

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Peter Ramsauer, Matthias Wissmann, Dagmar Wöhl, Ernst Hinsken, Dr. Klaus Rose, Max Straubinger, Ulrich Adam, Ilse Aigner, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Klaus Brähmig, Wolfgang Dehnel, Thomas Dörflinger, Dr. Hansjürgen Doss, Dr. Hans-Peter Friedrich (Hof), Erich G. Fritz, Georg Girisch, Gottfried Haschke (Großhenndorf), Klaus Hofbauer, Georg Janovsky, Bartholomäus Kalb, Ulrich Klinkert, Dr. Martina Krogmann, Dr. Martin Mayer (Siegersbrunn), Dr. Gerd Müller, Elmar Müller (Kirchheim), Günter Nooke, Friedhelm Ost, Dr. Bernd Protzner, Peter Rauen, Hans-Peter Repnik, Dr. Heinz Riesenhuber, Kurt J. Rossmanith, Hartmut Schauerte, Heinz Schemken, Karl-Heinz Scherhag, Max Straubinger, Matthäus Strebl, Michael Stübgen, Peter Weiß (Emmendingen), Wolfgang Zeitmann und der Fraktion der CDU/CSU

Auswirkungen der Ökosteuer auf die wirtschaftliche Situation von Tankstellenbetreibern in den Grenzregionen zu Österreich, Schweiz, Tschechien, Polen und Luxemburg

Seit dem 1. April 1999 steigt die Mineralölsteuer als sog. Ökosteuer jährlich um 6 Pfennig/l bzw. 3,07 Cent/l plus Mehrwertsteuer. Hinzu kommt ab 1. November 2001 die sog. Schwefelsteuer von rd. 1,5 Cent/l zuzügl. Mehrwertsteuer. Diese Steuererhöhungen haben die Benzin- und Dieselpreise gegenüber den Nachbarstaaten verteuert. Dadurch verlieren die deutschen Tankstellenbetreiber in Grenzregionen zunehmend an Wettbewerbsfähigkeit und sind in ihrer Existenz gefährdet. Jede weitere Steuererhöhung verschärft die Lage der Tankstellenbetreiber in den Grenzregionen noch mehr und erhöht die Zahl der betroffenen Grenzregionen. Die letzte Erhöhung der Ökosteuer zum 1. Januar 2002 hat dazu geführt, dass jetzt auch die Grenzregion zu Österreich betroffen ist. Ein weiteres Problem besteht darin, dass sich die betroffenen Regionen immer weiter in das Inland ausdehnen, da mehr Autofahrer, trotz größer werdender Entfernung, im Ausland tanken.

Hinzu kommt noch, dass sehr viele Grenzregionen vom Tourismus leben und sich in einer allgemeinen Wettbewerbssituation mit den Nachbarregionen jenseits der Grenze befinden. Hohe Benzinpreisunterschiede machen für Touristen auch die Grenzregionen im Ausland attraktiver und wirken so generell als Wettbewerbsnachteil gegenüber inländischen Regionen.

Die Einführung des Euro zum 1. Januar 2002 hat dazu geführt, dass die Benzin- und Dieselpreise in den EU-Nachbarländern nun direkt vergleichbar sind. Diese Situation verschärft den Tanktourismus noch. Das gilt in besonderem Maße für Österreich und Luxemburg.

