

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Michael Kretschmer, Dagmar Wöhrl, Karl-Josef Laumann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 15/3748 –**

„Tanktourismus“ in den Grenzregionen

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit der EU-Erweiterung ist das Verkehrsaufkommen in den deutschen Grenzregionen zu den EU-Beitrittsstaaten sehr stark angestiegen. Die Belastung für Bürger und lokale Wirtschaft durch Stau, Abgase und Lärm ist enorm.

Ein Grund dafür ist der zunehmende „Tanktourismus“ nach Polen und der Tschechischen Republik. Kernursache hierfür sind die erheblichen steuerlichen Unterschiede auf beiden Seiten der Grenzen für Benzin- und Dieselpreise. Insbesondere die Ökosteuer hat auf deutscher Seite die Preise für Kraftstoffe massiv erhöht und so die Standortbedingungen hierzulande nachhaltig verschlechtert.

Die durch Wegfall der Zollkontrollen verringerte Wartezeit an der Grenze hat den „Tanktourismus“ zudem jetzt noch attraktiver gemacht. Immer mehr Bewohner der deutschen Grenzregionen tanken im benachbarten Ausland und nutzen so die dort deutlich niedrigeren Benzin- und Dieselpreise. In den Grenzregionen zu unseren südlichen und westlichen Nachbarländern besteht dieses ungelöste Problem bereits seit Jahren. Die Tankstellen auf der deutschen Seite erleiden einen rapiden Umsatzeinbruch. Die Folgen sind: Zahlreiche mittelständische Existenzen und noch mehr Arbeitsplätze sind bedroht, dem deutschen Staat gehen beachtliche Steuereinnahmen verloren.

1. Wie viele Tankstellen gibt es in den deutschen Grenzregionen zu Polen, Tschechien, Österreich, der Schweiz, Frankreich, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden?

Laut letzter Umfrage der Fachzeitschrift „Energie Informationsdienst“ (EID) gab es in Deutschland per 1. Januar 2004 15 770 Straßen- und Autobahntankstellen verschiedenster Eigentumsformen. Die dem Mineralölwirtschaftsverband (MWV) angehörenden Markengesellschaften betreiben davon rund 9 750 Stationen. Die übrigen Stationen sind dem Tankstellenmittelstand – überwiegend organisiert im Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen

(UNITI) und im Bundesverband Freier Tankstellen und Unabhängiger Deutscher Mineralölhändler (bft) – sowie „sonstigen Betreibern“, wie z. B. Supermärkten, regional und lokal tätigen Einzelunternehmen oder der Raiffeisenvereinigung zuzuordnen. Über die Anzahl der Tankstellen in den deutschen Grenzregionen liegen der Bundesregierung keine Zahlen vor.

2. Wie viele Mitarbeiter sind dort beschäftigt?

An einer Tankstelle sind nach Informationen aus der Branche je nach Länge der Öffnungszeiten der Station 5 bis 7 Arbeitsplätze – viele davon in Teilzeit – vorhanden.

3. Über welche Eigentümerstruktur verfügen diese Tankstellen?

Über die Eigentümerstruktur dieser Tankstellen liegen keine Informationen vor.

4. Wie viele Tankstellenstandorte sind seit 1998 aufgelöst worden und auf welche Zahl beläuft sich das „Tankstellensterben“ konkret im Jahr 2002, 2003 und im 1. Halbjahr 2004?
5. Wie viele Arbeitsplätze sind an Tankstellen in diesen Regionen seit 1998 verloren gegangen?

Auch hier liegen der Bundesregierung keine Zahlen aus statistischen Erhebungen vor.

Der Vergleich der Zahlen aus den jährlichen Erhebungen des EID zur Anzahl der deutschen Tankstellen weist für den Zeitraum 1998 bis 1. Januar 2004 einen Rückgang absolut um 1 296 Stationen aus. Diese Zahl beinhaltet den Saldo aller Veränderungen im Tankstellenmarkt in ganz Deutschland aus den verschiedensten Gründen, einschließlich Tankstellenneuerrichtungen.

Zu Schätzungen des Tankstellenmittelstandes, wonach im Zeitraum 2000 bis 2002 pro Grenzkreis 5 bis 6 Stationen ihren Betrieb wegen Unrentabilität eingestellt haben, liegen der Bundesregierung ebenso keine eigenen Erkenntnisse vor.

