in anderen, zumindest auf einem Teil der Wasserstraßen, gebührenpflichtig ist.

Italien und die Niederlande (bei den staatlich verwalteten Wasserstraßen) gehören zu der ersten Ländergruppe.

In Deutschland ist die Schifffahrt auf den regulierten Flüssen völlig gebührenfrei. Auf den anderen Binnenwasserstraßen werden amtlich festgesetzte Benutzungsgebühren in Form von Schifffahrtabgaben erhoben.

In Belgien werden auf allen staatlich verwalteten Binnenwasserstraßen Schifffahrtabgaben erhoben, ausgenommen auf den gezeitenabhängigen sowie auf den gezeitenunabhängigen Binnenwasserstraßen, die durch die für sie geltende Sonderregelung davon befreit sind.

In Frankreich unterliegen Güterbeförderungen im Binnenschiffsverkehr einer allgemeinen Abgabe und auf bestimmten Binnenwasserstraßen oder Wasserstraßenabschnitten, die vor kurzem erheblich ausgebaut wurden, Sonderabgaben. Auf dem Rhein, dem Großen Elsaßkanal und der Mosel unterhalb von Diedenhofen werden diese Abgaben nicht erhoben. Beförderungen auf der Mosel unterliegen einem internationalen Tarif, der von der Internationalen Moselkommission festgesetzt wurde und für die deutsche, die französische und die luxemburgische Strecke gilt.

6.2.1.2. Struktur der Abgeltung

Auch die Struktur der Abgeltung ist in den einzelnen Mitgliedstaaten sehr unterschiedlich.

In Deutschland enthalten die Regeltarife für eine Reihe von Güterklassen (je nach Binnenwasserstraße 4 oder 6) unterschiedliche Tonnensätze. Neben diesen Regeltarifen bestehen Ausnahmetarife mit besonderen Tarifiermäßigungen, die für bestimmte Güter im allgemeinen oder unter bestimmten

.../...

Voraussetzungen gelten. Die Abgaben werden durch Multiplikation der Tonnenfracht mit der Zahl der zurückgelegten Kilometer berechnet. Die Abgabensätze variieren somit nicht nach der Größe der Sendungen. Die Tarife sind bis zu einem gewissen Maße nach Wasserstraßen oder Wasserstraßengruppen differenziert. Von Leerschiffen werden keine Abgaben erhoben, ausgenommen auf den vom Bund verwalteten Kanälen.

In Belgien haben die Größe der Sendung und die Art der Güter keinerlei Einfluß auf die Sätze je Leistungseinheit; die Abgaben werden aufgrund eines Tonnenkilometersatzes unter Berücksichtigung der tatsächlich zurückgelegten Entfernungen berechnet. Dabei ist jedoch hervorzuheben, daß die Höhe der Abgaben danach differenziert ist, ob die Wasserstraßen vom Staat oder von einer anderen Stelle verwaltet werden.

Für Schiffe, die auf gezeitenunabhängigen Wasserstraßen leer fahren, bestehen zwei verschiedene Sätze, deren Anwendung sich danach richtet, ob die zurückgelegte Entfernung geringer oder aber gleich oder größer als 20 km ist. Diese Sätze sind zudem nach der Tragfähigkeit des Schiffes differenziert. Ähnliche Vorschriften gelten auf den übrigen abgabepflichtigen Binnenwasserstraßen.

In Frankreich richtet sich die allgemeine Abgabe, die auf alle Güterbeförderungen erhoben wird, nach dem Schiffskilometer, wobei die Schiffe nach ihrer Tragfähigkeit in drei Klassen eingeteilt werden. Die Berechnungsgrundlage für die Sonderabgaben ist im allgemeinen die beförderte Gütertonne; in bestimmten Fällen ist es der Tonnenkilometer.

6.2.1.3. Höhe der Schifffahrtabgaben

Eine vollständige Analyse der Höhe der Abgaben ist hier weder für jeden einzelnen der drei Mitgliedstaaten, in denen die Benutzung der Binnenwasserstraßen abgabepflichtig ist, noch ein Vergleich zwischen diesen Staaten möglich. Die Struktur der Abgeltung ist in manchen Fällen sehr kompliziert, da neben Regeltarifen, die oft nur die Ausnahme sind, zahlreiche Ausnahmetarife gelten. Zudem können je nach Wasserstraße oder Wasserstraßengruppe große Unterschiede bestehen.

.../...

Unter diesen Umständen werden lediglich einige globale Angaben aufgeführt, die jedoch ausreichen dürften, um einen allgemeinen Eindruck der Lage zu vermitteln. Die Zahlen gelten für 1966; im Vergleich zur heutigen Situation sind sie etwas zu niedrig, da mittlerweile insbesondere in Deutschland einige Tarifierhöhungen eingetreten sind.

Die durchschnittlichen Einnahmen aus den Abgaben je Verkehrseinheit (geleisteten Tonnenkilometer) ist am aufschlußreichsten. Die entsprechenden Zahlen für 1966 gehen aus der folgenden Tabelle hervor:

Mitglied- staat	Art der Wasser- straßen (1)	in 1000 Netto-tkm	Gesamtbetrag der erhobenen Abgaben in Landeswährung	Abgabe je 1000 tkm	
				in Landes- währung	in Rechnungs- einheiten
Deutsch- land		44.591.400	63.509.261	1,42	0,355
davon	RF	31.969.600	-	-	-
	KF	5.576.500	15.692.055	2,81	0,702
	K	7.045.300	47.817.206	6,79	1,697
Belgien		5.944.615	123.278.229	20,73	0,415
Frankreich		12.491.856	17.100.000	1,37	0,278
Nieder- lande		29.115.900	-	-	-

- (1) RF = regulierte Flüsse
KF = kanalisierte Flüsse
K = Kanäle

Quelle: Gemeinschaftsuntersuchung von 1966.

.../...

Dabei ist festzustellen, daß das Durchschnittsaufkommen je Tonnenkilometer in Belgien nur rund 15 % höher als in Deutschland und nur mehr als 50 % höher als in Frankreich ist.

In Deutschland entfallen auf die einzelnen Wasserstraßenkategorien folgende Anteile am Verkehr und an den Einnahmen:

	<u>Anteil</u>	
	:	
	<u>am Verkehr</u>	<u>an den Einnahmen</u>
RF	72 %	0
KF	12 %	25 %
K	16 %	75 %

Das geringe Durchschnittsaufkommen auf allen deutschen Binnenwasserstraßen ist somit darauf zurückzuführen, daß auf den regulierten Flüssen, zu denen auch der Rhein und die übrigen großen Flüsse gehören, keine Abgaben erhoben werden.

6.2.1.4. Deckungsgrad der Ausgaben

Ausgenommen in Italien, dessen Verhältnisse hinsichtlich der Binnenwasserstraßen mit denen der übrigen Mitgliedstaaten kaum vergleichbar sind, decken die Beiträge der Binnenschifffahrt in Form von Abgaben, Treibstoff- oder Schiffssteuern nur einen Bruchteil der Wegeausgaben. Dieser Teil liegt zwischen 8,7 % (Niederlande) und 31,5 % (Belgien) für die laufenden Ausgaben und zwischen 2,7 % (Niederlande) und 10,8 % (Deutschland) für die Gesamtausgaben.

Diese Zahlen geben jedoch Anlaß zu zwei Bemerkungen:

- a) Es wird nicht der Tatsache Rechnung getragen, daß ein Teil der Ausgaben der Wasserstraßen den verkehrsfremden Funktionen anzulasten ist. Dieser Teil ist je nach Wasserstraße verschieden. Für alle deutschen Wasserstraßen beispielsweise ist er auf 20 % geschätzt worden.

.../...

- b) Die Gesamtausgaben sind die tatsächlichen Betriebs- und Investitionsausgaben, die der Lösung des Haushaltsausgleichs ohne Anleihen entsprechen. Falls jedoch, wie in Punkt 4.2.2.3. vorgeschlagen wurde, für die Finanzierung der Investitionen auf Anleihen zurückgegriffen wird, umfassen die Gesamtausgaben eines bestimmten Jahres, was die Investitionen betrifft, nur die finanziellen Lasten und wären selbstverständlich niedriger.

Trotzdem bleibt der Abstand zwischen Einnahmen und Ausgaben beträchtlich; dabei können die Verhältnisse allerdings von einer Wasserstraße zur anderen sehr unterschiedlich sein, denn in diesem Bereich gibt es praktisch nur Einzelfälle.

6.2.2. Auswirkung der verschiedenen vorgeschlagenen Maßnahmen

Wie in Punkt 4.2.2.6. angegeben, würde die Einführung der Abgeltung der Wasserstraßenbenutzung nur über die Schifffahrtabgaben verwirklicht werden. Die Treibstoffsteuern, deren Beibehaltung in dieser Sicht nicht sehr notwendig wäre, würden am Beginn der ersten Stufe beseitigt werden. Da diese Maßnahme von einer gleichzeitigen und äquivalenten Anhebung der Schifffahrtabgaben begleitet wäre, würde sie sich nicht auf die Lasten der Binnenschifffahrt auswirken. Es genügt somit, hier die Auswirkungen des vorgeschlagenen Vorgehens im Hinblick auf die Struktur und die Höhe der Schifffahrtabgaben zu prüfen.

Es sei daran erinnert, daß der Haushaltsausgleich in drei Stufen erreicht werden soll, in denen die Schifffahrtabgaben so festzusetzen sind, daß sie zunächst den sozialen Grenzkosten, dann den laufenden Ausgaben und schließlich den Gesamtausgaben entsprechen.

Zur ersten Stufe ist zu sagen, daß anhand der vorhandenen Angaben weder im allgemeinen noch im besonderen beurteilt werden kann, wie sich die vorgesehenen Maßnahmen in allen Mitgliedstaaten auswirken werden. Aus den Angaben für Frankreich lassen sich folgende Schlüsse ziehen:

.../...

- nach der Musteruntersuchung hätte eine Abgeltung zu sozialen Grenzkosten auf dem Unterlauf der Seine 1966 Einnahmen in Höhe von 3,8 Millionen französischen Franken erbracht, d.h. rund 23 % der gesamten Investitions- und Betriebsausgaben gedeckt. Die Einnahmen aus den Schifffahrtabgaben (allgemeine Abgaben und Sonderabgaben) lagen mit 9 Millionen französischen Franken jedoch erheblich über diesem Betrag;
- für das gesamte französische Wasserstraßennetz schätze der vom französischen Minister für Ausrüstung eingesetzte Untersuchungsausschuß für Wegekosten den Gesamtbetrag der Abgaben für 1967, der den sozialen Grenzkosten entsprechen würde, auf 25,61 Millionen französische Franken. In demselben Jahr wurden mit allgemeinen und besonderen Abgaben 20,39 Millionen französische Franken aufgebraucht. Wie aus der folgenden Tabelle hervorgeht, ist das Bild je nach Art der Wasserstraße sehr unterschiedlich (Einheit: Million französische Franken) ⁽¹⁾;

Wasserstraßen- kategorie	Soziale Grenzkosten	Abgaben- aufkommen	Deckungsindex Spalte 3/2
1	2	3	4
Großschifffahrtswege	8,24	13,60	1,645
kanalisierte Flüsse mit Abmessungen nach Freycinet	2,77	0,99	0,357
Kanäle mit Abmessungen nach Freycinet	13,70	5,58	0,407
Sonstige Wasser- straßen	0,90	0,22	0,245

Aus der Tatsache, daß die jährlichen Abgaben auf einer Binnenwasserstraße und auf einer Gruppe bestimmter Binnenwasserstraßen die jährlichen sozialen Grenzkosten übersteigen, darf nicht geschlossen werden, daß dies auch bei den einzelnen Schiffskategorien der Fall ist.

