



HAL
open science

Luxemburg. Tanktourismus - ein einträglicher Unterschied

Antoine Beyer

► **To cite this version:**

Antoine Beyer. Luxemburg. Tanktourismus - ein einträglicher Unterschied. Bousch et al. Der
Luxembourg Atlas du Luxembourg, emons:, pp.124-125, 2009. halshs-00632826

HAL Id: halshs-00632826

<https://shs.hal.science/halshs-00632826>

Submitted on 2 Nov 2011

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Tanktourismus – ein einträglicher Unterschied

In Europa spiegelt der Kraftstoffpreis nur zum Teil die Produktionskosten wider, da er durch die von Land zu Land unterschiedliche Höhe der Steuern bestimmt wird. In dieser Hinsicht hat Luxemburg es verstanden, einen Unterschied auszuspielen und dauerhaft Verbraucher aus den Nachbarstaaten anzuziehen. Die Kraftstoffpreise profitieren hier nämlich von einem zurückhaltenden Steuersystem, und zwar sowohl hinsichtlich der moderaten Mehrwertsteuern als auch der Mineralölsteuern. Diese Politik dient ebenso Unternehmen und Privatpersonen durch die Verfügbarkeit kostengünstiger Energie wie dem Großherzogtum, das auf diese Weise Einnahmen erzielt, die den Nachbarländern teilweise verloren gehen.



Allee der Tankstellen zwischen Mertert und Wasserbillig

Günstiger Sprit

Für Privatpersonen erstreckt sich das Einzugsgebiet der luxemburgischen Tankstellen weiter als 100 Kilometer jenseits der Grenze, wobei die Penetrationsraten in Abhängigkeit von der Erreichbarkeit und den nicht nur auf die Spritpreise bezogenen Unterschieden variieren. Die Attraktivität beruht auch auf dem Verkauf von Produkten, die im Großherzogtum einer geringeren Steuer unterliegen – wie etwa Zigaretten, Kaffee, Alkohol oder Schokolade – und die Tankstellen wie spezialisierte Supermärkte erscheinen lassen. Neben den Grenzbewohnern profitieren hiervon auch Durchreisende bei ihren Gelegenheitskäufen. Auch wenn sich die Differenz für Berufskraftfahrer auf die unterschiedlichen Mineralölsteuern in Luxemburg und den Nachbarländern beschränkt (Berufskraftstoff ist von der Mehrwertsteuer befreit), bleibt das Geschäft für Fahrer schwerer Lastkraftwagen mit Tankvolumen von 800 bis 1.000 Litern interessant.

Ein Kostenunterschied, der über 250 Euro betragen kann, macht einen Umweg von bis zu 100 Kilometern rentabel (nur 31 Prozent der Nachfrage nach Benzin und neun Prozent für Diesel stammt von Luxemburgern). Dies wiederum induziert nicht zu vernachlässigende Verkehre auf den ohnehin schon fast gesättigten Hauptverkehrsachsen.

