

---

**Online-Presskonferenz des en2x am 25. August 2022, 10-11 Uhr**

Adrian Willig, Hauptgeschäftsführer en2x – Wirtschaftsverband Fuels und Energie

## **En2x zum Ende des Tankrabatts und zur aktuellen Versorgungslage**

Sehr geehrte Damen und Herren,

sehr geehrte Vertreterinnen und Vertreter der Medien,

vielen Dank, dass Sie der Einladung zu unserer virtuellen Pressekonferenz **zum Ende des Tankrabatts und zur aktuellen Versorgungslage** gefolgt sind. Wir wollen auf drei Monate Tankrabatt zurückblicken und einen Ausblick auf die Zukunft geben – sowohl auf die Zeit ab 1. September, aber auch auf die anhaltenden Bestrebungen unserer Branche zum Thema Nachhaltigkeit und Klimaschutz.

Sie wollen keine Zeit verlieren – lassen Sie mich daher gleich „in medias res“ gehen:

### **Weitergabe der Energiesteuersenkung an die Kunden**

Am 1. September geht die dreimonatige Senkung der Energiesteuer, der so genannte Tankrabatt, zu Ende. Zur Erinnerung: Auf Beschluss der Ampel-Koalition sank die Energiesteuer bei Benzin ab dem 1. Juni von 65,45 Cent je Liter um 29,55 Cent auf den EU-Mindeststeuersatz von 35,9 Cent je Liter und bei Diesel von 47,04 Cent je Liter um 14,04 auf 33,0 Cent. Hinzu kommt eine dadurch geringere Mehrwertsteuerbelastung, da diese zusätzlich auch auf die Energiesteuer erhoben wird.

Jetzt, kurz vor Ende des Tankrabatts, können wir festhalten: Die Energiesteuersenkung wurde in den drei Monaten an die Autofahrerinnen und Autofahrer weitergegeben. Dies bestätigen mittlerweile zahlreiche Untersuchungen und Studien etwa vom Ifo-Institut in München, vom Statistischen Bundesamt oder vom RWI in Essen, die Sie, verehrte Medienvertreterinnen und -vertreter, ja auch vielfach aufgegriffen haben. Eine Möglichkeit zu analysieren, ob die gesenkte Energiesteuer zu entsprechend fallenden Tankstellenpreisen geführt hat, ist der Vergleich mit der Preisentwicklung im gleichen Zeitraum mit Ländern, in denen keine vergleichbare Steuersenkung stattgefunden hat. Hier wurde insbesondere Frankreich als Beispiel herangezogen.

Wir als Verband und unsere Mitgliedsunternehmen, die Tankstellengesellschaften, haben Ihnen immer wieder bestätigt und tun dies auch heute: Die Energiesteuersenkung wurde umfassend an die Tankkundinnen und -kunden durchgereicht.

Mathematisch bis auf die letzte Nachkommastelle oder zeitlich punktgenau kann die Umsetzung des Tankrabatts vermutlich weder bewiesen noch widerlegt werden, weil alle Kosten- und Preiskomponenten rund um Benzin und Diesel ständig in Bewegung sind. Dazu zählen der Dollar-Euro-Kurs, der Rohölpreis als eine Komponente des Produktpreises, die aktuelle Nachfragesituation bei Benzin und Diesel am europäischen Markt ebenso wie nationale Biokraftstoffbeimischungs- und regionale Logistikkosten.

## **Bedeutung der Weltmarktpreise für den inländischen Tankstellenmarkt**

Grundsätzlich gilt es mit einem Missverständnis aufzuräumen: Bei den Preisen für Rohöl und Produkte wie Benzin und Diesel handelt es sich um getrennte Märkte, bei denen die Preisbildung jeweils durch Angebot und Nachfrage bestimmt wird.

