

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Thomas Dörflinger, Ilse Aigner, Günter Baumann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 14/2740 –

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 Ökosteuern 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.

1. Wie hat sich beim Vergleich der Verbraucherpreise in der EU für Eurosuper unverändert die Rangfolge Deutschlands durch die Einführung der Ökosteuern verändert?

Vor der Einführung der 1. Stufe der Ökologischen Steuerreform lag Deutschland auf Rang 10 innerhalb der EU. Nach Einführung der 1. Stufe der Ökologischen Steuerreform zum 1. April 1999 sowie der 2. Stufe der Ökologischen Steuerreform zum 1. Januar 2000 liegt Deutschland auf Rang 9 innerhalb der EU.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Finanzen vom 2. März 2000 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Wie wird sich die Rangfolge Deutschlands durch die weiteren Stufen der Ökosteuer vermutlich verändern?

Unter der Voraussetzung, dass sämtliche den Verbraucherpreis des Eurosupers in Deutschland beeinflussenden Faktoren sich nicht ändern und die Verbraucherpreise in den anderen Mitgliedstaaten konstant bleiben, wird Deutschland ab dem 1. Januar 2001 auf Rang 8, ab dem 1. Januar 2002 auf Rang 7 und ab dem 1. Januar 2003 auf Rang 6 innerhalb der EU liegen. Für Deutschland wurde ein Schwefelgehalt des Benzins von höchstens 55 ppm unterstellt. Ab dem 1. Januar 2003 ist von einem Schwefelgehalt von weniger als 10 ppm auszugehen.

Die dargestellte Entwicklung ist nur hypothetisch. Es kann nicht davon ausgegangen werden, dass die Steuersätze in den anderen Mitgliedstaaten bis zum Jahr 2003 konstant bleiben.

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)?

	Eurosuper	
Land	Endpreis Pf/l	Differenz zu D Pf/l
Deutschland	188,3	–
Österreich	172,6	- 15,7
Schweiz	159,0	- 29,3
Luxemburg	147,9	- 40,4
Tschechien	146,0	- 42,3
Polen	120,0	- 68,3

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?

Folgende Annahmen liegen der Berechnung zu Grunde: Fahrtkosten in Höhe von 0,64 DM pro gefahrenem Kilometer, eine Tankfüllung entspricht 50 Litern, Kosten für eine Tankfüllung in Deutschland von rd. 94 DM.

	Ersparnis Eurosuper DM		
	20 km	40 km	60 km
Polen	21,20	8,40	- 4,40
Tschechien	8,20	- 4,60	- 17,40
Luxemburg	7,70	- 5,10	- 17,90
Schweiz	1,70	- 11,10	- 23,90
Österreich	- 4,80	- 17,60	- 30,40

5. Wie sind die Ergebnisse dieser Berechnungen beim Tanken von Dieseldieselloststoff?

	Diesel	
Land	Endpreis Pf/l	Differenz zu D Pf/l
Schweiz	165,0	+ 14,5
Deutschland	150,5	–
Österreich	144,3	- 6,2
Tschechien	128,0	- 22,5
Luxemburg	122,7	- 27,8
Polen	93,0	- 57,5

Folgende Annahmen liegen der Berechnung zu Grunde: Fahrtkosten in Höhe von 0,64 DM pro gefahrenem Kilometer, eine Tankfüllung entspricht 50 Litern, Kosten für eine Tankfüllung in Deutschland von rd. 75 DM.

	Ersparnis Diesel DM		
	20 km	40 km	60 km
Polen	15,70	2,90	- 9,90
Luxemburg	1,20	- 11,60	- 24,40
Tschechien	- 1,80	- 14,60	- 27,40
Österreich	- 9,80	- 22,60	- 35,40
Schweiz	- 20,30	- 33,10	- 45,90

6. Wie hoch schätzt die Bundesregierung bezogen auf die genannten Länder die durch Tanktourismus im Ausland bezogenen Kraftstoffmengen?

