

en2x, afm+e, bft und MEW zum Kraftstoffmaßnahmenpaket der Bundesregierung

Regierungspläne verfassungsrechtlich bedenklich

Das vom Bundeskabinett verabschiedete Kraftstoffmaßnahmenpaket führt zu Rechtsunsicherheit für eine gesamte Branche und ist verfassungsrechtlich bedenklich. Davor warnen die Verbände en2x – Wirtschaftsverband Fuels und Energie, die Allianz für Mobilität und Energie afm+e, der Bundesverband Freier Tankstellen und Unabhängiger Deutscher Mineralölhändler (bft) sowie der MEW Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland.

Wir haben es in der anhaltenden Iran-Krise geschafft, trotz erschwelter Versorgungslage die Verbraucherinnen und Verbraucher in Deutschland verlässlich mit Kraftstoffen und weiteren Mineralölprodukten zu beliefern. Überhöhte Preise gab und gibt es dabei nicht. Das Kraftstoffmaßnahmenpaket der Bundesregierung ist daher für uns nicht nachvollziehbar und stellt einen ungerechtfertigten Eingriff des Staates in den Markt dar.

So ist aus Sicht der Branche die geplante Einführung einer faktischen Beweislastumkehr zulasten der Unternehmen bei steigenden Preisen ein Bruch mit dem geltenden Wettbewerbsrecht. Es würde eine gesetzliche „Schuldvermutung“ zulasten der auf dem Kraftstoffmarkt tätigen Unternehmen darstellen. Weder für andere Branchen noch im internationalen Vergleich gibt es dafür ein Vorbild. Das Bundeskartellamt hat in seiner Untersuchung von Raffinerien und Kraftstoffgroßhandel keinen Missbrauch feststellen können.

Gesetz würde zu Rechtsunsicherheit für Unternehmen führen

Die neue Missbrauchsaufsicht soll zudem eine weitreichende Kosten- und Preiskontrolle beinhalten, bei der die Unternehmen die Beweislast für die Angemessenheit ihrer über das Marktübliche hinausgehenden Kosten haben. Der Kraftstoffmarkt ist durch dynamischen Wettbewerb und Marktteilnehmer mit sehr unterschiedlichen Geschäftsmodellen geprägt. Wie eine „unangemessene Kostenüberschreitung“ im Kraftstoffbereich zu bestimmen wäre, bleibt völlig unklar, was zu erheblichen Rechts- und Planungsunsicherheiten für die Unternehmen führt: Welche Kosten sind relevant? Welche Vergleichsmaßstäbe sollen gelten, wenn die Kostenstrukturen der Unternehmen im Sinne des Wettbewerbsrechts gar nicht bekannt werden dürfen?

Diese offenen Punkte zeigen eindeutig, dass das neu vorgeschlagene Instrument, das es bislang nur für den völlig anders funktionierenden Strommarkt gibt, auf den Kraftstoffmarkt nicht anwendbar ist. Die allgemeine Missbrauchsaufsicht und das Abhilfeverfahren bieten bereits heute wirksame Instrumente, um marktübergreifende Wettbewerbsprobleme anzugehen. Hinzu kommt ein unverhältnismäßig hoher Dokumentations- und Berichtsaufwand.

Zusätzlich halten wir eine geplante Änderung für hochbedenklich, wonach eine Entflechtung auch von Unternehmen möglich sein soll, die sich nicht nur kartellrechtskonform verhalten,

sondern noch nicht einmal einen Anteil an einer Wettbewerbsstörung hatten. Das wird für die gesamte deutsche Wirtschaft relevant sein. Dies hat das Potenzial, das Vertrauen in die Verlässlichkeit in geltendes Wettbewerbsrecht und damit in den Rechtsstaat insgesamt zu schwächen.

Bestehende Regelung sorgt bereits für Transparenz und Wettbewerb

Ende 2013 wurde mit der Markttransparenzstelle beim Kartellamt bereits ein Instrument geschaffen, bei dem jede Preisänderung an einer Tankstelle sofort zu melden ist. Das damit verbundene Ziel, unzulässige Preisgestaltung aufzudecken, Preiswettbewerb zu fördern und Transparenz zu schaffen, wurde vollumfänglich erreicht. Zudem enthält das Wettbewerbsgesetz schon heute einen Instrumentenkasten, mit dem Missbrauch im Fall des Falles geahndet werden kann. Eine neue Missbrauchsklausel ist somit nicht erforderlich.

Tankstellengesellschaften ebenso wie der Mineralöl-Mittelstand müssen die Versorgung von Wirtschaft und Verbrauchern weiterhin sicherstellen können. Hier erfüllt freie Preisbildung im Wettbewerb eine wichtige Steuerungsfunktion gerade im Fall einer Verknappung. Wer die Menschen wirklich entlasten will, muss über staatliche Preisbestandteile sprechen. Mehr als die Hälfte des Dieselpreises besteht aus Steuern, Abgaben und anderen regulierungsbedingten Kosten, beim Benzin sind es sogar zwei Drittel.

Thomas Johannsen, Geschäftsführer MEW

Daniel Kaddik, Hauptgeschäftsführer bft

Prof. Christian Küchen, Hauptgeschäftsführer en2x

Dr. Hans Wenck, Geschäftsführer afm+e