

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Thomas Dörflinger, Ilse Aigner, Günter Baumann, Klaus Brähmig, Ernst Hinsken, Josef Hollerith, Bartholomäus Kalb, Ulrich Klinkert, Hans-Peter Replik, Dorothea Störr-Ritter, Matthäus Strebl, Wolfgang Zeitlmann und der Fraktion der CDU/CSU

Negative Folgen des Tanktourismus

Der Tanktourismus, dem ein Treibstoff-Preisgefälle zwischen Deutschland und einigen seiner Nachbarländer zugrunde liegt, gefährdet mehr und mehr mittelständische deutsche Tankstellenbetreiber. Je mehr sich bedingt durch die Ökosteuer die Preisschere im Vergleich zu Nachbarländern mit preiswerteren Kraftstoffen öffnet, wird sich dieses Problem verschärfen. Zahlreiche mittelständische Existenzen werden dadurch gefährdet oder vernichtet. Dem Staat entgehen erhebliche Steuereinnahmen, die in den Nachbarländern Polen, Tschechien, Österreich, Schweiz und Luxemburg verbleiben.

Auch aus ökologischen Gründen ist Tanktourismus nicht wünschenswert, da viele Fahrten mit umweltschädlichen Auswirkungen nur unternommen werden, um Steuern zu sparen.

Die Bundesregierung ist aufgefordert, Strategien zu entwickeln, damit die grenznahen Tankstellen im Vergleich zu ihren Kollegen in den Nachbarländern zumindest annähernd konkurrenzfähig bleiben.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hat sich beim Vergleich der Verbraucherpreise in der EU für Eurosuper unverbleit die Rangfolge Deutschlands durch die Einführung der Ökosteuer verändert?
2. Wie wird sich die Rangfolge Deutschlands durch die weiteren Stufen der Ökosteuer vermutlich verändern?
3. Wie gestaltet sich die Preisdifferenz pro Liter bleifreier Superkraftstoff für den Endverbraucher aus Deutschland im Vergleich zu Polen, Tschechien, Österreich, zur Schweiz, zu Luxemburg (Angaben in DM)?
4. Welchen Betrag (in DM) spart der Tanktourist bezogen auf die jeweiligen Länder bei einer für den Tankvorgang notwendigen Fahrtleistung von 20 km, 40 km, 60 km?
5. Wie sind die Ergebnisse dieser Berechnungen beim Tanken von Dieselmotoren?

6. Wie hoch schätzt die Bundesregierung bezogen auf die genannten Länder die durch Tanktourismus im Ausland bezogenen Kraftstoffmengen?
7. Welche Steuereinnahmen entgehen der Bundesrepublik Deutschland dadurch schätzungsweise?
8. Gibt es Schätzungen über gefahrene Kilometer für Fahrten, die nur deshalb unternommen werden, um jenseits der deutschen Grenze preiswerter zu tanken?
9. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung in Ländern mit vergleichsweise höheren Kraftstoffpreisen, in denen sich das Problem des Tanktourismus ebenfalls stellt, staatliche Hilfen für Tankstellenbetreiber oder Treibstofflieferanten und wenn ja, welche?
10. Welche Maßnahmen sind denkbar, um die Konkurrenzfähigkeit der grenznahen deutschen Tankstellen zu fördern?
11. Welche Anstrengungen unternimmt die Bundesregierung speziell im Hinblick auf die nicht der EU angehörende Schweiz, um die Preisdifferenz bei den Kraftstoffpreisen in Grenzen zu halten?
12. Welche Initiativen unternimmt die Bundesregierung zur Harmonisierung der Mineralölsteuer in der EU?
13. Sind in den Vereinbarungen mit den EU-Beitrittsländern, insbesondere mit Polen und Tschechien, Mechanismen zur Harmonisierung der Mineralölsteuer vorgesehen?

Berlin, den 15. Februar 2000

Thomas Dörfflinger

Ilse Aigner

Günter Baumann

Klaus Brähmig

Ernst Hinsken

Josef Hollerith

Bartholomäus Kalb

Ulrich Klinkert

Hans-Peter Repnik

Dorothea Störr-Ritter

Matthäus Strebl

Wolfgang Zeitlmann

Dr. Wolfgang Schäuble, Michael Glos und Fraktion