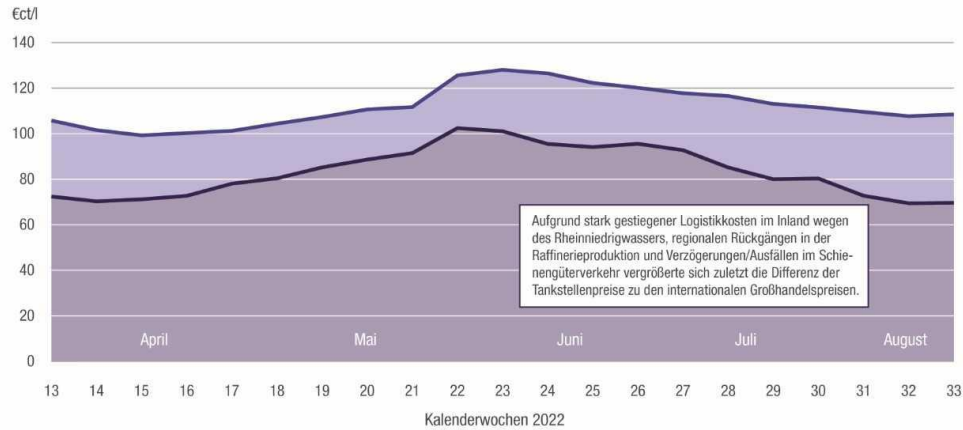
Dabei bestimmen maßgeblich die Großhandelspreise für Benzin und Diesel die grundsätzliche Preisentwicklung an den Tankstellen – und nicht die Rohölpreise.

Natürlich spielen die Rohölpreise neben vielen anderen Faktoren eine wichtige Rolle für den Produktpreis. Aber in den vergangenen Monaten haben sich die Weltmarktpreise für Benzin und Diesel vom Rohölpreis entkoppelt. Ursache hierfür sind vor allem aus unterschiedlichen Gründen global knappe Raffineriekapazitäten, die der weltweit steigenden Nachfrage nach Kraftstoffen nicht nachkommen können. Das bedeutet: Nicht Rohöl am Weltmarkt ist knapp, wohl aber die daraus hergestellten Produkte, insbesondere Diesel.

Die Folge: Die Weltmarktpreise für Raffinerieprodukte, die in Europa vor allem in den Rotterdamer Preisnotierungen abgebildet werden, sind in den vergangenen Monaten, insbesondere seit Beginn des Ukrainekriegs, massiv gestiegen. Und die Tankstellen kaufen den Kraftstoff auf Basis dieser Preisnotierungen.

Der Blick auf die Preiskurven seit Jahresbeginn zeigt: Die Entwicklung der Tankstellenpreise folgt, wenn man die Energiesteuer herausrechnet, weitgehend der Entwicklung dieser Rotterdamer Preisnotierungen. Die Preisformeln, zu denen die Tankstellen den Kraftstoff bei ihren Vorlieferanten einkaufen, also von Raffinerieunternehmen oder etwa Diesel-Importeuren, beinhalten als variablen Bestandteil gerade diese internationalen Preisnotierungen.

