

**Thema Tankstellenverträge und Subvention
von Tankstellen – recherchiert von
Gudrun Seidl, cenjur**

Parlamentarische Anfragen (30. Juni 2000)

SCHRIFTLICHE ANFRAGE E-2149/00

von María Sornosa Martínez (PSE) und Luis Berenguer Fuster (PSE)
an die Kommission

Betrifft: Tankstellen in Spanien - Marktstruktur und Preise von Kraftstoffen

Die Struktur des Kraftstoffsektors in Spanien weist oligopolistische Merkmale auf, zumal die drei größten Unternehmen (Repsol, Cepsa und BP) einen Marktanteil von ungefähr 85 % innehaben. Zu diesem Anteil kommen noch langfristige Verträge zwischen den Lieferanten und den Tankstellenpächtern, bei denen die Zehnjahresfrist für exklusive Kaufverträge überschritten wird, indem bestimmte rechtliche Fiktionen verwendet werden, wie z.B. die Begründung eines Erbbaurechts oder der Verkauf der Grundstücke mit einer Rückkauf-Vereinbarung. Dies führt zusammen mit der Marktstruktur und den Schwierigkeiten beim Bau von Tankstellen aufgrund der Rechtsvorschriften für den Städte- und Autobahnbau zu einem abgeschotteten Markt mit Zugangshemmnissen. Unter diesen Gegebenheiten sind die Voraussetzungen für das Vorhandensein von Absprachen bei der Festsetzung der Preise sehr günstig. Auf der anderen Seite gibt es häufig Klagen wegen einer vertikalen Preisfestsetzung. **Eindeutig kann man behaupten, daß im Kraftstoffsektor wenig Wettbewerb herrscht und gleichzeitig Verdachtsmomente auf durch Artikel 81 und 82 des Vertrags verbotene Verhaltensweisen bestehen.**

Der Kraftstoffpreis in Spanien wurde in den letzten Monaten mehrmals unverhältnismäßig erhöht, so daß er in bezug auf die Kaufkraft der höchste in Europa ist. Angesichts dieser Situation äußerte sich die Vizepräsidentin der Kommission gegenüber der spanischen Presse dahingehend, daß die Kommission ein Verfahren einleiten würde, auch wenn diese Information unverzüglich dementiert wurde.

Untersucht die Kommission, ob die Erhöhung der Kraftstoffpreise in Spanien auf geheime Absprachen zurückgeht?

Ist die Kommission der Auffassung, daß der Kraftstoffmarkt in Spanien ausreichend wettbewerbsfähig ist?

Welche Maßnahmen müssen ergriffen werden, um die Wettbewerbsfähigkeit in diesem Sektor zu vergrößern?

**Antwort von Herrn Monti
im Namen der Kommission (2. August 2000)**

Zum ersten Teil der Frage weist die Kommission darauf hin, dass die spanischen Wettbewerbsbehörden gegenwärtig die Vereinbarungen und Verhaltensweisen im Kraftstoffvertrieb untersuchen, die den gemeinschaftlichen und spanischen Wettbewerbsregeln zuwiderlaufen könnten. In Anwendung der Grundsätze, die in der Mitteilung der Kommission über die Zusammenarbeit mit den Wettbewerbsbehörden der Mitgliedstaaten bei der Bearbeitung von Fällen im Anwendungsbereich der Artikel 81 und 82 EGV (vormals 85 und 86)(1) dargelegt sind, bearbeiten die nationalen Wettbewerbsbehörden grundsätzlich die Vorgänge, deren vermutete Wettbewerbsbeschränkungen ihre Wirkungen hauptsächlich im Inland zeitigen.

