

Profiteure der Krise

**Wie die Ölindustrie seit der russischen Invasion der Ukraine
Rekordgewinne an den Zapfsäulen einfährt**

© April 2022
Greenpeace CEE

Inhaltsverzeichnis

Zentrale Ergebnisse:	2
Informationen zur Analyse	4
Die Analyseschritte im Detail	4
Zusätzliche Einnahmen vs. zusätzliche Gewinne	7
Hintergrundinformationen zu Erdöl und Verkehr	8
Greenpeace-Forderungen an politische EntscheidungsträgerInnen	8

Zentrale Ergebnisse:

- Seit dem Einmarsch Russlands in die Ukraine hat die Erdölindustrie in der EU mit dem Verkauf von Diesel und Benzin Krisengewinne in Rekordhöhe¹ von mindestens 3 Milliarden Euro erzielt.²
- Hochgerechnet auf den gesamten Monat März hat die Erdölindustrie mit dem Verkauf von Diesel und Benzin³ in der EU durchschnittlich **107 Millionen Euro pro Tag zusätzlich eingenommen**, was einem **Gesamtbetrag von 3,3 Milliarden Euro an zusätzlichen Einnahmen** entspricht.
- Während die VerbraucherInnen EU-weit von beispiellosen Preissteigerungen bei Kraftstoffen betroffen waren, erzielte die Erdölindustrie **täglich Zusatzeinnahmen in Höhe von 94 Millionen Euro aus dem Verkauf von Diesel und 13 Millionen Euro aus dem Verkauf von Benzin**.
- EU-weit hat die Erdölindustrie durch Rekordumsätze bei Benzin und Diesel im Durchschnitt täglich folgende zusätzliche Einnahmen erzielt:
 - **38,2 Millionen Euro in Deutschland**
(aus dem Verkauf von Diesel: 30,6 Millionen Euro; aus dem Verkauf von Benzin: 7,6 Millionen Euro)
 - **13,3 Millionen Euro in Frankreich**
(aus dem Verkauf von Diesel: 13 Millionen Euro; aus dem Verkauf von Benzin: 0,3 Millionen Euro)
 - **7,6 Millionen Euro in Spanien**
(aus dem Verkauf von Diesel: 7 Millionen Euro; aus dem Verkauf von Benzin: 0,6 Millionen Euro)

¹ Die obigen Ausführungen erfassen die zusätzlichen Einnahmen der Erdölindustrie aus dem Verkauf von Diesel- und Benzinkraftstoffen. Diese zusätzlichen Einnahmen decken sich nicht mit den zusätzlichen Gewinnen vor Steuern (*Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization*, abgekürzt EBITDA). Es besteht jedoch eine starke Korrelation zwischen diesen beiden Kennzahlen, solange die Kosten mehr oder weniger gleich bleiben. Die steigenden Kosten für die Erdölraffinerien (aufgrund der explodierenden Erdgaspreise) müssen gegen andere Trends abgewogen werden, die sich positiv auf die Margen der Raffinerien auswirken, wie z. B. die derzeit hohen Preisnachlässe auf *Ural Crude* (bis zu 30 Prozent), dem wichtigsten einzelnen Rohölstrom in der EU, oder die günstige Marktlage für integrierte Ölgesellschaften, die selbst Erdgas fördern und handeln. Höhere Erdgaspreise haben in diesem integrierten Geschäftsumfeld keine Auswirkungen auf die Gesamtkosten. Es kann davon ausgegangen werden, dass zusätzliche Einnahmen zu höheren zusätzlichen Gewinnen vor Steuern (*Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization*, abgekürzt EBITDA) in ähnlicher Höhe führen, auch wenn diese nicht genau im Verhältnis 1:1 stehen. Eine genauere Erläuterung des angenommenen Verhältnisses zwischen zusätzlichen Einnahmen und Gewinnen ist dem [vollständigen Report](#) (Kapitel 2d, Seite 12) zu entnehmen.

² Für die Studie wurde der Durchschnitt der Brent-Spot-Preise im Jänner und März 2022 mit den wöchentlichen Tankstellenpreisen in der EU verglichen, die das Öl-Bulletin der Europäischen Kommission für den Zeitraum vom 7. bis zum 28. März 2022 bereitstellt. Die Gesamtschätzung der erzielten zusätzlichen Gewinnmargen gibt somit eine solide Annäherung an die Zufallseinnahmen (sog. Windfall-Profits), die seit dem Beginn des Krieges in der Ukraine am 24. Februar 2022 erzielt wurden. Unter der Annahme, dass sich die sonstigen Kosten nicht wesentlich ändern (siehe Anmerkung 1 oder Kapitel 2d des [vollständigen Reports](#)), ist dies auch ein guter Indikator für steigende Gewinne vor Steuern.

³ Raffinerieprodukte aus der Wertschöpfungskette von Benzin werden im europäischen Englisch als „gasoline“ bezeichnet; das Endprodukt, das an Tankstellen angeboten wird, ist hingegen unter der Bezeichnung „petrol“ geläufig. Die beiden Bezeichnungen werden im englischen Originaldokument dieser Definition entsprechend verwendet. In der vorliegenden deutschen Übersetzung wird lediglich der Begriff „Benzin“ verwendet.