(1) Ohne Rhein, Großer Elsaßkanal, Rhône und Schlauchmündungen.

Diese Frage läßt sich mangels Angaben nicht allgemein beantworten. Es ist anzunehmen, daß jedes Schiff seine sozialen Grenzkosten deckt, wenn sich zwischen dem gesamten Abgabenaufkommen und den sozialen Grenzkosten einer Binnenwasserstraße ein großer Plussaldo ergibt. Berechnungen, die anhand der Musteruntersuchung für einige auf dem Unterlauf der Seine verkehrende Schiffsarten durchgeführt wurden, scheinen diese These zu bestätigen. Liegt jedoch das gesamte Abgabenaufkommen einer ganzen Binnenwasserstraße unter ihren sozialen Grenzkosten, so deutet Vieles darauf hin, daß dieses Mißverhältnis auch bei jeder einzelnen Schiffskategorie besteht.

Ganz allgemein kann wohl angenommen werden, daß die Durchführung der ersten Stufe, von Ausnahmen abgesehen, keine ernsten Probleme aufwerfen dürfte, um so mehr die Binnenschifffahrt fünf Jahre Zeit haben wird, um sich an die neue Lage anzupassen.

Ernstere Probleme könnten sich in der zweiten Stufe ergeben, in der die Schifffahrtabgaben den laufenden Ausgaben angeglichen werden sollen.

Der Anteil der laufenden Ausgaben⁽¹⁾, in denen die Ausgaben für die Unterhaltung und den Betrieb der Wasserstraßen und der Kunstbauten sowie die allgemeinen Aufwendungen enthalten sind, an den Gesamtausgaben war 1966 je nach Mitgliedstaat verschieden:

Belgien	19,4 %
Deutschland	50,0 %
Frankreich	30,5 %
Italien	6,5 % (2)
Luxemburg	75,7 % (3)
Niederlande	31,0 % .

(1) Es handelt sich um die tatsächlichen Betriebs- und Investitionsausgaben.

(2) Der geringe Anteil erklärt sich durch den umfangreichen Bau neuer Wasserstraßen.

(3) Der hohe Anteil der laufenden Angaben rührt daher, daß auf der Mosel, einer verhältnismäßig neuen Binnenwasserstraße, keine Investitionen (für Erneuerungen) vorgenommen wurden.

Werden die laufenden Ausgaben aller Binnenwasserstraßen zu den Schiffskilometern in Beziehung gesetzt, so ergibt sich für die einzelnen Mitgliedstaaten (ausgenommen für Italien und Luxemburg mit wenig aufschlußreichen Verhältnissen) folgendes Bild:

Belgien	0,53 RE
Deutschland	0,62 RE
Frankreich	0,34 RE
Niederlande	0,11 RE .

Auch hier verbergen die Durchschnitte, wie sehr sich die Verhältnisse im einzelnen unterscheiden. In Deutschland entfallen auf regulierte Flüsse 0,36 RE, auf kanalisierte Flüsse 1,10 RE und auf Kanäle 1,15 RE. In Belgien betragen die durchschnittlichen laufenden Ausgaben für regulierte Flüsse 0,21 RE, für kanalisierte Flüsse 0,63 RE und für Kanäle 0,59 RE.

Wäre die Verpflichtung zur Deckung der laufenden Ausgaben 1966 eingeführt worden, hätte das durchschnittliche Abgabenaufkommen je Schiffskilometer aller Wasserstraßen in Belgien⁽¹⁾ 5,4 mal, in Deutschland 4,6 mal und in Frankreich 5,8 mal höher sein müssen.

Mit den der Kommission vorliegenden Angaben läßt sich nicht feststellen, wie sich eine solche Maßnahme auf die Wettbewerbslage der Binnenschifffahrt auswirken würde; dazu wären Einzeldarstellungen unter Berücksichtigung der Merkmale jeder Wasserstraße, der Zusammensetzung ihres Verkehrs, der Lade- und Entladeeinrichtungen der Verkehrsnutzer an den Endpunkten usw. erforderlich. Auf die Frachten und damit auf die Endpreise der Güter wirken sich die Abgaben im allgemeinen freilich nur wenig aus. Bei den Massengütern vor allem können jedoch selbst geringfügige Änderungen des Preisgefüges die Verkehrsverteilung erheblich verändern. Im übrigen darf nicht vergessen werden, daß Abgaben und Steuern für die Unternehmen zumindest kurzfristig unausweichliche Kostenfaktoren sind.

(1) Dieser Faktor berücksichtigt nicht die Besteuerung der von einem Teil der Binnenschiffe benutzten Treibstoffe.

Diese Überlegungen dürfen jedoch nicht als Argumente gegen die Abgeltung der Wegebenutzung angeführt werden. Die Abgeltung beeinflusst natürlich die Wettbewerbsverhältnisse zwischen den einzelnen Verkehrsträgern; wäre dies nicht der Fall, so würde sie zum großen Teil ihre Berechtigung verlieren, da sie im wesentlichen im Rahmen der Beziehungen zwischen den Verkehrsträgern eine Maßnahme zur Normalisierung des Wettbewerbs ist.

Die Abgabenerhöhung wird im übrigen auf einen verhältnismäßig langen Zeitraum verteilt, so daß die Unternehmen Zeit zur Anpassung haben.

Zur dritten Stufe ist zu sagen, daß die vorausgehenden Erläuterungen zur zweiten Stufe in noch stärkerem Maße zutreffen, wenn man berücksichtigt, daß die laufenden Ausgaben nur einen Bruchteil der Gesamtausgaben, deren Deckung letzten Endes angestrebt wird, ausmachen⁽¹⁾.

6.3. Straße

6.3.1. Angaben über die gegenwärtige Lage

6.3.1.1. Steuern und Abgaben, die für Fahrzeuge oder den Verkehr erhoben werden

Für die Benutzung von Kraftfahrzeugen werden eine Reihe von Steuern und Abgaben erhoben, die üblicherweise in zwei Gruppen eingeteilt sind.

(1) Es wird daran erinnert, daß entsprechend den weiter oben gemachten Vorschlägen für die Wasserstraßen das System des Haushaltsausgleichs mit Anleihen angewendet werden sollte. Die Gesamtausgaben würden in diesem Fall die Betriebsausgaben und die finanziellen Lasten der Anleihen umfassen, die zur Finanzierung der Investitionen aufgenommen wurden. Außerdem könnten unter bestimmten Bedingungen im Fall von ernsthaften wirtschaftlichen und sozialen Schwierigkeiten in gewissen Tätigkeitsbereichen Schutzmaßnahmen ergriffen werden.

Die erste Gruppe umfaßt die Kraftfahrzeugbesteuerung im engeren Sinne, nämlich Kraftfahrzeug- und Treibstoffsteuern, die zweite die Abgaben und sonstigen Gebühren für die Benutzung von Straßen oder bestimmten Bauwerken. Während derartige Gebühren gegenwärtig nur in geringem Maße erhoben werden, sind Kraftfahrzeug- und Treibstoffsteuern hingegen in allen Mitgliedstaaten allgemein üblich.

Die Einnahmen aus diesen Steuern sind in absoluten Beträgen sehr hoch. Ihr Anteil an den Gesamtsteuereinnahmen der einzelnen Mitgliedstaaten von 1966 kann wie folgt geschätzt werden:

Belgien	6,9 %
Deutschland	14,8 %
Frankreich	9,9 %
Italien	14,2 %
Luxemburg	3,1 %
Niederlande	12,5 % .

Die Treibstoffsteuern stellen in allen Mitgliedstaaten, wenn auch in unterschiedlichem Maße, einen überwiegenden Teil des Aufkommens aus der Kraftfahrzeugbesteuerung dar, wobei die Anteile von 57,5 % in Luxemburg bis 89,1 % in Frankreich reichen. Diese Zahlen sind nur global aussagefähig, da die Aufschlüsselung dieser beiden Kategorien auf das einzelne Fahrzeug vom Typ und den Bedingungen seiner Benutzung abhängt.

6.3.1.1.1. Kraftfahrzeugsteuern

Gegenwärtig beruhen die innerstaatlichen Regelungen für die Kraftfahrzeugsteuern sowohl für Personenkraftwagen als auch für Nutzfahrzeuge auf unterschiedlichen Überlegungen, die mit einer Abgeltung der Wegebennutzung in keinem Zusammenhang stehen. Einzige Ausnahme ist die französische

sische Regelung, nach der Nutzfahrzeuge von einem bestimmten Gewicht ab nach den Kosten besteuert werden, die ihr Verkehr der Allgemeinheit verursacht.

Speziell bei den Nutzfahrzeugen sind die gegenwärtigen Strukturen der Besteuerungssysteme und die Steuersätze für die einzelnen Fahrzeugarten je nach Mitgliedstaat sehr unterschiedlich. Die kumulierenden Wirkungen der unterschiedlichen Besteuerungsgrundlage und Progressivität der Sätze innerhalb der Steuertabellen werden sichtbar, wenn die Besteuerung eines leichten Fahrzeugs (Lieferwagen mit einem Gesamtgewicht von 3.700 kg) und eines schweren Fahrzeugs (Sattelzug von 35.000 kg) verglichen wird. Am 1. Juni 1969 wurden folgende Verhältnisse zwischen den Steuersätzen festgestellt:

Belgien	12,1
Deutschland	13,2
Frankreich	14,9 (1)
Italien	11,5
Luxemburg	8,0
Niederlande	7,4 .

Mit einem Vergleich der Steuern für einen gegebenen Fahrzeugtyp können die Unterschiede der durchschnittlichen Höhe der Besteuerung je nach Mitgliedstaat gezeigt werden. Bezogen auf das Land, in dem diese Steuern am niedrigsten sind, besteht bei den Steuersätzen für die in dem vorausgehenden Vergleich herangezogenen Fahrzeuge folgendes Verhältnis (Stand 1. Juni 1969):

-
- (1) Bei der Berechnung der französischen Steuer spielt neben dem höchstzulässigen Gesamtgewicht auch der Fahrzeugumriß, d.h. Zahl und Anordnung der Achsen, eine Rolle. Fahrzeuge, die annähernd das gleiche Gesamtgewicht, aber unterschiedliche Umrisse haben, können daher unterschiedlich besteuert werden. Der für den Vergleich herangezogene Sattelzug besteht aus einer dreiachsigen Zugmaschine und einem einachsigen Sattelanhänger. Bei einem Sattelzug des gleichen Gewichts mit einer zweiachsigen Zugmaschine und einem zweiachsigen Sattelanhänger fällt das obige Verhältnis von 14,9 auf 4,0.

.../...

