



Deutscher Bundestag
Petitionsausschuss

Herrn
Jörg Mitzlaff
Am Friedrichshain 34
10407 Berlin

Berlin, 1. September 2023
Bezug: Mein Schreiben vom
21. Juli 2023
Anlagen: 1

Referat Pet 1
BMDV, BMI, BMWK, BMWSB

Amtsärztin Knop
Platz der Republik 1
11011 Berlin
Telefon: +49 30 227-39185
Fax: +49 30 227-30057
vorzimmer.pet1@bundestag.de

Kraftstoffe für Fahrzeuge
Pet 1-20-09-75108-019554 (Bitte bei allen Zuschriften angeben)

Sehr geehrter Herr Mitzlaff,

zu Ihrer Petition ist eine aktuelle Stellungnahme des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz eingeholt worden, die ich als Anlage zu Ihrer Kenntnisnahme beigefügt habe.

Die Ausführungen des Fachministeriums sind sachgerecht und geben die zurzeit geltende Rechtslage zutreffend wieder. Sie sind aus Sicht des Ausschussdienstes des Petitionsausschusses nicht zu beanstanden.

Ich möchte deshalb Ihre Eingabe als erledigt ansehen, falls Sie sich nicht gegenteilig äußern und mitteilen, was im Einzelnen noch Gegenstand einer parlamentarischen Prüfung durch den Petitionsausschuss des Deutschen Bundestages sein soll.

Mit freundlichen Grüßen

im Auftrag


Knop

Stellungnahme
des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz
zur Eingabe von Herrn Jörg Mitzlaff,
10407 Berlin
Pet 1-20-09-75108-019554

Mit der Petition aus dem Jahr 2022 wird angeregt, den Benzin- und Dieserverkaufspreis für Endverbraucher auf 1,50 € pro Liter zu begrenzen. Dies solle dadurch erreicht werden, dass die Steuerlast auf Otto - und Diesekraftstoffe gesenkt wird. Die aktuelle Entwicklung der Kraftstoffpreise führe dazu, dass für einige Bürgerinnen und Bürger selbst einfache Fahrten mit dem PKW nicht mehr finanzierbar seien und hierdurch das soziale Gleichgewicht innerhalb der Gesellschaft empfindlich gestört zu werden drohe.

Aufgrund der wirtschaftlichen Folgen des Angriffskriegs Russlands auf die Ukraine im Jahr 2022 war auch in Deutschland ein Anstieg der Benzin- und Dieselpreise zu verzeichnen. Seitdem haben sich die Preise wieder im Bereich des Vorkriegsniveaus eingependelt. Grundsätzlich lassen sich bei den Kraftstoffpreisen stetige, z.B. saisonale Schwankungen beobachten. Die Preise für Benzin und Diesel zeigen eine starke Korrelation mit dem Rohölpreis, der wiederum von weltwirtschaftlichen und geopolitischen Einflüssen geprägt ist. Zur Entlastung der Menschen in Deutschland angesichts gestiegener Energiepreise als unmittelbare wirtschaftliche Folge des russischen Angriffs auf die Ukraine wurde beispielsweise die Energiesteuer auf Kraftstoffe ab dem 01.06.2022 für drei Monate gesenkt.

Ebenfalls im Zuge des Entlastungspaktes wurde die nach dem Brennstoffemissionshandelsgesetz ursprünglich zum 1. Januar 2023 vorgesehene Erhöhung des CO₂-Preises u.a. auf Emissionen aus Benzin und Diesel um ein Jahr auf den 1. Januar 2024 verschoben, um Bürgerinnen und Bürger sowie Unternehmen angesichts der stark angestiegenen Energiepreise nicht zusätzlich zu belasten. Auch für die darauffolgenden Jahre 2024 und 2025 wurde der gesetzlich vorgesehene Festpreis im Vergleich zu dem bis dahin im Gesetz vorgesehenen CO₂-Festpreis gesenkt.