Andererseits hat die Kommission jüngst eine neue Vorgehensweise gegenüber vertikalen Wettbewerbsbeschränkungen eingeschlagen, die zu Änderungen im Vertriebssektor für Erdölprodukte führen wird (2). Die wichtigste Änderung wird die Verringerung der Höchstlaufzeit der Verträge über die ausschließliche Belieferung zwischen Vertriebshändlern und Tankstellen von zehn auf fünf Jahre sein, wenn die Unternehmen die Gruppenfreistellung für diese Art von Verträgen in Anspruch nehmen wollen. Diese Änderung wird den Wiederverkäufern von Erdölerzeugnissen den Vorteil erbringen, dass sie ihren Lieferanten häufiger nach Ablauf einer Vertragszeit von fünf Jahren wechseln können und dass andererseits neue Anbieter in den Markt eintreten können. Die Kommission wird über die korrekte Umsetzung dieser wettbewerbspolitischen Neuerung wachen.

Hinsichtlich der Erhöhung der Kraftstoffpreise in Spanien sei auch auf die Antwort der Kommission auf die schriftliche Anfrage E-1881/00 von Herrn Knörr Borràs verwiesen(3).

Hinsichtlich des zweiten und dritten Teiles der Frage ist zu bemerken, dass sich die Kommission nicht über das Ausmaß an Wettbewerb im Bereich des Kraftstoffvertriebs in Spanien und auch nicht über die Maßnahmen äußern kann, die gegebenenfalls zur Steigerung des Wettbewerbs in diesem Sektor beitragen könnten. Diese Fragen fallen in die Zuständigkeit der spanischen Behörden unbeschadet Artikel 89 EGV (vormals 102A) und folgende. Die Kommission möchte bei dieser Gelegenheit auch auf ihre Empfehlung über die großen Leitlinien der Wirtschaftspolitik für das Jahr 2000 verweisen, die am 11. April 2000 angenommen wurden(4).

Die Kommission wird auch in Zukunft über die korrekte Anwendung des gemeinschaftlichen Wettbewerbsrechts und der Binnenmarktbestimmungen in diesem Sektor wachen.

(1) ABl. C 313 vom 15.10.1997.

(2) Verordnung (EG) Nr. 2790/1999 der Kommission vom 22. Dezember 1999 über die Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 EGV auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen, ABl. L 336 vom 29.12.1999.

(3) ABl. C 72 E vom 6.3.2001, S. 140.

(4) KOM(2000) 214 endg.

http://europa.eu.int/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexapi!prod!CELEXnumdoc&lg=DE&numdoc=31999R2790&model=guichett

Parlamentarische Anfragen (7. September 1999)
SCHRIFTLICHE ANFRAGE P-1610/99
von Hanja Maij-Weggen (PPE-DE) an die Kommission

Achtung: zu Subventionierungen siehe auch Hinweis von cenjur unter diesem Link: http://www.seidl.de/presse/tank_kartell.htm

Betrifft: Abschlägiger Bescheid der Kommission über Ausgleichszahlungen für Tankstellenpächter im niederländisch-deutschen Grenzgebiet durch die niederländische Regierung Die Europäische Kommission hat kürzlich eine Ausgleichsregelung der niederländischen Regierung für Tankstellenpächter an der niederländisch-deutschen Grenze abschlägig beschieden.

Kann die Kommission mitteilen, wann die niederländische Regierung die Regelung erstmals bei der Europäischen Kommission angemeldet hat?

Kann die Kommission ferner mitteilen, ob eine Verpflichtung für derartige Anmeldungen bei der Kommission in Brüssel besteht?

Wann hat die Europäische Kommission erstmals auf die niederländische Regelung mit den betreffenden Tankstellenpächtern reagiert, und worin bestand diese erste Reaktion der Europäischen Kommission?

Hat es anschließend häufiger Kontakte zwischen der niederländischen Regierung und der Europäischen Kommission über diese Regelung gegeben, und falls ja, wann fanden diese Kontakte statt, und was hatten sie zum Gegenstand?

Hätte die niederländische Regierung nach Auffassung der Kommission wissen können, daß die betreffende Regelung unvertretbar war, und falls ja, seit wann hätte die niederländische Regierung davon Kenntnis haben können?

