

Berlin, den 10.04.2012

Stellungnahme zur aktuellen Diskussion um Tankstellenpreise

Der UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e.V. vertritt mit 4.936 Stationen 34,4 Prozent der Tankstellen in Deutschland. Mit einem Anteil von über 3.400 freien Tankstellen repräsentiert die UNITI mehr als zwei Drittel der freien Tankstellen im deutschen Markt. Mit dieser Stellungnahme will die UNITI zur Versachlichung der aktuellen Debatte um die Kraftstoffpreise beitragen.

Gliederung

- I. Wie setzt sich der Kraftstoffpreis zusammen?
- II. Wie lässt sich die aktuelle Preissteigerung erklären?
- III. Warum schwanken die Kraftstoffpreise an der Tankstelle so stark?
- IV. Mögliche Lösungsansätze
 - A. Gesetzliche Lösungsansätze
 - B. Steuerliche Ansätze
- V. Fazit

I. Wie setzt sich der Kraftstoffpreis zusammen?

Die Kraftstoffpreise in Deutschland setzen sich wie folgt zusammen:

- 1) Energiesteuer (ehem. Mineralöl- und Ökosteuer);
- 2) Mehrwertsteuer, die sowohl auf den Produktpreis als auch auf die Energiesteuer erhoben wird;
- 3) Produktpreis;
- 4) Deckungsbeitrag / Tankstellenmarge.

Der Deckungsbeitrag, auch als Tankstellenmarge bezeichnet, beinhaltet die Kosten für Transport, Lagerhaltung, gesetzliche Bevorratung, Verwaltung, die Kosten für die Beimischung von Biokomponenten sowie die Vertriebskosten. Unter Vertriebskosten werden alle Kosten gezahlt, die sowohl als Vergütung an den Pächter gezahlt werden, als auch für die Unterhaltung und Einrichtung der Tankstelle eingesetzt werden.

Nach Abzug aller aufgeführten Kosten vom Deckungsbeitrag verbleibt ein Gewinn pro Liter Kraftstoff für das Mineralölunternehmen von durchschnittlich 1 Cent vor Steuern. Die Tankstellenmargen in Deutschland gehören zu den niedrigsten in Europa. Bei einem Preis für Super E5 von 1,71 Euro entfallen 92 Cent (54 Prozent) auf staatliche Abgaben und Steuern. Der Anteil des Produktpreises liegt bei 39 Prozent. Die Tankstellenmarge beträgt ca. 7 Prozent

des Endkundenpreises an der Tankstelle. Somit ist ersichtlich, dass die hohen Preise kaum ihre Ursache in den von der Tankstelle hervorgehenden Kosten und Gewinnmargen haben. Vielmehr sind die Steuern und der Produktpreis für die Preishöhe maßgeblich verantwortlich.

II. Wie lässt sich die aktuelle Preissteigerung an der Tankstelle erklären?

Die Gründe für die aktuell hohen Preise sind unterschiedlicher Natur:

- Zum Ersten hat **die Euro-Schuldenkrise** dazu geführt, dass der Wechselkurs zwischen Euro und Dollar sich zu Ungunsten des Euro verändert hat. Da Rohöl international in Dollar gehandelt wird, steigt automatisch der Preis für Rohöl und damit auch für die Mineralölprodukte.
- Zum Zweiten werden durch das derzeit von der Europäischen Union betriebene **Ölembargo gegen den Iran** und die damit einhergehende Verunsicherung an den Märkten, die Preise weiter nach oben getrieben.
- Ferner führt die **Geldmarktpolitik der europäischen Notenbanken** dazu, dass große Geldmengen am Markt sind, die investiert werden müssten. Die Europäische Zentralbank (EZB) überlässt den Banken im Euro-Raum 1.019 Milliarden Euro für die nächsten drei Jahre. Die EZB verlangt dafür nur einen Zinssatz von einem Prozent. So fließt das Geld in den Kapitalmarkt. Die Banken, Investoren (Versicherer, Vermögensverwalter, Fondsmanager) und Hedgefonds haben für diese Geldmengen unter anderem auch die Rohstoffmärkte als Anlagemöglichkeit erkannt. Somit treiben sie die Rohölpreise künstlich nach oben. Dieser Papierhandel mit Rohöl hat mit dem physisch gehandelten Rohölpreis wenig zu tun, jedoch sind die Auswirkungen der Spekulationen auf die Ölpreise gravierend.