Bei der Diskussion um die Ökosteuer muss berücksichtigt werden, dass die Senkung der Sozialversicherungsbeitragsätze auch positive Auswirkungen für die Grenzregionen bewirkt.

6. Wie viele drohen mittelfristig verloren zu gehen?
7. Durch welche Maßnahmen plant die Bundesregierung die Auswirkungen dieser Arbeitsplatzverluste auf die strukturschwachen Grenzregionen abzufedern?

Zur zukünftigen Arbeitsplatzbilanz können keine sicheren Aussagen getroffen werden, da auch hier die positiven Arbeitplatzeffekte der Ökosteuer gegenzurechnen wären. Generell gilt, dass in den Grenzregionen Förderinstrumentarien der Europäischen Union, vom Bund und von den Ländern zur regionalpolitischen Flankierung zur Anwendung kommen, die im Einzelnen in der Dokumentation Nr. 529 des Bundesministeriums für Wirtschaft und Arbeit „Förderung der Grenzregionen zu den Beitrittsländern – Die Hilfen von EU, Bund und Ländern“ (www.bmwa.bund.de) erläutert werden.

8. Welche Unterschiede gibt es entlang dieser Grenzen in der Besteuerung von Benzin und Dieselmotorkraftstoffen?

Die derzeit in Deutschland und in den an Deutschland unmittelbar angrenzenden Nachbarländern gültigen Mineralölsteuersätze sowie die Differenz zwischen dem Steuersatz Deutschlands und dem des jeweiligen Nachbarlandes können der folgenden Aufstellung entnommen werden:

Land	Mineralölsteuersatz auf Diesel (in Euro/1 000 Liter)	Differenz zu Deutschland (in Euro/1 000 Liter)
Polen	215	– 255
Tschechien	311	– 159
Österreich	302	– 168
Schweiz	493	23
Frankreich	417	– 53
Luxemburg	253	– 217
Belgien	290	– 180
Niederlande	360	– 110
Dänemark	369	– 101
Deutschland	470	0

Land	Mineralölsteuersatz auf Benzin (in Euro/1000 Liter)	Differenz zu Deutschland (in Euro/1000 Liter)
Polen	321	– 334
Tschechien	370	– 285
Österreich	417	– 238
Schweiz	475	– 180
Frankreich	589	– 66
Luxemburg	442	– 213
Belgien	508	– 147
Niederlande	659	4
Dänemark	542	– 113
Deutschland	655	0

9. Wie haben sich die Preise für Benzin und Dieselmotorkraftstoffe in Deutschland in den vergangenen zehn Jahren entwickelt?

Wie hat sich dieses seit 1998 entwickelt?

Wie verhält es sich mit dem absoluten Preisgefüge bei Benzin und Diesel in den jeweiligen Regionen?

Wie ist diese Entwicklung in den europäischen Nachbarstaaten verlaufen?

Die Verbraucherpreise für Benzin und Dieselmotorkraftstoff haben sich in den vergangenen Jahren nominal wie folgt entwickelt:

Jahr	Superbenzin in Cent/Liter	Dieselmotorkraftstoff in Cent/Liter
1988	51,9	45,3
1989	63,4	48,7
1990	65,9	52,2
1991	73,5	54,8
1992	76,7	54,2
1993	78,1	55,5
1994	86,6	58,5
1995	86,7	57,8
1996	89,8	62,4
1997	85,2	63,7
1998	81,2	58,7
1999	86,7	63,9
2000	101,8	80,4
2001	102,4	82,2
2002	104,8	83,8
2003	109,7	88,8

Quelle: MWV, Mineralölzahlen 2003

Unterlagen zu den Preisentwicklungen in den jeweiligen Grenzregionen Deutschlands liegen der Bundesregierung nicht vor.

Ebenso gibt es keine EU-Jahresdurchschnittspreise für die einzelnen Länder. Hier kann nur auf vergleichbare Monatspreise aus Erhebungen der EU seit 2000 zurückgegriffen werden.