Hält die Europäische Kommission es für den Fall, daß die niederländische Regierung es nach Auffassung der Kommission besser hätte wissen müssen, noch für angemessen, daß die betreffenden Tankstellenpächter, bei denen keine derartigen juristischen Kenntnisse vorausgesetzt werden können, die betreffende Ausgleichszahlung zurückerstatten müssen? Ist es nicht eher angemessen, daß die niederländische Regierung selbst den Schaden trägt?

Antwort von Herrn Monti im Namen der Kommission
(4. Oktober 1999)

Die niederländischen Behörden haben der Kommission am 18. August 1997 ihr Beihilfevorhaben zugunsten von 633 niederländischen in der Nähe der deutschen Grenze gelegenen Tankstellen mitgeteilt. Gemäß Artikel 88 Absatz 3 (ex Artikel 93) EG-Vertrag muß die Kommission von einem Beihilfevorhaben unterrichtet werden, bevor es durchgeführt wird. Demnach sind die Mitgliedstaaten zur Anmeldung neuer Beihilfemaßnahmen bei der Kommission, im vorliegenden Fall also zur Anmeldung der Zuschüsse zugunsten der niederländischen Tankstellen, verpflichtet.

Die Kommission forderte die niederländischen Behörden am 22. September 1997 zur Erteilung weiterer Auskünfte auf, um zu überprüfen, (a) inwieweit das notifizierte Vorhaben geeignet ist, den Wettbewerb in anderen Mitgliedstaaten, insbesondere in Deutschland, zu verfälschen und (b) ob der Zuschuß mit anderen Beihilfen kumuliert werden kann, wodurch der Mindestsatz von 100 000 je Beihilfeemp-

fänger überschritten würde. Nach der De-Minimis-Regel(1) findet Artikel 87 Absatz 1 (ex Artikel 92) EG-Vertrag keine Anwendung auf Maßnahmen unterhalb dieses Schwellenwerts und brauchen diese Maßnahmen daher bei der Kommission nicht vorher angemeldet zu werden.

Während der fast zweijährigen Untersuchung hat die Kommission den niederländischen Behörden acht Schreiben übermittelt und drei Entscheidungen angenommen (eine Entscheidung über die Einleitung einer eingehenden Untersuchung, eine Anordnung zur Auskunftserteilung und eine abschließende Entscheidung). Außerdem hat sie mehrere offizielle und inoffizielle Gespräche mit den niederländischen Behörden geführt. Diese haben der Kommission elf Schreiben übermittelt.

Die vorerwähnte Anmeldepflicht wird durch das Verbot untermauert, wonach die Mitgliedstaaten Beihilfevorhaben nicht durchführen dürfen, bevor sie von der Kommission genehmigt worden sind. Demnach durfte die niederländische Regierung die Beihilfen nicht gewähren, bevor ihr die diesbezügliche Stellungnahme der Kommission bekannt war.

Die niederländischen Tankstellen können sich der Rückzahlung der Beihilfe nicht unter Berufung auf den Grundsatz der Berücksichtigung berechtigter Erwartungen entziehen. Tatsächlich hat der Gerichtshof festgestellt, daß der betreffende Mitgliedstaat oder das begünstigte Unternehmen nur unter außergewöhnlichen Umständen diesen Grundsatz geltend machen können. Wenn - wie im vorliegenden Falle - die Unternehmen nicht nachprüfen, ob die Beihilfe, die sie erhalten, rechtmäßig und mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist, können sie nachher auch nicht behaupten, daß sie berechtigt waren, sich auf die Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Gemeinschaftsrecht zu verlassen(2).

(1) ABl. C 68 vom 6.3.1996.

(2) Urteile des Gerichtshofs in der Rechtssache C-5/89, Kommission gegen Deutschland, (1990) EUGH I-3437, und Rechtssache C-183/91, Kommission gegen Griechenland, (1993) EUGH I-3131.

