

Stellungnahme des MEW Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland e. V. zum geplanten Spritpreisdeckel

Der MEW lehnt die Einführung eines staatlichen Spritpreisdeckels grundsätzlich ab. Die in Folge von diversen geopolitischen Ereignissen hohen Kraftstoffpreise belasten private Haushalte und Unternehmen erheblich. Wir unterstützen deshalb das Ziel, Verbraucher wirksam zu entlasten. Ein staatlicher Eingriff in die Preisbildung birgt jedoch erhebliche Risiken für Versorgungssicherheit, Wettbewerb und insbesondere die mittelständische Energiewirtschaft. Eine Entlastung muss so gestaltet sein, dass Kraftstoffe weiterhin zuverlässig beschafft, gelagert und verteilt werden können.

1. Warum der Spritpreisdeckel nicht eingeführt werden sollte

Ein Preisdeckel senkt keine Beschaffungskosten

Benzin und Diesel werden auf globalen Märkten gehandelt. Ihre Beschaffungskosten hängen von den Preisen fertiger Raffinerieprodukte, Wechselkursen, verfügbaren Raffineriekapazitäten sowie Transport- und Lieferbedingungen ab. Ein deutscher Höchstpreis an der Tankstelle kann diese Kosten nicht begrenzen.

Liegt der zulässige Verkaufspreis unter den wirtschaftlich erforderlichen Beschaffungs- und Versorgungskosten, wird die Belieferung des deutschen Marktes unwirtschaftlich und damit unattraktiv. Aus Sicht des MEW besteht infolgedessen das Risiko, dass Importmengen zurückgehen oder Lieferungen in andere Märkte fließen. Gerade in einer angespannten Versorgungslage darf die Politik keine zusätzlichen Beschaffungshürden schaffen.

Der Deckel trifft unabhängige Anbieter besonders stark

Unabhängige Importeure, Großhändler und Tanklagerbetreiber tragen wesentlich zu einer vielfältigen Versorgung und einem leistbaren Preisniveau bei. Anders als vertikal integrierte Konzerne verfügen sie nicht über eigene Rohölförderung oder Raffinerien, über die sich Belastungen einzelner Geschäftsfelder ausgleichen ließen. Sie müssen Kraftstoffe zu marktüblichen Bedingungen einkaufen und ihre Bestände vorfinanzieren.

Eine pauschale Begrenzung der Verkaufspreise berücksichtigt diese unterschiedlichen Geschäftsmodelle nicht ausreichend. Hohe Umsätze dürfen dabei nicht mit hohen Gewinnen verwechselt werden. Die Handelsspanne muss auch Lagerhaltung, Logistik, Finanzierung und betriebliche Risiken abdecken. Werden diese wirtschaftlichen Grundlagen geschwächt, drohen der Rückzug unabhängiger Anbieter einhergehend mit einer stärkeren Marktkonzentration. Dadurch würde der Wettbewerb geschwächt – mit dem Risiko, dass die Preise für Verbraucher langfristig steigen.

Weniger Anbieter bedeuten langfristig geringeren Wettbewerb

Ein staatlich festgelegter Höchstpreis kann keinen dauerhaft günstigeren Marktpreis garantieren. Aus Sicht des MEW kann er zudem als gemeinsamer Orientierungspunkt wirken und dadurch den gesunden Preiswettbewerb abschwächen.

Besonders problematisch wäre es, wenn die Maßnahme zunächst mittelständische Wettbewerber aus dem Markt drängen würde und anschließend wenige verbliebene Anbieter die Versorgung bestimmten.

Nachhaltiger Verbraucherschutz braucht einen offenen Markt mit leistungsfähigen, unabhängigen Unternehmen. Diese Wettbewerbsstruktur muss auch in schwierigen Zeiten der Versorgung erhalten bleiben.

Raffineriemargen dürfen nicht zulasten des Mittelstands reguliert werden

Die Politik muss zwischen den Margen der Raffinerien und den Erträgen der nachgelagerten Versorgung unterscheiden. Hohe Margen auf Raffinerieebene kommen unabhängigen Importeuren, Großhändlern und Tanklagerbetreibern nicht zugute. Für sie sind die Abgabepreise der Raffinerien vielmehr Beschaffungskosten, die sie selbst weder bestimmen noch begrenzen können.

Ein Deckel beim Endkundenpreis, der die vorgelagerten Abgabepreise unberührt lässt, würde die Belastung auf den unabhängigen Handel und die Tankstellen erweitern, obwohl diese Teile der Wirtschaft keinerlei Einfluss auf die Abgabepreise der Raffinerien oder den Marktpreis der Produkte haben. Daher würde ein Deckel beim Endkundenpreis die wirtschaftliche Grundlage dieser Unternehmen schwächen, während die eigentlich ursächlichen Raffineriemargen unangetastet blieben.

Ausländische Modelle lassen sich nicht unverändert übertragen

Die Berufung auf Belgien oder Luxemburg ersetzt keine Prüfung der deutschen Marktbedingungen. Deutschland verfügt über unterschiedliche regionale Raffinerie-, Import-, Lager- und Transportstrukturen. Deutschland ist fast 12 x größer als Belgien, mehr als 100 x größer als Luxemburg. Ein bundesweit einheitlicher Preis kann diese Unterschiede nicht abbilden. Dementsprechend müsste eine Vielzahl regionaler Preisdeckel eingeführt werden, um die regional unterschiedlichen Gegebenheiten abzubilden. Schwankungen der Kosten für Versorgung und Transport würden zudem eine tägliche Überprüfung dieser gedeckelten Preise erfordern. Unserer Meinung nach würde dies einen unverhältnismäßig großen bürokratischen Aufwand nach sich ziehen. Auch das belgische Modell ist kein dauerhaft eingefrorener Tankstellenpreis. Es berücksichtigt internationale Produktnotierungen und Kosten der Lieferkette. Die belgischen Behörden erläutern ausdrücklich, dass eine zu langsame Anpassung früherer Höchstpreise die Versorgung gefährdet hatte. Darüber hinaus wird in Belgien auch die Abschaffung verbindlicher Höchstpreise diskutiert.