Verbraucherpreise für Kraftstoffe in ausgewählten deutschen Nachbarländern
Angaben in Cent/Liter

Land	2000		2001		2002		2003		2004	
	OK 95	DK	OK 95	DK	OK 95	DK	OK 95	DK	OK 95	DK
Polen									87,1	75,4
Tschechien									86,2	80,0
Österreich	93,5	84,8	82,3	71,2	87,1	72,0	86,4	71,6	96,6	82,9
Frankreich	107,1	89,9	94,7	74,2	101,8	79,5	98,7	78,4	106,9	91,1
Luxemburg	78,5	73,4	70,7	62,0	77,0	63,5	76,0	62,2	91,2	74,6
Belgien	100,5	84,1	90,6	70,8	96,4	71,8	98,7	72,4	108,0	86,4
Niederlande	111,2	88,7	104,9	77,9	113,5	78,9	113,2	79,9	126,1	93,8
Deutschland	102,3	87,8	93,8	77,6	102,9	83,9	106,8	86,7	114,8	94,2
Durchschnitt	98,9	84,8	89,5	72,3	96,5	74,9	96,6	75,4	102,1	84,8

Quelle: EU Oil-Bulletin, Monthly Prices jeweils Dezember;
für 2004 Preise vom 13. September 2004

10. Welche weitere Entwicklung des Preisgefälles wird von der Bundesregierung erwartet, vor allem im Hinblick auf die Umsetzung des Acquis communautaire in den neuen EU-Mitgliedstaaten?

Über die künftige Entwicklung des Preisgefälles innerhalb der EU-Mitgliedsländer kann keine Aussage getroffen werden. Im Hinblick auf die als Preisbestandteil enthaltene Mineralölsteuer erwartet die Bundesregierung jedoch

mittelfristig eine Annäherung der Steuersätze auf europäischer Ebene. Grundlage ist die Energiesteuer-Richtlinie, die auch von den neuen Mitgliedstaaten seit ihrem Beitritt zur EU umzusetzen ist. Die Energiesteuer-Richtlinie gibt u. a. den zeitlichen Rahmen für die Harmonisierung der Energiesteuern vor und legt die Mindeststeuersätze für Benzin und Diesel fest. So ist der Mindeststeuersatz für Benzin seit dem 1. Januar 2004 (für die neuen Beitrittsländer zum 1. Mai 2004) in Höhe von 359 Euro je 1 000 Liter grundsätzlich von den Mitgliedstaaten anzuwenden, unter Berücksichtigung von teilweise gewährten Übergangsfristen. Die Mindeststeuersätze für Diesel wurden zum 1. Januar (bzw. 1. Mai) 2004 auf 302 Euro je 1 000 Liter und zum 1. Januar 2010 auf 330 Euro je 1 000 Liter festgesetzt, unter Berücksichtigung von teilweise gewährten Übergangsfristen. Den neuen und auch einigen alten Mitgliedstaaten wurden jedoch darüber hinaus – abweichend von den vorgenannten Fristen – Übergangsregelungen bis spätestens 31. Dezember 2012 gewährt.

11. Welche Auswirkungen hat die Öko-Steuer auf die Preisentwicklung für Kraftstoffe seit 1998?

Wie haben sich die einzelnen Stufen der Öko-Steuer auf die Kraftstoffentwicklung ausgewirkt?

Bei der Beantwortung dieser Frage wird davon ausgegangen, dass mit „Kraftstoffentwicklung“ die Kraftstoffpreisentwicklung gemeint ist.

Erst seit Einführung der ökologischen Steuerreform zum 1. April 1999 werden die Kraftstoffpreise durch die Ökosteuer beeinflusst. Allerdings ist bereits zuvor in den 90er-Jahren aus ausschließlich fiskalischen Gründen durch wesentlich stärkere Mineralölsteuererhöhungen als im Rahmen der Ökologischen Steuerreform der Kraftstoffpreis erhöht worden. So wurde die Mineralölsteuer z. B. auf Benzin 1989 um umgerechnet 6 Cent, 1991 um 14 Cent und 1994 nochmals um 8 Cent angehoben. Mit 28 Cent entspricht dies fast der doppelten Steigerung wie im Rahmen der Ökologischen Steuerreform.

Nicht unbeachtlich bei der Entwicklung der Kraftstoffpreise sind aber auch die nicht-steuerlichen, marktbedingten Preisfaktoren. Bei näherer Betrachtung wirken sich diese nicht-steuerlichen Preisfaktoren phasenweise stärker auf die Preisentwicklung aus als die steuerlichen, so z. B. beim Jahreswechsel von 2000 auf 2001, als trotz einer Erhöhung der Ökosteuer die Preise sanken.