Parlamentarische Anfragen (16. März 2000)
SCHRIFTLICHE ANFRAGE E-0776/00
von Christoph Konrad (PPE-DE) an die Kommission

Betrifft: Subventionierung von Tankstellenpreisen im holländischen Grenzgebiet

1. Ist der Kommission bekannt, daß im holländischen Grenzgebiet zu Deutschland eine zweistufige Preisreduzierung (Abstufung im Grenzstreifen 0 - 10 km bzw. 10 - 20 km) der Kraftstoffabgabepreise staatlich subventioniert erfolgt?
2. Wie beurteilt die Kommission die Tatsache, daß aufgrund dieser Subventionen der Kraftstoffabgabepreis im Einzelfall unter dem Einstandspreis eines Großhändlers auf deutscher Seite liegt?
3. Trifft es zu, daß diese Subventionen zum 1. März 2000 abgeschafft wurden?

Antwort von Herrn Monti im Namen der Kommission
(10. Mai 2000)

1. Die von dem Herrn Abgeordneten erwähnten Beihilfen sind von der Kommission bereits beurteilt worden.

Am 3. Juni 1998 hat die Kommission das Hauptprüfverfahren nach Artikel 88 (ex Artikel 93) Absatz 2 EG-Vertrag eröffnet über die staatliche Beihilfe, die die Niederlande zugunsten von niederländischen Tankstellen im Grenzgebiet zu Deutschland gewährt haben(1). Am 20. Juli 1999 hat die Kommission ihre Entscheidung dazu getroffen(2).

In dieser Entscheidung wird festgestellt, daß Beihilfen an 450 Tankstellen mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar waren und zurückgefordert werden müssen. Subventionen an 183 kleinere Tankstellen fielen unter die "de minimis" Regel und stellen keine Beihilfen dar.

Für nähere Einzelheiten weist die Kommission auf die veröffentlichten Texte hin.

2. Die Kommission kann (wie im obenerwähnten Fall) nur feststellen, daß Beihilfen mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar sind, wenn solche Beihilfen den Wettbewerb verfälschen und den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen. Die von dem Herrn Abgeordneten erwähnten Wettbewerbsverzerrungen sind von der Kommission in der Entscheidung also festgestellt und in Betracht gezogen worden.

3. Die niederländische Regierung hat der Kommission mitgeteilt, daß die Regelung am 1. Februar 2000 abgeschafft wurde.

- (1) ABl. C 307 vom 7.10.1998, S. 10.
(2) ABl. L 280 vom 30.10.99, S. 1987.
ABl. C 374 E vom 28/12/2000 (S. 151)

unter diesem Link bekommt man die unter (2) erwähnte Verordnung. Hier findet man auch interessante Infos:

http://www2.europarl.eu.int/omk/OM-Euro-parl?PROG=WQ&L=DE&SORT_ORDER=DD&REFERENCE=&F_REFERENCE=&S_REFERENCE=%25&S_WQT_TYPE=%25&S_AUTH_SORT_FAMILY_NAME=&F_AUTH_SEARCH_FAMILY_NAME=&AUTH_SEARCH_FAMILY_NAME=&MI_TEXT=tankstellen%25&F_MI_TEXT=tankstellen*&DATE_DEPOT_MIN=&DATE_DEPOT_MAX=&PUBREF=&PART=&NAV=S&LEG_ID=5&AUTH_ID=&I_AUTHOR=&I_WORDS=tankstellen*&I_WQ_NUMBER=&I_WQ_YEAR=&I_DATE_START=&I_DATE_END=&LEVEL=2

http://www2.europarl.eu.int/omk/OM-Euro-parl?PROG=WQ&L=DE&SORT_ORDER=DD&REFERENCE=&F_REFERENCE=&S_REFERENCE=%25&S_WQT_TYPE=%25&S_AUTH_SORT_FAMILY_NAME=&F_AUTH_SEARCH_FAMILY_NAME=&AUTH_SEARCH_FAMILY_NAME=&MI_TEXT=kraftstoff%25&F_MI_TEXT=kraftstoff*&DATE_DEPOT_MIN=&DATE_DEPOT_MAX=&PUBREF=&PART=&NAV=S&LEG_ID=5&AUTH_ID=&I_AUTHOR=&I_WORDS=kraftstoff*&I_WQ_NUMBER=&I_WQ_YEAR=&I_DATE_START=&I_DATE_END=&LEVEL=2