Das Land der Tankstellen

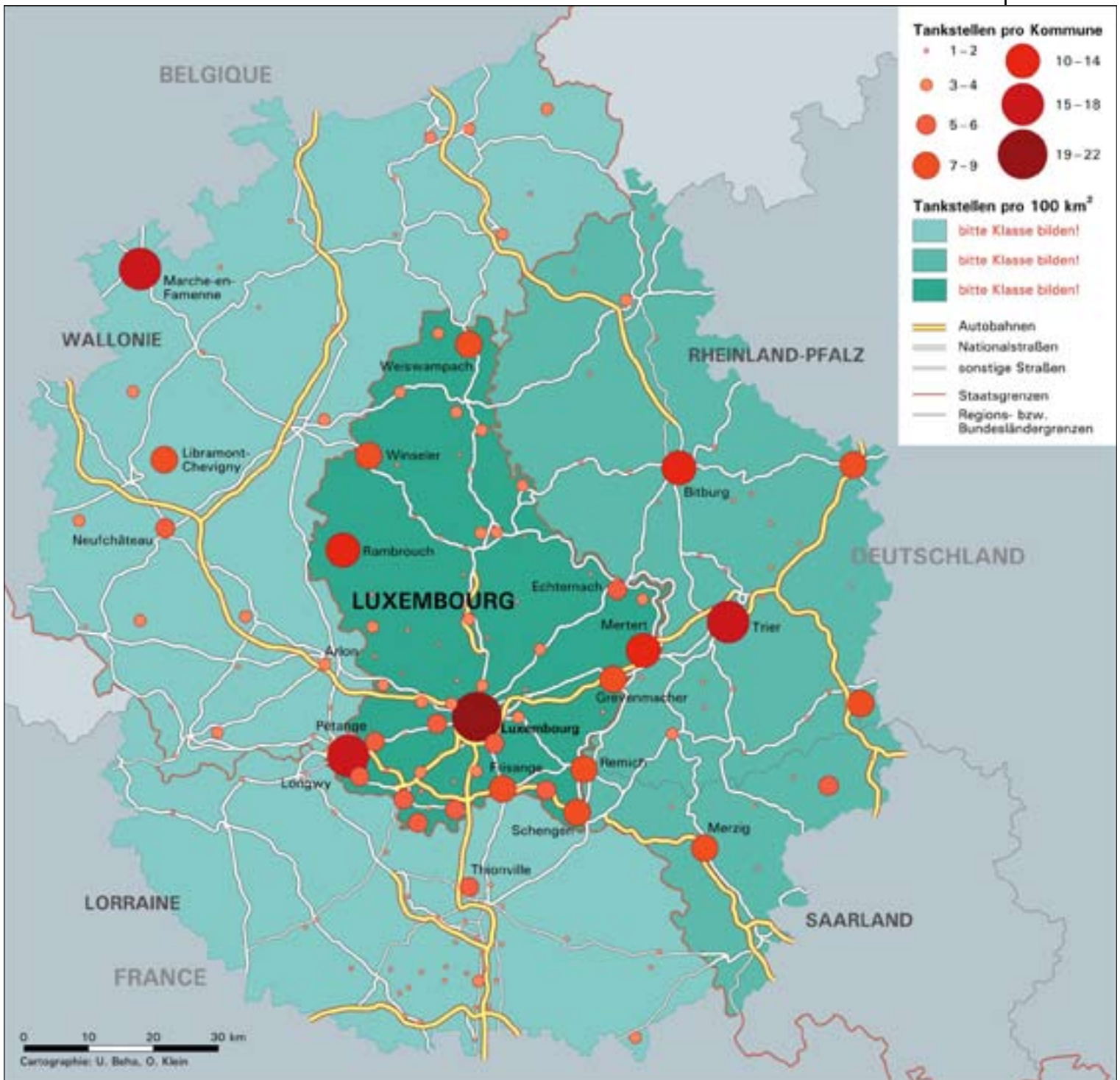
Der luxemburgische Markt ist durch ein sehr engmaschiges Tankstellennetz gekennzeichnet, das von den großen Mineralölgesellschaften kontrolliert wird.

Die Gesellschaften liefern sich einen erbitterten Konkurrenzkampf um die besten Standorte in der Nähe der Hauptverkehrsströme. Entlang dem luxemburgischen Abschnitt der E 25 befinden sich einige von Europas größten Tankstellen, wovon die wichtigsten in Grenznähe über rund 20 Zapfsäulen verfügen, um den starken saisonalen Zustrom bewältigen zu können. Mit 4,9 Tankstellen pro 10.000 Einwohner zählt die Tankstellendichte des Landes zu der höchsten Europas – etwa verglichen mit dem benachbarten Departement Moselle mit nur 1,5 Einheiten von zudem wesentlich bescheidenerem Ausmaß. So hat sich im Großherzogtum im Laufe der Jahre eine eigentümliche Tankstellengeographie herausgebildet, die durch eine eindrucksvolle Bündelung in den unmittelbaren Grenzbereichen charakterisiert ist. Diese starke Attraktivität wirft im Gegenzug einen Schatten auf die benachbarten Regionen, wo sich das Angebot parallel dazu ausgedünnt hat.

