

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jörn König, Thomas Ehrhorn,
Martin Hebner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 19/7149 –**

Erhöhter Benzinpreis in der Bundesrepublik Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Wie der Presse zu entnehmen ist (www.autozeitung.de/benzinpreise-aktuell-180784.html#), begründet sich das derzeitige hohe Benzinpreisniveau in Deutschland durch eine Verknappung der Angebotsmenge aufgrund niedriger Flusspegel, was zu einer Begrenzung der Ladekapazität von Binnenschiffen führt, welche insbesondere am Rhein anliegende Raffinerien beliefern. Ein Vergleich der aktuellen europäischen Benzinpreise (www.adac.de/der-adac/verein/aktuelles/benzinpreise-ausland/) zeigt erhebliche Preisunterschiede.

1. Hält die Bundesregierung die in den in der Vorbemerkung der Fragesteller angeführten Medien genannte Begründung für plausibel und glaubwürdig?

Der Bundesregierung liegen derzeit keine Erkenntnisse vor, die bezüglich der erfragten Situation in 2018 auf eine missbräuchliche Preisgestaltung durch Mineralölkonzerne schließen lassen. Bei der Preisgestaltung von Kraftstoffen besteht keine staatliche Regulierung, so dass sich die Kraftstoffpreise am Markt bilden können. Dabei spielen – ungeachtet weiterer Preisbildungsfaktoren, wie z. B. Rohölpreis, Steuern oder Verarbeitungskosten – auch die verfügbare Transportinfrastruktur und die Angebots- und Nachfragesituation vor Ort eine wesentliche Rolle. Die Bundesregierung weist darauf hin, dass das Bundeskartellamt, insbesondere mit der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe, die Preisentwicklung der Kraftstoffe sehr genau beobachtet. Das Bundeskartellamt hat in einer Pressemeldung vom 30. November 2018 darauf hingewiesen, dass Transportprobleme und der Raffineriebrand in Vohburg bei Ingolstadt für die teilweise hohen Preise mitverantwortlich gewesen sein könnten.

2. Warum sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Benzinpreise in Staaten, die ebenfalls über den „Transportweg Rhein“ versorgt werden, wesentlich niedriger (Beispiel Luxemburg, Belgien)?

Zur Zusammensetzung des Benzinpreises wird auf die Antwort zur Frage 3 verwiesen. Insbesondere ist zu berücksichtigen, dass der Benzinsteuersatz in Luxemburg knapp 19 Cent/Liter niedriger liegt als in Deutschland.

3. Wie erklärt sich die Bundesregierung, dass in europäischen Staaten ohne Meereshäfen (Binnenstaaten wie Tschechien, Slowenien und Österreich) trotz erhöhtem Logistikaufwand in der Benzinversorgung niedrigere Verbraucherendpreise am Markt vorherrschen?

Auch in Tschechien, Slowenien und Österreich sind die Benzinsteuersätze geringer als in Deutschland (siehe https://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/resources/documents/taxation/excise_duties/energy_products/rates/excise_duties-part_ii_energy_products_en.pdf).

Der Benzinpreis setzt sich grundsätzlich aus den Beschaffungskosten und verschiedenen zum Teil schwankenden Kosten wie den Kosten für Logistik und den Betrieb der Raffinerien und der Tankstellen zusammen. Darüber hinaus spielt die Wettbewerbssituation vor Ort einschließlich Produktverfügbarkeiten eine Rolle. Im Einzelnen setzt sich der Kraftstoffpreis wie folgt zusammen:

- Rohölpreis,
- Transport des Rohöls vom Produzenten bis zur Raffinerie (Pipelinennutzungskosten, Schifftransporte),
- Verarbeitungskosten der Raffinerien,
- Lagerumschlag in der Raffinerie,
- ggf. Transportkosten zu einem Tanklager,
- ggf. Lagerumschlag im Tanklager,
- Tankwagentransport Raffinerie/Tanklager-Tankstelle,
- Energiesteuer,
- Bevorratungsabgabe,
- Tankstellenbetrieb, Pächter, Beimischungskosten Biokraftstoffe, Gewinn,
- Umsatzsteuer.

Die genannten Faktoren werden unternehmensbezogen kalkuliert und bedingen demzufolge einen unterschiedlichen Kraftstoffpreis.

