



**Bundesverband
EnergieMittelstand**

Fuels | **VSI** | Lubes | Energy

Berlin, 19. Juni 2026

Stellungnahme

**zum Entwurf eines Zwölften Gesetzes zur Änderung des Gesetzes
gegen Wettbewerbsbeschränkungen (12. GWB-Novelle)**

Kontakt

**UNITI Bundesverband
EnergieMittelstand e. V.**

UNITI Haus Berlin
Jägerstraße 6 · 10117 Berlin
Postfach 08 07 51
10007 Berlin
T. (030) 755 414-300
F. (030) 755 414-366
info@uniti.de
www.uniti.de

Büro Brüssel
Avenue Palmerston 26
1000 Bruxelles
T: + 32 (2) 70 989 18

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
Referat Grundsatzfragen der Wettbewerbspolitik, Kartellrecht,
wettbewerbspolitische Fragen der Digitalisierung (IB1)

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit nehmen wir Stellung anlässlich der Verbändeanhörung zum Entwurf eines Zwölften Gesetzes zur Änderung des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (12. GWB-Novelle).

1. Betroffenheit

Der UNITI Bundesverband EnergieMittelstand e.V. repräsentiert in Deutschland rund 90 Prozent des mittelständischen Energiehandels und bündelt die Kompetenzen bei Kraftstoffen, Brennstoffen sowie Schmierstoffen. Täglich frequentieren über 4,3 Millionen Kunden die ca. 8.650 Straßentankstellen der UNITI-Mitgliedsunternehmen, welche ca. 62 Prozent des Straßentankstellenmarktes ausmachen. Mit etwa 3.700 freien Tankstellen sind bei UNITI zudem fast 70 Prozent der freien Tankstellen organisiert. Durch Änderungen der Regularien im Kraftstoffmarkt sind unsere Mitgliedsunternehmen somit immer direkt oder indirekt betroffen.

2. Zusammenfassung

a) Ordnungspolitische Kritik

Mit der 12. GWB-Novelle wird eine „verdachtsunabhängige Beobachtung“ und eine Auskunftspflicht für preisbildende Faktoren für die gesamte Lieferkette im Kraftstoffmarkt eingeführt. **Die geplante Regelung ist ordnungspolitisch bedenklich, weil sie den Übergang von einer ex-post Missbrauchs- und Kartellkontrolle zu einer ex-ante Marktüberwachung markiert.** Nach dieser Logik steht zu befürchten, dass der Staat dann künftig eine Angemessenheitsprüfung der Kraftstoffpreise vornehmen möchte. Wenn der Staat eine Angemessenheitsprüfung von Endverbraucherpreisen vornimmt, oder gar eine Preisobergrenze vorgeben möchte, greift er in die zentrale Koordinationsfunktion des Marktes ein. Besonders problematisch ist das bei Kraftstoffen, weil die Einkaufspreise stark volatil sind und von internationalen Produktnotierungen, Raffineriekapazitäten, Wechselkursen, Steuern, CO₂-Kosten, Logistik und regionaler Versorgung abhängen.

b) Sicht des Energiemittelstandes

Die vorgesehene regelmäßige Übermittlung sensibler Preis- und Absatzdaten würde erhebliche Bürokratie- und Compliance-Kosten verursachen. Diese Belastungen trafen mittelständische Anbieter überproportional und bergen das Risiko von Wettbewerbsverzerrungen zugunsten

großer, integrierter Marktteilnehmer. **Das kann wiederum zu einer strukturellen Benachteiligung des Energiemittelstandes führen.**

c) Standort- und Wettbewerbsnachteil

Wenn Deutschland im Kraftstoffgroßhandel besonders weitgehende, regelmäßige Datenpflichten einführt, kann dies gegenüber anderen EU-Mitgliedstaaten einen Standortnachteil schaffen. Internationale Anbieter könnten deutsche Handelsaktivitäten reduzieren oder verlagern, wenn sie die Offenlegungspflichten als zu weitgehend oder geschäftsstrategisch riskant ansehen.

d) Rechtliche Bedenken

Die geplante Neufassung des § 47k Abs. 7 GWB begegnet erheblichen rechtlichen Bedenken. Sie erweitert die bisherige Auskunftsbefugnis der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe qualitativ und quantitativ erheblich. Aus einer allgemeinen Verweisung auf die Ermittlungsbefugnisse der §§ 59, 59a und 59b GWB würde **ein eigenständiges Regime zur regelmäßigen, zukunftsgerichteten und verdachtsunabhängigen Übermittlung sensibler Preis- und Absatzdaten auf vorgelagerten Kraftstoffmärkten geschaffen.**