Daten über im Ausland durch Tanktourismus bezogene Kraftstoffmengen liegen der Bundesregierung nicht vor und konnten auch durch die Mineralölwirtschaft nicht ermittelt werden.

7. Welche Steuereinnahmen entgehen der Bundesrepublik Deutschland dadurch schätzungsweise?

Wegen fehlender Daten (vgl. Antwort zu Frage 6) kann zu den entgangenen Steuereinnahmen keine Aussage gemacht werden.

8. Gibt es Schätzungen über gefahrene Kilometer für Fahrten, die nur deshalb unternommen werden, um jenseits der deutschen Grenze preiswerter zu tanken?

Daten über gefahrene Kilometer im Zusammenhang mit Tanktourismus liegen der Bundesregierung nicht vor.

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?

Die Niederlande haben 1997 bei der EU-Kommission den Antrag gestellt, für 633 niederländische Tankstellen in der Nähe der deutschen Grenze eine zeitlich befristete und in der Höhe begrenzte Beihilfe zu gewähren. Für 450 der 633 Tankstellen wurden die beantragten Beihilfen als mit dem gemeinsamen Markt und dem Europäischen Wirtschaftsraum (EWR)-Abkommen unvereinbar abgelehnt. Es handelt sich dabei um solche Tankstellen, die im Besitz der Mineralölgesellschaften sind und von ihnen betrieben werden oder um Tankstellen mit einem Preisregulierungssystem (PRS). Die PRS-Klausel verpflichtet den Lieferanten, dem Betreiber einen Ausgleich für Verluste zu gewähren, die er aufgrund außergewöhnlicher Marktbedingungen wie Erhöhungen der Verbrauchsteuer erlitten hat. Bereits gewährte Beihilfen müssen gemäß der Entscheidung der Kommission zurückgezahlt werden. Nur die Subventionen an 183 Tankstellen ohne ein Preisregulierungssystem, bei denen der Händler entweder gleichzeitig der Besitzer der Tankstelle ist oder der Händler die Tankstelle gepachtet hat und auf eigenes Risiko betreibt, wurden durch die Kommission genehmigt.

Die Kommission hat in ihrer Entscheidung nochmals ausgeführt, dass Beihilferegulungen nicht dazu geeignet sind, Unterschiede bei den Verbrauchsteuern in den Mitgliedstaaten auszugleichen.

10. Welche Maßnahmen sind denkbar, um die Konkurrenzfähigkeit der grenznahen deutschen Tankstellen zu fördern?

Als staatliche Maßnahmen wäre nur eine Beihilfe im Sinne der niederländischen Regelung (Antwort zu Frage 9) denkbar. Bei Überlegungen zu einer Steuerermäßigung für Grenztankstellen dürfen aber nicht nur die Wirkungen in Bezug auf die jenseits der Grenzen liegenden Wettbewerber gesehen werden. Eine Steuerermäßigung für Grenztankstellen hätte zugleich Wettbewerbsnachteile für die weiter im Inland gelegenen Stationen zur Folge. Die Probleme würden dadurch lediglich weiter ins Inland verlagert. Dabei darf auch nicht der hohe Verwaltungsaufwand übersehen werden, der im Zusammenhang mit der Prüfung der Beihilfevoraussetzungen, der Vergabe und Kontrolle der Einhaltung der Vergabebedingungen sowohl auf die Tankstellenbetreiber als auch auf die Behörden zukommen würde. Nach den Erfahrungen in den Niederlanden muss davon ausgegangen werden, dass für den überwiegenden Teil der deutschen Tankstellen auf diesem Wege keine Lösung des Problems möglich ist.

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?

