

3592/AB XX.GP

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 3646/J betreffend "Transparenz bei Benzinpreisen", welche die Abgeordneten Mag. Maier und Genossen am 4. Februar 1998 an mich richteten, stelle ich fest:

Antwort zu Punkt 1 derAnfrage:

Von der Mineralölwirtschaft werden als Argumente für die hohen Nettopreise insbesondere folgende Gründe angeführt:

o Topographische Lage (5 - 8 Groschen): Mehrkosten im Logistikbereich (große Distanzen, alpine Lage, Binnenlage)

o Transport Adria - Raffinerie (30 Groschen): (AWP - Pipeline, Verträge)

o hohe Tankstellendichte (20 - 25 Groschen): im Vergleich zu Deutschland weniger Ballungsräume (Ruhrgebiet), niedrigere Bevölkerungsdichte, 50 % des deutschen, durchschnittlichen Absatzes

o höhere Umweltstandards (5 - 10 Groschen): Schließung von Tankstellen (Entkontaminierung); höhere Produktionskosten in Schwechat (Limitierung des Benzolgehaltes), Auflagen: Gaspendelanlagen bis 1998 (in Ö alle Tankstellen, in D nur

Tankstellen ab 1 Mio. Liter Absatz), Doppelwandbehälter und Abwasserrecyclinganlagen bis zum Jahr 2000

Zutreffend ist das Argument der - sicherlich bedeutenden - Vorreiterrolle Österreichs in Umweltangelegenheiten sowie eines dichten Tankstellennetzes in Österreich. Eine umfassende Antwort auf diese Frage wird aber die Studie über den österreichischen Mineralölmarkt („Branchenuntersuchung Erdöl“) liefern.

Antwort zu den Punkten 2. 7. 8 und 9 der Anfrage:

Ich möchte zunächst klarstellen, daß ich im Rahmen einer freien Marktwirtschaft an einem möglichst hohen Grad der Preistransparenz und des Wettbewerbes interessiert bin. Nicht zuletzt deshalb führt mein Haus seit geraumer Zeit Gespräche mit den Sozial - und Wirtschaftspartnern um Möglichkeiten zu sondieren, die eine weitere Verbesserung eben dieser Parameter zum Ziele haben.

Im Hinblick auf die erwähnte Branchenuntersuchung muß ich doch festhalten, daß für diese Studie mit den Sozial - und Wirtschaftspartnern zunächst ein umfassendes Anforderungsprofil zu definieren und akkordieren war. Dies erfolgte in gemeinsamen Gesprächen zuletzt am 25. November 1997 und 13. Jänner 1998. Die Auftragserteilung für die Erstellung dieser Studie, über deren Vergabe zwischenzeitlich Ein vernehmen besteht, war ursprünglich bis Ende 1997 geplant und hat sich aufgrund noch offener Fragen verzögert. Somit war allen Beteiligten und damit auch sämtlichen Sozial - und Wirtschaftspartnern klar, daß mit Jahresende 1997 keinesfalls eine derart komplexe Studie vorliegen konnte. Das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten führte seit Februar erste Gespräche hinsichtlich der Studienvergabe. Eine Zuschlagserteilung wird unmittelbar nach Vorlage eines Anbots erfolgen.

Antwort zu Punkt 3 der Anfrage:

Der Wettbewerb bei Treibstoffen war in der Vergangenheit wegen langer Regulierungszeiten und ist aufgrund des Vorhandenseins nur einer einheimischen Raffinerie von der Angebotsseite her geprägt. Allerdings wird auch seitens der Nachfrage zuwenig auf die sehr wohl in Gesamtösterreich bei allen Treibstoffsorten bestehenden Preisunterschiede zwischen den Tankstellen reagiert. Es reichen die Preisbandbreiten (= Differenz zwischen Höchst- und Niedrigstpreis lt. Erhebungen v. Dezember 1997) bis S 1,29 bei Eurosuper und S 1,21 bei Diesel. Es sind daher auch die Konsumenten gefordert, Preisvergleiche anzustellen und Billigtankstellen gezielt in Anspruch zu nehmen, um deren Bestand zu stärken.

Dessen ungeachtet möchte ich auf das Preisauszeichnungsgesetz 1992 verweisen, dessen Ziel es ist, durch Information über das Preisniveau die Preisvergleichsmöglichkeiten zu sichern und damit auch den Wettbewerb durch erhöhte Preistransparenz zu fördern.

