

572.51(2) - BU/BML

10. Januar 1992

573.0

AKTENNOTIZ

REVISION DES ABKOMMENS UEBER GEGENSEITIGE BEFREIUNG VON KFZ-
STEUERN

Am 18.12.1991 fanden in Bonn Verhandlungen über

- die Aufhebung der deutschen Teilkraftfahrzeugsteuer und Abschaffung der schweizerischen Gegenmassnahmen
- die Revision des deutsch-schweizerischen Abkommens von 1928 zur Beseitigung von Schwierigkeiten steuerlicher und verkehrsrechtlicher Art auf dem Gebiet des Schwerverkehrs

statt.

Die Delegationen wurden auf deutscher Seite von MinDirig Forst, Unterabteilungsleiter im BMF, auf schweizerischer Seite vom Generalsekretär des EFD, Erard, geleitet.

Die Verhandlungspartner arbeiteten einen **Abkommenstext** aus, der jedoch auf **beiden Seiten noch geprüft** werden muss. Sobald das Ergebnis der Prüfung vorliegt - vermutlich Ende Januar/Anfang Februar - nehmen sie miteinander **Kontakt** auf. Hinsichtlich der problematischen Massnahmen (Teilkraftfahrzeugsteuer und schweizerische "Gegenmassnahmen") verblieben die Partner so, dass sie im Rahmen der Paraphierung des endgültigen Textes aufgehoben werden.



1. Abriss der Vorgeschichte

Als die Schweiz die **Schwerverkehrsabgabe** (SchVAbg) einführte, wurde das von der Bundesrepublik als Verletzung des o.g. Abkommens von 1928 betrachtet. Aus ihrer Sicht ist die SchVAbg eine Steuer. Sie führte deshalb als Gegenmassnahme eine sogenannte **Teilkraftfahrzeugsteuer** für schweizerische Schwerfahrzeuge ein. Die Schweiz protestierte, verzichtete jedoch auf Gegenmassnahmen.

Später versuchte die Bundesrepublik ihrerseits, ausländische Schwerfahrzeuge zur Finanzierung der inländischen Wegekosten heranzuziehen. Sie führte eine der SchVAbg verwandte **Strassenbenutzungsgebühr** (StBGeb) ein. Diese ist z.Zt. im Gefolge einer Verfügung des EuGH **suspendiert**. Der endgültige Entscheid des EuGH steht noch aus. Die Bundesrepublik hält an der Einführung einer StBGeb, allenfalls in modifizierter Form, fest.

Weil mit der StBGeb die Philosophie der SchVAbg übernommen wurde, willigte die Bundesrepublik (einige Detailprobleme wurden in Gesprächen geregelt) ein, die Teilkraftfahrzeugsteuer auf das Datum der Einführung der StBGeb **auszusetzen**. Obwohl die StBGeb unmittelbar nach Inkraftsetzung suspendiert werden musste, wurde die Aussetzung der Teilkraftfahrzeugsteuer ab 1. Juli 1990 nicht rückgängig gemacht.

Auf 1. Juli 1991 lief die Aussetzung aus. Mit dem Argument, es bestehe der status quo ante, wollte die deutsche Seite **keine erneute Aussetzung** gewähren. (Die Aussetzung ist an gewisse formale Bedingungen geknüpft und kann vom Finanzminister für jeweils maximal ein Jahr beschlossen werden). Die schweizerische Seite argumentierte, es bestehe **n i c h t** der status quo ante, weil zwischenzeitlich von schweizerischer Seite die **Uebergewichtsgebühr** für die Einfahrt in die Grenzzonen abgeschafft und eine Erhöhung der **Kontingente** für deutsche Fahrzeuge für das Jahr 1992 gewährt wurde.

Der Meinungsunterschied : status quo ante/ nicht status quo ante, konnte auf Beamtenebene in Gesprächen in Freiburg i.Br. nicht gelöst werden. Das Problem wurde deshalb am Dreier-Finanzministertreffen in **Dresden** von Bundesrat Stich seinem Kollegen Waigel vorgebracht.

Als die von Waigel versprochene Antwort innerhalb der von der schweizerischen Seite erwarteten Frist (Missverständnis?) nicht eintrat führte die Schweiz die Uebergewichtsgebühr für deutsche Schwerfahrzeuge **wieder ein** und setzte die Kontingente auf das alte Niveau zurück. (Es herrscht nun also der status quo ante nach schweizerischem Verständnis).

Um aus der verfahrenen Situation wieder herauszukommen, wurden am 2. Oktober in Bern Gespräche (Delegationsleiter Forst und Erard) geführt. Man kam überein, die Probleme im Rahmen von Verhandlungen über eine Revision des deutsch-schweizerischen Abkommens über die gegenseitige Befreiung von Kraftfahrzeugsteuern zu lösen. Eine erste Runde fand nun eben in Bonn am 18.12.1991 statt.

2. Positionen der Verhandlungspartner

Beide Seiten sind sich einig, dass neben Kraftfahrzeugsteuern, die im Ursprungsland der Schwerfahrzeuge erhoben werden, auch eine Anlastung der **Wegekosten nach Territorialitätsprinzip** - d.h. dort wo die Wegekosten verursacht werden - möglich sein sollte. Sie sind sich weiter einig, dass im ersten Fall **auch in Zukunft** eine **gegenseitige Steuerbefreiung** gelten sollte, nicht jedoch im zweiten Fall.

