

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Leif-Erik Holm, Dr. Malte Kaufmann, Enrico Komning, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD  
– Drucksache 20/2551 –**

### **Wirkung des Tankrabatts und Preisfaktoren bei Kraftstoffen**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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/Gescheiterter-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-Kartellrechtspläne-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/oelembargo-habeck-hadert-mit-neuen-sanktionen-gegen-russland-18071549.html>).

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)?

Die Fragen 1 bis 1b werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für eine fundierte Bewertung der Weitergabe der Energiesteuersenkung an die Endkunden ist der verfügbare Beobachtungszeitraum aus Sicht der Bundesregierung noch zu kurz. Deshalb kann eine abschließende Beurteilung erst nach dem Auslaufen der Steuersenkung und dem Vorliegen umfassender Daten erfolgen.

Hierbei werden die Ergebnisse der im April vom Bundeskartellamt eingeleiteten Sektoruntersuchung des Mineralölsektors für eine abschließende Bewertung von großer Bedeutung sein. Mit der Sektoruntersuchung analysiert das Bundeskartellamt die Markt- und Preisentwicklungen und untersucht insbesondere auch, inwieweit eine Weitergabe der Energiesteuersenkung an die Endkunden stattfindet. Das Bundeskartellamt kann aufgrund seiner Auskunftsansprüche u. a. Kostenänderungen entlang der Wertschöpfungsstufen ermitteln und bei seiner Analyse berücksichtigen.

- 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.?

Die Prognose des TIV hat die Bundesregierung zur Kenntnis genommen. Die Bundesregierung beteiligt sich nicht an Spekulationen über die weitere Entwicklung der Kraftstoffpreise. Die aktuelle Preisentwicklung an den Energiemärkten ist Gegenstand intensiver Beobachtung und wird von der Bundesregierung fortwährend bewertet, auch mit Blick auf die bestehenden Instrumente, deren fristgemäßes Auslaufen sowie der Prüfung eventueller ergänzender Maßnahmen.

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)?

Die Fragen 2 bis 2c werden gemeinsam beantwortet.

Die genannten Berechnungen (Frage 2: allgemein, Frage 2c: ifo) sind der Bundesregierung bekannt und werden in die aktuelle Arbeit einbezogen. Die Bewertung der Ergebnisse ist jedoch noch nicht abgeschlossen. Insbesondere könnten weitere empirische Befunde das aktuelle Bild vervollständigen.

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/>)?

Regionale Preisunterschiede bei Kraftstoffen sind ein – auch innerhalb Deutschlands – bekanntes Phänomen, wie unter anderem der letzte Jahresbericht der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe (MTS-K) zeigt ([https://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Publikation/DE/Berichte/Jahresbericht\\_MTS-K\\_2021.pdf](https://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Publikation/DE/Berichte/Jahresbericht_MTS-K_2021.pdf) ab S. 28). Die Kraftstoffpreise werden durch eine Vielzahl von Faktoren beeinflusst (siehe dazu Jahresbericht der MTS-K ab S. 11). Regionale Unterschiede bei den Kraftstoffpreisen lassen sich u. a. mit folgenden Faktoren erklären: regionale Marktstruktur bei den Tankstellen (u. a. Zahl der Anbieter, "freie" vs. von Mineralölkonzernen betriebene/abhängige Tankstellen, Dichte des Tankstellennetzes, Einfluss des regionalen Straßennetzes), Entfernung zu Raffinerien (Transportkosten), Einfluss auf die Nachfrage durch Grenznahe, regionale Nachfragestruktur, auch nach anderen Raffinerieprodukten (z. B. durch Industrie).

Zwischen Mitgliedstaaten der Europäischen Union sind die Preisunterschiede noch deutlich größer (siehe dazu aktuelle Daten unter <https://www.destatis.de/Europa/DE/Thema/Verkehr/kraftstoffpreise.html>). Diese Unterschiede sind insbesondere auf Unterschiede in Steuersystemen und Steuersätzen, in Kaufkraft und Kostenstrukturen sowie Marktstrukturen zurückzuführen. In Bezug auf aktuelle Preisunterschiede zwischen Deutschland und Polen wirken sich weitere Faktoren aus. Dazu gehören Wechselkursschwankungen zwischen dem Euro und dem polnischen Zloty sowie eine aktuelle zeitlich befristete Mehrwertsteuererhöhung von 23 auf 8 Prozent auf Kraftstoffe in Polen.

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)?

Grundlage der Kraftstoffpreisbildung in Deutschland sind die Produktpreise für Benzin bzw. Diesel an den europäischen und internationalen Kraftstoffbörsen (Einkaufspreise der Tankstellen). Diese beinhalten den Rohölpreis, die Verarbeitungskosten der Raffinerien sowie die Kosten für Lagerung, Transport, Vertrieb, Verwaltung, Biokraftstoff-Beimischung, Bevorratung (EBV) und ggf. Additive. Auf die Produktpreise kommen neben einem Beitrag zur Deckung aller Tankstellenkosten einschließlich Pächtereinkommen und dem Gewinn der Tankstellengesellschaften Steuern und Abgaben hinzu.

Im Zuge der gestiegenen Rohölpreise und der Knappheiten infolge des Ölembargos sind auch die Kraftstoffpreise gestiegen. Weitere Gründe sind der gegenüber dem Dollar im Wert gesunkene Euro, was den Einkauf der in Dollar notierten Ölsorten in den Euro-Raum verteuert.

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?

Die Fragen 5 bis 5b werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 3 und 4 verwiesen. Eine Unterteilung in einen primär bestimmenden Faktor (Frage 4) und sonstige Faktoren (Frage 5) ist aufgrund der Vielzahl der jeweils unterschiedlich stark wirkenden Faktoren und Umstände nicht möglich.