III. Warum schwanken die Kraftstoffpreise an der Tankstelle so stark?

Die starken Preisschwankungen bei Kraftstoffen haben viele Ursachen:

- Erstens handelt es sich bei Kraftstoffen um **ein genormtes homogenes Produkt**. Eine hohe Produkthomogenität bedeutet, dass der Produktpreis die zentrale Rolle im Wettbewerb spielt.
- Zweitens ist **der Tankstellenmarkt einer der transparentesten Märkte überhaupt** in Deutschland. Preisauszeichnungen am Preismast und die Veröffentlichung der Preise im Internet verschaffen allen Kunden aber auch allen Marktteilnehmern einen umfassenden Überblick über die Preise. Dadurch wird nicht nur den Kunden eine Kaufentscheidung ermöglicht, sondern auch den Unternehmen eine schnelle Reaktion auf die Wettbewerber.
- Drittens ist **der Absatz von Kraftstoffen in Deutschland seit 13 Jahren rückläufig**. Da die Anzahl der Tankstellen relativ konstant geblieben ist, bedeutet dies einen immer härteren Wettbewerb um Kunden und Mengen. Jeder Marktteilnehmer versucht, im Markt möglichst viel Volumenabsatz zu generieren. Da der Preis das hervorstechendste Wettbewerbsmerkmal ist, reagiert der Kunde sehr sensibel auf Preisschwankungen an der Tankstelle. Er sucht gezielt die Tankstellen mit dem niedrigsten Preis auf und tankt zu

bestimmten Wochen- oder Tageszeiten. Dies bedeutet, dass die Tankstellen, die einen höheren Preis als ihre Wettbewerber ausweisen, massiv an Volumen verlieren. Die Folge sind Preissenkungen aller Tankstellen. Der harte Wettbewerb wird in der hohen Anzahl der Preiserhöhungen und –senkungen deutlich. So wurden die Preise an deutschen Tankstellen im Jahr 2011 an 254 Tagen erhöht und an 362 Tagen gesenkt. Zum Vergleich: 1999 gab es nur 43 Preiserhöhungen im ganzen Jahr. Die hohe Anzahl der Preisänderungen wird durch die heutigen elektronischen Möglichkeiten von Internet und elektronisch geführten Preissetzungsverfahren zusätzlich erhöht.

Der harte Kampf um Absätze und Margen führt dazu, dass teilweise zu Einstandspreisen oder darunter verkauft wird. Langfristig führt diese Preisstrategie die Tankstellenunternehmen in den wirtschaftlichen Ruin, da mit geringen Margen die Kosten an der Tankstelle nicht zu decken sind. Der Tankstellenunternehmer kann seine Tankstelle nur wirtschaftlich führen, wenn die Durchschnittsmarge aus hohen und niedrigen Margen multipliziert mit dem Absatzvolumen eine Durchschnittsmarge ergibt, durch die er seine Vertriebs-, Transport- und Verwaltungskosten decken kann. Daher versuchen alle Unternehmen, die niedrigen Margen durch höhere Margen auszugleichen. Die hohe Preissensibilität von Kunden, die auch durch die Sektoruntersuchung des Bundeskartellamtes bestätigt wurde, führt allerdings dazu, dass große Teile des Absatzvolumens in sehr niedrigmarginigen Zeiten fallen. Damit fallen die Preisschwankungen nach oben umso heftiger aus.

IV. Mögliche Lösungsansätze

Momentan werden verschiedene Lösungsansätze diskutiert, um die hohen Kraftstoffpreise zu senken und den für den Kunden als verwirrend empfundenen Preisschwankungen entgegenzuwirken.

A. Gesetzliche Lösungsansätze

1) Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB)

Die UNITI begrüßt die Kabinettsentscheidung zur Aufhebung der Befristung des Verbotes der Preis-Kosten-Schere zum 31.12.2012 durch die 8. GWB-Novelle. Durch die Preis-Kosten-Schere wird verhindert, dass die großen Mineralölkonzerne kleinen und mittleren Konkurrenten Kraftstoffe zu einem höheren Preis liefern als den, den sie selbst an ihren eigenen Tankstellen von den Endverbrauchern verlangen. Dadurch kann langfristig der Wettbewerb erhalten bleiben. Allerdings ist zu beachten, dass neben dieser gesetzlichen Regelung eine handhabbare Definition für die Ermittlung von Einstandspreisen vom Kartellamt vorgegeben werden muss, um gegen den Untereinstandspreisverkäufer vorgehen zu können. Daher muss hier vom Kartellamt nachgearbeitet werden. Ansonsten bleibt der § 20 des GWB ein stumpfes Schwert.