Antwort zu den Punkten 4, 5 und 6 der Anfrage:

Zur Frage „Veröffentlichungspflicht“ der 20 billigsten und teuersten Tankstellen pro Bundesland weise ich auf eine am 13. Jänner 1998 mit den Sozial- und Wirtschaftspartnern getroffene Vereinbarung hin, wonach von der Bundesarbeitskammer und der Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern Österreichs ein Datenerfassungsmodell ausgearbeitet werden soll. Dies insbesondere im Hinblick darauf daß die Erdölwirtschaft und der Mineralölhandel die dafür erforderliche wöchentliche Erfassung der rd. 3.500 österreichischen Tankstellen mit deren Pumpenabgabepreisen für vier Treibstoffsorten aufgrund des damit ihrer Ansicht nach verbundenen hohen Administrationsaufwandes für nicht realisierbar hält. In diesem Zusammenhang möchte ich darauf hinweisen, daß es keine Rechtsgrundlage gibt, auf deren Basis die österreichische Erdölindustrie und der Mineralölhandel zur Einrichtung eines derartigen Meldesystems verhalten werden können. Vom betroffenen Wirtschaftssektor wurde die Bereitschaft bekundet, regionale Preisbänder auf wöchentlicher Basis zur Verfügung zu stellen. Die weitere Vorgangsweise wird noch zu diskutieren sein.

Antwort zu Punkt 10 der Anfrage:

Die erwähnten Verträge sind privatrechtliche Vereinbarungen, die nicht Gegenstand der Vollziehung und daher vom Fragerecht nicht umfaßt sind.

Antwort zu Punkt 11 der Anfrage:

Am 26. April 1993 wurde das zwischen dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten und den führenden Unternehmen der österreichischen Mineralölwirtschaft im Jahre 1990 abgeschlossene Branchenübereinkommen um ein Addendum ergänzt.

Dieses sah vor, daß zum Zwecke der Erfassung bzw. Berücksichtigung von Kostenerhöhungen, wie z.B. Lohn - und Gehaltssteigerungen, Umweltauflagen (Gaspending, etc.), sonstige inflationsbedingte Kostensteigerungen sowie neue oder geänderte Steuern und Abgaben, halbjährliche Abstimmungsgespräche zwischen dem Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten und den Unterzeichnerfirmen stattfinden sollen, um die Auswirkungen dieser Kostensteigerungen auf die Treibstoffpreisgestaltung zu akkordieren.

Aufgrund dieser Vereinbarung richtete die Mineralölwirtschaft an den Wirtschaftsminister Ende April 1993 das Ersuchen, für eine Reihe seit 1990 gestiegener inländischer Kostenfaktoren, darunter auch für die Umstellung auf Gaspendinganlagen, eine Preisanhebung von 24g/Liter bei Fahrbenzinen und 14g/Liter bei Dieselmotortreibstoff zu gewähren. Im Zuge der folgenden Verhandlungen wurde lediglich eine Erhöhung von 20g/Liter bei Fahrbenzinen und 10g/Liter bei Dieselmotortreibstoff zugestanden. Diese reduzierte Preiserhöhung bedeutete, daß beim Kostenfaktor Gaspendingleistungen der ursprüngliche Betrag von 3g/Liter eine Senkung auf 2g/Liter erfuhr.

Dieser während eines Zeitraums von über vier Jahren berücksichtigte Kostenfaktor, bezogen auf das entsprechende Absatzvolumen an Fahrbenzinen, ergibt nach Berechnungen der Mineralölwirtschaft einen theoretischen Maximalbetrag von rd. 260 Mio. S und nicht die allgemein kolportierten rd. 4 Mrd. S. Dem Betrag von rd. 260 Mio. S stehen somit die, auch

von Ihnen erwähnten, gesamten Umstellungskosten für den Einbau von Gaspipelineleitungen in der Höhe von 2,8 Mrd. S gegenüber.

In Anbetracht dieses Sachverhaltes sowie unter Beachtung der Prinzipien einer freien Marktwirtschaft sehe ich vorläufig aus diesem Titel keinen Anlaß für eine regulierende Eingriffsverwaltung.

Antwort zu den Punkten 12 und 13 der Anfrage:

Die angesprochene Preisregelung erachte ich, in einer Zeit sich zunehmend öffnender Märkte sowie unter dem Aspekt der österreichischen Mitgliedschaft bei der Europäischen Union, als nicht geeigneten Weg, um die Preisgestaltung zu beeinflussen. Ich vertrete in diesem Zusammenhang vielmehr die Auffassung, daß solche Ziele besser über marktwirtschaftliche Instrumente zu erreichen sind. Darüber hinaus weise ich auf die geltenden Bestimmungen des Preisgesetzes hin, wonach dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten keine Möglichkeiten eingeräumt sind, von sich aus ein Preisverfahren für Mineralölprodukte einzuleiten.

Abschließend möchte ich nochmals bemerken, daß die eingangs erwähnte, zwischen den Sozialpartnern einvernehmlich akkordierte Studie, auch diese Fragen zum Thema haben wird.