12. Wie hoch waren die jährlichen Einnahmen des Bundes aus Mineralöl-, Öko- und Mehrwertsteuer aus dem Tankstellenbetrieb seit 1998?

Der Antwort werden hinsichtlich der Mineralölsteuer einschließlich der Ökosteuer die Einnahmen des Bundes aus der Besteuerung von Kraftstoffen insgesamt zu Grunde gelegt. Verkäufe von Kraftstoffen außerhalb des Tankstellenbetriebes wurden nicht herausgerechnet, da keine belastbaren Daten vorliegen. Nach Einschätzung der Bundesregierung dürften diese Zahlen auch bei der hier interessierenden Größenordnung nicht ins Gewicht fallen.

Dem Umsatzsteueraufkommen liegen die gesamten Umsätze der Tankstellenunternehmen zu Grunde, also nicht nur aus den Verkäufen von Kraftstoffen. Dabei kann nicht davon ausgegangen werden, dass das Umsatzsteueraufkommen insgesamt gestiegen ist, da bei anderen Gütern entsprechend niedrigere Umsätze zu verzeichnen sind.

Einnahmen des Bundes aus Mineralöl- und Ökosteuer auf Kraftstoffe sowie Bundesanteil am Umsatzsteueraufkommen der Tankstellen-Unternehmen – in Mrd. € –				
Jahr	Mineralölsteuer	„Ökosteuer“	Umsatzsteuer	Gesamteinnahmen
1998	30,69	–	0,15	30,84
1999	31,04	1,71	0,16	32,91
2000	30,55	4,51	0,16	35,22
2001	29,95	6,66	0,17	36,78
2002	28,99	8,62	–*	37,61 (ohne USt)
2003	27,97	10,43	–*	38,4 (ohne USt)
1. Hj 2004	13,30	4,98	–*	18,28 (ohne USt)

* Zahlen liegen noch nicht vor

13. Wie hoch waren die Ausfälle infolge des „Tanktourismus“, die dem Bund seit 1998 durch nicht eingenommene Mineralöl-, Öko- und Mehrwertsteuer entstanden sind?

14. Wie hoch ist dieses Steueraufkommen bisher im Jahr 2004?

Für Berechnungen, wie hoch die jährlichen Einnahmeverluste von Mineralöl- und Ökosteuer für den Bundeshaushalt durch den Tanktourismus in die Nachbarstaaten sind, existiert keine gesicherte Grundlage.

15. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den gesamtwirtschaftlichen Schaden, vor allem den Kaufkraftrückgang im Einzelhandel und der Gastronomie in den östlichen Grenzregionen Deutschlands durch den „Tanktourismus“ sowie damit verbundene Ausflüge und Einkaufsfahrten ein?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse über die Umsatzveränderungen in der Gastronomie und im Einzelhandel der östlichen Grenzregionen Deutschlands vor.

16. Welchen Zusammenhang sieht die Bundesregierung zwischen „Tanktourismus“ und Zigaretteinkaufstourismus und welche Schlussfolgerungen leitet sie, angesichts der aktuellen Pläne, die Tabaksteuer anzuheben, daraus ab?

Der Bundesregierung liegen dazu keine Erkenntnisse vor.

17. Wie viel geringer wären die Benzinpreisunterschiede von Deutschland nach Polen, Tschechien und den anderen Staaten ohne die Einführung der Ökosteuer?

Da die Mineralölsteuer nur ein Bestandteil des Benzinpreises ist, kann in dieser Frage keine Auskunft gegeben werden.

18. Hat die Bundesregierung in der Vergangenheit erwogen, weitere Ökosteuer-Stufen nicht oder später einzuführen, um die Unterschiede zwischen dem Benzinpreis in Deutschland und seinen Nachbarländern nicht noch weiter ansteigen zu lassen?

Die Stufen der ökologischen Steuerreform wurden durch die Gesetze vom 24. März 1999 und vom 16. Dezember 1999 festgesetzt.