2) Preissenkungsmodelle

- Österreichisches Modell und seine Auswirkungen

Das österreichische Modell der Preisregulierung basiert auf der in Österreich seit Januar 2011 geltenden Spritpreis-Verordnung. Danach ist eine Preiserhöhung an den Tankstellen nur einmal am Tag um 12 Uhr zulässig. Preissenkungen dürfen hingegen jederzeit

vorgenommen werden. Zudem sollen die Tankstellenbetreiber alle Preisänderungen zeitnah an eine staatliche Stelle melden. Die gemeldeten Kraftstoffpreise sollen in einer Datenbank erfasst und für die Nachfrager transparent gemacht werden.

Die Preiserhöhungsbremse in Österreich hat nicht zu den erhofften Preissenkungen geführt. Im Gegenteil: Die Einführung der „Preiserhöhungsbremse“ hatte laut Einschätzung aller Beteiligten eher höhere Preise an den österreichischen Tankstellen zur Folge. Diese Tatsache ist damit zu erklären, dass jedes Mineralölunternehmen, das nur einmal am Tag die Preise erhöhen darf, diese mit einem Sicherheitsaufschlag versieht, um sich damit einen größeren Spielraum bei der Preissenkung zu schaffen. Daher wird von den deutschen Verbraucherverbänden und von den Fachkreisen bis hin zum Bundeskartellamt das österreichische Modell als nicht zielführend verworfen.

- Westaustralisches Modell und seine Auswirkungen

In Westaustralien wird seit 2001 das sogenannte FuelWatch-Programm praktiziert. Nach der „24-Hour Rule“ müssen die Tankstellenbetreiber ihre Preisstellung für den nächsten Tag bis 14 Uhr an das Handelsministerium melden. Der übermittelte Kaufpreis gilt ab 6 Uhr des Folgetages und ist für den Zeitraum von 24 Stunden fix. Über verschiedene Kommunikationswege werden die vom Handelsministerium in Datenbanken gesammelten Kraftstoffpreise den Nachfragern zugänglich gemacht.

Die australische Wettbewerbsbehörde ACCC stellte in ihrer eigenen Untersuchung fest, dass es unter FuelWatch nach einer kurzen Zwischenphase wiederum zu zyklischen Preisbewegungen kam. Mehrere ökonomische Studien belegen zudem, dass das Fuel-Watch-System zu höheren Preisen führt. Auch der Arbeitskreis Kartellrecht des Bundeskartellamtes steht dem westaustralischen Modell kritisch gegenüber. Im Hintergrundpapier zur Tagung des Arbeitskreises am 6. Oktober 2011 wird ausdrücklich vor der „Gefahr [gewarnt], dass bei einer verfehlten Regulierung das [Preisfestsetzungs-]Problem nicht beseitigt, sondern weiter verschärft würde“. Dieses Modell wird auch vom ADAC, als größter Verbraucherschutzverband für Autofahrer, abgelehnt, weil eine Wirksamkeit für den deutschen Tankstellenmarkt bislang nicht ersichtlich ist.

Das australische Parlament hat die Übertragung des FuelWatch-Programmes auf den Rest von Australien unter anderem mit dem Argument abgelehnt, dass es zu einer Stärkung der Mineralölkonzerne und einer Schwächung der freien Wettbewerber führt. Gerade in Deutschland wird immer wieder betont, dass die Stärkung der freien Tankstellen in Deutschland den Wettbewerb beleben soll. Mit diesem Modell wird genau das Gegenteil erreicht. Durch die Festlegung eines Preises am Tag vor der Preisänderung ist es dem Wettbewerber nicht möglich, auf niedrigere Preise seines unmittelbaren Wettbewerbers zu reagieren. Dadurch könnten mittelständische Tankstellenunternehmen schnell in wirtschaftliche Schwierigkeiten geraten, da sie ihre nicht-konkurrenzfähigen Kraftstoffpreise an einzelnen Stationen nicht durch ihr Tankstellennetz hinreichend ausgleichen können. Hier haben die Konzerne mit ihren großen Tankstellennetzen strategische Vorteile gegenüber dem Mittelstand (insbesondere gegenüber Einzelstationsbetreiber).

Des Weiteren können die Großkonzerne mit gezielten Preisstrategien knapp über dem Einstandspreis den Mineralölmittelstand aus dem Markt drängen. Genau dies sind die Erkenntnisse, die das australische Parlament zur Ablehnung der Übertragung des Modells bewegt haben.

