

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Peter Ramsauer, Matthias Wissmann, Dagmar Wöhrl, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 14/8812 –**

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

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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 Ökosteuern verändert?

Es wird davon ausgegangen, dass sich die Frage auf die Mineralölsteuer bezieht, weil die Umsatzsteuer gesondert in Frage 3 angesprochen wird. Nachfolgend sowie in den Antworten auf die Fragen 2 bis 7 beziehen sich steuerliche und preisliche Angaben auf unverbleite und schwefelarme Kraftstoffe (soweit in den dort aufgeführten Staaten angeboten) sowie beim Benzin auf die Sorte Eurosuper (95 Octan).

Vor der ökologischen Steuerreform bzw. vor dem 1. April 1999 befanden sich die Mineralölsteuersätze auf Benzin (980 DM bzw. rund 501 Euro/1 000 l) und Diesel (620 DM bzw. 317 Euro/1 000 l) im Mittelfeld der EU-Mitgliedstaaten. Im April dieses Jahres standen sie an zweiter Stelle hinter Großbritannien wie die nachstehenden Tabellen zeigen:

Mitgliedstaat	Mineralölsteuersatz Benzin Euro/1 000 l
Mindestsatz	287,00
Griechenland	296,00
Spanien	395,69
Irland	401,36
Österreich	407,00
Portugal	479,00
Schweden	496,72
Belgien	507,19
Luxemburg	508,43
<i>Durchschnitt</i>	512,56
Italien	541,84
Dänemark	543,03
Finnland	552,16
Frankreich	571,00
Niederlande	621,08
Deutschland	623,80
Großbritannien	744,15

Mitgliedstaat	Mineralölsteuersatz Diesel Euro/1 000 l
Mindestsatz	245,00
Griechenland	245,00
Portugal	272,00
Österreich	282,00
Spanien	293,86
Finnland	300,22
Irland	301,94
Belgien	303,67
Luxemburg	304,91
Schweden	335,45
Niederlande	339,23
<i>Durchschnitt</i>	353,87
Dänemark	369,19
Frankreich	373,50
Italien	403,21
Deutschland	439,70
Großbritannien	744,15

Anmerkungen zu den oben genannten Tabellen: Die Mineralölsteuersätze schließen etwaige Energiesteuern und vergleichbare Steuern oder Abgaben mit ein, enthalten jedoch nicht Erdölbevorratungs- oder damit vergleichbare Abgaben. Die Steuersätze Dänemarks, Schwedens und Großbritanniens können sich wechselkursbedingt ändern.

Die Mineralölsteuersätze in der Schweiz, Tschechien und Polen betragen zum Stichtag 18. April 2002 (tagesaktuelle Wechselkurse):

Land	Benzin	Diesel
	Mineralölsteuer in Euro/1 000 l	
Schweiz	498	517
Tschechien	358	269
Polen	408	308

2. Welche Mindest- bzw. Höchststeuersätze gibt es bei der Mineralölsteuer auf europäischer Ebene?

Zur Angleichung der Mineralölsteuersätze in den EU-Mitgliedstaaten sind in der EU-Richtlinie 92/82/EG Mindeststeuersätze festgelegt worden. Sie betragen für unverbleites Benzin 287 Euro/1 000 Liter und für Dieseldieselkraftstoff 245 Euro/1 000 Liter (vgl. Tabelle zur Antwort auf Frage 1).

3. Welche Mehrwertsteuerbelastung kommt in den einzelnen EU-Staaten sowie Tschechien, Polen und der Schweiz auf Benzin- und Dieseldieselkraftstoffe hinzu?

Auf der Grundlage von der Europäischen Kommission zum Stichtag 8. April 2002 erhobener Verbraucherpreise für Benzin und Diesel der EU-Mitgliedstaaten ergibt sich nachstehender Vergleich von Umsatzsteueranteilen:

Mitgliedstaat	Umsatzsteuer Benzin Euro/1 000 l	Mitgliedstaat	Umsatzsteuer Diesel Euro/1 000 l
Luxemburg	87,43	Luxemburg	84,13
Spanien	115,13	Portugal	94,44
Griechenland	120,29	Spanien	97,23
Portugal	129,32	Griechenland	99,50
Irland	140,93	Deutschland	119,08
Deutschland	148,48	Österreich	124,00
Österreich	149,33	Belgien	127,39
<i>Durchschnitt</i>	161,60	Frankreich	128,24
Frankreich	169,16	Niederlande	129,81
Belgien	177,72	<i>Durchschnitt</i>	130,24
Italien	177,94	Irland	131,21
Großbritannien	181,73	Finnland	143,57
Niederlande	190,16	Italien	145,24
Finnland	195,17	Dänemark	169,74
Schweden	212,90	Schweden	172,92
Dänemark	228,39	Großbritannien	187,02

Auf der Grundlage von der in Genf ansässigen „International Road Transport Union“ (IRU) zum Stichtag 16. April 2002 erhobenen Verbraucherpreise für Benzin und Diesel in der Schweiz, Tschechien und Polen (siehe auch Antwort auf Frage 4) stellen sich die Umsatzsteueranteile dieser Länder im Vergleich wie folgt dar:

Land	Benzin	Diesel
	Umsatzsteueranteil in Euro/1 000 l	
Schweiz	65,41	66,38
Tschechien	136,30	122,61
Polen	157,20	128,07

An dieser Stelle weist die Bundesregierung im Zusammenhang mit der Vorbemerkung der Fragesteller der Kleinen Anfrage darauf hin, dass die Ökosteuer unabhängig von der Umsatzsteuer zu sehen ist und Einnahmen bei den Steuern vom Umsatz infolge einer wodurch auch immer bedingten Verteuerung von Mineralölen nicht automatisch zusätzliche Einnahmen des Staates bedeuten. Entsprechende Erläuterungen dazu können den Bundestagsdrucksachen 14/1707, 14/2553, 14/4094 und 14/4568 entnommen werden.

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)?

Der Bundesregierung liegen zum Stichtag 1. Februar 2002 keine Verbraucherpreise für Kraftstoffe vor. Die nachfolgenden Tabellen zeigen stattdessen einen Vergleich von Durchschnittspreisen der EU-Mitgliedstaaten für den Monat Februar 2002, die anhand der von der Europäischen Kommission erhobenen Verbraucherpreise für Benzin und Diesel errechnet worden sind:

Mitgliedstaat	Verbraucherpreis Benzin in Euro/l
Griechenland	0,70
Luxemburg	0,74
Spanien	0,77
Irland	0,81
Österreich	0,82
Portugal	0,86
<i>Durchschnitt</i>	0,92
Belgien	0,94
Schweden	0,96
Frankreich	0,96
Deutschland	1,00
Italien	1,00
Finnland	1,02
Dänemark	1,03
Niederlande	1,10
Großbritannien	1,15

Mitgliedstaat	Verbraucherpreis Diesel in Euro/l
Griechenland	0,60
Luxemburg	0,60
Portugal	0,65
Spanien	0,67
Belgien	0,69
Österreich	0,70
Frankreich	0,74
Irland	0,75
<i>Durchschnitt</i>	0,76
Niederlande	0,76
Dänemark	0,78
Finnland	0,79
Schweden	0,81
Deutschland	0,81
Italien	0,84
Großbritannien	1,22

Die IRU (siehe Antwort auf Frage 3) hat zum Stichtag 16. April 2002 folgende Verbraucherpreise für Benzin und Diesel in der Schweiz, Tschechien und Polen mitgeteilt:

Land	Benzin	Diesel
	Verbraucherpreis in Euro/l	
Schweiz	0,93	0,94
Tschechien	0,76	0,68
Polen	0,87	0,71

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)?

Ausgehend von den in der Antwort auf Frage 4 aufgeführten Verbraucherpreisen ergeben sich beim Tanken in den genannten Ländern folgende Kostenunterschiede gegenüber Deutschland:

Land	Benzin	Diesel
	Kostensparnis in Euro („-“ = Mehrkosten im Nachbarland)	
Österreich	9,00	5,50
Schweiz	3,50	– 6,50
Tschechien	12,00	6,50
Polen	6,50	5,00
Luxemburg	13,00	10,50

Anmerkung zur oben genannten Tabelle: Den Verbraucherpreisen liegt zwar eine zeitliche Differenz zugrunde, eine Darstellung auf der Grundlage zeitgleicher Preise dürfte aber zu keinen wesentlichen Änderungen führen. Außerdem ist zu beachten, dass sich bei Preisvergleichen einzelner grenznaher Tankstellen aufgrund marktbedingter regionaler Preisunterschiede Abweichungen gegenüber dem in der o. a. Tabelle vorgenommenen Vergleich von Durchschnittspreisen ergeben können.

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
- bei Benzin,
 - Dieselmotorkraftstoff?

Generelle Aussagen darüber, ab welcher Entfernung das Tanken in Nachbarstaaten aufgrund von Unterschieden bei Kraftstoffpreisen lohnt, können nicht gemacht werden, weil dies wesentlich vom individuellen Kraftstoffverbrauch abhängt. Andererseits kann die Attraktivität des „Tanktourismus“ durch die Verbraucher unter anderem durch Verbindung von Tankfahrten mit Ausflügen oder Einkaufsfahrten beeinflusst werden.

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
- Benzin
 - Dieseldieselkraftstoff?

Zur rechnerischen Ermittlung einer etwaigen Ersparnis wurden folgende weitere Annahmen zugrunde gelegt:

Berücksichtigt wurden die in der Antwort auf Frage 4 genannten Verbraucherpreise. Fahrtkosten sind allein auf die preisabhängigen Kraftstoffkosten beschränkt. Der Tank fasst 50 Liter. Die Hinfahrt (hälftige Strecke) erfolgt mit ausschließlich deutschem, die Rückfahrt mit dem getankten ausländischen Kraftstoff.