L a n d	Lieferwagen Gesamtgewicht 35.000 kg	Sattelzug Gesamtgewicht 35.000 kg	
		dreiachsige Zugmaschine	zweiachsige Zugmaschine
		einachsiger Sattelanhänger	zweiachsiger Sattelanhänger
Frankreich	1,-	1,3	1,-
Italien	1,1	1,1	3,-
Luxemburg	1,4	1,-	2,8
Belgien	1,8	2,-	5,5
Deutschland	2,7	3,1	8,9
Niederlande	5,2	3,4	9,6

6.3.1.1.2. Treibstoffsteuern

Die Treibstoffsteuern sind eine wichtige Quelle der Steuereinnahmen, bei deren Festsetzung vorwiegend haushalts- oder konjunkturpolitische Überlegungen maßgebend sind, ohne daß ein Zusammenhang mit der Abgeltung der Wegebenutzung besteht. Die uneinheitlichen Konzepte, die den gegenwärtigen Steuern zugrunde liegen, führen in zweifacher Hinsicht zu großen Unterschieden:

- Die Steuersätze in den sechs Mitgliedstaaten lagen am 1. Januar 1970 zwischen 14,65 RE (Niederlande) und 106,13 RE (Deutschland) je metrische Tonne Dieselöl und zwischen 120 RE (Deutschland) und 212,72 RE (Italien) je metrische Tonne Superkraftstoff. Die extremen Sätze ergeben daher die Verhältnismerte 7,2 (Dieselöl) und 1,7 (Superkraftstoff);
- die Verhältnismerte für die Besteuerung von Dieselöl und Superkraftstoff lagen am 1. Januar 1970 zwischen 0,12 (Niederlande) und 0,92 (Deutschland).

.../...

Bei der Umsatzsteuer ergibt sich ein weiterer Unterschied, da gegenwärtig Mehrphasensteuern und Mehrwertsteuern nebeneinander bestehen und die Mehrwertsteuersysteme unterschiedlich gehandhabt werden. So kann der gewerbliche Verbraucher in Deutschland, Luxemburg und den Niederlanden die Mehrwertsteuer auf Treibstoff absetzen, während dies in Frankreich nicht möglich ist.

6.3.1.1.3. Maßnahmen einer direkten Abgeltung

Wie in Abschnitt 6.3.1.1. gesagt, ist die direkte Abgeltung gegenwärtig wenig verbreitet.

Bei den Außerortsstraßen ist nur die Benutzung der italienischen Autobahnen und der sogenannten Verbindungsautobahnen in Frankreich sowie bestimmter Großbauten wie die Tancarville-Brücke und der Montblanc-Tunnel abgabepflichtig.

Auf den Innerortsstraßen ist ein ständig zunehmender Kraftverkehr zu bewältigen, so daß es notwendig wird, in immer stärkerem Maße zur direkten Abgeltung insbesondere in Form des gebührenpflichtigen Parkens überzugehen.

6.3.1.2. Auswirkungen der Besteuerung je nach Nutzfahrzeugkategorien

Die Auswirkung der Kraftfahrzeug- und Treibstoffsteuern auf die einzelnen Fahrzeugkategorien innerhalb eines Landes hängt von mehreren Faktoren ab.

Einmal weist die Kurve des Treibstoffverbrauchs und damit die Höhe der entsprechenden Steuern, die weitgehend vom Gesamtgewicht abhängen, bei Fahrzeugen mit verschiedenem Gesamtgewicht oft einen anderen Ver-

lauf auf als die Kurve der Kraftfahrzeugsteuern, da selbst in den Ländern, in denen die Kraftfahrzeugsteuer nach dem Gesamtgewicht bemessen wird, zwischen dem Gesamtgewicht des Fahrzeugs und der dafür zu entrichtenden Steuer keine Proportionalität besteht.

Zum anderen ist die jährliche Kraftfahrzeugsteuer, die für ein bestimmtes Fahrzeug zu entrichten ist, eine Pauschalsteuer, während die Treibstoffsteuern natürlich von der jährlichen Fahrleistung abhängen. Die Auswirkung der Kraftfahrzeug- bzw. der Treibstoffsteuer hängt also davon ab, wie jedes Fahrzeug benutzt wird.

6.3.1.3. Deckungsgrad der Ausgaben

Die im Rahmen der Erhebung von 1966 über die Wegeausgaben ermittelten Angaben über die Einnahmen und Ausgaben geben eine recht genaue Vorstellung davon, bis zu welchem Grade die Wegeausgaben durch Einnahmen aus den Kraftfahrzeug- und Treibstoffsteuern sowie Abgaben und Parkgebühren gedeckt werden. Obwohl dieser Vergleich mit der ganzen Vorsicht zu beurteilen ist, welche die Auslegung der Ergebnisse einer auf ein Jahr begrenzten Erhebung erfordert, zeigt sich doch, daß die Ausgaben für die Straßen in den einzelnen Mitgliedstaaten in unterschiedlichem Maße gedeckt werden. Während in drei Mitgliedstaaten (Deutschland, Luxemburg, Niederlande) eine Unterdeckung festgestellt wird, ist in den drei anderen Mitgliedstaaten (Belgien, Frankreich, Italien) ein Einnahmeüberschuß zu verzeichnen, wobei die Extreme bei rund 47 % in Luxemburg und bei etwas über 180 % in Italien liegen.

Diese Feststellungen sind jedoch nur global aussagefähig, das heißt für alle Wegekategorien und alle Fahrzeugtypen. Solange weder Angaben über die sozialen Grenzkosten der einzelnen Fahrzeugtypen noch wirtschaftlich gerechtfertigte Kriterien für die Verteilung eines etwaigen Defizits vorliegen, ist es insbesondere unmöglich, den jedem Fahrzeugtyp anzulastenden Teil der Gesamtausgaben zu ermitteln oder gar eine Bilanz nach Verkehrskategorien aufzustellen.

6.3.2. Auswirkung der vorgeschlagenen Maßnahmen

6.3.2.1. Gesamtbeurteilung

In einer Globalbeurteilung des vorgeschlagenen Gesamtprogramms für die Straße können vier Punkte hervorgehoben werden:

- a) Die Investitions- und Betriebsausgaben sind der von den Verkehrsnutzern zu deckende Mindestbetrag. Diese Ausgaben können je nach dem, wie die Kapazität der einzelnen Straßennetze ausgenutzt wird, mehr oder weniger überschritten werden.

Anhand der gegenwärtig vorliegenden Angaben über die Grenzkosten der Stauung, der Unfälle und der Umweltbelästigung läßt sich nicht feststellen, wie hoch die Gebühren bei einer Abgeltung zu sozialen Grenzkosten sein müßten. Dazu ist insbesondere der Abschluß der Untersuchungen abzuwarten, die gegenwärtig von den Mitgliedstaaten aufgrund der Entscheidung KOM/70/108/EWG des Rates vom 27. Januar 1970 über die Straßennetze in Stadtgebieten durchgeführt werden.

- b) Die relative Bedeutung der verschiedenen Abgeltungsmaßnahmen wird sich tiefgreifend ändern, wenn die Einführung der Abgeltung der Wegebenutzung abgeschlossen ist. Dann wird die direkte Abgeltung, die gegenwärtig nur eine völlig untergeordnete Rolle spielt, vor allem in Stadtgebieten erheblich an Bedeutung gewinnen. Die Kraftfahrzeugsteuern verlieren dann noch mehr an Bedeutung als die Treibstoffsteuern.
- c) Die Lasten werden auch auf die Benutzergruppen und auf die Wegetypen neu verteilt werden.

Bei dem gegenwärtigen Steuersystem ist der Fahrzeugtyp der wesentliche Differenzierungsfaktor. Dies trifft besonders auf die Kraftfahrzeugsteuern zu, die pauschal erhoben werden und somit jede Differenzierung nach dem Ausmaß der Benutzung⁽¹⁾ der Fahrzeuge wie auch nach Ort und Zeit der Benutzung ausschließen.

Diese Feststellung gilt zum großen Teil auch für die Kraftstoffsteuern.

Der Fahrzeugtyp erhält dadurch, daß er der wesentliche Differenzierungsfaktor ist, gegenüber den je nach Fahrzeugtyp unterschiedlichen Wegkosten teils eine übermäßige (Personenkraftwagen), teils eine unzureichende (Nutzfahrzeuge) Bedeutung.

Das empfohlene Abgeltungssystem wird die anderen Differenzierungsfaktoren zunehmend zur Geltung bringen. Man kann annehmen, daß dieses System dadurch zu einer gewissen Umverteilung der Lasten auf die Benutzerkategorien führt. Einmal sollte dies zu einer höheren Belastung der Nutzfahrzeuge als denjenigen der Personenkraftwagen führen. Zum anderen ermöglicht es die Einführung von Maßnahmen für eine direkte Abgeltung, den Benutzern der Straßen in Stadtgebieten oder in Gebieten mit großen Industrie- und Bevölkerungsdichte die sozialen Kosten anzulasten, die die Benutzung dieser Verkehrswege mit sich bringt.

- d) Schließlich werden die Einnahmen zwischen den Staaten einerseits und den nachgeordneten Gebietskörperschaften und den öffentlichen oder privaten Stellen andererseits, denen die Verwaltung bestimmter Netze oder Bauwerke übertragen werden kann, neu verteilt. Diese Veränderungen werden die Folge einer zweifachen Entwicklung sein:

(1) Die französische Achslaststeuer, ist in gewissem Maße eine Ausnahme von dieser Regel, da sie die durchschnittliche Nutzung der Fahrzeuge berücksichtigt.

- einmal der Entwicklung der Maßnahmen für eine direkte Abgeltung, deren Einnahmen den Verwaltungsträgern der Wege zufließen;
- zum anderen der neuen Regelung für die Verteilung der Einnahmen aus den Treibstoff- und Kraftfahrzeugsteuern; die Einnahmen aus diesen Steuern, deren Erhebung weiterhin den Staaten obliegt, sollte auf die Verwaltungsträger der einzelnen Netze nach dem Verkehrsaufkommen auf den ihnen unterstehenden Straßen verteilt werden.

6.3.2.2. Nutzfahrzeugsteuern

Unter Federführung der Kommission stellen die Mitgliedstaaten Angaben über die den Nutzfahrzeugen anzulastenden Grenzkosten der Benutzung und über die entsprechenden Treibstoffsteuern zusammen, um die Entscheidung des Rates über die Anpassung der nationalen Systeme der Steuern für Nutzfahrzeuge vorzubereiten. Vor Abschluß dieser Arbeiten läßt sich nicht genau abschätzen, wie sich die vorgeschlagenen Maßnahmen auf diese Fahrzeugkategorie auswirken werden.

6.3.2.3. Treibstoffsteuern

Aus den in Abschnitt 6.3.2.1. genannten Gründen kann jetzt noch nicht angegeben werden, wie hoch die Treibstoffsteuern im Rahmen eines Systems der Abgeltung zu sozialen Grenzkosten mit der Auflage des Haushaltsausgleichs sein müssen. Hingegen kann zu den Auswirkungen von zwei anderen Vorschlägen folgendes gesagt werden:

- Abzugsfähigkeit der Mehrwertsteuer auf den Preis des Treibstoffs, der von den Nutzfahrzeugen in Frankreich benutzt wird;
- Festsetzung eines einheitlichen Verhältnisses zwischen Dieselöl- und Kraftstoffsteuern

Die Verwirklichung der ersten Maßnahme bedeutet für das französische Finanzministerium einen jährlichen Einnahmenverlust von rund 500 Millionen französischen Franken.