Einkünfte aus dem Kraftstoffverkauf und Umweltauswirkungen

Die Steuereinnahmen aus dem Kraftstoffverkauf machen drei Prozent des Bruttoinlandsprodukts aus; der entsprechende Anteil beträgt dagegen in Deutschland weniger als zwei Prozent und rund 1,5 Prozent in Frankreich und Belgien. Nach STATEC-Berechnungen beläuft sich der absolute Jahresbeitrag auf fast 900 Millionen Euro in 2005, die sich aus dem Verkauf des Kraftstoffs ergeben (ohne Konzessionsrechte). Diese Summe macht rund elf Prozent aller luxemburgischen Steuereinnahmen aus und deckt damit einen beträchtlichen Teil des Staatshaushaltes und der Kosten für das Sozialsystem ab.

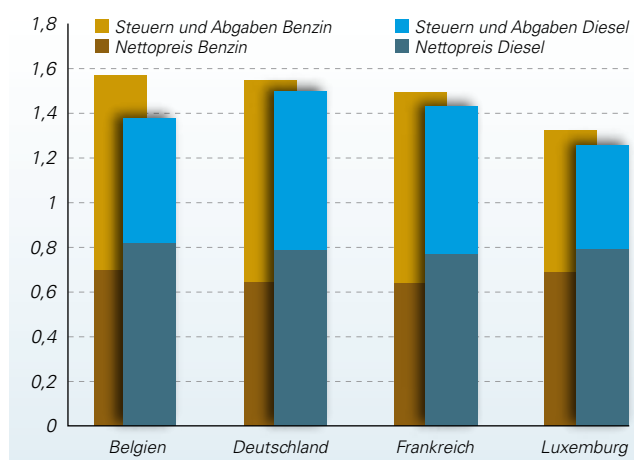
Der Umfang dieser Einkünfte wird von den Nachbarländern insofern als problematisch eingeschätzt, als Luxemburg heute eines der Länder mit dem weltweit höchsten Einkommen ist – umgeben von weniger gut ausgestatteten Regionen, in denen sich das Gefühl ausbreitet, diese Entwicklung zu subventionieren. Außerdem bleibt die im Kyoto-Protokoll verankerte Praxis, den Treibhausgasausstoß denjenigen Ländern anzurechnen, in denen die Energie veräußert wird, nicht ohne Konsequenzen für Luxemburg. Mit einem Ausstoß von 24,7 Tonnen Kohlendioxid pro Kopf im Jahr 2007,



Tankstellen im Umkreis von 30 Kilometern um die Region Grand-Duché

davon der Großteil verkehrsbedingt, gilt das Großherzogtum nämlich als einer der weltweit stärksten Emittenten, obwohl ein Großteil des Kraftstoffs außerhalb des Staatsgebietes verbraucht wird. Ferner ist die Europäische Union bemüht, die Mineralölsteuer anzugliedern, um die Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Transportunternehmen zu reduzieren. Die Mehrwertsteuererhöhung in Deutschland auf 19 Prozent und der zusätzliche Cent zugunsten von grünem Kraftstoff hat hier noch eine gewisse Schonfrist eingeräumt. Vorschläge für ein allmähliches Auslaufen des Tanktourismus durch eine steuerliche Anpassung an die Nachbarländer sind bis heute ohne Erfolg geblieben. Dabei würde eine Reduzierung des Unterschieds zunächst sogar die Steuereinnahmen erhöhen, bevor die mit dem Kraftstoffverkauf verbundenen Steuererträge angetastet würden.

Antoine Beyer



Die unterschiedlichen Benzin- und Dieselpreise in den Teilräumen der Grossregionen (Juni 2008)