19. Wie schätzt die Bundesregierung die wegen des erhöhten „Tanktourismus“-Verkehrsaufkommens verursachte Umweltbelastung ein?
20. Welche Menge CO₂ wird seit 1998 jährlich wegen des erhöhten Verkehrsaufkommens durch „Tanktourismus“ zusätzlich ausgestoßen?
Welche Auswirkungen hat dies auf die angestrebte Reduzierung des CO₂-Ausstoßes im Verkehrsbereich?
21. Welche Kenntnisse liegen der Bundesregierung bezüglich der zusätzlichen Lärmbelastung vor, die durch das erhöhte „Tanktourismus“-Verkehrsaufkommen verursacht wird?
22. Welche gesundheitlichen Auswirkungen hat diese Lärmbelastung auf die davon betroffenen Menschen?
Welcher volkswirtschaftliche Schaden ist bisher dadurch entstanden?

Der Bundesregierung liegen keine Angaben über das Ausmaß des Tanktourismus vor, so dass auch keine Abschätzungen der damit verbundenen Umweltbelastungen oder CO₂-Emissionen gemacht werden können.

23. Welche konkreten Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um den negativen Umweltwirkungen durch „Tanktourismus“ entgegenzuwirken?

Siehe Antworten zu den Fragen 19 bis 22.

24. Welcher Schaden entsteht dem Transportgewerbe wegen des erhöhten Verkehrsaufkommens?

Der Bundesregierung sind keine Schäden aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens bekannt.

25. Was hat die Bundesregierung außer dem Versuch der stärkeren Harmonisierung der EU-Steuersätze in den vergangenen Jahren unternommen, um dem „Tanktourismus“ und seinen Folgen vorzubeugen?

Die Bundesregierung hat neben der Durchsetzung weiterer Harmonisierungen in Brüssel die Vorschläge des Mineralölmittelstandes zur Minderung der negativen Auswirkungen aus dem „Tanktourismus“ geprüft. Die vorgeschlagene Übernahme des so genannten Italienischen Modells ist für Deutschland nicht umzusetzen (siehe Antwort zu Frage 31).

26. Was unternimmt die Bundesregierung aktuell hierfür?

Das Gespräch mit den Verbänden der betroffenen Mineralölwirtschaft wird fortgeführt.

27. Hat die Bundesregierung bezüglich des „Tanktourismus“ Kontakt zur Europäischen Kommission aufgenommen?
Wenn ja, welche Ergebnisse erwartet die Bundesregierung aus den Verhandlungen und Gesprächen?

Um dem Tanktourismus besser entgegenzutreten zu können erwartet die Bundesregierung auf europäischer Ebene eine zügige Umsetzung der Energiesteuer-

Richtlinie durch die benachbarten Mitgliedstaaten. Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass die Mindeststeuersätze auf einem zu niedrigen Niveau festgesetzt wurden und setzt sich daher für eine weitere Anhebung der Mindeststeuersätze ein. Insoweit besteht Übereinstimmung mit der EU-Kommission. Höhere Mindeststeuersätze waren jedoch bisher im Rat, der in Steuerangelegenheiten einstimmig beschließt, nicht durchzusetzen.

28. In welchen Ländern der EU gibt es Sonderregelungen in den Grenzregionen aufgrund der steuerlichen Unterschiede der nationalen Kraftstoffbesteuerung und wie sind diese ausgestaltet?
29. Wie bewertet die Bundesregierung beispielsweise das Modell der geringeren Mineralölbesteuerung in den norditalienischen Grenzregionen zur Schweiz und zu Slowenien?

In Italien gibt es eine solche Sonderregelung. Italien wurde durch die Energiesteuer-RL (Artikel 18 Abs. 1 und Anhang II) ermächtigt, Verbrauchsteuerermäßigungen für in den Regionen Friaul-Julisch-Venetien verbrauchtes Benzin unter Einhaltung der Mindeststeuersätze beizubehalten. Auch für die an die Schweiz grenzende Region Aostatal und die Provinz Görz kann Italien die gewährten Verbrauchsteuerermäßigungen auf Kraftstoff (Benzin und Dieselmotorkraftstoff) beibehalten. Diese Ausnahmen sind bis zum 31. Dezember 2006 begrenzt.