Richtlinie 81 aus 1992 Harmonisierung Verbrauchsteuern bei anderen Temperaturen als 15°C - stimmen die Ausführungen Kommissar Bolkesteins auf die Frage von Vatanen?

**SCHRIFTLICHE ANFRAGE P-2439/01 (3. September 2001)
von Ari Vatanen (PPE-DE) an die Kommission**

Betrifft: Umsetzung der Richtlinie 92/81/EWG (zur Harmonisierung der Struktur der Verbrauchsteuern auf Mineralöle) und Erhebung der Verbrauchsteuern bei anderen Temperaturen als 15° C

Gemäß Paragraph 5 des finnischen Gesetzes über die Verbrauchsteuer für flüssige Brennstoffe (29.12.1994/1742) wird die Verbrauchsteuer und die zur Gewährleistung der Versorgungssicherheit erhobene Abgabe bei einer Produkttemperatur von 15° C erhoben. In der finnischen Fassung der Richtlinie 92/81/EWG(1) zur Harmonisierung der Struktur der Verbrauchsteuern auf Mineralöle ist im Artikel 3 Absatz 1 festgelegt, dass in jedem Mitgliedstaat Mineralöle einer spezifischen Verbrauchsteuer unterliegen, die sich auf 1 000 Liter des Erzeugnisses bei einer Temperatur von 15° C errechnet.

Der finnische Verband der Benzinhändler hat erfahren, dass sowohl Schweden als auch Dänemark diese Regelung anders umgesetzt haben. Können die Mitgliedstaaten eine Vorgabe einer Richtlinie unterschiedlich in die Praxis umsetzen? Dieses Problem ist für den finnischen Kraftstoffmarkt von großer Bedeutung. Die Durchschnittstemperatur in Finnland beträgt nicht 15° C sondern 8,8° C. In anderen Teilen Europas kann die Durchschnittstemperatur 15° C sein.

Der Finnische Verband der Benzinhändler hat errechnet, dass:wenn bei einer Temperatur von 15° C 10 000 Liter Kraftstoff das Lager verlassen und diese Lieferung beim Händler bei einer Temperatur von 8,8° C eintrifft, er nur noch 9 926 Liter erhält; wenn dieser Kraftstoff dem Verbraucher aus einem unterirdischen Tank bei einer Temperatur von 5° C verkauft wird, sind es nur noch 9 881 Liter. Der Händler verliert somit zuerst 74 Liter und dann beim Verkauf weitere 45 Liter, also zusammen 119 Liter.

Bei einer Kraftstoffsteuer von etwa 4,50 FIM, gehen bei 10 000 Liter bereits Steuern in Höhe von 535,50 FIM verloren. Wenn ein durchschnittlicher Händler im Jahr 1 300 000 Liter verkauft, beträgt der Steuerverlust pro Händler etwa 65 000 FIM. In Finnland werden jährlich 1 483 656 Tonnen Benzin mit 95 Oktan und insgesamt 1 784 700 Tonnen Benzin verkauft. Der gesamte errechnete finanzielle Verlust durch Temperaturschwankungen beläuft sich in Finnland auf etwa 120 Millionen Finnmark.

Ist die Richtlinie in Finnland richtig ausgelegt und ist es möglich, eine einzelstaatliche Gesetzesänderung vorzunehmen, in der im Paragraph 5 des Verbrauchsteuergesetzes für flüssige Kraftstoffe 9° C statt 15° C als Richtwert festgelegt wird?