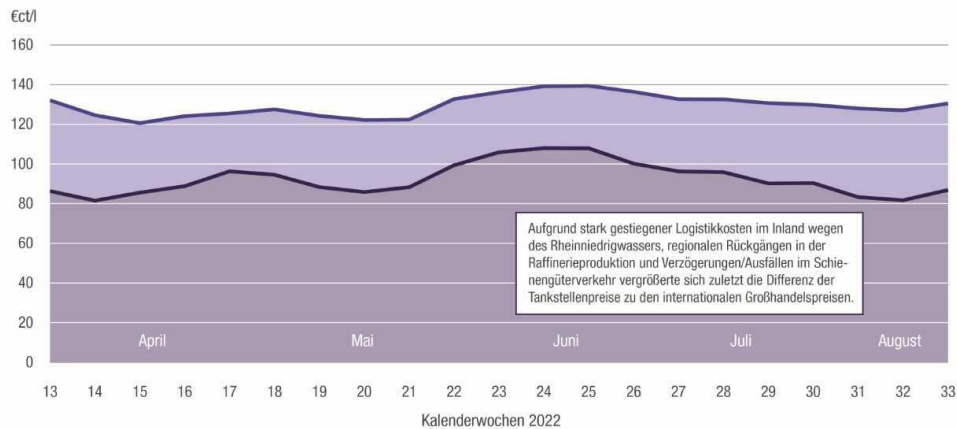
### TANKSTELLENPREISE FOLGEN ROTTERDAMER SPOTMARKTPREISEN – BENZIN



Durchschnittlicher Tankstellenpreis Benzin in €ct/Liter (exkl. Steuern, inkl. CO<sub>2</sub>-Abgabe)  
Benzin-Preis am Rotterdamer Spotmarkt in €ct/Liter (exkl. Steuern, exkl. CO<sub>2</sub>-Abgabe)

Quelle: [www.omr.de/amg/fuels/barges-cargoes.html](http://www.omr.de/amg/fuels/barges-cargoes.html)  
Grafik (Nr. 358a): en2x

### TANKSTELLENPREISE FOLGEN ROTTERDAMER SPOTMARKTPREISEN – DIESEL



Durchschnittlicher Tankstellenpreis Diesel in €ct/Liter (exkl. Steuern, inkl. CO<sub>2</sub>-Abgabe)  
Diesel-Preis am Rotterdamer Spotmarkt in €ct/Liter (exkl. Steuern, exkl. CO<sub>2</sub>-Abgabe)

Quelle: [www.omr.de/amg/fuels/barges-cargoes.html](http://www.omr.de/amg/fuels/barges-cargoes.html)  
Grafik (Nr. 358b): en2x

In Deutschland kommt derzeit eine Überlastung des Schienennetzes sowie das aktuelle Rheinniedrigwasser hinzu. Das führt zu regionalen Verteilungsengpässen. Dadurch können beispielsweise einige Raffinerien nur im Teillastbetrieb arbeiten – also nicht so

viel Mineralölprodukte herstellen und liefern wie eigentlich technisch möglich. Infolgedessen können die regionalen Durchschnittspreise stärker als sonst üblich voneinander abweichen – das erleben wir z. B. gerade in Süddeutschland.

Darüber hinaus beginnen Unternehmen und auch die Stromwirtschaft, da wo möglich, angesichts der stark reduzierten Gaslieferungen aus Russland, Erdgas durch flüssige Kraft- und Brennstoffe zu ersetzen und sorgen so für eine zusätzliche große Nachfrage.

## **Rückblick auf den Start des Tankrabatts**

Wir müssen im Rückblick feststellen, dass die Energiesteuersenkung nach ihrem Start Anfang Juni hierzulande oftmals nicht als solche wahrgenommen wurde. Denn ausgerechnet seit Mitte Mai, also rund zwei Wochen vor Beginn des Tankrabatts, waren die Weltmarktpreise stark gestiegen. Die Ursachen dafür waren vielfältig.

Ein Grund war der Beginn der sogenannten „Sommerfahrtsaison“ in den USA. Auch die USA beziehen ihr Benzin aus Europa. Dieser saisonale Effekt setzte Mitte Mai ein und war Anfang Juni besonders ausgeprägt.

Ein weiterer ausschlaggebender Grund waren die Diskussionen und der Beschluss des 6. Sanktionspakets am 3. Juni gegenüber Russland. Damit wurde klar, dass insbesondere beim Diesel perspektivisch 20 Mio. Tonnen Dieselimporte aus Russland in die EU durch andere Bezugsquellen ersetzt werden müssen. Der Markt nahm diese Knappheit vorweg, was zu zusätzlich starken Preissteigerungen führte.