Besonders kritisch ist, dass **die Norm einen nicht abschließend definierten offenen Datenkatalog vorsieht** und „insbesondere“ (aber nicht nur) Angaben zu Abnehmern, Absatzmengen, Absatzpreisen, Absatzregionen und Lieferhorizonten erfassen kann. Hierbei handelt es sich um hochsensible Geschäfts- und Wettbewerbsdaten. **Die vorgesehene Befugnis greift tief in die unternehmerische Betätigungsfreiheit ein und kann faktisch zu einer dauerhaften Berichtspflicht führen, da der Entwurf ein wiederholtes Verlangen nach Ablauf des grundsätzlich auf sechs Monate angelegten Mitteilungszeitraums vorsieht.**

3. Allgemeiner Kontext

Das GWB soll freien und fairen Wettbewerb schützen und bildet damit eine wesentliche gesetzliche Grundlage unserer marktwirtschaftlichen Ordnung. Wiederholt kommt es zu geopolitischen Verwerfungen wie zuletzt im Nahen Osten. Diese sind schon immer Bestandteil eines weltweit verschränkten Marktes gewesen. Der Krieg der USA mit dem Iran und der damit verbunden Sperrung der Straße von Hormus stellt eine solche geopolitische Verwerfung dar. **Die Bundesregierung meint nun, diese Verwerfung mit Verschärfungen des GWB eindämmen zu können. Dieser Ansatz ist völlig verfehlt. Das GWB ist dafür nicht geeignet.** Die Bundesregierung hat zuletzt beispielsweise das Kraftstoffmaßnahmenpaket (inklusive „12:00 Uhr Regelung“) und die temporäre Senkung der Energiesteuer auf Kraftstoffe auf den Weg gebracht. Zur fehlenden Sinnhaftigkeit und Geeignetheit haben wir in unserer [Stellungnahme](#) vom 19. März 2026 ausführlich positioniert. Hinzu kommen noch weitere Änderungen des GWB etwa in der BT-

Drucksache 21/5141.¹ **All diese Änderungen, welche z.T. noch nicht einmal in Kraft getreten sind, haben weder den Wettbewerb gestärkt noch den vom Gesetzgeber gewünschten Verbraucherschutz verbessert.** Hinzu kommt ein hoher bürokratisch-technischer Umsetzungsaufwand innerhalb der Branche. Teilweise sind die geänderten Gesetzespakete noch immer nicht abgeschlossen, da es bisher an der notwendigen Rechtsverordnung zum sicheren Umgang mit der „12:00 Uhr Regel“ fehlt. **Gleichzeitig hat die Branche trotz schwieriger Weltmarktbedingungen die Versorgungssicherheit aufrechterhalten.** Dass mit dem vorliegenden Entwurf erneut tief in den Kraftstoffmarkt eingegriffen wird, sorgt für weitere Verunsicherung in der Branche. **Es drängt sich der Eindruck auf, dass die geplanten Änderungen des GWB zum wiederholten Mal nicht dem originären Zweck des Gesetzes dienen sollen, sondern vielmehr das GWB als Instrument gegen eine Branche eingesetzt werden soll.**

Wir hatten bereits in unserer [Stellungnahme](#) vom 07. Oktober 2022 zur 11. Novelle des GWB zu der Rechtmäßigkeit der Änderungen detailliert Position bezogen. Die dargestellten Bedenken bestehen nach wie vor, nicht nur aber auch gegen die 12. GWB-Novelle, insbesondere bestehen Bedenken im Hinblick auf die Rechtmäßigkeit der Änderung des 47k GWB. Wir werden abermals auch in dieser Stellungnahme darauf eingehen.

4. **Artikel 1 Nr. 16d: Änderung des § 47k GWB – Marktbeobachtung im Bereich Kraftstoffe**

Eine wesentliche Änderung des § 47k GWB ist die vorgeschlagene Neufassung des Absatz 7, mit der die Befugnisse der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe (MTS-K) deutlich ausweitet werden sollen:

Neben den bereits bestehenden Befugnissen des Auskunftsverlangens (§ 59 GWB), der Prüfung von geschäftlichen Unterlagen (§ 59a GWB) und der Möglichkeit von Durchsuchungen (§ 59b GWB) soll die MTS-K „von einem auf einem der Abgabe von Kraftstoffen an Letztverbraucher vorgelagerten Markt tätigen Anbieter von Kraftstoffen die zukünftige Übermittlung von Preis- und Absatzinformationen, insbesondere von Abnehmern, Absatzmengen, Absatzpreisen, Absatzregionen und Lieferhorizonten verlangen“ können (neuer Satz 2).