Zur Festsetzung eines einheitlichen Verhältnisses zwischen Dieselöl- und Kraftstoffsteuer ist zu sagen, daß die Anwendung der in Abschnitt 4.3.3.6.1. genannten Grundsätze zur Folge hätte, daß die Dieselölsteuer um rund 40 %⁽¹⁾ höher festgesetzt würde als die Kraftstoffsteuer. In der Annahme, daß die gegenwärtigen Gesamteinnahmen jedes einzelnen Mitgliedstaates aus den Treibstoffsteuern erhalten bleiben, würden die Kraftstoff- und die Dieselölsteuersätze prozentual wie folgt geändert:

	<u>Kraftstoff</u>	<u>Dieselöl</u>
Belgien	- 26	+ 162
Deutschland	- 12	+ 37
Frankreich	- 19	+ 106
Italien	- 25	+ 136
Luxemburg	- 26	+ 352
Niederlande	- 26	+ 769 .

Selbstverständlich kann die vorgeschlagene Maßnahme die Rentabilität der einzelnen Fahrzeugtypen erheblich beeinflussen, da der Bereich des Gesamtgewichts, innerhalb dessen die Benzinfahrzeuge wettbewerbsfähig sind, erheblich breiter wird. Für die Automobilindustrie in der Gemeinschaft könnten aus einer solchen Entwicklung Probleme entstehen, da die amerikanische Industrie im Bau schwerer Benzinfahrzeuge einen gewissen technischen Vorsprung zu besitzen scheint.

(1) Dieses Verhältnis wurde Seite 12 der Untersuchung von Herrn MALCOR entnommen.

6.3.2.4. Maßnahmen für eine direkte Abgeltung

Die allgemeinen Auswirkungen der entsprechenden Maßnahmen gehen aus den Überlegungen hervor, die in den vorstehenden Abschnitten dargelegt wurden. Die spezifischeren Auswirkungen werden sich erst im Laufe der Untersuchungen über die Erhebungsverfahren sowie über die besonderen Verhältnisse in Stadtgebieten und auf dem flachen Lande zeigen, die für eine direkte Abgeltung in Frage kommen.

7. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Das Programm der Maßnahmen, die Gegenstand dieser Denkschrift sowie des Vorschlags einer Entscheidung über die Einführung eines gemeinsamen Systems der Abgeltung der Benutzung der Verkehrswege sind ein bedeutender Bestandteil der gemeinsamen Verkehrspolitik.

Das Vorgehen, dessen Ziele, Mittel und Stufen die Kommission festzulegen suchte, dürfte sich auf mehrere Gebiete erheblich auswirken.

- Zunächst auf die Abgeltung der Wegebenutzung, die sein Hauptziel ist. Wenn das vorgeschlagene Programm verwirklicht wird, kann die Gemeinschaft einen Erfolg verzeichnen, den bisher kein Land aufzuweisen hat.
- Sodann auf die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im Verkehr. Diese Harmonisierung, deren Leitlinien in der Entscheidung Nr. 65/271/EWG vom 13. Mai 1965 auf dem Gebiet der Sozialvorschriften, der Steuervorschriften und der staatlichen Eingriffe festgelegt worden sind, ist nach wie vor zu unvollständig und zu unzureichend, um in der Organisation des Verkehrsmarktes entscheidende Fortschritte zu ermöglichen. Die neuen Vorschläge sind in dieser Hinsicht daher eine unerlässliche Ergänzung.
- Schließlich auf die Umweltpolitik. Der Vorschlag, bei der Festsetzung der Entgelte für die Wegebenutzung nicht nur die unmittelbaren Kosten des Kraftverkehrs, sondern auch die dadurch der Allgemeinheit insgesamt entstehenden externen wirtschaftlichen Nachteile zu berücksichtigen, wird dazu beitragen, allen Wirtschaftssubjekten, Erzeugern wie Verbrauchern, die sozialen Folgen ihrer Entscheidungen bewußt zu machen.

.../...

Jedoch wird die Einführung der vorgeschlagenen Maßnahmen für die Abgeltung der Wegebenutzung außerdem Auswirkungen haben, die über den eigentlichen Rahmen der Verkehrswirtschaft hinausgehen.

Auf dem Gebiet der Regionalpolitik wird sie es dank der Einbeziehung der sozialen Kosten ermöglichen, die Maßnahmen zu vervollständigen, über die die nationalen und die Gemeinschaftsinstanzen zur Förderung einer harmonischen Entwicklung der ganzen Gemeinschaft verfügen.

Auf der Ebene der Industriepolitik wird die Gleichgestaltung eines bedeutenden Faktors der Transportkosten und somit der Produktionskosten, die sich aus der Anwendung gemeinsamer Regeln für die Bildung der Wegebenutzungsgebühren ergeben, dazu beitragen, den Wettbewerb zwischen Erzeugnissen der einzelnen Mitgliedstaaten zu normalisieren.

Was die Steuerpolitik betrifft, so wird es das vorgeschlagene Vorgehen ermöglichen, der Harmonisierung eines bedeutenden Teils des indirekten Steuerwesens, für dessen Verwirklichung es eine ganze Reihe objektiver Kriterien liefern wird, einen neuen Impuls zu geben.

Die Kommission hofft, daß der Rat die allgemeine Ausrichtung der Abgeltung für die Benutzung der Wege zügig beschließt und somit die Voraussetzungen schafft, die in der gemeinsamen Verkehrspolitik und damit beim Aufbau der Wirtschaftsunion neue Fortschritte ermöglichen.

A N L A G E N

STATISTISCHE ANGABEN UND
VERGLEICHSZAHLEN

I N H A L T S V E R Z E I C H N I S

EISENBAHN

- Tabelle 1 - Gesamte Wegeausgaben
Tabelle 2 - Benutzung der Verkehrswege
Tabelle 3 - Wegeausgaben je km Strecke und je Zug-km

BINNENSCHIFFFAHRT

- Tabelle 4 - Gesamte Wegeausgaben
(je Land, alle Wasserstraßenkategorien zusammen)
Tabelle 5 - Gesamte Wegeausgaben
(je Land und Wasserstraßenkategorien)
Tabelle 6 - Benutzung der Verkehrswege
Tabelle 7 - Wegeausgaben je km Wasserstraße und je Schiffskilometer
Tabelle 8 - Aufkommen und Struktur der Einnahmen aus der Wasserstraßenbenutzung
Tabelle 9 - Vergleich zwischen den Wegeausgaben und den gesamten Einnahmen aus der Wasserstraßenbenutzung
Tabelle 10 - Vergleich zwischen den Wegeausgaben und den Einnahmen aus Schifffahrtabgaben für das belgische Netz (abgabepflichtige Wasserstraßen)
Tabelle 11 - Vergleich zwischen den Wegeausgaben und den Einnahmen aus Schifffahrtabgaben für das deutsche Netz (abgabepflichtige Wasserstraßen)

STRASSE

- Tabelle 12 - Gesamte Wegeausgaben
Tabelle 13 - Benutzung der Verkehrswege
Tabelle 14 - Benutzung der Verkehrswege - Anzahl Fahrzeugpassagen je km Straße (alle Fahrzeuge zusammen)

- Tabelle 15 - Wegeausgaben je km Straße und je 1000 Fahrzeugkilometer
- Tabelle 16 - Ertrag aus den Steuern, Abgaben und Gebühren im Zusammenhang mit der Benutzung der Straßen
- Tabelle 17 - Vergleich zwischen Wegeausgaben und Gesamteinnahmen im Zusammenhang mit der Benutzung der Straßen
- Tabelle 18 - Einnahmen aus der Kraftfahrzeugbesteuerung (in absolutem Wert und im Verhältnis zu den gesamten Steuereinnahmen)
- Tabelle 19 - Aufteilung der Einnahmen aus der Besteuerung der Kraftfahrzeuge zwischen Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen
- Tabelle 20 - Einnahmen aus der Kraftfahrzeugbesteuerung pro 1000 Fahrzeug-km
- Tabelle 21 - Fuhrpark
- Tabelle 22 - Preise und Besteuerung von normalem Benzin
- Tabelle 23 - Preise und Besteuerung für Super-Benzin
- Tabelle 24 - Preise und Besteuerung von Dieselöl
- Tabelle 25 - Kraftfahrzeugsteuern für einige Lastwagen- und Lastzugtypen
- Tabelle 26 - Struktur und Höhe der Kraftfahrzeugsteuer für Lastkraftwagen
- Tabelle 27 - Steuerlasten für zwei Fahrzeugtypen in Abhängigkeit von der Jahresfahrleistung

Falls nicht anders angegeben, beziehen sich die
Zahlenangaben der einzelnen Tabellen auf das Jahr 1966.

Gesamte Wegeausgaben

Einheit : 1.000 Rechnungseinheiten

Schienennetz	Betrag der Ausgaben			Struktur der Ausgaben (in % der Gesamtausgaben)	
	A u s g a b e n			A u s g a b e n	
	Investitions- ausgaben	Laufende Ausgaben	Gesamtausgaben	Investitions- ausgaben	Laufende Ausgaben
1. Hauptnetz					
S.N.C.B.	43.832	57.441	101.273	43,3	56,7
D.B.	178.375	529.982	708.357	25,2	74,8
S.N.C.F.	222.476	384.715	607.191	36,6	63,4
F.S.	138.398	190.229	328.627	42,1	57,9
C.F.L.	1.450	8.567	10.017	14,4	85,6
N.S.	35.313	26.883	62.196	56,8	43,2
GESAMTE EWG	619.844	1.197.817	1.817.661	34,1	65,9
2. Nebennetze					
Deutschland	-	-	20.494	-	-
Nichtbun- deseigene Eisenbahnen (1)					

(1) Vollständige Angaben für die Nebennetze der anderen Länder stehen nicht zur Verfügung.

Benutzung der Verkehrswege

[illegible]

Wegeausgaben je km Strecke und je Zug-km

Einheit: Rechnungseinheit			
Netz	Wegeausgaben		
	je km Strecke	je Zug-km	
S.N.C.B.	23.049	1,27	
D.B.	23.435	1,31	
S.N.C.F.	16.098	1,36	
F.S.	20.416	1,28	
C.F.L.	29.461	2,25	
N.S.	19.243	0,79	
ALLE NETZE ZUSAMMEN	19.756	1,29	

Gesamte Wegeausgaben
(je Land, alle Wasserstrassenkategorien zusammen)

Einheit : 1.000 Rechnungseinheiten

L A N D	Betrag der Ausgaben			Struktur der Ausgaben (in % der Gesamtausgaben)	
	Investitions- ausgaben	Laufende Ausgaben	Gesamtausgaben	Investitions- ausgaben	Laufende Ausgaben
Belgien	55.043	13.273	68.316	80,6	19,4
Deutschland	73.401	73.466	146.867	49,9	50,1
Frankreich	46.877	20.528	67.405	69,5	30,5
Italien	11.731	814	12.545	93,5	6,5
Luxemburg	43	134	177	24,4	75,6
Niederlande	26.189	11.743	37.932	69,0	31,0
GESAMTE ENG	213.284	119.958	333.242	64,0	36,0

Gesamte Wegeausgaben
(je Land und Wasserstrassenkategorien)

Einheit : 1.000 R.E.

