

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Leif-Erik Holm, Dr. Malte Kaufmann, Enrico Komning, Uwe Schulz, Dr. Michael Esendiller, Robert Farle, Bernd Schattner, Kay-Uwe Ziegler und der Fraktion der AfD

Wirkung des Tankrabatts und Preisfaktoren bei Kraftstoffen

Laut Presseberichterstattung will der Bundesminister für Wirtschaft und Klimaschutz Dr. Robert Habeck ein „Kartellrecht mit Klauen und Zähnen schaffen“ und dem Bundeskartellamt mehr Möglichkeiten geben, um in die Mineralölwirtschaft unter anderem mit Entflechtungen einzugreifen (<https://www.welt.de/politik/deutschland/article239322455/Tankrabatt-Habeck-will-Kartellrecht-mit-Klauen-und-Zaehnen-durchsetzen.html>).

Anlass für die angekündigte Verschärfung des Kartellrechts ist die Annahme, dass Unternehmen der Mineralölwirtschaft laut dem Bundeswirtschaftsminister ihre Marktmacht missbrauchen, indem sie die zum 1. Juni 2022 in Kraft getretene Senkung der Energiesteuer auf Benzin und Diesel nicht an Verbraucher weitergeben (<https://www.welt.de/politik/deutschland/plus239318351/Gescheiter-Tankrabatt-Habecks-Spritpreis-Plaene-erwischen-die-FDP-auf-dem-falschen-Fuss.html>).

Der Bundesminister für Wirtschaft und Klimaschutz wird in diesem Zusammenhang in den Medien indirekt mit der Feststellung zitiert, dass die Mitnahmeeffekte durch die Mineralölkonzerne zweifellos vorhanden seien, und er sprach von einem „moralischen Skandal“ sowie einem „Beutezug gegen den Staat“ (<https://www.faz.net/aktuell/politik/habeck-steuersenkung-einladung-zum-beutezug-18100776.html>).

Der Allgemeine Deutsche Automobil-Club (ADAC) merkte schon Anfang Juni 2022 an, dass die Preise für Benzin und Diesel steigen würden, ohne dass der Rohölpreis oder Wechselkursschwankungen dafür verantwortlich sein könnten (<https://www.tagesschau.de/wirtschaft/benzinpreise-tankrabatt-entlastungspaket-adac-diesel-benzin-101.html>).

Der Präsident des Bundesverbands der Deutschen Industrie (BDI), Prof. Dr. Siegfried Russwurm, bezeichnete sinngemäß die angekündigten Verschärfungen des Kartellrechts, insbesondere die anlasslose Entflechtung, als Erschütterung der „Grundfesten unseres Rechtssystems“ (<https://www.morgenpost.de/wirtschaft/article235624779/BDI-Chef-kritisiert-Habecks-Kartellrechtsplaene-scharf.html>).

Der sogenannte Tankrabatt bzw. die auf drei Monate befristete Senkung der Energiesteuer sollte ab dem 1. Juni 2022 den Preis für den Liter Benzin und den Liter Diesel um 35,5 Cent bzw. 16,7 Cent senken. Stattdessen fielen die Preise nach dem Start des Programms lediglich um 27 Cent je Liter bzw. 12 Cent je Liter und sind bis zum 14. Juni 2022 wieder auf das Niveau vor der

Senkung der Energiesteuer angestiegen. Der ehemalige Vorsitzende der Monopolkommission, Prof. Achim Wambach, gibt dagegen in seinem Gastbeitrag an, dass der Tankrabatt möglicherweise weitergegeben wurde (<https://www.sueddeutsche.de/meinung/tankrabatt-wettbewerb-windfall-profits-monopolkommission-geldbusse-uebergewinnsteuer-ifo-1.5602590?reduced=true>).

Der Rohölpreis lag 2022 bisher in der Spitze bei 120 US-Dollar je Barrel, vor dem Krieg in der Ukraine bei 90 US-Dollar je Barrel, 2021 noch bei 70 US-Dollar je Barrel und 2020 noch bei 40 US-Dollar je Barrel. Die Treibstoffpreise an den Tankstellen haben diesen Verlauf nachvollzogen (ebd.).