Die geplante Änderung des § 47k GWB ist jedoch kein geeignetes Mittel, um das bestehende Wettbewerbsrecht zu verbessern:

Abweichung von § 29a GWB

Der neu eingeführte Satz 2 in § 47k GWB, welcher das Verlangen der MTS-K nach weitreichender Datenauskunft gegenüber vorgelagerten Marktteilnehmern darlegt, erweitert den Anwendungsbereich auf die gesamte Lieferkette. Auskunftspflichtig sind danach künftig unter anderem Mineralölunternehmen, Großhändler, Lieferanten oder Markenpartner und nicht mehr

¹ Deutscher Bundestag: Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung der nationalen Umsetzung von europäischen Regelungen zum Ökodesign, zur Energieverbrauchskennzeichnung und zu weiteren Regelungen, <https://dserver.bundestag.de/btd/21/051/2105141.pdf>.

nur die „Betreiber von öffentlichen Tankstellen, die Letztverbrauchern Kraftstoffe zu selbst festgesetzten Preisen anbieten“. **Entgegen § 29a GWB, welcher erst kürzlich mit dem Kraftstoffmaßnahmenpaket eingeführt wurde, muss hier allerdings kein Anfangsverdacht für eine marktbeherrschende Stellung oder relative Marktmacht vorliegen.** Dies wird in der Gesetzesbegründung zur Änderung des § 47k Absatz 7 GWB auch zugegeben.

Vielmehr wird eine „verdachtsunabhängige Beobachtung“ für die gesamte Lieferkette eingeführt, die eine nicht bestimmte Auskunftspflicht für eine Reihe nicht legal definierter Daten umfasst. **Dies halten wir für rechtlich bedenklich.**

5. Rechtliche Bewertung der bisherigen und der geplanten GWB-Änderungen

Der Gesetzgeber hat in den letzten Jahren die Befugnisse des Bundeskartellamtes – ohne ausreichend rechtfertigende Gründe – durch Änderungen des GWB erweitert. Das Bundeskartellamt (BKartA) hatte bereits vor der 11. GWB-Novelle die Möglichkeit, ganze Branchen einer näheren Untersuchung der Wettbewerbsstrukturen zu unterziehen. Die 11. GWB-Novelle änderte diese Rechtslage. Das BKartA konnte nach der 11. GWB-Novelle „verhaltensbezogene und strukturelle“ Abhilfemaßnahmen anordnen, wenn die Überwachungsstellen eine angebliche **Störung des Wettbewerbes** auch ohne einen Nachweis feststellen sollten. Eine solche pauschalisierend und unverhältnismäßige Anwendung staatlicher Eingriffe in den freien Markt hatte UNITI bereits seinerzeit strikt abgelehnt. **Das Wettbewerbsrecht und die darin enthaltenen staatlichen Maßnahmen zur Aufrechterhaltung freier und fairer Marktstrukturen sollten nur bei einem nachgewiesenen Verstoß gegen das Wettbewerbsrecht zur Anwendung kommen und auch nur gegen die den Wettbewerb verzerrenden Unternehmen gerichtet sein.**

Nachdem der Gesetzgeber die Eingriffsschwelle des BKartA auf eine Störung des Wettbewerbs reduziert hatte, wurde unter anderem **§ 29a GWB „Kraftstoffmärkte“ neu geschaffen, der eine neue Regulierung speziell für Kraftstoffmärkte in Deutschland vorsieht.** Eine kartellrechtliche relevante missbräuchliche Ausnutzung einer solchen marktbeherrschenden Stellung oder einer relativen Marktmacht soll nach dem Willen des Gesetzgebers vorliegen, wenn er Kraftstoffpreise fordert, die die Kosten in unangemessener Weise überschreiten. Zudem muss der Anbieter von Kraftstoffen – wenn das Bundeskartellamt ein Verfahren einleitet – die Zuordnung und die Höhe der Kosten darlegen und beweisen. Wenn nach Ansicht des Bundeskartellamtes die Höhe der Kosten das Marktübliche erheblich überschreitet, muss der Anbieter von Kraftstoffen auch die Angemessenheit der Kosten darlegen und beweisen.