	Betrag der Ausgaben			Struktur der Ausgaben (in % der Gesamtausgaben)	
	Investitions- ausgaben	Laufende Ausgaben	Gesamt- ausgaben	Investitions- ausgaben	Laufende Ausgaben
BELOGIEN					
Regulierte Flüsse	2.170	916	3.086	70,3	29,7
Kanalisierte Flüsse	15.777	4.251	20.028	78,8	21,2
Kanäle	32.613	8.106	40.719	80,1	19,9
ALLE IN BETRIEB BEFINDLICHEN WASSERSTRASSEN	50.560	13.273	63.833	79,2	20,8
Im Bau befindliche Wasser- strassen	4.483	-	4.483	100,0	-
INSGESAMT	55.043	13.273	68.316	80,6	19,4
DEUTSCHLAND					
Regulierte Flüsse	9.196	28.807	38.003	24,2	75,8
Kanalisierte Flüsse	4.465	17.752	22.217	20,1	79,9
Kanäle	16.282	26.907	43.189	37,7	62,3
ALLE IN BETRIEB BEFINDLICHEN WASSERSTRASSEN	29.943	73.466	103.409	29,0	71,0
Im Bau befindlichen Wasser- strassen	43.458	-	43.458	100,0	-
INSGESAMT	73.401	73.466	146.867	49,9	50,1
FRANKREICH					
Regulierte Flüsse	161	693	854	18,9	81,1
Kanalisierte Flüsse	13.040	5.925	18.965	68,8	31,2
Kanäle	33.676	13.910	47.586	70,8	29,2
INSGESAMT	46.877	20.528	67.405	69,5	30,5
ITALIEN					
Regulierte Flüsse	61	516	577	10,5	89,5
Kanalisierte Flüsse	85	-	85	100,0	-
Kanäle	-	298	298	-	100,0
ALLE IN BETRIEB BEFINDLICHEN WASSERSTRASSEN	146	814	960	15,2	84,8
Im Bau befindlichen Wasser- strassen	11.585	-	11.585	100,0	-
INSGESAMT	11.731	814	12.545	93,5	6,5
LUXEMBURG					
Kanalisierte Flüsse	43	134	177	24,4	75,6
INSGESAMT	43	134	177	24,4	75,6
NIEDERLANDE					
Regulierte Flüsse	3.016	2.473	5.489	55,0	45,0
Kanalisierte Flüsse	7.680	3.103	10.783	70,7	29,3
Kanäle	8.609	4.992	13.601	63,3	36,7
Andere natürliche Wasserstrassen	481	1.175	1.656	29,0	71,0
ALLE IN BETRIEB BEFINDLICHEN WASSERSTRASSEN	19.786	11.743	31.529	62,0	37,3
Im Bau befindlichen Wasser- strassen	6.403	-	6.403	100,0	-
INSGESAMT	26.189	11.743	37.932	69,0	31,0
GESAMT E.W.G.	213.284	119.958	333.242	64,0	36,0
davon :					
Regulierte Flüsse	14.604	33.405	48.009	30,4	69,4
Kanalisierte Flüsse	41.090	31.165	72.255	56,9	43,1
Kanäle	91.180	54.213	145.393	62,7	37,3
Andere natürliche Wasserstrassen	481	1.175	1.656	29,0	71,0
Im Bau befindliche Wasser- strassen	65.929	-	65.929	100,0	-

Benutzung der Verkehrswege

Land	Regulierte Flüsse			Kanalisierte Flüsse			Kanäle			Andere Wasserstrassen			Insgesamt		
	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)
Belgien	177,0	4.378,2	24.735	487,4	6.768,8	13.887	785,8	13.820,9	17.588	-	-	-	1.450,2	24.967,9	17.217
Deutschland	1.573,23	79.245,5	50.371	1.372,92	16.185,1	11.789	1.111,19	23.482,1	21.132	-	-	-	4.057,34	118.912,7	29.308
Frankreich	276,6	6.561,0	23.720	1.999,86	32.992,9	16.498	3.759,3	20.532,4	5.462	-	-	-	6.035,76	60.086,3	9.955
Italien	417,0	69,9	167	155,0	18,8	121	49,5	14,9	301	-	-	-	621,5	103,6	166
Niederlande	503,40	45.362,5	90.112	533,6	17.970,6	33.678	752,4	17.603,1	23.396	386,0	24.683,1	63.945	2.175,4	105.619,3	48.551
Gesamte EWG	2.947,23	135.617,1	46.015	4.548,78	73.936,2	16.254	6.458,19	75.453,4	11.683	386,0	24.683,1	63.945	14.340,20	309.589,8	21.596

(1) Länge des Wasserstrassennetzes (in km).

(2) Anzahl der Schiffskilometer (in 1.000).

(3) Anzahl der Schiffspassagen pro km-Wasserweg.

Wegeausgaben je km Wasserstraße und je Schiffskilometer

Einheit: Rechnungseinheit

	Wegeausgaben											
Land	Regulierte Flüsse		Kanalisierte Flüsse		Kanäle		Andere Wasserstraßen		Insgesamt(3)			
	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)
Belgien	17.435	0,70	41.091	2,96	51.818	2,95	-	-	47.108	2,74		
Deutschland	24.156	0,48	16.182	1,37	38.867	1,84	-	-	34.640	1,24		
Frankreich	3.087	0,13	9.483	0,57	12.658	2,32	-	-	11.167	1,12		
Italien	1.384	8,25	548	4,52	6.020	20,00	-	-	20.200	121,10		
Niederlande	10.904	0,12	20.208	0,60	18.077	0,77	4.290	0,07	14.493	0,36		
Gesamte EWG	16.289	0,35	15.884	0,98	22.513	1,93	4.290	0,07	23.238	1,08		

(1) je Kilometer Wasserstraße

(2) je Schiffskilometer

(3) einschließlich der in Bau befindlichen Wasserstraßen

Aufkommen und Struktur der Einnahmen aus
der Wasserstraßenbenutzung

Einheit: 1.000 R.E.

	Belgien		Deutschland		Frankreich		Italien		Luxemburg		Niederlande	
	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)
Treibstoffsteuern	1.709	40,9	-	-	-	-	17.622	97,3	-	-	1.021	100,0
Schiffssteuern	-	-	-	-	1.421 ⁽³⁾	29,0	480	2,7	-	-	-	-
Schiffahrtsabgaben	2.466	59,1	15.877	100,0	3.471	71,0			16	100,0	-	-
Insgesamt	4.175	100,0	15.877	100,0	4.892	100,0	18.102	100,0	16	100,0	1.021	100,0

(1) Betrag in absolutem Wert

(2) Betrag in % des Gesamtbetrages

(3) Steuern, die mit der Einführung der Mehrwertsteuer im Verkehrssektor am 1. Januar 1968 abgeschafft wurden.

Vergleich zwischen den Wegeausgaben und den
gesamten Einnahmen aus der Wasserstraßenbenutzung

Einheit: 1.000 R.E.

	Belgien	Deutschland	Frankreich	Italien	Luxemburg	Niederlande
Wegeausgaben	68.316	146.867	67.405	12.545	177	37.932
davon: Investitions- ausgaben	55.043	73.401	46.877	11.731	43	26.189
laufende Ausgaben	13.273	73.466	20.528	814	134	11.743
Gesamteinnahmen	4.175	15.877	4.892	18.102	16	1.021
Verhältnis Einnahmen/ laufende Ausgaben	31,5	21,6	23,8	2.225,0	11,8	8,7
Verhältnis Einnahmen/ Gesamtausgaben	6,1	10,8	7,3	144,3	8,9	2,7

Vergleich zwischen den Wegeausgaben und den Einnahmen aus Schifffahrtabgaben für das belgische Netz
(abgabepflichtige Wasserstrassen)

Art der Wasserstrassen	Nr. der Wasserstrassen oder Wasserstrassen-gruppe (1)	Ausgaben		Einnahmen aus der Schifffahrt-abgaben 1.000 FB	Anzahl Schiffs - km in 1.000	Ausgaben je Schiffs-km		Durchschnittliche Schifffahrt-abgabe je Schiffs-km FB
		Laufende Ausgaben 1.000 FB	Gesamtausgaben 1.000 FB			Laufende Ausgaben FB	Gesamtausgaben FB	
Regulierte Flüsse	1	2.970	5.306	72	29,0	102,41	182,96	2,48
Kanalisierte Flüsse	6	112.338	704.990	18.104	4.382,3	25,63	160,87	4,13
	7	9.402	45.555	69	15,7	598,85	2.901,59	4,39
	8	59.953	129.256	7.359	1.452,2	41,28	89,00	5,06
	9	30.852	121.589	5.594	917,6	33,62	132,50	6,09
Kanäle	10	134.279	1.280.221	4.449	1.306,1	102,80	980,18	3,40
	11	74.521	122.813	9.416	2.897,8	25,71	42,38	3,24
	12	34.843	57.217	3.089	842,2	41,37	67,93	3,66
	13	74.787	132.090	45.357	7.295,3	10,25	18,10	6,21
	14	86.849	443.604	29.769	1.478,9	58,72	299,95	20,12

(1) Nach der Klassifizierung in Anlage 2 der Entscheidung Nr. 65/270/ENG des Rates vom 13. Mai 1965.

Vergleich zwischen den Wegeausgaben und den Einnahmen aus Schifffahrtabgaben für das deutsche Netz
(abgabepflichtige Wasserstrassen)

Art der Wasserstrassen:	Bezeichnung	Ausgaben		Einnahmen aus der Schifffahrt-abgaben	Anzahl Schiffs-km in 1.000	Ausgaben je Schiffs-km		Durchschnittliche Schifffahrt-abgabe je Schiffs-km DM
		Laufende Ausgaben 1.000 DM	Gesamtausgaben 1.000 DM			Laufende Ausgaben DM	Gesamt-ausgaben DM	
Kanalisierte Flüsse	Lahn	2.610.000	2.698.500	52.848	216,4	12,06	12,46	0,24
	Ilmenau	443.100	444.400	3.012	17,0	26,06	26,14	0,17
	Fulda	942.300	942.300	4.386	87,8	10,73	10,73	0,04
	Neckar	15.056.100	19.394.000	6.005.694	4.251,7	3,54	4,56	1,41
	Mosel	9.445.700	10.987.900	2.716.288	1.929,0	4,89	5,69	1,40
	Main	15.780.900	22.788.100	4.459.734	3.607,7	4,37	6,31	1,23
	Mittelweser	15.897.500	17.404.200	1.931.540	2.536,2	6,26	6,86	0,76
	Ruhrwasserstrasse	488.800	942.100	22.960	21,7	22,52	43,41	1,06
	Main	2.636.400	4.470.300	495.525	1.459,8	1,80	3,06	0,33
Kanäle	Ems-Jade-Kanal	1.004.200	1.004.200	59.203	86,5	11,60	11,60	0,68
	Linksansische Kanäle	401.100	401.100	9.268	9,7	41,35	41,35	0,95
	Kanal Rhein-Kleve	481.600	574.900	46.788	4,8	100,33	119,77	9,74
	Elbe-Lübeck-Kanal	2.504.700	2.504.700	309.291	608,4	4,11	4,11	0,50
	Nord-Ostsee-Kanal	39.716.800	54.218.800	13.350.200	713,6	55,65	75,97	18,70
	Westdeutsche Ka-	60.517.100	114.050.800	34.042.456	21.435,8	2,82	5,32	1,59

STRASSE

TABELLE 12

Gesamte Wegausgaben

Einheit: 1000 R.E.