Noch gravierender wären die Auswirkungen auf die Pächter der Tankstellen. Liegt eine Tankstelle über dem Wettbewerbspreis in seiner Umgebung, wird der Absatz an dieser Tankstelle für diesen Tag zusammenbrechen. Da die Pächter (alle mittelständische Unternehmen) auf Provisionsbasis pro verkauften Liter Kraftstoff vergütet werden, sind sie kaum noch in der Lage, einen Ertrag aus dem Kraftstoffverkauf zu erzielen. Durch die geringere Kundenfrequenz bzw. das Ausbleiben der Tankkunden können außerdem kaum Nebengeschäfte getätigt werden, was einen Zusammenbruch des Shop- und Waschumsatzes nach sich ziehen würde. Sollte der Tankstellenpreis, der von den Mineralölunternehmen festgesetzt wird, mehrfach über dem Wettbewerbspreis im Umland liegen, wäre eine wirtschaftliche Schieflage des Pächters in kürzester Zeit unumgänglich. Dadurch wäre durch das westaustralische Modell insbesondere die mittelständische Pächterstruktur in Deutschland in ihrem Kern betroffen. Diese Auswirkungen auf den Mineralölmittelstand und die Pächter in Deutschland kann von der Politik keinesfalls gewünscht sein.

Somit sind die Preissenkungsmodelle nach dem österreichischen oder dem westaustralischen Vorbild für den Wettbewerb kontraproduktiv und führen nach derzeitigen Erkenntnissen zu höheren Preisen für die Verbraucher.

B. Steuerliche Ansätze

Um die hohen Kraftstoffpreise zu senken, könnten auch steuerliche Lösungsansätze ins Auge gefasst werden. Hierzu gibt es verschiedene Möglichkeiten:

1) Abschaffung der Doppelbesteuerung bei Kraftstoffen

Die Mehrwertsteuer wird abermals auf die Energiesteuer erhoben. Diese Steuer auf die Steuer beträgt knapp 12,43 Cent. Es ist zu überlegen, ob der Staat auf diese Steuer auf die Steuer verzichtet.

2) Senkung der Energiesteuer

Die Energiesteuer liegt bei Ottokraftstoff zurzeit bei 65,45 Cent. Für deren Senkung sprechen sich laut einer Stern-Umfrage derzeit 70 Prozent der Bürger aus.

3) Senkung des Mehrwertsteuersatzes

Man könnte politisch auch überlegen, ob Kraftstoffe als Grundbedürfnis des täglichen Lebens dem verminderten Mehrwertsteuersatz von 7 Prozent wie zum Beispiel bei Lebensmitteln unterworfen werden sollten.

4) Erhöhung der Pendlerpauschale

Durch die hohen Kraftstoffpreise steigen auch die Einnahmen des Bundes durch den Mehrwertsteueranteil am Kraftstoffpreis erheblich. Von einigen Politikern wird nunmehr gefordert, diese Mehreinnahmen des Staates an die Autofahrer in Form der Anhebung der Pendlerpauschale zurück zu geben. Dies würde für die Arbeitnehmer in Deutschland zu einer Entlastung führen. Mit einer Anhebung der Pendlerpauschale würde die Bundesregierung auch dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts gerecht werden, das den Staat dazu aufgefordert hat, die zur Arbeit pendelnde Bevölkerung nicht übermäßig zu überlasten.

V. Fazit

Die Sektoruntersuchung des Bundeskartellamtes hat eindeutig gezeigt, dass es keine kartellrechtswidrigen Absprachen im Tankstellenmarkt gibt. In seinem Abschlussbericht betont das Bundeskartellamt, dass die Märkte für den Absatz von Kraftstoffen über Tankstellen „sehr transparent“ sind und die Marktteilnehmer einen vollständigen Überblick über die Preise auf dem Markt haben.

Die Kraftstoffpreise lassen sich durch gesetzliche Regelungssysteme zur Preisfestsetzung nach allen internationalen Erfahrungen nicht senken. Auch die internationalen Ölmärkte können von Deutschland aus nicht reglementiert werden. Die einzige durchgreifende und allen Konsumenten zu Gute kommende Lösung wäre eine Absenkung der Steuerlast auf Kraftstoffe. Dieses wäre dem Finanzminister zurzeit auch möglich, da durch die gestiegenen Kraftstoffpreise über die Mehrwertsteuer hohe Zusatzeinnahmen generiert werden.

Es wäre überlegenswert, ob man eine steuerliche Höchstgrenze für Kraftstoffe einführt und dadurch den Steueranteil aus Energie- und Mehrwertsteuer auf einer festzulegenden Höhe deckelt. Diese Preisbremse würde sofort ihre Wirkung im Markt zeigen und allen Konsumenten und nicht nur den Berufspendlern zu Gute kommen.

Eine weitere mögliche Lösung wäre eine Erhöhung der Pendlerpauschale, die zumindest die Kunden entlasten würde, die auf ihr Auto angewiesen sind, um ihre Arbeitsstätte zu erreichen.