4. Im welchen Umfang findet nach Kenntnis der Bundesregierung aufgrund der Preisunterschiede ein grenznaher „Tanktourismus“ und deutschen Außengrenzen statt?
5. Wie hoch beziffert die Bundesregierung die Steuerverluste (Mehrwertsteuer, Mineralölsteuer) durch grenznahen „Tanktourismus“?

Die Fragen 4 und 5 werden gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung ist bekannt, dass durch Tanktourismus der deutschen Autofahrer in die angrenzenden Nachbarstaaten Einnahmeverluste verursacht werden. Andererseits entstehen aber auch Einnahmen durch ausländische Autofahrer, die

in Deutschland tanken. Eine genaue Bezifferung der derzeitigen Mindereinnahmen, die aus dem Tanktourismus resultieren, kann von der Bundesregierung nicht vorgenommen werden. Der Anreiz zum Tanken in den Nachbarstaaten hängt nicht nur von den jeweiligen Preis- und Steuerunterschieden bei den Kraftstoffen ab, sondern von zahlreichen anderen im Einzelfall zum Tragen kommenden Faktoren.

6. Wie bewertet die Bundesregierung die Umweltbelastung dieser „Tanktourismusfahrten“?

Der Bundesregierung liegen zum Umfang, zur Anzahl und somit zur Umweltbelastung von sog. Tanktourismusfahrten keine Informationen vor.

7. Wie reagiert die Bundesregierung auf Wettbewerbsnachteile für grenznahe deutsche Tankstellen, die von solchen Preisunterschieden betroffen sind?

Die Bundesregierung vertritt nach wie vor die Auffassung, dass eine dauerhafte und binnenmarktgerechte Lösung des Problems des Tanktourismus allein über eine weitgehende Harmonisierung der Kraftstoffsteuersätze innerhalb der Europäischen Union zu erreichen ist.

8. Plant die Bundesregierung eine Entlastung für Betroffene, insbesondere berufsbedingte Pendler und benzinabhängiges Gewerbe?

Die Bundesregierung hat 2018 zur Verbesserung der Versorgungslage Reserven freigegeben. Inzwischen haben sich der Wasserpegel des Rheins und damit die Transportkosten für Mineralöle normalisiert. Die zwischenzeitlich eingetretenen Erhöhungen bei den regionalen Kraftstoffpreisen sind weitgehend rückläufig. Es existieren derzeit keine Pläne, die Systematik der Besteuerung von Kraftstoffen oder die entsprechenden Steuersätze zu ändern.

9. Wie bewertet die Bundesregierung den Wettbewerbsnachteil der deutschen Wirtschaft aufgrund erhöhter berufs- oder gewerbebedingter Fahrtkosten?

Erhöhte Fahrtkosten für Pendlerinnen und Pendler haben keine direkten Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft, soweit es sich um eine Einkommensverwendung privater Haushalte handelt. Soweit erhöhte gewerbebedingte Fahrtkosten durch Niedrigwasser entstehen, wäre dies ein vorübergehender Effekt und damit ebenfalls ohne nachhaltige Auswirkungen auf die internationale Wettbewerbsfähigkeit.

10. Sieht die Bundesregierung beim jetzigen Preisniveau von Benzin trotz sinkender Rohölpreise (<https://et-energie-online.de/Zukunftsfragen/tabid/63/NewsId/1356/Niedrige-Olpreise-Ursachen-Wirkungen-undRisiken.aspx>) eine Störung des Energiemarktes mit staatlichem Handlungsbedarf (z. B. Kartellrecht)?

Wie in der Antwort zu Frage 8 ausgeführt, sind die zeitweiligen regionalen Erhöhungen der Kraftstoffpreise inzwischen weitgehend rückläufig.

Der Bundesregierung liegen derzeit keine Erkenntnisse vor, die bezüglich der erfragten Situation auf eine missbräuchliche Preisgestaltung durch Mineralölkonzerne schließen lassen. Es wird daher kein Handlungsbedarf gesehen. Die wirksame Missbrauchs- und Kartellaufsicht des Bundeskartellamtes ist ein wesentli-

ches Mittel, den Wettbewerb zu schützen. Die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe beobachtet die Preisentwicklung bei den Kraftstoffpreisen. Dies ermöglicht den Verbraucherinnen und Verbrauchern, die Preise zu vergleichen.