Die in den Antworten zu Frage 3 und 4 genannten Faktoren bestanden und bestehen unabhängig von der aktuellen Energiesteuersenkung. Der Bundesregierung sind hier keine Wechselwirkungen bekannt, sie geht vielmehr davon aus, dass die Energiesteuersenkung ein zusätzlicher Faktor ist.

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?
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?

Die Fragen 6 und 8 werden wegen des engen sachlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Ankündigung eines Einfuhrverbots für russisches Rohöl und russische Erdölzeugnisse hat potenziell einen Einfluss auf den Weltmarktpreis für Rohöl und ebenso auf die Preise für Erdölprodukte. Im Mai 2022 stieg der Weltmarktpreis für Rohöl gegenüber dem Vormonat, zugleich nahm die Volatilität der Tagespreise zu. Im Juni setzte sich diese Entwicklung fort. Ein unmittelbarer Einfluss der Entscheidung des Europäischen Rates vom 30. Mai 2022 ist dabei nicht ersichtlich. Für die Einführung des Einfuhrverbots gelten bestimmte Übergangszeiträume, nicht zuletzt um größere Verwerfungen an den relevanten Märkten zu vermeiden. Diese Feststellung schließt auch die Entscheidung der

Bundesregierung zur Ausnahmeregelung für Rohöl ein, das über Pipelines geliefert wird.

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.?

Die Bundesregierung beteiligt sich nicht an Spekulationen über die weitere Entwicklung der Kraftstoffpreise.

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?

Die Fragen 9 bis 9b werden gemeinsam beantwortet.

Im Gesamtjahr 2021 wurden noch rund 28 Mt Rohöl aus Russland nach Deutschland importiert. Das entsprach rund 35 Prozent der Gesamtrohölimporte nach Deutschland. In den vergangenen Wochen wurden aber von der deutschen und europäischen Mineralölwirtschaft (außer Rosneft Deutschland) Schritte eingeleitet, die Lieferbeziehungen mit Russland zu beenden: Viele Langzeitverträge laufen zum Ende des Jahres aus und werden nicht verlängert; einige Unternehmen haben auch Einkäufe von russischem Öl am Spotmarkt eingestellt, so dass russische Importe schrittweise ersetzt werden. Durch die Vertragsumstellungen sinkt die Einfuhr von russischem Rohöl deutlich. So lag im Mai der Anteil russischen Rohöls noch bei rund 28 Prozent (1,931 von 6,946 Mt).

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?

Die Fragen 10 bis 11b werden wegen des engen sachlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Man spricht in der Statistik allgemein hin von einer perfekten Korrelation, wenn der Korrelationskoeffizient zweier Variablen den Wert 1,0 annimmt. Ein solcher Zusammenhang ist für die genannten Bezugsgrößen nicht gegeben. Bei direkter Bezugnahme (ohne die Berücksichtigung zeitlicher Verzögerungen) ergibt sich jeweils ein Korrelationskoeffizient der letzten 20 Jahre zwischen dem kalenderwöchentlichen Spotpreis (Schlusskurs) für Rohöl der Sorte Brent und dem von Benzin (Super 95) bzw. Diesel von gerundet 0,8.

Der Bundesregierung ist bekannt, dass sich Änderungen des Rohölpreises üblicherweise mit einer zeitlichen Verzögerung in den Benzin- bzw. Dieselpreisen niederschlagen.

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?

Die Benzin- und Dieselpreise sind derzeit durch eine außerordentliche Dynamik gekennzeichnet, die sich kaum durch einzelne Einflussfaktoren erklären oder prognostizieren lässt. Das Centgenaue und stichtagsbezogene Preisniveau dieser Kraftstoffe ist damit zum jetzigen Zeitpunkt unklar.

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?

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) wird eine Novelle des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen auf dieses Jahr vorsehen. Der Entwurf des BMWK wird u. a. die Möglichkeit der missbrauchsabhängigen Entflechtung als ultima ratio, eine Reform der Sektoruntersuchung sowie die Senkung der Hürden für eine kartellrechtliche Vorteilsabschöpfung vorsehen. Diese kartellrechtlichen Verschärfungen sollen jedoch nicht allein für die Mineralölwirtschaft gelten, sondern für alle Märkte und Wirtschaftszweige.

Für Details wird auf den entsprechenden Bericht des BMWK für die Sitzung des Wirtschaftsausschusses des Deutschen Bundestages vom 22. Juni 2022 – Ausschussdrucksache 20(9)80 – verwiesen.

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?
- Wenn ja, welche Möglichkeiten stehen dem Bundeskartellamt zur Verfügung, um Wettbewerbshindernisse in diesem Bereich abzubauen?
  - Wenn ja, sollen weitere kartellrechtliche Möglichkeiten für das Bundeskartellamt geschaffen werden, um den Wettbewerb in diesem Bereich zu intensivieren?
  - Wenn nein, welche Wettbewerbshindernisse sieht die Bundesregierung in diesem Bereich?

Die Fragen 14 bis 14c werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit dem Ziel, die Gründe für die Markt- und Preisentwicklungen weiter auszu-leuchten, hat das Bundeskartellamt eine Untersuchung des Mineralölsektors mit Fokus auf die Raffinerie- und Großhandelsebene eingeleitet. Im Rahmen dieser derzeit laufenden Sektoruntersuchung analysiert das Bundeskartellamt auch die Verflechtungen innerhalb der Mineralölwirtschaft. Die Ergebnisse werden zeigen, ob weiterer Handlungsbedarf für mehr Wettbewerb und mehr Verbraucherschutz auf den Kraftstoffmärkten besteht.

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?

Es wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.