§ 29a GWB halten wir nach wie vor für rechtlich bedenklich, da die Kombination von unbestimmten Rechtsbegriffen, der Umkehr der Beweislast, der niedrigen Eingriffsschwelle für das Bundeskartellamt und der drohenden erheblichen Maßnahmen durch das Bundeskartellamt zu einer möglichen Rechtswidrigkeit führt.

Wenn eine Norm

- mit unbestimmten Begriffen arbeitet,
- die Behörde nur einen relativ vagen Anfangsverdacht oder eine Marktauffälligkeit annehmen muss,
- das Unternehmen die Darlegungs- und Beweislast trägt und
- die Gegenbeweismöglichkeit praktisch schwach bzw. unmöglich ist,

dann kann die Norm in ihrer Gesamtwirkung gegen das Rechtsstaatsprinzip verstoßen. Denn dann weiß der Normadressat nicht mehr zuverlässig, wann genau die Last auf ihn übergeht und was genau er entkräften muss.

Die gleichen Bedenken gelten auch für die geplante Änderung des § 47k GWB. Hier werden dem Normadressaten zum einen unklare (weil nicht definierte) Auskunftspflichten auferlegt. Zum anderen wird hier eine verdachtsunabhängige (Markt)beobachtung etabliert. Hinzu kommt, dass unklar ist, ob die Pflichten des Normadressaten BDSG- bzw. DSGVO-konform erfüllt werden können. Gerade im Kraftstoffgroßhandel können schon wenige Datenpunkte Rückschlüsse auf konkrete Lieferbeziehungen zulassen. Deshalb müsste die Norm deutlich strengere Vorgaben zu Vertraulichkeit, Aggregation, Pseudonymisierung, Datenlöschung, Zugriffsrechten und Zweckbindung enthalten. Zusammengenommen ergeben sich erhebliche Bedenken an der Rechtmäßigkeit dieser geplanten Änderung (aber nicht nur an dieser).

Die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage zum Kraftstoffmaßnahmenpaket auf BT-Drucksache 21/6169 macht die Differenzierung der beiden Verfahren nach § 29a GWB und dem geplanten § 47k GWB noch einmal deutlich. Hier wird in den Antworten auf die Fragen vier, acht und elf die Eigenheit des neuen Verfahrens nach § 29a GWB dargelegt. Das gilt auch für bestehende Vorermittlungen nach § 29a GWB. Die Antwort auf Frage elf macht sogar unmissverständlich klar: „Für die Beurteilung von Margen sind detaillierte Kosteninformationen notwendig, solche Informationen kann das Bundeskartellamt z. B. in einem Verfahren nach § 29a GWB einholen, [...]“. ² Das Bundeskartellamt besitzt somit bereits über die Möglichkeit, benötigte Daten zur Umsetzung von 29a GWB nach einer Feststellung eines Verstoßes einzuholen. Die Notwendigkeit einer Verschärfung des § 47k GWB zur Umsetzung von § 29a GWB ergibt sich somit nicht. Darüber hinaus ist es weder die Aufgabe einer MTS-K, des BKartA oder einer anderen Behörde, die Wirtschaftlichkeit oder die Preisfindung des Marktes zu beurteilen. Bei der Gestaltung der geplanten Änderung des § 47k GWB sorgt der Gesetzgeber zudem dafür, dass die Entscheidung der MTS-K als eine Ermessensentscheidung ausgestaltet ist und damit die gerichtliche Überprüfung auf Ermessensfehler reduziert wird.

Rechtlich bedenklich und zu kritisieren ist außerdem die Möglichkeit einer Dauermeldepflicht für einzelne Unternehmen. Denn auch wenn die Verfügung nur auf sechs Monate begrenzt ist, sieht der Entwurf die Möglichkeit einer sich direkt anschließenden weiteren Verfügung vor. Ebenso ist keine Begrenzung der Verlängerung im Gesetz vorgesehen. **Da die Bestimmung**

² Deutscher Bundestag: Drucksache 21/6169, <https://dserver.bundestag.de/btd/21/061/2106169.pdf>

verdachtsunabhängig gilt, könnte sich eine andauernde verdachtsunabhängige Marktbeobachtung (einzelner Unternehmen) ergeben.