11. Welche zukünftige Benzinpreisentwicklung prognostiziert die Bundesregierung für Deutschland (mittel- bis langfristig)?

Die Bundesregierung erstellt keine mittel- und langfristige Prognose zur Benzinpreisentwicklung.

12. Wie bewertet die Bundesregierung angesichts der erhöhten Endverbraucherpreise die Höhe der Mineralölsteuer und ihre zukünftige Weiterentwicklung, insbesondere auch im europäischen Vergleich?

Die Energiesteuersätze für Benzin und Diesel sind seit 2003 unverändert und angesichts der inzwischen eingetretenen Inflation somit real rückläufig. Die Bundesregierung plant keine Anpassung der Steuersätze.

13. Ist der Bundesregierung bewusst, dass eine geplante neue CO₂-Abgabe des Bundesumweltministeriums den Endverbraucher noch stärker belastet, und wird damit eine Beeinträchtigung des Individualverkehrs beabsichtigt?
14. Wie begründet die Bundesregierung eine Verrechnung der neuen CO₂-Abgabe mit einer Absenkung der Strompreise, und wird diese Verrechnung für jeden Endverbraucher eine Belastungsneutralität ergeben?

Die Fragen 13 und 14 werden gemeinsam beantwortet.

Auch in den Bereichen Wärme und Kälte sowie Verkehr (Antrieb) können die notwendigen Emissionsminderungen nur erreicht werden, wenn der Energiebedarf – nachdem die konsequente Nutzung der Effizienzpotenziale und der direkte Einsatz von erneuerbaren Energien erfolgt ist – künftig mit Strom aus erneuerbaren Energien gedeckt wird. Damit die weitgehende Dekarbonisierung bis 2050 auch in diesen Sektoren gelingt, müssen effiziente Technologien zum Einsatz kommen, die mit möglichst wenig erneuerbarem Strom möglichst viele Brennstoffe ersetzen. Um diese Sektorkopplung effizient zu ermöglichen, hat die Bundesregierung im Klimaschutzplan 2050 beschlossen, die Wettbewerbsbedingungen für erneuerbaren Strom im Wärme- und Verkehrssektor zu verbessern.

Der Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD sieht vor, den Klimaschutzplan 2050 mit den für alle Sektoren vereinbarten Maßnahmenpaketen und Zielen vollständig umzusetzen. Die Bundesregierung wird hierfür u. a. die Anreiz- und die Lenkungswirkung derzeit bestehender, hoheitlich veranlasster Energiepreisbestandteile in Form von Abgaben, Umlagen und Steuern überprüfen und dabei insbesondere auch die Belastungswirkungen möglicher Anpassungen berücksichtigen.

Zu einzelnen Maßnahmen existieren in der Bundesregierung jedoch derzeit keine konkreten Pläne, auch keine Beschlüsse zu steuerlichen Maßnahmen, Abgaben oder Umlagen.

Im Übrigen wird auf die Antworten der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 127 des Abgeordneten Dr. Lukas Köhler auf Bundestagsdrucksache 19/6961 sowie auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend Pläne der Bundesregierung zur Einführung einer CO₂-Bepreisung für die Bereiche Wärme und Verkehr auf Bundestagsdrucksache 19/7016 verwiesen.

15. Welche Zukunftsperspektiven für einen bezahlbaren Individualverkehr breiter Bevölkerungsschichten entwickelt die Bundesregierung?

Die Bundesregierung hat im September 2018 die Nationale Plattform „Zukunft der Mobilität“ eingesetzt. Ziel ist es, unter Einbeziehung von Vertreterinnen und Vertretern aus Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft Handlungsempfehlungen zu entwickeln, die auch zukünftig eine bezahlbare, nachhaltige und klimafreundliche Mobilität sicherstellen.

16. Strebt die Bundesregierung ein einheitliches europaweites Benzinpreisniveau an, welche Initiativen ergreift sie zur Umsetzung, und welches Niveau ist dabei Zielvorstellung?

Zur Frage der Benzinsteuern wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen. Welche Preisniveaus sich bei einer möglichen Steuerharmonisierung herausbilden würden, hänge neben dem Einfluss des Rohölpreises vom Einfluss der in der Antwort zu Frage 3 genannten Faktoren ab.