Bei dem so genannten Italienischen Modell wurden für die Bewohner der grenznahen Gebiete Chipkarten eingeführt, die diese berechtigen, Kraftstoff zu einem günstigeren Steuersatz und damit zu einem an das benachbarte Ausland angeglichenen Preis zu tanken. Die Höhe der Ermäßigung richtet sich dabei nach der Entfernung zur Grenze. Grund für die Gewährung der Mineralölsteuerermäßigungen waren die Steuersatzunterschiede Italiens zu den Drittländern Slowenien (zum damaligen Zeitpunkt noch kein EU-Mitglied) und zu der Schweiz. Es handelt sich somit um einen Ausgleichsmechanismus, der gegenüber Drittländern angewandt wird.

Eine Verlängerung oder Erneuerung der Genehmigungen für Italien ist nach deren Ablauf (31. Dezember 2006) von der Europäischen Kommission nicht angedacht. Grund ist nicht nur der Wegfall der Drittlandsgrenze zu Slowenien, sondern auch, dass diese Ermächtigung grundsätzlich im Widerspruch zur Entwicklung des Europäischen Binnenmarktes und somit zu den Harmonisierungsbestrebungen steht.

In den Niederlanden wurden 183 Tankstellen, die sich entlang der Grenze zu Deutschland befanden, Subventionen gewährt (1. Juli 1997 bis 30. Juni 2000). Die Höhe der Subvention richtete sich nach der Entfernung zur deutschen Grenze. Für die übrigen 450 grenznahen Tankstellen kam eine Unterstützung aus Beihilfegründen nicht in Betracht (geleistete Zahlungen mussten zurückgefordert werden). Die niederländische Beihilferegulung wird daher aus Gründen der Gleichbehandlung der Tankstellenbetreiber nicht mehr angewandt.

30. Ist der Bundesregierung bekannt, ob und ggf. welche Steuerausfälle der italienische Staat durch dieses Modell vermieden hat?

Der Bundesregierung ist nicht bekannt, welche Steuerausfälle der italienische Staat durch dieses Modell vermieden hat.

31. Hat die Bundesregierung erwogen, das italienische Modell auch an den deutschen Grenzen zu Polen und der Tschechischen Republik, die damals noch EU-Außengrenze waren, einzuführen?

Wenn nein, warum?

Wenn ja, woran ist die Einführung gescheitert?

Forderungen, ein dem „Italienischen Modell“ entsprechendes Verfahren auch in deutschen Grenzregionen einzuführen, wurden Mitte des Jahres 2003 durch den Mineralölmittelstand an die Bundesregierung herangetragen. Zu diesem Zeitpunkt stand der 1. Mai 2004 für den EU-Beitritt Polens und der Tschechischen Republik bereits fest. Unter Berücksichtigung dieser Überlegungen hat die Bundesregierung das so genannte Italienische Modell auf seine Realisierbarkeit hin geprüft. Jedoch wird keine Möglichkeit für eine Umsetzung eines solchen Modells in Deutschland gesehen, da ein solcher Vorschlag nur dann realisierbar ist, wenn die Voraussetzungen des Artikels 19 der Energiesteuerrichtlinie vorliegen. Um die Ermäßigungen auf nationaler Ebene einführen zu können, bedarf es mithin zum einen eines entsprechenden Vorschlags der Europäischen Kommission und zum anderen der einstimmigen Entscheidung aller Mitgliedstaaten. Die Europäische Kommission unterstützt allerdings ein solches Anliegen nicht, da es im Widerspruch zur Entwicklung des Europäischen Binnenmarktes steht. Bei realistischer Einschätzung der Interessenlage dürfte auch die weitere Hürde einer einstimmigen Ratsentscheidung nicht zu überwinden sein.

32. Ist das italienische Modell nach Meinung der Bundesregierung vereinbar mit europarechtlichen Vorgaben?

Wenn nein, warum ist nach Meinung der Bundesregierung dieses Modell in Italien anwendbar, aber nicht in Deutschland?

Die Gewährung dieser Sonderregelung für Italien basiert noch auf einer Entscheidung des Rates vom 12. März 2001. Maßgeblich für die Sonderregelung war zum damaligen Zeitpunkt die Schaffung einer Ausgleichsmaßnahme gegenüber den Drittländern Slowenien und der Schweiz. Binnenmarktgrenzen – so zu Österreich – waren nicht betroffen. Diese Sonderregelung ist nur noch bis 31. Dezember 2006 als Übergangsregelung genehmigt.