Dass der Gesetzgeber gerade bei der Novellierung des GWB rechtliche Erwägungen nicht ausreichend berücksichtigt, zeigt auch die **Eilentscheidung des 1. Kartellsenats des OLG Düsseldorf zu den Auskunftsbeschlüssen des Bundeskartellamtes im Verfahren zum Kraftstoffgroßhandel**. Die wesentlichen Überlegungen des OLG Düsseldorf waren:

- a) Das Gericht hatte bereits Zweifel, ob das Bundeskartellamt in einem Verfahren nach § 32f Abs. 3 GWB überhaupt derart weitreichende Auskünfte verlangen darf. Konkret ging es unter anderem um umfangreiche Preisinformationen zu Heizöl, Diesel und Benzin über einen Zeitraum von einem Jahr, obwohl zuvor bereits eine Sektoruntersuchung durchgeführt worden war.
- b) Das OLG beanstandete, dass das Feststellungsverfahren nicht gegen konkrete Unternehmen auf den betroffenen Kraftstoffmärkten gerichtet war, insbesondere nicht gegen die in der Sektoruntersuchung identifizierten „wesentlichen Anbieter“. **Nach Auffassung des Gerichts wirkte das Verfahren der Sache nach eher wie eine Fortsetzung der abgeschlossenen Sektoruntersuchung.**
- c) **Das OLG sah ernstliche Zweifel daran, dass die namentliche Offenlegung der Informanten erforderlich war.** Das Bundeskartellamt habe in den Auskunftsbeschlüssen nicht ausreichend begründet, weshalb die Identitäten der Informanten für die Ermittlungen notwendig seien. **Nach Ansicht des Gerichts konnten die bereits vorhandenen Daten zusammen mit den pseudonymisierten Angaben ausreichen;** außerdem könne das Amt teilweise direkt bei den im Markt tätigen Unternehmen ermitteln.

Die Eilentscheidung zeigt, dass der Gesetzgeber bei der Novellierungen des GWB rechtsstaatliche Grundsätze außer Acht lässt.

6. Erfassung der vorgelagerten Marktteilnehmer, die Betroffenheit des Mittelstandes und der Tankstellen sowie mögliche Preiskontrollmechanismen aus Sicht des Energiemittelstandes

Durch die Aufnahme von vorgelagerten Marktteilnehmern erfolgt eine massive Ausweitung des potenziellen Normadressatenkreises. **Die im Gesetz enthaltenen „vorgelagerten Märkte“ sind nicht definiert.** Der Energiemittelstand ist von der Datenübermittlung der vorgelagerten Stellen gleich mehrfach betroffen. Zwar ist er bereits im Bereich der Kraftstoffpreise meldepflichtig. Aber er ist auch der Abnehmer der vorgelagerten Marktstufen. Das bedeutet, **die MTS-K erhält eine vollständige Beschaffungstatistik der Tankstellenbetreiber, wenn diese Kunde und somit Abnehmer eines vorgelagerten Unternehmens sind,** welche von der MTS-K zur Datenabgabe verpflichtet wurde. Um es noch einmal zu verdeutlichen: Diese Statistiken beinhalten das Unternehmen als Abnehmer, die Absatzmenge – somit die Liefermenge für das Tankstellenunternehmen – die Absatzpreise – damit die Einkaufspreise des Tankstellen-

unternehmens. **Verbunden mit der eigenen Meldepflicht der Tankstellen, welche die Verkaufspreise (somit deren Preisinformation) darstellen, erhält die MTS-K einen nahezu vollständigen Einblick in die Tätigkeit der Tankstellenbetreiber inklusive der möglichen Marge.** Diese sind somit erheblich durch die neue Regelung betroffen. Dies gilt im Übrigen auch für alle Unternehmen der mittleren Marktstufe. Denn durch die mögliche Meldepflicht des eigenen Lieferanten und einer eigenen Meldepflicht würde sich eine ähnliche Situation ergeben. Die Betroffenheit von Tankstellenbetreibern, welche Kraftstoffe an den Letztverbraucher abgeben, wird durch die Datenübermittlung von Absatzregionen und Lieferhorizonten weiter verstärkt. **Denn sie spiegeln nicht nur die aktuelle, sondern auch die zukünftige unternehmerische Tätigkeit wider und beinhalten auch noch Informationen von konkurrierenden Unternehmen. Die MTS-K erhält damit einen tieferen Markteinblick, als es alle auf dem Markt tätigen Unternehmen jemals haben könnten.**