	Betrag der Ausgaben			Struktur der Ausgaben (in % der gesamten Ausgaben)	
	Investitions- ausgaben	Laufende Ausgaben	Gesamte Ausgaben	Investitions- ausgaben	Laufende Ausgaben
BELOIEN					
Autoroutes	111.782	8.363	120.145	93,0	7,0
Autres routes de l'Etat	49.467	29.030	78.497	63,0	37,0
Routes provinciales	5.902	3.391	9.293	63,5	36,5
ALLE KLASSIFIZIERTEN STRASSEN	167.151	40.784	207.935	80,4	19,6
Routes communales	-	-	60.000	-	-
INSGESAMT	-	-	267.935	-	-
DEUTSCHLAND					
Bundesautobahnen	262.738	91.672	354.410	74,1	25,9
Bundesstraßen	393.587	159.969	553.556	71,1	28,9
Landstraßen I. Ordnung	246.029	161.322	407.351	60,4	39,6
Landstraßen II. Ordnung	138.648	79.527	218.175	63,5	36,5
ALLE KLASSIFIZIERTEN STRASSEN	1.041.002	492.490	1.533.492	67,9	32,1
Gemeindestraßen	-	-	1.279.896	-	-
INSGESAMT	-	-	2.813.388	-	-
FRANKREICH					
Autoroutes	98.049	13.824	111.873	87,6	12,4
Routes nationales	234.000	176.204	410.204	57,0	43,0
Chemins départementaux	96.425	241.570	337.995	28,5	71,5
ALLE KLASSIFIZIERTEN STRASSEN	428.474	431.598	860.072	49,8	50,2
Voies communales	-	-	431.375	-	-
INSGESAMT	-	-	1.291.447	-	-
ITALIEN					
Autostrade	224.357	53.942	278.299	80,6	19,4
Strade statali	185.395	119.832	305.218	60,7	39,3
Strade provinciali	138.998	125.885	264.883	52,5	47,5
ALLE KLASSIFIZIERTEN STRASSEN	548.750	299.650	848.400	64,7	35,3
Strade comunali	-	-	190.011	-	-
INSGESAMT	-	-	1.038.411	-	-
LUXEMBURG					
Routes d'Etat	3.505	1.638	5.143	68,1	31,9
Chemins repris	1.720	2.108	3.828	44,9	55,1
ALLE KLASSIFIZIERTEN STRASSEN	5.225	3.746	8.971	58,2	41,8
Chemins vicinaux	-	-	4.384	-	-
INSGESAMT	-	-	13.355	-	-
NIEDERLANDE					
Autoanelwegen van het Rijkswegenplan 1958	93.840	22.328	116.168	80,8	19,2
Overige wegen van het RWP	7.700	12.227	19.927	38,6	61,4
Wegen van de provinciale wegenplannen (secundaire wegen)	36.097	15.688	51.785	69,7	30,3
Wegen van de tertiaire wegenplannen (ausgenommen Gemeindestraßen und diesen gleichgestellten Straßen)	9.357	11.496	20.853	44,9	55,1
ALLE KLASSIFIZIERTEN STRASSEN	146.994	61.739	208.733	70,4	29,6
Gemeindestraßen und diesen gleich- gestellten Straßen	-	-	192.372	-	-
INSGESAMT	-	-	401.105	-	-
INSGESAMT EWG	-	-	5.825.641	-	-
davon klassifizierte Straßen	-	-	3.667.603	-	-
Gemeindestraßen	-	-	2.158.038	-	-

Einheit : 1.000 Fahrzeugkilometer

	Belgien				Deutschland				Frankreich			
	Länge des Strassen- netzes (km)	Fahrzeugkilometer			Länge des Strassen- netzes (km)	Fahrzeugkilometer			Länge des Strassen- netzes (km)	Fahrzeugkilometer		
		Pkw. (1)	Hfs. (2)	Insgesamt		Pkw. (1)	Hfs. (2)	Insgesamt		Pkw. (1)	Hfs. (2)	Insgesamt
Autobahnen	316	1.268 (84 %)	241 (16 %)	1.509 (100 %)	3.440	17.171 (84,7 %)	3.100 (15,3 %)	20.271 (100 %)	650	2.563 (84,8 %)	458 (15,2 %)	3.021 (100 %)
Andere Strassen	11.410	12.758 (79,3 %)	3.329 (20,7 %)	16.087 (100 %)	143.406	101.575 (84,1 %)	19.166 (15,9 %)	120.741 (100 %)	361.000	86.783 (81,3 %)	20.018 (18,7 %)	106.801 (100 %)
Gemeindestrassen	80.000	3.000 (87,8 %)	416 (12,2 %)	3.416 (100 %)	113.689	51.525 (84,4 %)	9.520 (15,6 %)	61.045 (100 %)	420.000	22.900 (71,8 %)	9.000 (28,2 %)	31.900 (100 %)
Insgesamt	91.726	17.026 (81,0 %)	3.986 (19,0 %)	21.012 (100 %)	260.535	170.271 (84,3 %)	31.786 (15,7 %)	202.057 (100 %)	781.650	112.246 (79,2 %)	29.476 (20,8 %)	141.722 (100 %)

	Italien				Luxemburg				Niederlande			
	Länge des Strassen- netzes (km)	Fahrzeugkilometer			Länge des Strassen- netzes (km)	Fahrzeugkilometer			Länge des Strassen- netzes (km)	Fahrzeugkilometer		
		Pkw. (1)	Hfs. (2)	Insgesamt		Pkw. (1)	Hfs. (2)	Insgesamt		Pkw. (1)	Hfs. (2)	Insgesamt
Autobahnen	2.127	7.105 (80,9 %)	1.682 (19,1 %)	8.787 (100 %)	-	-	-	-	586	3.331 (84 %)	637 (16 %)	3.968 (100 %)
Andere Strassen	102.100	33.743 (70 %)	14.483 (30 %)	48.226 (100 %)	2.741	653 (73 %)	242 (27 %)	895 (100 %)	10.742	9.242 (82 %)	2.023 (18 %)	11.265 (100 %)
Gemeindestrassen	137.000	23.882 (74,7 %)	8.088 (25,3 %)	31.970 (100 %)	1.071	165 (83,3 %)	33 (16,7 %)	198 (100 %)	60.090	14.022 (83,1 %)	2.851 (16,9 %)	16.873 (100 %)
Insgesamt	241.227	64.730 (72,7 %)	24.253 (27,3 %)	88.983 (100 %)	3.812	818 (74,8 %)	275 (25,2 %)	1.093 (100 %)	71.418	26.595 (82,8 %)	5.511 (17,2 %)	32.106 (100 %)

(1) Personenkraftwagen.

(2) Nutzfahrzeuge (Lastkraftfahrzeuge, Omnibusse und Reisebusse).

Benutzung der Verkehrswege

Anzahl Fahrzeugpassagen je km Straße

(alle Fahrzeuge zusammen)

	Belgien	Deutschland	Frankreich	Italien	Luxemburg	Niederlande
Autobahnen	4.775.000	5.892.000	4.647.000	4.131.000	-	6.771.000
Andere Straßen	1.409.000	841.000	295.000	472.000	326.000	1.048.000
Gemeindestraßen	43.000	536.000	75.000	233.000	184.000	280.000
INSGESAMT	229.000	775.000	181.000	368.000	287.000	449.000

Wegeausgaben je km Strasse und je 1000 Fahrzeugkilometer

Einheit : Rechnungseinheit

	Wegeausgaben			Wegeausgaben	
	je km Strasse	je 1000 Fahrzeug-km		je km Strasse	je 1000 Fahrzeug-km
<u>BELGIEN</u>			<u>ITALIEN</u>		
Autobahnen	380.205	79,6	Autobahnen	130.841	31,8
Andere Strassen	7.694	5,5	Andere Strassen	5.567	11,8
ALLE KLASSIFIZIERTEN STRASSEN	17.732	11,8	ALLE KLASSIFIZIERTEN STRASSEN	8.116	14,9
Gemeindestrassen	750	17,6	Gemeindestrassen	1.386	5,9
INSGESAMT	2.921	12,8	INSGESAMT	4.304	11,7
<u>DEUTSCHLAND</u>			<u>LUXEMBURG</u>		
Autobahnen	103.026	17,5	Autobahnen	-	-
Andere Strassen	8.222	9,8	Andere Strassen	3.272	10,0
ALLE KLASSIFIZIERTEN STRASSEN	10.443	10,9	ALLE KLASSIFIZIERTEN STRASSEN	3.272	10,0
Gemeindestrassen	1.126	21,0	Gemeindestrassen	4.093	22,1
<u>FRANKREICH</u>			<u>NIEDERLANDE</u>		
Autobahnen	172.110	37,0	Autobahnen	198.239	29,3
Andere Strassen	2.073	7,0	Andere Strassen	8.839	8,2
ALLE KLASSIFIZIERTEN STRASSEN	2.378	7,8	ALLE KLASSIFIZIERTEN STRASSEN	18.876	13,7
Gemeindestrassen	1.027	13,5	Gemeindestrassen	3.201	11,4
INSGESAMT	1.652	9,1	INSGESAMT	5.616	12,5

Genaue Angaben zu den in der Tabelle
auf Seite 1 aufgeführten Steuern und Abgaben

Belgien

Droits d'accise sur les huiles minérales
Taxe de circulation sur les véhicules automobiles.

Deutschland

Mineralölsteuer
Kraftfahrzeugsteuer.

Frankreich

Taxe intérieure sur les produits pétroliers
Taxe générale et surtaxe sur les véhicules servant au transport
de marchandises par route
Taxe différentielle sur les automobiles
Taxe sur les véhicules de tourisme des sociétés.

Italien

Diritti di fabbricazione sugli olii minerali
Tassa di circolazione sugli autoveicoli
Tassa addizionale del 5 % sulle tasse di circolazione.

Luxemburg

Droits d'accise sur les huiles minérales
Taxe de circulation sur les véhicules automoteurs.

Niederlande

Accijns op minerale oliën
Motorrijtuigenbelasting.

STRASSE

TABELLE 16

Ertrag aus den Steuern, Abgaben und Gebühren
im Zusammenhang mit der Benutzung der Straßen (1)

Einheit: 1.000 R.E.

	Belgien		Deutschland		Frankreich		Italien		Luxemburg		Niederlande	
	(2)	(3)	(2)	(3)	(2)	(3)	(2)	(3)	(2)	(3)	(2)	(3)
1. Treibstoff												
Benzin	177.099	63,4	1.186.250	49,8	1.677.998	72,4	1.104.274	58,1	2.271	36,3	228.556	66,6
Dieselöl	17.921	6,4	455.000	19,1	284.200	12,3	255.635	13,4	1.093	17,5	6.679	1,9
andere Mineral- öle	479	0,2	32.250	1,4	85.666	3,7	220.414	11,6	195	3,1	-	-
Zwischensumme	195.499	70,0	1.673.500	70,3	2.047.864	88,4	1.580.323	83,1	3.559	56,9	235.235	68,5
2. Kraftfahrzeug- steuer	83.850	30,0	708.250	29,7	249.568	10,8	223.520	11,8	2.634	42,1	107.640	31,3
3. Straßenbenut- zungsgebühren	-	-	-	-	17.885	0,8	97.216	5,1	-	-	-	-
4. Parkgebühren	-	-	.(4)	.(4)	-	-	-	-	67	1,0	580	0,2
Insgesamt	279.349	100,0	2.381.750	100,0	2.315.317	100,0	1.901.059	100,0	6.260	100,0	343.455	100,0

(1) Die Einzelheiten der hier berücksichtigten Steuern und Abgaben sind aus Seite 2 dieser Tabelle zu ersehen.