Nach aktuellen Erhebungen des Ifo-Instituts wurde der Tankrabatt für Diesel zu 100 Prozent an die Verbraucher weitergegeben, der Rabatt für Benzin zu 85 Prozent, wobei die geringere Weitergabe des Rabatts auf Benzin mittels einer früheren Studie der Münchner Ludwig-Maximilians-Universität auf die geringere Preissensibilität der Verbraucher zurückgeführt werden könnte (<https://www.ifo.de/node/70066>).

Verbände der Mineralölwirtschaft verweisen auf die gestiegene Nachfrage durch die Preissenkung sowie die Weltmarktpreise für Benzin und Diesel, die primär die Benzin- und Dieselpreise bestimmen, nicht der Rohölpreis. Auch dies könnte zur Erklärung des Ausbleibens der prognostizierten Senkung der Preise für Benzin und Diesel sowie folgender Steigerungen der Preise auf das Niveau vor Inkrafttreten der Energiesteuersenkung beitragen (<https://www.handelsblatt.com/unternehmen/hohe-spritpreise-drei-milliarden-euro-tankrabatt-aber-kein-autofahrer-merkt-es-so-verteidigt-sich-die-oel-branche/28416302.html>).

Der ehemalige Vorsitzende der Monopolkommission Prof. Dr. Justus Haucap weist in einem Gastbeitrag zudem auf das zeitliche Zusammenfallen der Ankündigung eines EU-Öl-Embargos gegen Russland und des Inkrafttretens des Tankrabatts hin. Ergänzend warnt er vor dem politischen Trend, Sozialpolitik über die Definition sozial gerechter Preise zu betreiben (<https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/justus-haucap-im-interview-ueber-habecks-reform-des-wettbewerbsrechts-18100500.html>).

Ende Mai 2022 hatte sich die EU auf ein Öl-Embargo gegen Russland geeinigt, wobei unter anderem Deutschland signalisierte, von den möglichen Ausnahmeregelungen für russische Erdölexporte, die auf dem Landweg transportiert werden, keinen Gebrauch machen zu wollen (<https://www.tagesschau.de/ausland/europa/oel-embargo-eu-103.html>). Der Bundeswirtschaftsminister gab gegenüber der Presse gar an, dass er unglücklich über die Ausnahmeregelungen sei (<https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/oel embargo-habeck-hadert-mit-neuen-sanktionen-gegen-russland-18071549.html>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist die Bundesregierung der Ansicht, die Mineralölwirtschaft hätte die befristete Senkung der Energiesteuer auf Benzin und Diesel nicht oder nur unzureichend an Verbraucher weitergegeben?
 - a) Wenn ja, wie viel Prozent der Senkung der Energiesteuer wurden nach Ansicht oder Berechnungen der Bundesregierung von der Mineralölwirtschaft einbehalten?
 - b) Wenn ja, in welcher Höhe in Cent je Liter hätten die Preise für Benzin und Diesel nach Bewertung der Bundesregierung am 1. Juni 2022 sinken müssen, um als ausreichende Weitergabe des Tankrabatts von der Bundesregierung bewertet zu werden bzw. damit die Bundesregierung die Preisentwicklung nicht als „moralischen Skandal“ gewertet hätte, nachdem 27 Cent je Liter Benzin und 12 Cent je Liter Diesel als nicht ausreichend bewertet wurden (siehe Vorbemerkung der Fragesteller)?