Eine solche vorrausschauende verdachtsunabhängige Marktüberwachung ist nicht Aufgabe der MTS-K, des Bundeskartellamtes oder einer anderen Behörde. Ziel bei der Einführung waren „die Aufdeckung und Sanktionierung von Verstößen“ (§ 47k GWB). Nunmehr soll jedoch die MTS-K die Möglichkeit erhalten, Endkundenpreise an Tankstellen mit vorgelagerten Lieferpreisen, Absatzmengen und Lieferregionen abzugleichen. Dadurch ließe sich etwa untersuchen, ob Preissteigerungen an Tankstellen zeitlich und sachlich mit vorgelagerten Kostenentwicklungen korrespondieren. Diese Kostenentwicklungen sind aber nur ein Teil der Kosten der Unternehmen. Durch die einseitige Betrachtung des Datensätze durch die MTS-K werden andere preisbildende Faktoren nicht berücksichtigt, so dass die Analyse der MTS-K keine korrekten Ergebnisse ergeben werden. **Es drängt sich daher der Verdacht auf, dass der Gesetzgeber mit der 12. GWB-Novelle letztlich einen Preiskontrollmechanismus zu etablieren versucht. Nach dieser Logik steht zu befürchten, dass der Gesetzgeber dann künftig eine Angemessenheitsprüfung der Kraftstoffpreise vornehmen möchte. Ob ein Preis angemessen ist oder nicht, kann und sollte in einer funktionierenden Marktwirtschaft aber nicht eine Transparenzstelle oder das Bundeskartellamt entscheiden.**

Markteingriff durch die ausgeweitete Meldepflicht aus Sicht des Energiemittelstandes

Wenn Großhändler und Lieferanten künftig regelmäßig Absatzpreise, Abnehmer, Regionen und Lieferhorizonte melden müssen, werden auch Lieferbeziehungen und Vertragsmodelle beeinträchtigt. Lieferanten könnten ihre Konditionenstrukturen stärker standardisieren oder dokumentieren, um Unterschiede zwischen Abnehmern erklären zu können. Rabattsysteme, Boni, Gebietskonditionen, Mindestabnahmen, Laufzeiten und Exklusivbindungen könnten stärker darauf geprüft werden, ob sie im Wettbewerb sachlich begründbar sind. Für Tankstellenbetreiber kann das bedeuten, dass Lieferanten vorsichtiger bei individuell ausgehandelten Sonderkonditionen werden. Das kann für kleine Tankstellenbetriebe zu weniger Flexibilität bei individuellen Einkaufskonditionen führen und sich auch auf die Verbraucherpreise auswirken.

Datenweitergabe aus Sicht des Energiemittelstandes

Zu kritisieren ist auch der offene Charakter der zu übermittelnden Datenpakete. Denn die Aufzählung in Satz 2 ist nicht abschließend (siehe dazu auch Begründung S. 44). Dies geschieht durch die Bestimmung „insbesondere“ bei „Preis- und Absatzinformationen, insbesondere von Abnehmern, Absatzmengen, Absatzpreisen, Absatzregionen und Lieferhorizonten“. Somit kann die MTS-K weitere Daten von den Unternehmen verlangen. Dies erhöht die Unsicherheit der abgefragten Unternehmen und der indirekt betroffenen Abnehmer. Ebenso ist durch die nicht abschließende Definition des „auf einem der Abgabe von Kraftstoffen an Letztverbraucher vorgelagerten Markt tätigen Anbieter von Kraftstoffen“ der Adressatenkreis nicht ausreichend bestimmt.

Es ist ebenfalls nicht ersichtlich, ob die indirekt betroffenen Abnehmer überhaupt von der Datenweitergabe durch das vorgelagerte Unternehmen erfahren. **Als UNITI fordern wir deshalb eine Benachrichtigung durch die MTS-K an die durch die Verpflichtung anderer Unternehmen indirekt betroffenen Abnehmer, deren Daten an die MTS-K geleitet und dort verarbeitet werden.** Auch ist bei automatischer Datenverbreitung oder der Verwendung von KI eine hohe Datensicherheit und ein verantwortungsvoller Umgang mit den Daten von Nöten. Zuletzt ist noch darauf hinzuweisen, dass die Daten im Gegensatz zu anderen Meldungen an die MTS-K nicht veröffentlicht werden sollen. Hier ist darauf zu achten, dass die Daten von mehrstufigen Unternehmen (Preissetzung an der Tankstelle und vorgelagerte wirtschaftliche Tätigkeit) nicht von der MTS-K vermischt werden. Außerdem wird mit der Neufassung von § 47k Absatz 6 GWB die Datenweitergabemöglichkeit der MTS-K ausgeweitet.