(1) ABl. L 316 vom 31.10.1992, S. 12.

Antwort von Herrn Bolkestein im Namen der Kommission (1. Oktober 2001)

Wie der Herr Abgeordnete festgestellt hat, legt Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 92/81/EWG des Rates vom 19. Oktober 1992 über die Harmonisierung der Struktur der Verbrauchsteuern auf Mineralöle(1) fest, dass Mineralöle einer spezifischen Verbrauchsteuer unterliegen, die sich auf 1 000 Liter des Erzeugnisses bei einer Temperatur von 15° C errechnet. In der Richtlinie 92/82/EWG des Rates vom 19. Oktober 1992 über die Annäherung der Verbrauchsteuersätze auf Mineralöle(2) werden für Mineralöle Mindestverbrauchsteuersätze festgelegt, und die Mitgliedstaaten können die Höhe des im Inland anzuwendenden Satzes frei bestimmen, sofern sie den entsprechenden Mindestsatz der Gemeinschaft nicht unterschreiten.

Gemäß Artikel 6 der Richtlinie 92/12/EWG des Rates vom 25. Februar 1992 über das allgemeine System, den Besitz, die Beförderung und die Kontrolle verbrauchsteuerpflichtiger Waren(3) entsteht die Verbrauchsteuerschuld mit der Überführung der verbrauchsteuerpflichtigen Waren in den steuerrechtlich freien Verkehr, d. h. zu dem Zeitpunkt, da die Mineralöle das Steuerlager verlassen oder zum Zeitpunkt ihrer Einfuhr.

Die Kommission teilt die Auffassung, dass sichergestellt sein muss, dass zum Zeitpunkt der Überführung in den steuerrechtlich freien Verkehr die Berechnung des Mineralölvolumens nicht durch die Umgebungstemperatur beeinflusst wird und unabhängig von der Jahreszeit und vom Ort der Überführung in den steuerrechtlich freien Verkehr erfolgt. In der Praxis wird dies in der Gemeinschaft durch die Verwendung eines gemeinsamen Parameters erreicht, mit dessen Hilfe sich das Volumen jedes Mineralöls, gemessen bei irgendeiner Umgebungstemperatur, in das Volumen umrechnen lässt, das der Standardtemperatur von 15° C entspricht. Die Richtlinie 92/81/EWG enthält keine Methode oder Anleitung zur Umrechnung, da die existierenden internationalen Normen(4), die von den einschlägig spezialisierten internationalen Organisationen entwickelt wurden, diese Umrechnung ausreichend regeln. Die fraglichen Organisationen haben ausführliche wissenschaftliche Tabellen aufgestellt, die für jede Temperatur und jede Masse von Mineralölen einen Korrekturkoeffizienten angeben.

Gemäß der Richtlinie 92/12/EWG über das allgemeine System, den Besitz und die Beförderung verbrauchsteuerpflichtiger Waren wird die Verbrauchsteuer nach den von den Mitgliedstaaten festgelegten Bestimmungen erhoben und eingezogen.

Der Kommission liegen keine Beweise dafür vor, dass Finnland die oben genannten steuerlichen Bestimmungen der Gemeinschaft und insbesondere die Bestimmungen der Richtlinien 92/81/EWG und 92/12/EWG fehlerhaft umgesetzt hat. Die Kommission steht im ständigen Kontakt mit den Mitgliedstaaten, entweder auf bilateraler Ebene oder im Rahmen des Verbrauchsteuerausschusses, und dieses Thema wurde nicht angesprochen. Es erscheint nicht begründet, die Standardtemperatur von 15° C in 9° C zu ändern, da die Mitgliedstaaten leicht jedes bei einer bestimmten Umgebungstemperatur gemessene Mineralölvolumen in das Volumen umrechnen können, das der Standardtemperatur von 15° C entspricht.