- c) Wenn nein, ist der Bundesregierung dann die Prognose des Tankstellen-Interessenverbandes (TIV) bekannt, wonach die Preise für einen Liter Kraftstoff mit dem Wegfall des Tankrabatts ab dem 1. September 2022 dann auf bis zu 2,60 Euro steigen werden (<https://www.welt.de/wirtschaft/article239278133/Tankrabatt-Streit-Dann-stehen-wir-mit-Preisen-zwischen-2-30-und-2-60-Euro-da.html>), und teilt sie diese Auffassung ggf.?
2. Verfügt die Bundesregierung über oder hat sie Kenntnis von Berechnungen zur Wirkung der befristeten Senkung der Energiesteuer zum Stichtag 15. Juni 2022, welche die genannten Preisfaktoren einbeziehen?
- a) Wenn ja, wie viel Prozent der Senkung der Energiesteuer auf Benzin und Diesel wurden laut Berechnungen an Verbraucher weitergegeben?
- b) Wenn nein, auf welcher Grundlage kommt der Bundeswirtschaftsminister zu der Bewertung, es handle sich bei der nur ungenügenden Senkung der Diesel- und Benzinpreise an den Tankstellen um Mitnahmeeffekte der Mineralölwirtschaft und um einen „moralischen Skandal“ (siehe Vorbemerkung der Fragesteller)?
- c) Ist der Bundesregierung die Untersuchung des Ifo-Instituts bekannt, wonach der Tankrabatt zu 100 Prozent bei Diesel bzw. zu 85 Prozent bei Benzin weitergegeben wurde (siehe Vorbemerkung der Fragesteller), und wenn ja, hat sie sich dazu eine Auffassung erarbeitet (bitte diese ggf. ausführen)?
3. Wie erklärt sich die Bundesregierung die im Vergleich zu Deutschland niedrigeren Preise für Benzin und Diesel in Polen unter der Bedingung einheitlicher Preise für Rohöl (<https://www.adac.de/reise-freizeit/reiseplanung/reiseziele/polen/uebersicht/kraftstoffpreise/>)?
4. Welcher Faktor – die Weltmarktpreise für die genannten Kraftstoffe, der Rohölpreis oder ein anderer Faktor – bestimmt nach Ansicht der Bundesregierung primär die Benzin- und Dieselpreise in Deutschland (bitte ausführen)?
5. Welche sonstigen Faktoren können nach Kenntnis der Bundesregierung die Veränderungen der Preise für Benzin und Diesel an den Tankstellen im Verlauf eines Tages beeinflussen?
- a) Sind die erfragten sonstigen Faktoren nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem 1. Juni 2022 unverändert geblieben, und wenn nein, hat die Varianz dieser Faktoren die Entlastung der Verbraucher durch die befristete Senkung der Energiesteuer auf Benzin und Diesel positiv oder negativ beeinflusst?
- b) Werden die erfragten sonstigen Faktoren nach Prognosen der Bundesregierung bis zum 1. September 2022 in etwa unverändert bleiben, und wenn nein, wird die Varianz die Entlastung der Verbraucher durch die befristete Senkung der Energiesteuer auf Benzin und Diesel eher positiv oder eher negativ beeinflussen?
6. Betrachtet die Bundesregierung die Ankündigung eines EU-Öl-Embargos gegen Russland Ende Mai 2022 (siehe Vorbemerkung der Fragesteller) als Faktor, der die Preise für Benzin und Diesel in Deutschland beeinflusst, und wenn ja, hat diese Ankündigung nach Ansicht der Bundesregierung zur Erhöhung der Preise beigetragen?