Erfüllungsaufwand aus Sicht des Energiemittelstandes

Der Gesetzesvorschlag führt in seinen Anfangsbestimmungen keine Steigerung des Erfüllungsaufwands oder weiterer Kosten an. Hier ist direkt dargelegt: „Weitere sonstige direkte oder indirekte Kosten für die Wirtschaft und insbesondere für mittelständische Unternehmen sind nicht zu erwarten.“ **Diese Feststellung ist falsch.** Durch die geplante Änderung wird künftig das Datenmanagement nicht nur eine IT-Frage, sondern ein Compliance-Thema sein. Falsche Zeitstempel, unklare Sortenzuordnungen, verspätete Preisübermittlungen oder uneinheitliche interne Definitionen können nicht nur den Betriebsablauf beeinflussen, sondern auch zu Strafen führen.

Darüber hinaus ist auch nicht die Bearbeitung der Daten, Datenweitergabe und auch Pflege der Daten, welche an die MTS-K weitergeleitet werden in den Erfüllungsaufwand eingerechnet. Diese sind ebenso einzubeziehen wie die Implementierung der Meldung. Denn auch wenn die Meldung automatisch und digital erfolgt, müssen die Meldeprozesse erst im Unternehmen eingerichtet werden. Dies kann über die eigene IT oder einen Dienstleister geschehen, welche Ressourcen aufwenden müssen und auch die Schnittstelle zur MTS-K benötigen. Der Aufwand dafür kann an dieser Stelle nicht benannt werden, da er nur einzelfallbedingt erst auf das jeweilige Unternehmen zukommt, wenn es von der MTS-K verfügt wurde. Dadurch lassen sich auch keine Skaleneffekte

schaffen. Auf der anderen Seite besteht die Möglichkeit, dass präventiv alle Unternehmen auf der vorgelagerten Marktstufe eine IT-Möglichkeit schaffen oder Ihre Systeme anpassen, um im Fall der Verfügung handlungsfähig zu sein. **Auch das würde mit einem zusätzlichen Erfüllungsaufwand einhergehen.**

7. Weitere Änderungen des 47k GWB: Aufnahme von SUPER PLUS in die Meldepflicht bei der MTS-K in Nr. 16 a)

Da die Meldepflicht insgesamt kritisch zu sehen ist, ist auch eine erweiterte Meldepflicht für weitere Kraftstoffarten nicht zielführend. Anstatt die Gesetzeslage ständig kurzfristig weiter zu verschärfen, sollte die Bundesregierung erst einmal die Umsetzung bestehender Gesetzeslage durch die notwendigen Rechtsverordnungen final bestimmen. Dazu zählt auch eine Festlegung bezüglich CNG und LNG als Treibstoffe. Die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage zum Kraftstoffmaßnahmenpaket auf BT-Drucksache 21/6169 benennt selbst Schwierigkeiten bei der Umsetzung der „12:00 Uhr Regelung“. Als UNITI haben wir in unserer Stellungnahme zum Kraftstoffmaßnahmenpaket darauf hingewiesen und Klarstellungen für die bessere Umsetzbarkeit dargelegt. Es ist festzuhalten, dass die Rechtsverordnung zum sicheren Umgang mit der „12.00 Uhr Regel“ wie sie in § 2 Kraftstoffpreisanpassungsgesetz vorgesehen ist, immer noch nicht veröffentlicht wurde. Für den rechtssicheren Umgang mit der „12:00 Uhr Regel“ ist die Umsetzungsverordnung essentiell wichtig. Zu begrüßen ist allerdings die Klarstellung in der Begründung: „Eine Ausweitung der Meldepflicht auf weitere Kraftstoffsorten erscheint zum jetzigen Zeitpunkt unverhältnismäßig“ (S. 43). Dies betrifft insbesondere HVO und andere Kraftstoffe wie LPG oder CNG. Ebenfalls positiv zu bewerten ist die Berücksichtigung von E-Fuels in der Betrachtung des BMW-E und die damit verbundenen Möglichkeit hier weitere Entwicklungen vorzunehmen.