(2) Betrag in absolutem Wert

(3) Betrag in Prozent des Gesamtbetrages

(4) Der Betrag der Aufkommen aus diesen Gebühren konnte nicht ermittelt werden.

Vergleich zwischen Wegeausgaben und Gesamteinnahmen
im Zusammenhang mit der Benutzung der Straßen

Einheit: 1000 Rechnungseinheiten

	Gesamteinnahmen	Wegeausgaben	Deckung der Ausgaben durch die Einnahmen		Verhältnis $\frac{\text{Einnahmen}}{\text{Ausgaben}}$
			Überschuß	Manko	
Belgien	279.349	267.935	11.414		104,3
Deutschland	2.381.750	2.813.388		431.638	84,7
Frankreich	2.315.317	1.291.447	1.023.870		179,3
Italien	1.901.059	1.038.411	862.648		183,1
Luxemburg	6.260	13.355		7.095	46,9
Niederlande	343.455	401.105		57.650	85,6

Einnahmen aus der Kraftfahrzeugbesteuerung

(in absolutem Wert und im Verhältnis zu den gesamten Steuereinnahmen)

Einheit: 1000 Rechnungseinheiten

	Belgien		Deutschland		Frankreich		Italien		Luxemburg		Niederlande	
	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)
Kfz.-Steuern:	83.850	2,08	708.250	4,36	249.568	1,08	223.520	1,76	2.634	1,32	107.640	3,92
- Pkw.	33.308	0,83	427.500	2,63	178.417	0,77	168.960	1,33	1.956	0,98	50.784	1,85
- Nutzfahrzeug	50.542	1,25	280.750	1,73	71.151	0,31	54.560	0,43	678	0,34	56.856	2,07
Treibstoffsteuern:	195.499	4,86	1.673.500	10,31	2.047.864	8,83	1.580.323	12,48	3.559	1,79	235.235	8,58
- Pkw.	159.160	3,96	1.154.000	7,11	1.494.892	6,45	(3)	(3)	2.040	1,03	202.335	7,38
- Nutzfahrzeug	36.339	0,90	519.500	3,20	552.972	2,38	(3)	(3)	1.519	0,76	32.900	1,20
Gesamtsteuern	279.349	6,94	2.381.750	14,77	2.297.432	9,91	1.803.843	14,24	6.193	3,11	342.875	12,50
- Pkw.	192.468	4,78	1.581.500	9,74	1.673.309	7,22	(3)	(3)	3.996	2,01	253.119	9,23
- Nutzfahrzeug	86.881	2,16	800.250	5,03	624.123	2,69	(3)	(3)	2.197	1,10	89.756	3,27

- (1) Absoluter Wert
 (2) In Prozent der Gesamtsteuereinnahmen
 (3) Keine Angaben verfügbar

Aufteilung der Einnahmen aus der Besteuerung der Kraftfahrzeuge
zwischen Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen

Einheit : 1.000 Rechnungseinheiten

	Belgien			Deutschland			Frankreich			Italien			Luxemburg			Niederlande		
	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)
Personenkraftwagen																		
Kraftfahrzeugsteuern	33.308	39,7	17,3	427.500	60,4	27,0	178.417	71,5	10,7	168.960	75,6	(4)	1.956	74,2	48,9	50.784	47,2	20,1
Treibstoffsteuern	159.160	81,4	82,7	1.154.000	69,0	73,0	1.494.892	73,0	89,3	(4)	(4)	(4)	2.040	57,4	51,1	202.335	86,0	79,9
Insgesamt Personenkraftwagen	192.468	68,9	100,0	1.681.500	100,0	100,0	1.673.309	72,8	100,0	(4)	(4)	(4)	3.996	64,5	100,0	253.119	73,8	100,0
Nutzfahrzeuge																		
Kraftfahrzeugsteuern	50.542	60,3	58,2	280.750	39,6	35,1	71.151	28,5	11,4	54.560	24,4	(4)	678	25,8	30,9	56.856	52,8	63,3
Treibstoffsteuern	36.339	18,6	41,8	519.500	31,0	64,9	552.972	27,0	88,6	(4)	(4)	(4)	1.519	42,6	69,1	32.900	14,0	36,7
Insgesamt Nutzfahrzeuge	86.881	31,1	100,0	800.250	100,0	100,0	624.123	27,2	100,0	(4)	(4)	(4)	2.197	35,5	100,0	89.756	26,2	100,0
Alle Fahrzeuge zusammen																		
Kraftfahrzeugsteuern	83.850	100,0	30,0	708.250	100,0	29,7	249.568	100,0	10,9	223.520	100,0	12,4	2.634	100,0	42,5	107.640	100,0	31,4
Treibstoffsteuern	195.499	100,0	70,0	1.673.500	100,0	70,3	2.047.864	100,0	89,1	1.580.323		87,6	3.559	100,0	57,5	235.235	100,0	68,6
Insgesamt	279.349	100,0	100,0	2.381.750	100,0	100,0	2.297.432	100,0	100,0	1.803.843		100,0	6.193	100,0	100,0	342.875	100,0	100,0

(1) In absolutem Wert.

(2) In % des Gesamtaufkommens aus der betreffenden Steuer oder aus der gesamten Besteuerung der Kraftfahrzeuge.

(3) In % der gesamten Steuern für den Fahrzeugtyp.

(4) Angaben nicht verfügbar.

Einnahmen aus der Kraftfahrzeugbesteuerung

pro 1000 Fahrzeug-km

Einheit: Rechnungseinheit

L A N D	Kraftfahrzeug- steuern	Treibstoff- steuern	Kraftfahrzeug- und Treibstoffsteuern		
	Pkw.-Nutzfahrzeug:	Pkw.-Nutzfahrzeug:	Pkw.	Nutzfahrzeug	Pkw.-Nutzfahrzeug:
Belgien	4,0	9,3	11,3	21,8	13,3
Deutschland	3,5	8,3	9,9	25,2	11,8
Frankreich	1,8	14,4	14,9	21,2	16,2
Italien	2,5	17,8	(1)	(1)	20,3
Luxemburg	2,4	3,3	4,9	7,9	5,7
Niederlande	3,4	7,3	9,5	16,3	10,7

(1) Keine Angaben verfügbar.

Fuhrpark

Fahrzeugtyp	Belgien	Deutschland	Frankreich	Italien	Luxemburg	Niederlande	Gesamte EWG
Pkw und Kombi-Wagen	1.492.130	10.302.080	10.400.000	6.432.925	65.343	1.502.226	30.194.704
Nutzfahrzeuge	213.346	1.296.231	2.608.272	1.007.097	10.720	285.904	5.421.570
davon Lkw	172.013	915.656	2.194.540	908.455	7.408	233.950	4.432.022
Anhänger	7.124	209.954	256.791	49.131	1.900	18.414	543.314
Zugmaschinen	9.143	103.762	48.000	7.940	462	8.960	178.267
Sattelanhänger	12.405	27.581	59.172	8.852	450	14.945	123.405
Busse	12.661	39.278	49.769	32.719	500	9.635	144.562
Spezialfahrzeuge	3.811	154.223	204.933	(1)	776	8.073	.

(1) Angaben von 1967

Preise und Besteuerung von normalem Benzin
Hafengebiete - Januar 1970

	Einheit: Rechnungseinheit						
	Belgien	Deutschland	Frankreich		Italien	Luxemburg	Niederlande
			Le Havre	Marseille			
Preise am 1.1.1970 ohne Steuern je mt	59,62	46,14	61,87	61,87	62,13	75,12	69,13
Steuer je mt							
Verbrauchssteuern - Akzise	147,58	132,25	152,09	152,09	212,72	135,17	137,43
Umsatzsteuer - Mehrwertsteuer	20,41	19,61(1)	38,74	38,74	12,05	7,37(1)	24,77(1)
Rechnungssteuer	1,49						
Inzidenz der Steuer auf das Rohöl	0,14						
Abgabe Unterstützungsfonds für die Kohlen- wasserstoffe			5,78	5,78			
I.F.P.			0,44	0,44			
Steuern insgesamt	169,62	151,86	197,05	197,05	224,77	142,54	162,20
Gesamtsteuerbelastung für das Kraftverkehrs- gewerbe	169,62	132,25	197,05	197,05	224,77	135,17	137,43
Verkaufspreis der Tankstellen pro hl	16,62	14,32	18,72	18,72	20,80	15,78	16,73
Dichte	0,725	0,723	0,723	0,723	0,725	0,725	0,723

(1) Mehrwertsteuer abzugsfähig

Preise und Besteuerung für Super-Benzin
Hafengebiete - Januar 1970

	Einheit: Rechnungseinheit						
	Belgien	Deutschland	Frankreich		Italien	Luxemburg	Niederlande
			Le Havre	Marseille			
Preise am 1.1.1970 ohne Steuern je mt	69,82	67,73	73,30	71,25	77,27	82,77	73,89
Steuer je mt							
Verbrauchssteuern - Akzise	143,23	128,00	154,26	154,26	212,72	131,19	132,48
Umsatzsteuer - Mehrwertsteuer	21,13	21,50(1)	41,11	41,11	12,71	8,53(1)	24,73 ⁽¹⁾
Rechnungssteuer	1,56						
Inzidenz der Steuer auf das Rohöl	0,14						
Abgabe Unterstützungsfonds für die Kohlen- wasserstoffe			5,59	5,59			
I.F.P.			0,44	0,44			
Steuern insgesamt	166,06	149,50	201,40	201,40	225,43	139,72	157,21
Gesamtsteuerbelastung für das Kraftverkehrs- gewerbe	166,06	128,00	201,40	201,40	225,43	131,19	132,48
Verkaufspreis der Tankstellen pro hl	17,62	16,22	20,52	20,37	22,40	16,62	17,33
Dichte	0,747	0,747	0,747	0,747	0,747	0,747	0,750

(1) Mehrwertsteuer abzugsfähig

Preise und Besteuerung von Dieselöl
Hafengebiete - Januar 1970

	Einheit: Rechnungseinheit							
	Belgien	Deutschland	Frankreich		Italien	Luxemburg	Niederlande	
			Le Havre	Marseille				
Preise am 1.1.1970 ohne Steuern je mt	57,97	54,32	50,22	49,55	43,16	59,64	51,62	
Steuer je mt								
Verbrauchssteuern - Akzise	51,81	106,13	78,30	78,30	86,40	27,71	14,65	
Umsatzsteuer - Mehrwertsteuer	10,712	17,64(1)	22,71	22,51	13,30	3,49(1)	2,65(1)	
Rechnungssteuer	0,80							
Inzidenz der Steuer auf das Rohöl	0,14							
Steuerähnliche Abgabe für das Institut du Pétrole			0,43	0,43				
Steuern insgesamt	63,46	123,77	101,44	101,24	99,70	31,20	17,30	
Gesamtsteuerbelastung für das Kraftverkehrs- gewerbe	63,46	106,13	101,44	101,24	99,70	27,71	14,65	
Verkaufspreis der Tankstellen pro hl	10,08	14,78	12,60	12,50	12,00	7,52	5,72	
Dichte	0,83	0,83	0,831	0,831	0,84	0,83	0,83	