Der Wettbewerb und damit faire Preise können langfristig nur durch den Erhalt des Mineralölmittelstandes mit seinen freien Tankstellen erhalten bleiben. Dies bejaht auch die Bundesregierung. Eine staatliche Regulierung durch Preisfestsetzungssysteme lehnt die UNITI als Vertreter des Mineralölmittelstandes daher grundsätzlich ab. Staatliche Eingriffe haben immer zu negativen Auswirkungen im Markt geführt. So ist das derzeitige Oligopol, welches vom Bundeskartellamt kritisiert wird, seinerzeit durch die Fusion von Shell/DEA und BP/Veba Oel unter Auflagen vom Kartellamt genehmigt worden. Dadurch ist erst die heute beklagte Konzentration im Markt entstanden. Für den Mittelstand ist es besonders wichtig, dass die Regelung des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkung konsequent durchgesetzt wird und der Mittelstand nicht durch Preisfestsetzungsverfahren in seiner wirtschaftlichen Handlungsfähigkeit eingeschränkt wird und so an Wettbewerbsfähigkeit verliert.

Die Schwankungen am deutschen Kraftstoffmarkt sind nach unserer Überzeugung Ausdruck des harten Wettbewerbes unter den Teilnehmern. Das gegenseitige Beobachten und Reagieren auf Wettbewerbspreise stellt eines der Grundelemente der freien Marktwirtschaft dar. Sollten diese Elemente der freien Marktwirtschaft zukünftig eingeschränkt werden, so bedeutet dies ein Systemwechsel in der deutschen Wirtschaftspolitik. Der Mineralölmittelstand hat sich seit Jahrzehnten im Wettbewerb behauptet und fordert faire aber freie Marktbedingungen.

Kontaktdaten:

UNITI e.V.

Jägerstraße 6, 10117 Berlin

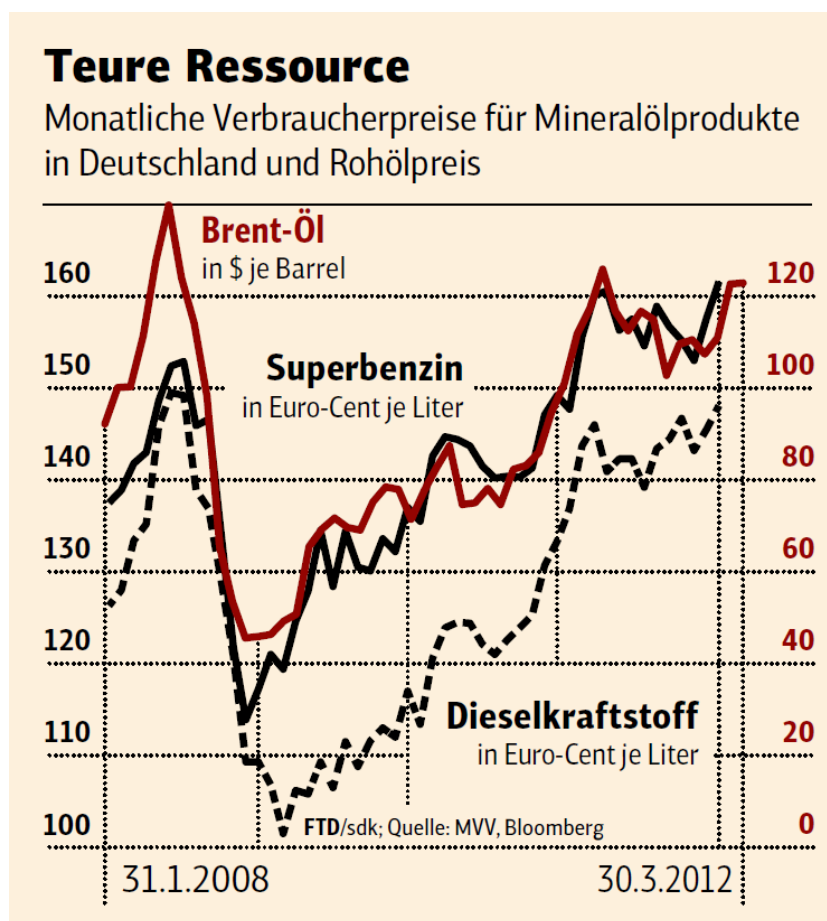
Hauptgeschäftsführer

RA Elmar Kühn

T: 030/755414-300

E-Mail: kuehn@uniti.de

Anlage I



Quelle: Financial Times Deutschland, 04.04.2012, S. 10

Anlage II

(Stand Dezember 2011)