7. Ist der Bundesregierung die Ansicht des brandenburgischen Ministerpräsidenten Dr. Dietmar Woidke bekannt, wonach der Preis für einen Liter Kraftstoff nach Inkrafttreten eines Öl-Embargos gegen Russland auf 3 Euro steigen wird (<https://www.welt.de/politik/deutschland/plus239296061/Dietmar-Woidke-Habecks-Hinweis-ist-inakzeptabel.html>), wenn ja, hat sie sich dazu eine Positionierung gebildet, und wie lautet diese ggf.?
8. Betrachtet die Bundesregierung ihre Ankündigung, keinen Gebrauch von Ausnahmeregelungen innerhalb des EU-Öl-Embargos gegen Russland Ende Mai 2022 machen zu wollen (siehe Vorbemerkung der Fragesteller) als Faktor, der die Preise für Benzin und Diesel in Deutschland beeinflusst, und wenn ja, hat diese Ankündigung nach Ansicht der Bundesregierung zur Erhöhung der Preise beigetragen?
9. Richten sich nach Kenntnis der Bundesregierung europäische Raffinerien auf das angekündigte EU-Öl-Embargo gegen Russland ein, indem beispielsweise neue Lieferanten gesucht werden?
 - a) Wenn ja, wäre damit nach Kenntnis der Bundesregierung eine Erhöhung der Transportkosten verbunden?
 - b) Wenn ja, können solche dann erwartbar höheren Beschaffungskosten seitens der europäischen Raffinerien nach Ansicht der Bundesregierung in gegenwärtige Preiskalkulationen einbezogen werden und somit schon heute zu höheren Preisen für Benzin und Diesel beitragen?
10. Haben die Preise für Benzin und Diesel, die in der Vorbemerkung der Fragesteller genannte Entwicklung der Rohölpreise nach Kenntnis der Bundesregierung nachvollzogen, und wenn ja, in welcher Höhe?
11. Haben sich die Preise für Benzin und Diesel nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2020 in der Spitze verdreifacht (siehe Vorbemerkung der Fragesteller), bzw. liegt nach Ansicht der Bundesregierung eine perfekte positive Korrelation zwischen Rohölpreisen und Benzin- sowie Dieselpreisen vor?
 - a) Wenn nein, wie hoch ist nach Kenntnis oder Berechnung der Bundesregierung der Korrelationskoeffizient zwischen dem durchschnittlichen Ölpreis und dem durchschnittlichen Dieselpreis in Deutschland?
 - b) Wenn nein, wie hoch ist nach Kenntnis oder Berechnung der Bundesregierung der Korrelationskoeffizient zwischen dem durchschnittlichen Ölpreis und dem durchschnittlichen Benzinpreis in Deutschland?
12. Rechnet die Bundesregierung zum Stichtag 1. September 2022 mit einer weiteren Erhöhung der Benzin- und Dieselpreise um bis zu 36 Cent je Liter Benzin bzw. bis zu 16 Cent je Liter Diesel oder, der Bewertung des Bundesministers für Wirtschaft und Klimaschutz folgend, eher mit in etwa gleichbleibenden Diesel- und Benzinpreisen, verglichen mit dem letzten Tag des Tankrabatts, dem 31. August 2022?
13. Plant die Bundesregierung, die Eingriffsmöglichkeiten des Bundeskartellamts in die Mineralölwirtschaft vor dem Hintergrund des möglicherweise nicht an die Verbraucher weitergegebenen Tankrabatts durch die Mineralölgesellschaften zu erweitern, und wenn ja, welche zusätzlichen kartellrechtlichen Möglichkeiten sollen geschaffen werden, und gehört eine Entflechtung ohne Nachweis eines missbräuchlichen Verhaltens dazu?

14. Betrachtet die Bundesregierung vertikal integrierte Unternehmen im Bereich der Mineralölwirtschaft (beispielsweise Betrieb von Tankstellen und Raffinerien innerhalb desselben Konzerns) als Wettbewerbshindernis in den Treibstoffmärkten?
 - a) Wenn ja, welche Möglichkeiten stehen dem Bundeskartellamt zur Verfügung, um Wettbewerbshindernisse in diesem Bereich abzubauen?
 - b) Wenn ja, sollen weitere kartellrechtliche Möglichkeiten für das Bundeskartellamt geschaffen werden, um den Wettbewerb in diesem Bereich zu intensivieren?
 - c) Wenn nein, welche Wettbewerbshindernisse sieht die Bundesregierung in diesem Bereich?
15. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass das in der EU beschlossene Zulassungsverbot für Neuwagen mit Verbrennungsmotor ab 2035 zu steigenden Kraftstoffpreisen seitens der Mineralöl- und Tankstellenwirtschaft führt?

Berlin, den 24. Juni 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