(1) Mehrwertsteuer abzugsfähig

Kraftfahrzeugsteuern für einige Lastwagen und Lastzugtypen
(Stand: 1.6.1969)

		Einheit: Rechnungseinheit					
Fahrzeugtyp		Belgien	Deutschland	Frankreich	Italien	Luxemburg	Niederlande
<u>Lieferwagen</u>							
Leergewicht	1.800 kg						
Nutzlast	1.900 kg	74,16	109,38	40,52 (1)	42,84	57,60	209,34
Gesamtgewicht	3.700 kg						
<u>Lastwagen</u>							
Leergewicht	2.500 kg						
Nutzlast	3.700 kg	127,50	191,12	40,52 (1)	93,24	84,80	282,84
Gesamtgewicht	6.200 kg						
<u>Lastwagen</u>							
Leergewicht	5.000 kg						
Nutzlast	8.100 kg	346,00	491,26	40,52 (1)	181,44	180,80	581,68
Gesamtgewicht	13.100 kg						
<u>Lastwagen</u>							
Leergewicht	7.500 kg						
Nutzlast	10.800 kg	519,00	773,76	304,50 (1)	231,84	284,80	939,30
Gesamtgewicht	18.300 kg						
<u>Lastzug</u>							
Leergewicht	8.000 kg						
Nutzlast	14.000 kg	520,00	781,26	40,52 (2)	305,42	269,00	875,62
Gesamtgewicht	22.000 kg						
<u>Sattelzug</u>							
Leergewicht	10.800 kg						
Nutzlast	18.000 kg	692,00	929,76	495,32 (3)	369,18	349,18	1.125,46
Gesamtgewicht	28.000 kg						
<u>Lastzug</u>							
Leergewicht	10.000 kg						
Nutzlast	18.000 kg	692,00	1.062,50	40,52 (2)	388,08	344,00	1.130,36
Gesamtgewicht	28.000 kg						
<u>Sattelzug</u>							
Leergewicht	12.000 kg						
Nutzlast	20.000 kg	830,40	1.114,54	1.421,00 (3) 162,40 (4)	369,18	424,00	1.399,80
Gesamtgewicht	32.000 kg						
<u>Lastzug</u>							
Leergewicht	11.100 kg						
Nutzlast	20.900 kg	768,12	1.273,76	142,10 (2)	493,10 (2)	389,00	1.282,22
Gesamtgewicht	32.000 kg						
<u>Sattelzug</u>							
Leergewicht	13.000 kg						
Nutzlast	22.000 kg	899,60	1.269,38	604,94 (4) 162,40 (5)	379,26	454,00	1.541,88
Gesamtgewicht	35.000 kg						
<u>Lastzug</u>							
Leergewicht	13.000 kg						
Nutzlast	22.000 kg	899,60	1.442,50	406,00 (2)	493,92	459,00	1.551,68
Gesamtgewicht	35.000 kg						

(1) Lastwagen mit 2 Achsen.

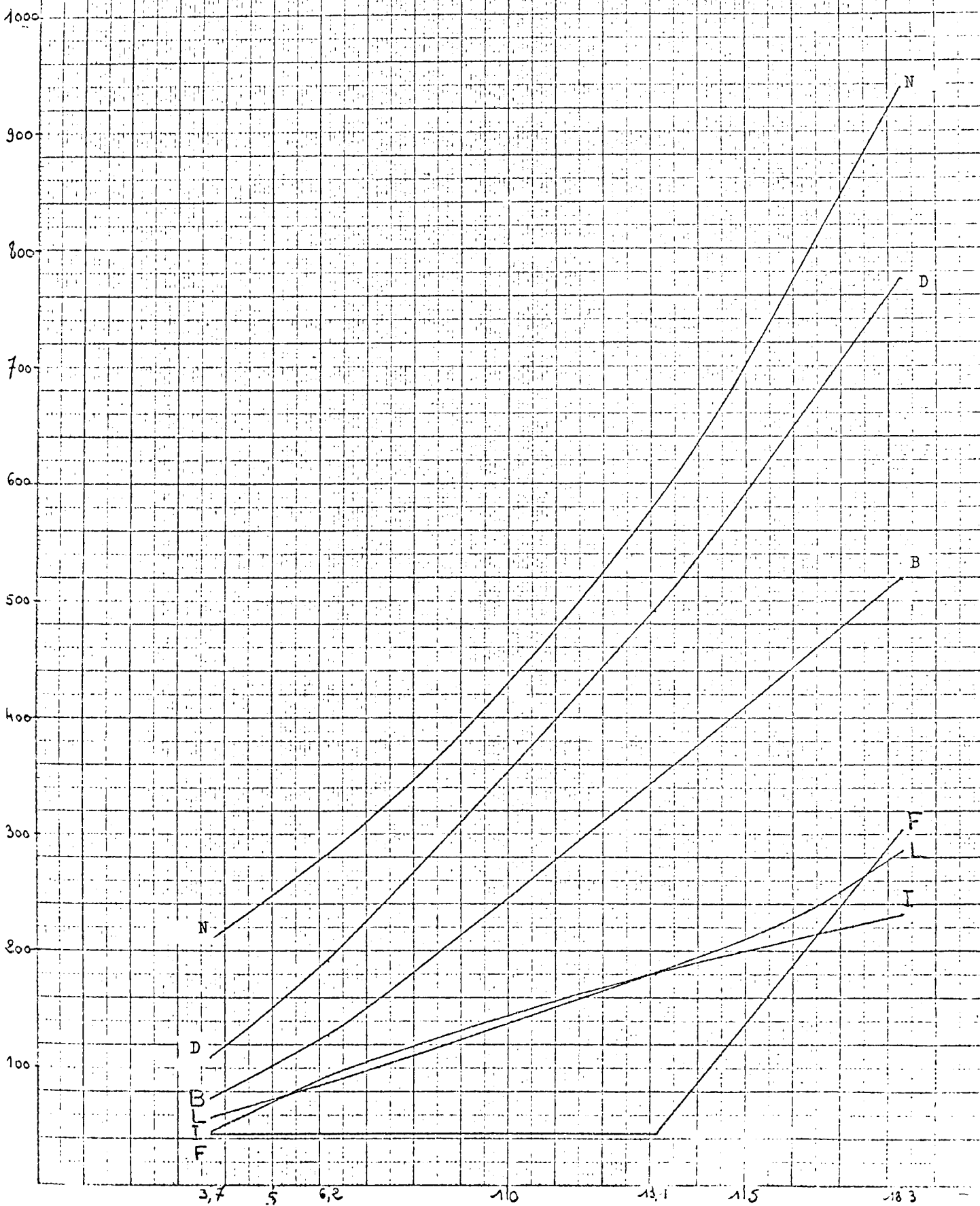
(2) Lastzug bestehend aus Lastwagen mit 2 Achsen und Anhänger mit 2 Achsen.

(3) Sattelzug bestehend aus Zugmaschine mit 2 Achsen und Sattelanhänger mit 1 Achse.

(4) Sattelzug bestehend aus Zugmaschine mit 3 Achsen und Sattelanhänger mit 1 Achse.

(5) Sattelzug bestehend aus Zugmaschine mit 2 Achsen und Sattelanhänger mit 2 Achsen.

Struktur und Höhe der Kraftfahrzeugsteuer für
Lastkraftwagen



Steuerlasten für zwei Fahrzeugtypen in Abhängigkeit von der Jahresfahrleistung
(Stand : 1.6.1969)

I. Einzel-Lkw : Leergewicht 2.500 kg
Nutzlast 3.700 kg
Gesamtgewicht 6.200 kg

Treibstoffverbrauch : 22 l/100 km

Einheit : Rechnungseinheit

L A N D	Jahresfahr- leistung km	Jahres- verbrauch an Dieselöl (in l)	Kraftfahrzeug- steuer	Abzüge auf Dieselöl	Gesamte Steuerlast	Kraftfahrzeug- steuer	Abzüge auf Dieselöl
						in % der gesamten Steuerlast	
<u>BELGIEN</u>	30.000	6.600	127,50	283,80	411,30	31,0	69,0
	50.000	11.000	127,50	473,00	600,50	21,2	78,8
	60.000	13.200	127,50	567,60	695,10	18,3	81,7
<u>DEUTSCHLAND</u>	30.000	6.600	191,12	531,24	722,36	26,5	73,5
	50.000	11.000	191,12	885,52	1.076,64	17,8	82,2
	60.000	13.200	191,12	1.062,62	1.253,74	15,2	84,8
<u>FRANKREICH</u>	30.000	6.600	40,52	449,34	489,86	8,3	91,7
	50.000	11.000	40,52	748,90	789,42	5,1	94,9
	60.000	13.200	40,52	898,68	939,20	4,3	95,7
<u>ITALIEN</u>	30.000	6.600	93,24	479,00	572,24	16,3	83,7
	50.000	11.000	93,24	798,34	891,58	10,5	89,5
	60.000	13.200	93,24	958,00	1.051,24	8,9	91,1
<u>LUXEMBURG</u>	30.000	6.600	84,80	151,80	236,60	35,8	64,2
	50.000	11.000	84,80	253,00	337,80	25,1	74,9
	60.000	13.200	84,80	303,60	388,40	21,8	78,2
<u>NIEDERLANDE</u>	30.000	6.600	282,84	80,16	363,00	77,9	22,1
	50.000	11.000	282,84	133,58	416,42	67,9	32,1
	60.000	13.200	282,84	160,30	443,14	63,8	36,2
II. <u>Sattelzug</u> : Leergewicht 13.000 kg Nutzlast 22.000 kg Gesamtgewicht 35.000 kg							
					Treibstoffverbrauch : 46 l/100 km		
<u>BELGIEN</u>	80.000	36.800	899,60	1.582,40	2.482,00	36,2	63,8
	100.000	46.000	899,60	1.978,00	2.877,60	31,3	68,7
	120.000	55.200	899,60	2.373,60	3.273,20	27,5	72,5
<u>DEUTSCHLAND</u>	80.000	36.800	1.269,38	2.962,50	4.231,88	30,0	70,0
	100.000	46.000	1.269,38	3.703,12	4.972,50	25,5	74,5
	120.000	55.200	1.269,38	4.443,74	5.713,12	22,2	77,8
<u>FRANKREICH</u>	80.000	36.800	604,94	2.505,42	3.110,36	19,4	80,6
	100.000	46.000	604,94	3.131,78	3.736,72	16,2	83,8
	120.000	55.200	604,94	3.758,14	4.363,08	13,9	86,1
<u>ITALIEN</u>	80.000	36.800	379,26	2.670,80	3.050,06	12,4	87,6
	100.000	46.000	379,26	3.338,50	3.717,76	10,2	89,8
	120.000	55.200	379,26	4.006,20	4.385,46	8,6	91,4
<u>LUXEMBURG</u>	80.000	36.800	454,00	846,40	1.300,40	34,9	65,1
	100.000	46.000	454,00	1.058,00	1.512,00	30,0	70,0
	120.000	55.200	454,00	1.269,60	1.723,60	26,3	73,7
<u>NIEDERLANDE</u>	80.000	36.800	1.541,88	446,90	1.988,78	77,5	22,5
	100.000	46.000	1.541,88	558,62	2.100,50	73,4	26,6
	120.000	55.200	1.541,88	670,34	2.212,22	69,7	30,3