Eine Preisbremse für Kraftstoffe mit einem maximalen Verkaufspreis für Kraftstoffe von 1,50 Euro, der durch Steuer- oder Abgabensenkungen oder andere Maßnahmen erreicht und sichergestellt wird, wird durch das BMWK nicht in Betracht gezogen, wobei Steuern und Abgaben in den Zuständigkeitsbereich des BMF fallen. Zunächst einmal ist festzustellen, dass auch eine Steuersenkung nicht notwendigerweise dazu führen würde, dass sich die Benzin- und Dieselverkaufspreise langfristig bei 1,50 € pro Liter einpendeln würden. Um ein bestimmtes Preisniveau sicherzustellen, wäre eine staatliche Preisregulierung notwendig. Preise bilden jedoch das Marktgeschehen ab, höhere Preise können auf bestehende Knappheiten hindeuten. Zu beachten ist hierbei die Tatsache, dass für die Bildung der Kraftstoffpreise an den Tankstellen (Einzelhandelsebene) zwar die Entwicklung der Raffinerie- und Großhandelspreise (Großhandelsebene) in Deutschland von großer Bedeutung ist. Die Preisbildungskräfte auf der Raffinerie- und Großhandelsebene sind jedoch überregional und gehen zudem deutlich über die Landesgrenzen Deutschlands hinaus. Soweit eine Begrenzung auf einen Maximalpreis in Betracht gezogen würde, wäre diese ungeeignet, auf diese internationale Preisentwicklung und auf eventuelle Knappheitssituation auf vorgelagerten Wertschöpfungsstufen mit Preissteigerungen adäquat zu reagieren. Die Unternehmen könnten bei ordnungsrechtlichen Eingriffen in die Preisbildung mit den aufgrund der Regulierung reduzierten Einnahmen unter Umständen die Kosten der Einkäufe nicht decken. Durch aufgeschobenen oder nicht erfolgenden Nachkauf von Kraftstoffen entstünde die Gefahr von Versorgungsengpässen. (Künstlich) niedrigere Preise könnten zudem zu einem entsprechenden Anstieg der Nachfrage, auch durch Nachfrager aus angrenzenden Regionen mit nicht regulierten Preisen („Tank-Tourismus“) führen. Dieser Effekt könnte Knappheitsverhältnisse und die Gefahr von Versorgungslücken in Deutschland weiter verstärken.

Energiesteuer und CO₂-Preis dienen darüber hinaus als klimapolitische Instrumente, um Anreize in Richtung alternativer Fortbewegungsmethoden oder Kraftstoffe zu setzen. Zweck der Bepreisung von CO₂-Emissionen fossiler Kraftstoffe ist es, damit zur Erreichung der nationalen Klimaschutzziele bis zur Netto-Treibhausgasneutralität bis zum Jahr 2045 sowie zur Erreichung der deutschen Minderungsziele nach der EU-Klimaschutzverordnung beizutragen. Gleichzeitig fördert die Bundesregierung

unmittelbare Entlastung der Bürgerinnen und Bürger auch im Bereich der Mobilität, beispielsweise durch das Deutschlandticket. Daneben ist zu beachten, dass der Spielraum im Bezug auf Steuerreduzierungen eingeschränkt ist, da auf europäischer Ebene durch die Energiebesteuerungsrichtlinie (Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom) gewisse Mindestverbrauchsteuersätze festgelegt sind, welche die Mitgliedstaaten unter anderem auf Kraftstoffe anwenden müssen.

In der Vergangenheit wurden bereits verschiedene wissenschaftliche Untersuchungen zu Preisregulierungsmaßnahmen bei Kraftstoffen in anderen Ländern analysiert. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass diese Modelle keine Verbesserung des Wettbewerbs erwarten lassen. Vielmehr zeigen die Erfahrungen aus anderen Ländern, dass die Preisregulierungen für Kraftstoffe den Wettbewerb zulasten des Mittelstands und freier Tankstellen durch eine weitere Verfestigung der Marktstrukturen schwächen könnten.