(1) ABl. L 316 vom 31.10.1992.

(2)

(3) ABl. L 76 vom 23.3.1992.

(4) Insbesondere die Tabellen der American Society for Testing and Materials (ASTM) oder die ISO-Normen (ISO 91/1/1982).

ABl. C 160 E vom 04/07/2002 (S. 13).

**Preiserhöhung und Forderung nach Steuersenkungen
als Folge der zunehmenden Ausfuhren von Erdöler-
zeugnissen in die USA**

**SCHRIFTLICHE ANFRAGE E-1642/01 -(12. Juni 2001)
von Erik Meijer (GUE/NGL) an die Kommission**

Betrifft: Preiserhöhung und Forderung nach Steuersenkungen als Folge der zunehmenden Ausfuhren von Erdölerzeugnissen in die USA

1. Kann die Kommission bestätigen, dass die jüngsten Preissteigerungen bei Erdölerzeugnissen u. a. dadurch verursacht wurden, dass die Raffinerien in den Vereinigten Staaten nicht über ausreichend Kapazitäten verfügen, insbesondere für Raffinerietechniken, die modernen Umweltaforderungen genügen, und dass deshalb die Produktion europäischer Raffinerien von Abnehmern in den Vereinigten Staaten aufgekauft wird?
2. Ist der Kommission außerdem bekannt, dass das Ausmaß, in dem die amerikanischen Aufkäufe zu einem Mangel an Erdölerzeugnissen führt, sich je nach Mitgliedstaat erheblich unterscheidet, so dass auch die Verbraucherpreise von Autobenzin sehr unterschiedlich sind und insbesondere die Kraftstoffpreise in den Niederlanden deshalb stark steigen?
3. Wie beurteilt die Kommission die Tatsache, dass wegen der in den ersten beiden Absätzen genannten Gegebenheiten erneut Forderungen an die Regierungen verschiedener Mitgliedstaaten gerichtet werden, bei den Inlandspreisen von Kraftstoff eine Anpassung an die Preise in den Nachbarländern vorzunehmen, indem die Steuern auf dieses Produkt gesenkt werden, so dass das Geld, das bislang als Steuer abgeführt wurde, künftig direkt den Ölgesellschaften zugute kommt, was eine indirekte Subventionierung der Ausfuhren zur Folge hätte?
4. Welche Möglichkeiten haben Mitgliedstaaten, um ihren inländischen Markt gegen Preissteigerungen als Folge unvorhergesehener Ausfuhren zu schützen? Können sie die Ausfuhr von Erdölerzeugnissen verhindern und falls ja, wie?
5. Erwägt die Kommission einen Ausfuhrstopp für Erdölerzeugnisse?
6. In welcher anderen Weise als durch einen Ausfuhrstopp für Erdölerzeugnisse glaubt die Kommission, etwas gegen den Rückgang der Steuereinnahmen für die Mitgliedstaaten, gegen Preiserhöhungen als Folge der Ausfuhr und gegen zunehmende Preisunterschiede zwischen den Mitgliedstaaten tun zu können?

**Antwort von Frau de Palacio im Namen der Kom-
mission (3. September 2001)**

1. Die seit dem Winter 1999-2000 festzustellenden raschen Preisschwankungen auf den Erdölmärkten sind in erster Linie auf den Rekordtiefstand der Lagerbestände (Rohöl und Raffinerieerzeugnisse) zurückzuführen, der wiederum die Folge der restriktiven Förderpolitik der Organisation der erdölexportierenden Länder (OPEC) ist. Die seit dem Winter 1999-2000 zu verzeichnenden Lagerbestände neh-

men dem Markt die notwendige Flexibilität. Unter diesen Umständen verschlimmern die begrenzten Raffineriekapazitäten der USA nur noch die Lage.