Selbst wenn die Weitergabe des Tankrabatts mittlerweile gut belegt werden kann, blicken wir auch selbstkritisch auf die vergangenen drei Monate zurück: Wir hätten diese Zusammenhänge und Ursachen noch stärker in die Öffentlichkeit tragen sollen. Auch deshalb informieren wir Sie diesmal vorab über das Ende des Tankrabatts, die Zeit danach und stellen uns Ihren Fragen.

## **Benzin- und Dieselabsatz vor und während des Tankrabatts**

Ein Blick auf die Absatzzahlen: Vor dem Start der Energiesteuersenkung hielten sich die Autofahrerinnen und Autofahrer zurück. Die Mineralölstatistik des Bundesamts BAFA weisen ein Absatz-Minus bei Benzin im Mai 2022 zum April 2022 um 2,6 Prozent aus. Bei Diesel waren es 5,1 Prozent weniger Absatz als im Vormonat April.

Im Juni lag der Benzin-Absatz dagegen im Vergleich zum Mai 2022 um 6,9 Prozent im Plus. Der Diesel-Absatz lag im Juni 2022 um 12,6 Prozent höher als im Vormonat Mai.

Im Vergleich zum Vormonat Mai zeigt sich also, dass sich vor allem Privatkunden dort, wo es möglich war, noch zurückgehalten und das Tanken auf Juni aufgeschoben haben – ein weiterer Beleg für das Wirken des Tankrabatts.

Für Juli liegen noch keine Absatzzahlen vor, diese folgen Ende September.

Inwieweit die Energiesteuersenkung insgesamt einen Einfluss auf die Kraftstoffabsätze gehabt hat, lässt sich allerdings aus diesen Werten noch nicht ableiten.

## Wettbewerb

Sehr geehrte Damen und Herren,

dass Sie als Vertreterinnen und Vertreter der Medien uns genau „auf die Finger schauen“, was wir tun, das finden wir richtig. Wir verstehen uns als sehr wettbewerbsorientierte Branche und auch mit den heutigen Informationen wollen wir Ihnen die Gelegenheit geben, Fakten zum besseren Verständnis u. a. der Preisbildung zu liefern. Die Tankstellen konkurrieren über den Preis um die Gunst der Autofahrerinnen und Autofahrer. An den weithin sichtbaren Preismasten an den Stationen, im Internet und über Tank-Apps sind die Preise gut vergleichbar. Wir fordern auch jeden auf, diese Möglichkeiten zu nutzen.

Und da ist es nur konsequent, dass auch Politik, Behörden sowie weitere Institutionen und Organisationen wie etwa Automobilverbände genau hinsehen und Fragen stellen.

Derzeit läuft eine Untersuchung des Bundeskartellamts auf der Raffinerie- und Großhandelsstufe. Auch damit sind wir einverstanden, denn wir wollen Klarheit. Die Mitgliedsunternehmen haben die angeforderten Unterlagen und Informationen selbstverständlich geliefert.

Den Untersuchungen der Kartellbehörden können und wollen wir hier allerdings nicht vorgreifen.

Dennoch möchte ich zwei Aspekte der Diskussion aufgreifen:

- 1.) Teilweise wurde in den Medien von sogenannten „Oligopolregionen“ berichtet, wie z. B. dem Saarland. Interessanterweise scheint gerade dort der Wettbewerb besonders groß zu sein, denn dort sind die Preise häufig niedriger als im Bundesdurchschnitt. Das Saarland mit angeblich vergleichsweise wenigen Anbietern gehörte zuletzt zu den preisgünstigsten Tankregionen in Deutschland.

- 2.) In der letzten Zeit wurde auch viel über die vertikale Integration von Ölünternehmen diskutiert. Hierzu gilt es festzustellen, dass gerade diese in den letzten Jahren unseres Erachtens abgenommen hat. Mittlerweile gibt es viele Raffinerien in Deutschland, deren Eigentümer keine Tankstellen betreiben. Das ist völlig anders als vor 20 Jahren.