8. Standort- und Wettbewerbsnachteil

Die geplante Ausweitung der Datenerhebungs- und Berichtspflichten birgt das Risiko eines Standort- und Wettbewerbsnachteils. Wenn Unternehmen auf vorgelagerten Kraftstoffmärkten in Deutschland deutlich weitergehende und regelmäßige Preis-, Absatz- und Abnehmerdaten übermitteln müssen als Wettbewerber in anderen EU-Mitgliedstaaten, **kann dies Handelsaktivitäten, Investitionen und Markteintritte in Deutschland unattraktiver machen.**

Besonders betroffen wären mittelständische Anbieter, für die zusätzliche Compliance-, IT- und Rechtsprüfungskosten relativ stärker ins Gewicht fallen als für große integrierte Konzerne. **Eine einseitig nationale Ausweitung administrativer Berichtspflichten kann daher die Liquidität und Wettbewerbsintensität auf deutschen Großhandelsmärkten schwächen, statt den Wettbewerb zu stärken.** Wenn Unternehmen damit rechnen müssen, dass sensible Preis-, Kunden- und Absatzdaten regelmäßig gegenüber dem Staat offengelegt werden müssen, **kann dies auch die Investitionsbereitschaft beeinträchtigen.**

Betroffen sein können Investitionen insbesondere in:

- Lager- und Umschlagkapazitäten,
- Importlogistik,
- regionale Versorgungsstrukturen,
- alternative Kraftstoffe,
- Digitalisierung,
- HVO-, E-Fuels- oder Wasserstoffinfrastruktur,
- langfristige Liefer- und Abnahmeverträge.

Investitionen benötigen Planbarkeit und Schutz sensibler Geschäftsmodelle.

9. Fazit:

Die bereits durchgeführten und die geplante Änderungen des GWB etablieren zunehmend einen dauerhaften, administrativen und staatlichen Preiskontrollmechanismus, der mittel- und langfristig faktisch Einheitspreise erzeugen wird, Margen politisch festsetzt und Marktrisiken auf Händler oder Tankstellenbetreiber verlagert. Wegen eines unverhältnismäßigen Eingriffs in Art. 12 GG, ggf. Art. 14 GG, Art. 34 AEUV (Verhältnismäßigkeit, Bestimmtheit und wettbewerblicher Marktverdrängung) bestehen erhebliche Bedenken an der Rechtmäßigkeit der geplanten Regelung. Zudem steht die in den letzten Jahren umgesetzte und mit dieser Änderung fortgesetzte Novellierung des GWB wirtschaftlich im Widerspruch zum Leitbild der Marktwirtschaft, weil der Preis nicht mehr primär durch Angebot, Nachfrage, Wettbewerb, Beschaffungskosten und unternehmerische Kalkulation gebildet wird. Wenn der Staat einen im GWB gesetzlich verankerten Preiskontrollmechanismus etabliert, greift er in die zentrale Koordinationsfunktion des Marktes ein. Dies lehnen wir deutlich ab und fordern dazu auf, die geplante Änderung des § 47k Absatz 7 GWB nicht vorzunehmen.

Kontakt

RA Elmar Kühn

Hauptgeschäftsführer

E-Mail: kuehn@uniti.de

Tel.: +49 (0)30/755 414-300

RA Markus Robrecht

Leiter Recht

E-Mail: robrecht@uniti.de

Tel.: +49 (0)30 755 414-406

David Braune

Referent Politik

E-Mail: braune@uniti.de

Tel.: +49 (0)30/755 414-340

Über UNITI

Der UNITI Bundesverband EnergieMittelstand e.V. repräsentiert in Deutschland rund 90 Prozent des mittelständischen Energiehandels und bündelt die Kompetenzen bei Kraftstoffen, Brennstoffen sowie Schmierstoffen. Täglich frequentieren über 4,3 Millionen Kunden die ca. 8.650 Straßentankstellen der UNITI-Mitgliedsunternehmen, welche ca. 62 Prozent des Straßentankstellenmarktes ausmachen. Mit etwa 3.700 freien Tankstellen sind bei UNITI zudem fast 70 Prozent der freien Tankstellen organisiert. Überdies versorgen die UNITI-Mitglieder etwa 20 Millionen Menschen mit Wärme. Die Verbandsmitglieder decken rund 95 Prozent des Gesamtmarktes für flüssige und feste Brennstoffe ab. Ebenso zählen mit einem Marktanteil von über 95 Prozent die meisten Schmierstoffhersteller und Schmierstoffhändler in Deutschland zum Verband. Die rund 1.000 Mitgliedsfirmen von UNITI erzielen einen jährlichen Gesamtumsatz von etwa 95 Milliarden Euro und beschäftigen rund 100.000 Arbeitnehmer in Deutschland.

Lobbyregister-Nr. (Deutscher Bundestag): R002822

EU-Transparenz-Register-Nr.: 248388645583-80