Daraus folgt für den MEW: Wer ein solches Modell diskutiert, muss die Kosten- und Anpassungsmechanismen ebenso betrachten, um zu einer nachhaltigen Preisobergrenze zu gelangen.

Entlastung sollte an wirksameren Hebeln ansetzen

Der MEW spricht sich vorrangig für zielgerichtete Unterstützung besonders belasteter Haushalte und Unternehmen sowie für planbare steuerliche Entlastungen aus. Gleichzeitig sollten Versorgungshindernisse abgebaut und wettbewerbsfähige Beschaffungswege gestärkt werden.

2. Was bei einer Einführung zwingend beachtet werden muss

Sollte die Bundesregierung trotz dieser Bedenken einen Spritpreisdeckel einführen, fordert der MEW folgende Mindestanforderungen. Ihre Erfüllung ändert nichts an unserer grundsätzlichen Ablehnung.

Marktgerechte und transparente Preisformel

Die Berechnung muss sich an geeigneten Notierungen für fertige Kraftstoffe orientieren. Eine ausschließliche Bindung an den Rohölpreis wäre unzureichend, da sich Rohöl- und Kraftstoffpreise unterschiedlich entwickeln können, wie es in den vergangenen Monaten zu beobachten war. Wechselkurse und produktspezifische Beschaffungskosten sind nachvollziehbar einzubeziehen.

Die Methodik muss öffentlich überprüfbar sein. Preisänderungen des Spritpreisdeckels müssen nach klaren transparenten Regeln erfolgen und dürfen nicht von kurzfristigen politischen Entscheidungen abhängen.

Vollständige Berücksichtigung der Versorgungskosten

Neben der Beschaffung müssen Transport, Lagerung, Umschlag, Finanzierung, Versicherung und gesetzliche Verpflichtungen berücksichtigt werden. Dazu gehören insbesondere Energiesteuer, Umsatzsteuer, CO₂-Kosten, Kosten der THG-Quotenerfüllung und der Pflichtbevorratung des Erdölbevorratungsverbandes.

Zusätzlich muss ein wirtschaftlich tragfähiger Spielraum für den Betrieb und notwendige Investitionen verbleiben. Eine reine bundesweite Durchschnittsbetrachtung darf strukturell höhere, unvermeidbare Versorgungskosten einzelner Regionen nicht ausblenden.

Schnelle Anpassung und verbindlicher Krisenmechanismus

Die Obergrenze muss Kostenveränderungen zeitnah und nach denselben Regeln nach oben wie nach unten nachvollziehen. Für außergewöhnliche Marktbewegungen, Lieferausfälle oder erhebliche Logistikstörungen braucht es einen kurzfristig wirksamen Aussetzungs- bzw. Anpassungsmechanismus.

Versorgungssicherheit muss dabei Vorrang haben. Unternehmen dürfen nicht verpflichtet werden, Lieferungen dauerhaft zu wirtschaftlich nicht tragfähigen Bedingungen aufrechtzuerhalten.

Geordneter Übergang und praktikable Umsetzung

Bereits beschaffte Lagerbestände, bestehende Lieferverträge und Absicherungsgeschäfte müssen beim Übergang angemessen berücksichtigt werden. Unternehmen benötigen ausreichenden Vorlauf für die Anpassung ihrer Vertrags-, Abrechnungs- und IT-Systeme.

Dementsprechend ist das geplante Timing sehr unglücklich: normalerweise beginnen genau jetzt die Versorgungsgespräche für das nächste Jahr. Bis die Details für den geplanten Preisdeckel zum 1. Januar 2027 bekannt sind, wird niemand Verträge abschließen können.

Sonst besteht das Risiko, dass jemand teurer einkauft als der Deckel es eigentlich zulässt. Wir sehen das erhebliche Risiko, dass diese hohe Unsicherheit am Ende zulasten zu Mehrkosten für den Verbraucher führen wird.

Neue Meldepflichten sind auf das erforderliche Maß zu begrenzen. Geschäftsgeheimnisse müssen geschützt bleiben. Das Zusammenspiel mit bestehenden Preisänderungsregeln muss eindeutig geregelt werden.

Befristung, unabhängige Evaluation und klare Ausstiegsriterien

Ein krisenbedingter Eingriff muss ein festes Enddatum haben. Seine Wirkung ist anhand tatsächlich gezahlter Verbraucherpreise, verfügbarer Liefermengen, regionaler Versorgung und der Wettbewerbsstruktur zu überprüfen.

Zeigen sich Versorgungsengpässe, wirtschaftlich untragbare Belastungen oder eine Verdrängung mittelständischer Anbieter, muss die Regelung sofort ausgesetzt werden.

Abschließend möchten wir betonen, dass im Falle der Einführung einer Preisobergrenze die aktuelle sog. 12-Uhr-Regel obsolet wird und im Zuge der Einführung des Spritpreisdeckels umgehend abgeschafft werden sollte.

Der MEW fordert die Bundesregierung auf, die mittelständische Energiewirtschaft von Beginn an gleichberechtigt einzubeziehen. Eine Entlastungspolitik ist nur dann tragfähig, wenn sie bezahlbare Mobilität ermöglicht und zugleich die Unternehmen erhält, die Versorgung und Wettbewerb in der Vergangenheit und auch künftig gewährleisten.

Berlin, den 13. Oktober 2026