Gemäß den obigen Ausführungen wäre die Preisdifferenz allenfalls durch steuerliche Maßnahmen der Schweiz zu beeinflussen. Die Bundesregierung hält eine Annäherung der Kraftstoffsteuersätze im gesamten europäischen Wirtschaftsraum zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen für erstrebenswert. Sie sieht jedoch keine Möglichkeit, in diesem Zusammenhang auf die Steuerpolitik eines nicht der EU angehörigen Staates einzuwirken.

12. Welche Initiativen unternimmt die Bundesregierung zur Harmonisierung der Mineralölsteuer in der EU?

Die Mineralölsteuer gehört zu den auf Gemeinschaftsebene harmonisierten Verbrauchsteuern. Spezifische Regelungen zum Steuergegenstand, zur Steuererhebung und ferner einen Katalog von Steuervergünstigungen enthält die Mineralölstrukturrichtlinie RL 92/81/EWG. Hier ist in Artikel 2 Abs. 2 eine verbindliche Besteuerung von Mineralöl, das als Kraftstoff verwendet wird, vorgesehen.

Da die Preise für Kraftstoffe unter anderem durch den Steueranteil bedingt werden, wurden zur Angleichung der Steuersätze in allen Mitgliedstaaten in der Mineralölsatzrichtlinie RL 92/82/EWG Mindeststeuersätze festgelegt. Diese betragen für Dieselmotorkraftstoff 245 ECU je 1000 l, für unverbleites Benzin 337 ECU je 1000 l. Diese Mindeststeuersätze wurden jedoch seit ihrer Festlegung im Jahr 1992 nicht mehr angehoben, so dass durch die ungleiche Praxis der Mitgliedstaaten, ihre nationalen Steuersätze anzuheben, die Unterschiede im Steuerniveau im Laufe der Jahre vergrößert wurden.

Der im März 1997 vorgelegte Richtlinienentwurf zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen sieht eine stufenweise Anhebung des Mindeststeuerniveaus vor. In der ersten Stufe wäre Dieselmotorkraftstoff mit mindestens 310 ECU je 1000 l, unverbleites Benzin mit 417 ECU je 1000 l zu besteuern. Die Bundesregierung unter-

stützt die geplante Angleichung der Mindeststeuersätze auf einem höheren Niveau, mit der eine weitergehende Harmonisierung der Energiebesteuerung erreicht werden soll. Sie setzt sich auch weiterhin für die zügige Fortsetzung der Verhandlungen über den Richtlinienentwurf und für eine baldmögliche Verabschiedung ein.

13. Sind in den Vereinbarungen mit den EU-Beitrittsländern, insbesondere mit Polen und Tschechien, Mechanismen zur Harmonisierung der Mineralölsteuer vorgesehen?

Grundvoraussetzung für den Beitritt von Bewerberländern zur EU ist die Anerkennung und die Übernahme des zum Zeitpunkt des Beitritts bestehenden *acquis communautaire*. Die neuen Mitgliedstaaten übernehmen dabei mit ihrem Beitritt die sich aus der Mitgliedschaft ergebenden Rechte und Pflichten, wobei im Zuge der Verhandlungen nur vereinzelt Ausnahmen erzielt werden können.

Alle Beitrittskandidaten sind daher grundsätzlich verpflichtet, mit dem Zeitpunkt ihres Beitritts die harmonisierten Bestimmungen hinsichtlich der Besteuerung von Mineralöl in vollem Umfang, auch betreffend der Mindeststeuersätze, anzuwenden. Im Rahmen der Beitrittsverhandlungen wurde in dieser Frage von der Tschechischen Republik eine Übergangszeit zur schrittweisen Angleichung der Mindeststeuersätze beantragt.

Eine Entscheidung über diesen Antrag wurde bisher nicht getroffen. Die Tschechische Republik wurde zunächst aufgefordert, ihren Antrag zu spezifizieren und hierbei auch einen Zeitplan vorzulegen, bis zu welchem Zeitpunkt die harmonisierten Mineralölsteuersätze erreicht werden sollen.