Land	Benzin			Diesel		
	20 km	40 km	60 km	20 km	40 km	60 km
	Ersparnis in Euro („-“ = Mehrkosten)					
Österreich	7,54	6,09	4,63	4,29	3,08	1,88
Schweiz	1,96	0,41	- 1,13	- 7,90	- 9,30	- 10,70
Tschechien	10,59	9,18	7,78	5,31	4,12	2,92
Polen	5,00	3,51	2,01	3,78	2,57	1,35
Luxemburg	11,61	10,22	8,82	9,37	8,24	7,12

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?

Die Bundesregierung verkennt nicht, dass Unterschiede bei den Kraftstoffpreisen im Vergleich zu den Nachbarstaaten zu wirtschaftlichen Schwierigkeiten für grenznahe Tankstellen in Gestalt von zum Teil erheblichen Umsatzrückgängen geführt haben. Die Bundesregierung hat jedoch in der Vergangenheit bereits wiederholt darauf hingewiesen, dass es diese Unterschiede und den daraus resultierenden „Tanktourismus“ schon vor der ökologischen Steuerreform gegeben hat, vor allem seitdem in der Regierungszeit des ehemaligen Bundeskanzlers Helmut Kohl der Mineralölsteuersatz auf Benzin um fast 25 und der auf Diesel um fast 10 Cent je Liter angehoben worden ist. Weil die Ökosteuer mit derzeit rund 12 Cent je Liter nur teilweise für die jetzigen Preisunterschiede verantwortlich gemacht werden kann, muss der Einfluss der ökologischen Steuerreform auf den „Tanktourismus“ relativiert werden.

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?

Die Fragen 9, 10, 14, 15, 16, 17 und 19 zielen auf mögliche Maßnahmen ab, um der in den Fragen unterstellten Situation des grenznahen Tankstellengewerbes zu begegnen. Diesbezüglich weist die Bundesregierung auf die entsprechenden

Ausführungen in den Bundestagsdrucksachen 14/2855, 14/4213, dort Antwort auf Frage 28, 14/6394, dort Antwort auf Frage 8, und 14/8084, dort Antwort auf Frage 17, hin.

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?

Die Fragen 11 und 12 werden zusammengefasst beantwortet:

Zwischen der Zahl der Tank- und Shopkunden besteht für die meisten Tankstellen ein direkter Zusammenhang. Umsatzrückgänge bei Kraftstoffen aufgrund geringerer Kundenfrequenz wirken sich deshalb in der Regel auch nachteilig auf den Shopumsatz aus. Im Branchendurchschnitt stammen fast 50 % der Bruttorendite aus dem Shopgeschäft. Die Auswirkungen des Tanktourismus auf den Shopumsatz werden nach Verbandsangaben auf bis zu 20 % beziffert. Sie sind jedoch von der konkreten Situation der einzelnen Tankstelle abhängig.

Das Shopgeschäft gewinnt für Tankstellen zunehmend an Bedeutung. Sie entwickeln sich vielfach immer mehr zu Versorgungs- und Dienstleistungsunternehmen. Mehr als ein Drittel der Tankstellenkunden kommt heute bereits nur, um im Shop einzukaufen. Diese Entwicklung und die bestimmter Steuern gesondert bezogen auf die Tankstellen in den deutschen Grenzregionen kann die Bundesregierung jedoch nicht beziffern.

13. Wie entwickelt sich die Struktur der Tankstellenbranche in den betroffenen Regionen im Vergleich zum übrigen Deutschland seit Einführung der Ökosteuer
 - a) bezogen auf die Anzahl der Tankstellen,
 - b) im Hinblick auf die Anbieterstruktur?

Inwieweit die Ökosteuer die Anzahl von Tankstellen und die Anbieterstruktur in bestimmten Regionen beeinflusst, kann nicht beziffert werden.

14. Wie beurteilt die Bundesregierung das in der Region „Insubrien“ (italienische Grenzregion zu Tessin) angewandte Verfahren, wonach Tankstellenbetreiber die Mehraufwendungen für die Mineralölsteuer im Vergleich zur preiswerteren Schweiz vergütet bekommen?
15. Ist es geplant, dass ein solches Modell auch in den betroffenen Grenzregionen 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 gesamtstaatlichen Steuereinnahmen auswirken?

Bezüglich der Fragen 14 bis 17 wird auf die Antwort auf die Fragen 9 und 10 verwiesen.

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

Die Bundesregierung weist auf die Bundestagsdrucksache 14/2855, dort Antwort auf Frage 12, hin.

19. Welche Anstrengungen unternimmt die Bundesregierung speziell im Hinblick auf die nicht der EU angehörenden Länder, wie Schweiz, Tschechien und Polen, um die Preisdifferenz zu den Kraftstoffpreisen in Grenzen zu halten?

Siehe die Antwort auf die Fragen 9 und 10.

20. Welche Mechanismen sind in den Vereinbarungen mit den EU-Beitrittskandidaten Polen und Tschechien 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. Dies gilt auch für die in der Frage ausdrücklich angesprochenen Staaten Polen und Tschechien, die für als Kraftstoff verwendete Mineralöle keine Ausnahmen beantragt haben.