Für den Preisauftrieb in den Monaten April-Mai 2001 war vor allem die gespannte Lage auf dem Benzinmarkt der Nordatlantikstaaten, insbesondere der USA, verantwortlich. Er hatte im April/Mai eine deutliche Festigung der Handelsspannen bei der Raffination zur Folge, was wiederum die europäischen Raffinerien veranlasst hat, ihre Kapazitäten stärker auszulasten. Wie der Herr Abgeordnete bemerkt hat, haben die Benzinausfuhren aus Europa in die USA während dieser Zeit tatsächlich erheblich zugenommen. Seither hat sich die Lage entspannt: Die Handelsspannen sind im Monat Juni wieder auf einen normalen Stand gesunken und die europäischen Raffinerien haben infolgedessen die Auslastung ihrer Kapazitäten zurückgefahren.

2. Sicherlich hat der niederländische Markt stärker als die übrigen europäischen Märkte auf die letzten Spannungen in den Nordatlantikstaaten reagiert. Dies ist verständlich angesichts der zentralen Rolle, die Rotterdam auf dem Markt für Raffinerieerzeugnisse spielt. Man sollte jedoch über dieser vorübergehenden Erscheinung (die sich inzwischen verflüchtigt hat) nicht vergessen, dass es strukturelle Preisunterschiede gibt, die unabhängig von den Ausfuhren sind und die in der Mitteilung der Kommission über die Erdölversorgung der Europäischen Union(1) analysiert wurden: So liegt der Preis für Eurosuper-Benzin 95 ohne Steuern und sonstige Abgaben in den Niederlanden stets höher als in Frankreich und Deutschland.

3. Was die Steuern betrifft, so ist die Kommission der Auffassung, wie sie in ihrer Mitteilung über die Erdölversorgung dargelegt hat, dass der Versuchung entgegengewirkt werden muss, den Anstieg der Erdölpreise durch Senkung der Steuern auf Erdölprodukte zu dämpfen. Ein solches Vorgehen widerspricht den Umweltschutzziele der Gemeinschaft insbesondere im Hinblick auf das Protokoll von Kyoto und liefe darauf hinaus, die Steuereinnahmen den Förderländern zugute kommen zu lassen.

4. und 5. Das Problem der raschen Preisschwankungen lässt sich nicht durch Marktbarrieren lösen. Restriktionen oder eine Umleitung des Handelsverkehrs sind nur denkbar im Rahmen eines Verfahrens, wie es zur Krisenbewältigung in dem "Übereinkommen über ein internationales Energieprogramm" von 1974 zur Schaffung der Internationalen Energie-Agentur vorgesehen ist. Solche Verfahren sind unter Bedingungen anzuwenden, die in diesem Vertrag genau (und quantitativ) festgelegt sind, und zwar bei einer tatsächlichen Mangellage, die zurzeit eindeutig nicht gegeben ist.

6. Generell muss klar sein, dass sich den raschen Preisschwankungen kurzfristig nur ein Ende setzen lässt, wenn die OPEC einsieht, dass die Lager wieder aufgefüllt werden müssen, und sie eine Förderpolitik einschlägt, bei der die Lager tatsächlich wieder aufgefüllt werden können. Was die Preisunterschiede zwischen den Mitgliedstaaten betrifft, so ist die Kommission der Auffassung, dass sich diese nur durch oligopolistisches Verhalten und mangelnde Konkurrenz im Vertrieb erklären lassen und dass die Lösung in einem stärkeren Wettbewerb gesucht werden muss. Die Mitteilung der Kommission über die Erdölversorgung enthält eine vollständige, detaillierte Darstellung der Handlungsschwerpunkte der Kommission angesichts der Problematik der Erdölpreise, und das Grünbuch "Hin zu einer europäischen Strategie für Energieversorgungssicherheit"(2) beschreibt die Grundlagen einer langfristigen Energiestrategie.

(1) KOM(2000) 631 endg.

(2) KOM(2000) 769, endg.

ABl. C 40 E vom 14/02/2002 (S. 67).