Bei diesen nach Territorialitätsprinzip angelasteten Wegekostenbeiträgen ist es der schweizerischen Seite vor allem wichtig, dass sie **nichtdiskriminatorisch** erhoben werden. Die deutsche Seite legt demgegenüber vor allem Wert darauf, dass sie **leistungsabhängig** ausgestaltet sind.

(Hierzu ein Einschub: Den Leistungsbezug herzustellen, ist nicht einfach. Die Bundesrepublik hat es bei ihrer STBGeb durch eine Pauschalisierung in Form von Tagessätzen zu lösen versucht. Gleichzeitig hat sie sich aber immer auf den Standpunkt gestellt, die SchVAbg sei wegen ihrer Pauschalisierung nicht leistungsbezogen. Das Treffen vom 16.12.1991 war nun insofern erhellend, als der deutschen Seite - zum ersten Mal? - erläutert wurde, die SchVAbg sei ursprünglich als kilometerabhängige Abgabe intendiert gewesen, habe jedoch aus Praktikabilitätsgründen dann pauschalisiert werden müssen).

Darüber hinaus möchte die deutsche Seite, was sich in den Gesprächen jedoch nur in eher vagen Bedenken bzw. Wünschen, nicht aber in konzisen - z.B. in einem Vertragsartikel formulierbaren - Positionen niederschlug, eine gewisse **Gleichmässigkeit des Belastungsniveaus** für das in- und ausländische (konkurrierende) Fuhrgewerbe sichern.

Zum einen möchte die deutsche Seite ein zu grosses Ungleichgewicht bei der Höhe der territorial erhobenen **Wegekostenbeiträge** ausschliessen. Im Hintergrund steht hier die Befürchtung, dass die EG der Bundesrepublik die Einführung einer StBGeb **verwehrt**, die Schweiz aber trotzdem - vertragskonform - ihren Wegekostenbeitrag **einseitig** (allerdings nichtdiskriminatorisch) erheben könnte. Der "worst case" aus deutscher Sicht träte ein, wenn die Schweiz dann noch die Kfz-Steuern - für die allein die wechselseitige Steuerbefreiung gälte - abschaffen und den Schwerverkehr nur noch mit (entsprechend erhöhten) Wegekostenbeiträgen belasten würde.

(Einer vergleichbaren "Wettbewerbsverzerrung" sieht sich die Bundesrepublik allerdings heute schon im Verhältnis zu Frankreich gegenüber: die französische Kfz-Steuern sind im Vergleich zu den deutschen marginal, doch kann Frankreich über die Autobahngebühren eine gewisse Anlastung von Wegekosten vornehmen, während der Bundesrepublik dies vorderhand verwehrt bleibt).

Zum andern drängt die Bundesrepublik darauf, dass die nach dem Ursprungslandsprinzip erhobenen Kfz-Steuern - für die mit den meisten Staaten eine gegenseitige Befreiung ausgehandelt wurde - europaweit harmonisiert werden. Dies vor allem, weil der deutsche Staat dem heimischen Fuhrgewerbe eine vergleichsweise sehr hohe Kfz-Steuerbelastung zumutet (und weiterhin zumuten will). Ueberspitzt formuliert wird ein "Kartell der europäischen Finanzministerien" gegen die Fuhrhalter angestrebt...

3. Lösung

Als Lösung kristallisiert sich ein Abkommen (s. Beilage) heraus, dessen Kernstück der von der schweizerischen Delegation formulierte Art. 4 darstellt.

Art. 4: "Die Befreiung nach Art. 2 erstreckt sich nicht auf Beiträge zur Deckung der Wegekosten, die gemäss Territorialitätsprinzip erhoben werden. Diese sind nicht diskriminatorisch und im Rahmen der europäischen Harmonisierungsbestrebungen leistungsabhängig anzuwenden".

Die Verhandlungspartner kamen wie gesagt überein, diesen Vorschlag (d.h. sämtliche Artikel) ihrer jeweiligen politischen Leitung zur Prüfung vorzulegen.

Das deutsche Anliegen, einer allfälligen Verzerrung der Konkurrenzverhältnisse vorzubeugen, kommt in diesem Abkommensentwurf nicht zum Ausdruck. Um die Konkurrenzbedingungen auszutarieren, müsste, so die schweizerische Stellungnahme, über das Belastungs n i v e a u verhandelt werden, was nicht bilateral, sondern nur im europäischen Rahmen multilateral sinnvoll angepackt werden könnte. Einem solchen Unterfangen stünde die Schweiz durchaus offen gegenüber.

4. Fortsetzung

Nach beiderseitiger Prüfung des Textes werden die beiden Delegationsleiter Kontakt aufnehmen, voraussichtlich Ende Januar/Anfang Februar. Zeigt es sich, dass die gefundene Lösung im Prinzip für beide Seiten akzeptabel ist und können sie sich auf einen finalisierten Text einigen, dann werden im Rahmen der Paraphierung die problematischen Massnahmen (Teilkraftfahrzeugsteuer, schweizerische Gegenmassnahmen) aufgehoben.

Vorgängig sollen sich BMV und BAV noch wegen anderer, technischer, Probleme im Zusammenhang mit dem Transitabkommen ins Benehmen setzen.



(Peter Burkhard)

Kopie: - BB