## Herausforderungen bezüglich der Versorgungssicherheit

Sehr geehrte Damen und Herren,

die aktuellen Herausforderungen unserer Branche können wir nicht beiseitelassen, den sie spielen ja gerade auch für Endkunden eine Rolle: Rheinniedrigwasser, der zwischenzeitliche Tanktourismus, fehlende TKW-Fahrer, Engpässe auf der Schiene, neue Heizöltransporte als Erdgas-Ersatz für Betriebe, geplante und ungeplante Raffineriestillstände, der bevorstehende Verzicht auf russische Öl- und Dieselimporte mit der Suche nach Ersatzquellen, aktuell das bevorstehende Ende der Energiesteuersenkung mit zu erwartender höherer Nachfrage in den nächsten Tagen.

Damit zeigt sich: Die gewohnte Selbstverständlichkeit der Vollversorgung ist derzeit – gerade vor dem Hintergrund des Ukrainekriegs – keine Selbstverständlichkeit!

Wir leisten auch bei uns selbst einen Beitrag zur Versorgungssicherheit. Raffinerien haben dort, wo möglich, Erdgas durch Flüssiggas (LPG) und Heizöl ersetzt, und so insgesamt weit mehr als die Hälfte ihres Gasverbrauchs eingespart, das sind insgesamt 1,5 % des bisherigen deutschen Gasverbrauchs. Die jetzt noch benötigten Mengen werden zur Erzeugung von Wasserstoff benötigt. Dieser wiederum ist erforderlich, um die Kraft- und Brennstoffe in der erforderlichen Qualität herzustellen. Komplette können also viele Raffinerien nicht auf Erdgas verzichten und wir gehen davon aus, dass diese deutlich reduzierten Mengen auch in der aktuellen Gasversorgungskrise bei den Raffinerien ankommen. Raffinerien gehören zu den priorisiert zu versorgenden Kunden, die von der EU als systemrelevante kritische Infrastruktur eingestuft worden sind. So kann die Herstellung von Benzin, Diesel und weiteren Mineralölprodukten gesichert werden.

## Kurz- und mittelfristiger Ausblick: Ende Tankrabatt, Übergang in den September

Wie eingangs erwähnt, endet die auf drei Monate befristete Senkung der Energiesteuer. Um Mitternacht zum 1. September. Die Tankstellenbetreiber müssen dann beim Kraftstoffeinkauf wieder die reguläre Energiesteuer an den Staat abführen. Dazu

kommt, dass auf die wieder gestiegene Energiesteuer noch zusätzlich die Mehrwertsteuer fällig wird.

Viele Autofahrerinnen und Autofahrer werden in diesen Tagen voraussichtlich verstärkt die Tankstellen anfahren, um ihr Auto noch einmal vollzutanken. En2x rechnet damit, dass ab dem 1. September nicht mehr viel steuervergünstigtes Benzin und Diesel im Angebot sein wird. Deshalb raten wir dazu, nicht erst mit fast leerem Tank zur Tankstelle zu fahren, sondern regelmäßig nachzutanken.

Wegen des erwarteten höheren Tankaufkommens stellt das Auslaufen der Steuerermäßigung wie deren Beginn eine logistische Herausforderung für unsere Branche dar. Die Anforderungen werden noch einmal – wie vorhin beschrieben – erhöht durch das Rheinniedrigwasser, eine hohe Belastung bei der Güterbahn sowie den Teilausfall einer für die Versorgung Süddeutschlands wichtigen Raffinerie in Österreich. Unsere Logistiker tun alles, um die Versorgung auch unter diesen erschwerten Bedingungen aufrechtzuerhalten und Engpässen vorzubeugen.

## **Mittel- bis langfristiger Ausblick: Bei grünen Energien muss mehr passieren**

Der Tankrabatt hat die Menschen emotional bewegt.