33. Welche beihilferechtlichen Vorgaben müssten nach Meinung der Bundesregierung geändert werden, um das italienische Modell in Deutschland anwenden zu können?

Die Anwendung des „Italienischen Modells“ in Deutschland ist nicht in erster Linie eine Frage des Beihilferechts. Es bestehen vielmehr die in der Antwort auf Frage 31 dargelegten steuerrechtlichen Hürden auf europäischer Ebene. Da diese steuerrechtlichen Voraussetzungen nicht vorliegen, kommt schon aus diesem Grunde eine beihilferechtliche Genehmigung nicht in Betracht.

34. Wie beurteilt die Bundesregierung den Entwurf einer Mitteilung der Europäischen Kommission „Ein neuer Gemeinschaftsrahmen für die Bewertung staatlicher Beihilfen mit begrenzten Auswirkungen auf den innergemeinschaftlichen Handel“ im Hinblick auf die Anwendung des italienischen Modells in Deutschland?

Der von der Europäischen Kommission Ende letzten Jahres entwickelte Entwurf eines „Gemeinschaftsrahmens für die Bewertung staatlicher Beihilfen mit begrenzten Auswirkungen auf den innergemeinschaftlichen Handel“ betraf Über-

legungen der Kommission, für bestimmte Gruppen von Beihilfen, bei denen von eher geringfügigen Auswirkungen auf den innerstaatlichen Handel ausgegangen werden kann, ein vereinfachtes Bewertungs- und Genehmigungsverfahren einzuführen.

Beihilfen, die – wie die derzeit noch in Italien gewährten Steuervergünstigungen – von der Verwendung inländischer gegenüber eingeführten Waren abhängig gemacht werden, wurden von den in der Mitteilung der Kommission enthaltenen Überlegungen ausdrücklich ausgenommen (Ziffer 26 des Entwurfes).

35. Plant die Bundesregierung das italienische Modell in Deutschland anzuwenden, wenn besagte Mitteilung der Europäischen Kommission rechtskräftig und staatliche Beihilfen im Bereich des Kraftstoffverkaufs explizit gestattet werden sollten?

Die Europäische Kommission hat den Entwurf – bisher noch ohne weitere Konsultation der Mitgliedstaaten – inzwischen erheblich überarbeitet, der kommissionsinterne Meinungsbildungsprozess ist erkennbar noch nicht abgeschlossen. Die Bundesregierung geht deshalb nicht davon aus, dass der bisher vorliegende Entwurf in dieser oder ähnlicher Form demnächst in Kraft tritt. Eine Freistellung bzw. generelle Gestattung bestimmter Beihilfen war von der Europäischen Kommission mit diesem Entwurf nie erwogen worden (siehe Antwort zu Frage 34).

Allerdings bewertet die Bundesregierung die aus dem Mitteilungsentwurf ersichtliche kritische Einstellung der Kommission gegenüber Beihilfen, die – wie derzeit noch in Italien – in Abhängigkeit von der Verwendung inländischer Produkte ausgereicht werden, als Hinweis darauf, dass derartige herkunftsabhängige Hilfen künftig generell als erhebliche Handelsbeeinträchtigung im Sinne des Artikels 87 Abs. 1 EG-Vertrag angesehen werden.

36. Wenn ja, welche konkreten Maßnahmen würde die Bundesregierung ergreifen und wie sähe der konkrete Zeitplan aus?

Siehe Antwort zu Frage 35.

37. Welche anderen Modelle außer dem italienischen Modell sind nach Meinung der Bundesregierung beihilferechtlich möglich, um sowohl die Steuerausfälle infolge des „Tanktourismus“ zu reduzieren als auch die Tankstellenbetreiber in den deutschen Grenzregionen zu entlasten?

Siehe Antwort zu Frage 33. Die damit verbundenen beihilferechtlichen Fragen sind erst nach Klärung der steuerrechtlichen Voraussetzungen relevant. Trotz intensiver Erörterung ist bis heute keine Lösung gefunden worden.

38. Bestehen innerhalb der Bundesregierung zwischen dem Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit und dem Bundesministerium der Finanzen Differenzen zur Einführung einer Sonderbesteuerung von Mineralöl und Diesel in den Grenzregionen?

Wenn ja, welche?

Nein.