Für die Tankstellenbetreiber in den Grenzregionen, insbesondere für die Freien Tankstellen, wirkt sich die Steuerpolitik der Bundesregierung damit existenzbedrohend aus.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hat sich die Position Deutschlands bei der Rangfolge der Steuern auf Benzin- und Dieselmotorkraftstoffe im Vergleich zur EU sowie zu Tschechien, Polen und der Schweiz seit der Einführung der Ökosteuer verändert?
2. Welche Mindest- bzw. Höchststeuersätze gibt es bei der Mineralölsteuer auf europäischer Ebene?
3. Welche Mehrwertsteuerbelastung kommt in den einzelnen EU-Staaten sowie Tschechien, Polen und der Schweiz auf Benzin- und Dieselmotorkraftstoffe hinzu?
4. Wie gestaltet sich der Preisunterschied in Deutschland pro Liter Benzin bzw. pro Liter Dieselmotorkraftstoff zu den Nachbarländern Österreich, Schweiz, Tschechien, Polen und Luxemburg (Stichtag 1. Februar 2002)?
5. Welchen Euro-Betrag spart ein „Tanktourist“, der in den deutschen Grenzregionen zu Österreich, Schweiz, Tschechien, Polen und Luxemburg lebt und in den Nachbarländern jeweils 50 Liter Benzin bzw. 50 Liter Dieselmotorkraftstoff tankt (Stichtag 1. Februar 2002)?
6. Bis zu welcher Entfernung in Deutschland macht der jeweilige Preisunterschied in den Grenzregionen zu Österreich, Schweiz, Tschechien, Polen und Luxemburg das Tanken in den Nachbarländern attraktiv
 - a) bei Benzin,
 - b) Dieselmotorkraftstoff?
7. Welchen Euro-Betrag spart ein deutscher „Tanktourist“ (bei einem durchschnittlichen Verbrauch von 8 l/100 km) bei einer für den Tankvorgang notwendigen Fahrleistung von 20, 40, 60 km, wenn er in Österreich, Schweiz, Tschechien, Polen und Luxemburg tankt, bei
 - a) Benzin
 - b) Dieselmotorkraftstoff?
8. Wie schätzt die Bundesregierung die wirtschaftlichen Auswirkungen auf deutsche Tankstellen in den genannten grenznahen Gebieten seit Einführung der Ökosteuer zum 1. April 1999 bzw. seit der letzten Erhöhung zum 1. Januar 2002 ein?
9. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um die Konkurrenzfähigkeit der grenznahen deutschen Tankstellen zu fördern?
10. Welche Maßnahmen unternimmt die Bundesregierung, um die an den Grenzen zu Österreich und Luxemburg, wo sich die Situation, seit dem 1. Januar 2002 besonders verschärft, bestehenden stark mittelständisch geprägten Strukturen zu stärken?
11. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Umsatzausfälle der Tankstellenbetreiber in den grenznahen Gebieten bei sog. Komplementärgeschäften ein (Verkauf von Lebensmitteln, Zeitschriften, Tabakerzeugnissen, Spirituosen etc.)?
12. Welche betragsmäßigen Steuerausfälle zieht einerseits der in der Antwort auf Frage 11 bezifferte Umsatzrückgang und andererseits die schlechte wirtschaftliche Lage der deutschen Tankstellenbetreiber nach sich, insbesondere bei der Umsatzsteuer, Mineralölsteuer, Einkommen- bzw. Körperschaftsteuer und Gewerbesteuer?

13. Wie entwickelt sich die Struktur der Tankstellenbranche in den betroffenen Regionen im Vergleich zum übrigen Deutschland seit Einführung der Öko-steuer
 - a) bezogen auf die Anzahl der Tankstellen,
 - b) im Hinblick auf die Anbieterstruktur?
14. Wie beurteilt die Bundesregierung das in der Region „Insubrien“ (italieni-sche Grenzregion zu Tessin) angewandte Verfahren, wonach Tankstellen-betreiber die Mehraufwendungen für die Mineralölsteuer im Vergleich zur preiswerteren Schweiz vergütet bekommen?
15. Ist es geplant, dass ein solches Modell auch in den betroffenen Grenzregio-nen in Deutschland eingeführt wird?
16. Welche gesetzlichen Rahmenbedingungen und EU-rechtlichen Vorgaben müssten für die Einführung eines solchen Verfahrens erfüllt werden?
17. Wie würde sich die Einführung einer solchen Regelung in Deutschland auf die wirtschaftliche Situation der Tankstellenbetreiber und die gesamtstaat-lichen Steuereinnahmen auswirken?
18. Welche Initiativen unternimmt die Bundesregierung zur Harmonisierung der Mineralölsteuer in der EU?
19. Welche Anstrengungen unternimmt die Bundesregierung speziell im Hin-blick auf die nicht der EU angehörenden Länder, wie Schweiz, Tschechien und Polen, um die Preisdifferenz zu den Kraftstoffpreisen in Grenzen zu halten?
20. Welche Mechanismen sind in den Vereinbarungen mit den EU-Beitritts-kandidaten Polen und Tschechien zur Harmonisierung der Mineralölsteuer vorgesehen?

Berlin, den 16. April 2002

Dr. Peter Ramsauer
Matthias Wissmann
Dagmar Wöhl
Ernst Hinsken
Dr. Klaus Rose
Max Straubinger
Ulrich Adam
Ilse Aigner
Wolfgang Börnßen (Bönstrup)
Klaus Brähmig
Wolfgang Dehnel
Thomas Dörflinger
Dr. Hansjürgen Doss
Dr. Hans-Peter Friedrich (Hof)
Erich G. Fritz
Georg Girisch
Gottfried Haschke (Großhennersdorf)
Klaus Hofbauer
Georg Janovsky
Bartholomäus Kalb
Friedrich Merz, Michael Glos und Fraktion

Ulrich Klinkert
Dr. Martina Krogmann
Dr. Martin Mayer (Siegertsbrunn)
Dr. Gerd Müller
Elmar Müller (Kirchheim)
Günter Nooke
Friedhelm Ost
Dr. Bernd Protzner
Peter Rauen
Hans-Peter Reppnik
Dr. Heinz Riesenhuber
Kurt J. Rossmann
Hartmut Schauerte
Heinz Schemken
Karl-Heinz Scherhag
Max Straubinger
Matthäus Strebl
Michael Stübgen
Peter Weiß (Emmendingen)
Wolfgang Zeitlmann