Trotz aller kritischer Debatten: Die Senkung der Energiesteuer kam zur richtigen Zeit – nämlich zu Zeiten besonders hoher Weltmarktpreise. Sie hat damit Kunden in einer besonders schwierigen Phase finanziell entlastet. Die Frage, wie Verbraucherinnen und Verbraucher hierzulande, voran sozial Bedürftige, in Zeiten weltweit stark steigender Kosten für Mobilität und Wärme weiter unterstützt werden können, ist und bleibt eine Aufgabe der Politik, voran der Wirtschafts-, Sozial- und Energiepolitik.

Abschließend möchte ich mit Ihnen den Blick auf die weitere Zukunft werfen, auf die Zeit von jetzt bis 2030 und danach: der Weg in Richtung Klimaneutralität.

Wir gehen davon aus, dass die aktuellen Entwicklungen einen großen und nachhaltigen Einfluss auf die Energieversorgung der Zukunft nehmen werden. Ziel muss sein, unsere Energieversorgung künftig auf eine breitere Basis zu stellen und dabei immer mehr auf treibhausgasneutrale Energie zu setzen. Doch eine kurzfristige komplette Umstellung ist schlicht nicht möglich. Dafür fehlen derzeit noch die Alternativen. Das geht nur schrittweise.

Die aktuelle Situation zeigt auch, wie wichtig es ist, Klimaschutz und Versorgungssicherheit durch eine Vielfalt CO<sub>2</sub>-neutraler Produkte noch stärker zu

verknüpfen. Eine solche Vielfalt verbessert grundsätzlich die Flexibilität und Resilienz unserer Energieversorgung auf dem Weg zum Erreichen der Klimaziele. Neben der verstärkten erneuerbaren Stromerzeugung benötigen wir darum auch „grüne Moleküle“ – also treibhausgasneutrale Kraft- und Brennstoffe wie grünen Wasserstoff, fortschrittliche Biofuels, die nicht in Konkurrenz zur Lebensmittelproduktion stehen, und auch E-Fuels.

Dafür werden mittelfristig vor allem der massive Ausbau erneuerbarer Energien in Deutschland, der Hochlauf einer internationalen Wasserstoffwirtschaft und eine diversere Beschaffungsstruktur bedeutsam sein. Hierbei werden die en2x-Mitgliedsunternehmen eine treibende Rolle spielen und sie haben sich bereits auf den Weg dahin gemacht. Einige Beispiele:

- Raffinerien gehören heute zu den größten Wasserstoffproduzenten und -konsumenten überhaupt. Sie sind die natürlichen Standorte für die Erzeugung CO<sub>2</sub>-neutralen Wasserstoffs.
- Ausgestattet mit Schnellladesäulen und Strom aus erneuerbaren Energien werden Tankstellen zu Mobilitäts-„Hubs“ der Zukunft.
- Parallel dazu schreitet der Aufbau eines Tankstellennetzes für Wasserstoff-Fahrzeuge voran.
- Dazu wird es weitere alternative bzw. fortschrittliche „Fuels“ geben, um etwa den Flug-, Schiffs- und Schwerlastverkehr zu dekarbonisieren.
- Außerdem arbeite die Branche – zusammen mit der chemischen Industrie – an dekarbonisierten Chemie-Produkten.

Uns ist bewusst: Es ist in erster Linie unsere Aufgabe und die unserer Mitgliedsunternehmen, Projekte in Richtung Treibhausgasneutralität schnell voranzutreiben. Es ist aber auch eine politische Aufgabe, Genehmigungen schneller zu erteilen, Bürokratie zu beseitigen oder auch teils vorhandene Hemmnisse für den Markthochlauf treibhausgasarmer Technologien aus dem Weg zu räumen. Wir brauchen dabei alle alternativen Energieformen und nicht nur politisch vorausgewählte, wenn wir die Klimaziele erreichen wollen.

Unsere Mitgliedsunternehmen wollen einen wesentlichen Beitrag auch in der Zukunft leisten.

Vielen Dank.