- **4,3 Millionen Euro in Österreich**
 (aus dem Verkauf von Diesel: 3,7 Millionen Euro; aus dem Verkauf von Benzin: 0,6 Millionen Euro)
- **12,5 Millionen Euro in Italien**
 (aus dem Verkauf von Diesel: 10,4 Millionen Euro; aus dem Verkauf von Benzin: 2,1 Millionen Euro)
- **2,2 Millionen Euro in Belgien**
 (aus dem Verkauf von Diesel: 2,1 Millionen Euro; aus dem Verkauf von Benzin: 0,1 Millionen Euro)
- **4,3 Millionen Euro in den Niederlanden**
 (aus dem Verkauf von Diesel: 3,5 Millionen Euro; aus dem Verkauf von Benzin: 0,8 Millionen Euro)
- **4,6 Millionen Euro in nordischen Ländern** (Schweden, Finnland, Dänemark)
 (aus dem Verkauf von Diesel: 4,5 Millionen Euro; aus dem Verkauf von Benzin: 0,1 Millionen Euro)
- In ganz Europa hat die Erdölindustrie, hochgerechnet **auf den gesamten Monat März**, durch Rekordumsätze bei Benzin und Diesel im Durchschnitt **folgende zusätzliche Einnahmen** erzielt:
 - 1,18 Milliarden Euro **in Deutschland**
 - 412,3 Millionen Euro **in Frankreich**
 - 235,6 Millionen Euro **in Spanien**
 - 133,3 Millionen **in Österreich**
 - 387,5 Millionen Euro **in Italien**
 - 68,2 Millionen Euro **in Belgien**
 - 133,3 Millionen Euro **in den Niederlanden**
 - 142,6 Millionen Euro **in nordischen Ländern (Schweden, Finnland, Dänemark)**
- In der EU sind je nach **Kaufkraft** der VerbraucherInnen und **Wettbewerbssituation** auf dem Markt **erhebliche regionale Unterschiede** bei den Zusatzeinnahmen im März und pro Tag festzustellen.
 - Die **Margen bei Benzin** stiegen vor allem in **Deutschland, Österreich und Italien**.
 - Die Margen bei **Diesel** stiegen in allen Ländern deutlich stärker als bei Benzin. Deutschland liegt an der Spitze, gefolgt von Österreich, den Niederlanden und Frankreich.
 - **Deutsche VerbraucherInnen haben knapp 36 Prozent der gesamten EU-weiten Zusatzeinnahmen aus dem Verkauf von Diesel und Benzin (107 Millionen Euro pro Tag) bezahlt.**
- Die **Gewinnmargen**, insbesondere für Diesel, der an Tankstellen verkauft wird, **stiegen in der EU zwischen Jänner und März 2022 deutlich an**. Der größte Anstieg ist in Deutschland mit 28,3 Cent

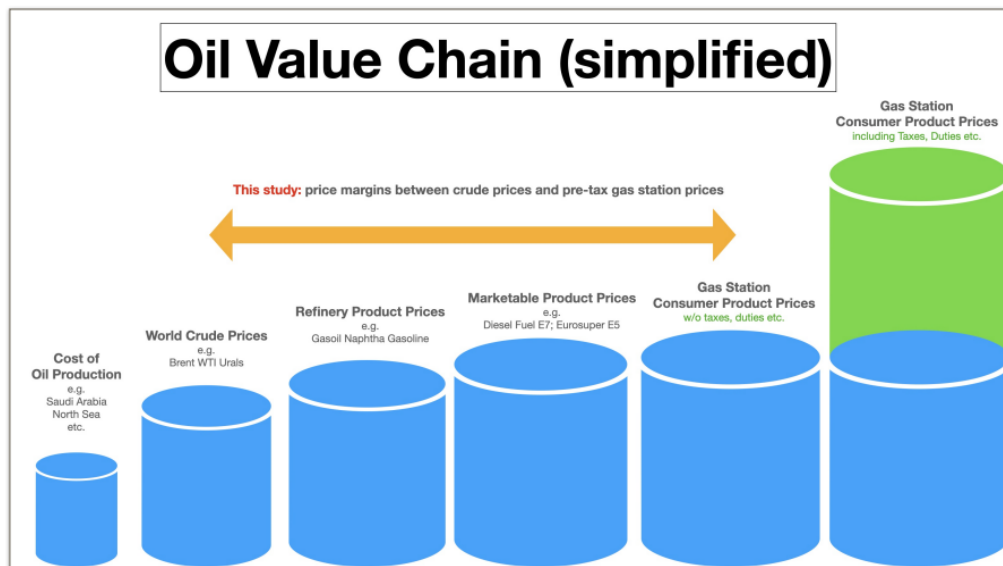
pro Liter zu verzeichnen, gefolgt von Österreich (19 Cent pro Liter), den Niederlanden (18,9 Cent pro Liter), Italien (17 Cent pro Liter) und Frankreich (15 Cent pro Liter).

Die **vollständige Analyse** finden Sie [hier](#).

Informationen zur Analyse

Greenpeace in Zentral- und Osteuropa hat beim Forschungsinstitut [EnergyComment](#), das von dem Energieexperten Dr. Steffen Bukold geleitet wird, eine Analyse in Auftrag gegeben, die die zusätzlichen Einnahmen und Krisengewinne/Windfall-Profits untersucht, die die Erdölindustrie in Europa seit der russischen Invasion der Ukraine aus dem Verkauf von Benzin und Diesel erzielt hat.

Die Studie konzentriert sich auf die Analyse der schnell wachsenden Margen zwischen den internationalen Rohölpreisen und den europäischen Tankstellenpreisen ohne Steuern und Abgaben (siehe Schaubild unten). Wie das folgende Schaubild zeigt, untersucht sie die Entwicklung der Margen entlang der gesamten Versorgungskette: vom Eintritt des Rohöls in den europäischen Markt bis zum Verkauf von Diesel und Benzin an die EndverbraucherInnen in Europa.



Die Analyseschritte im Detail

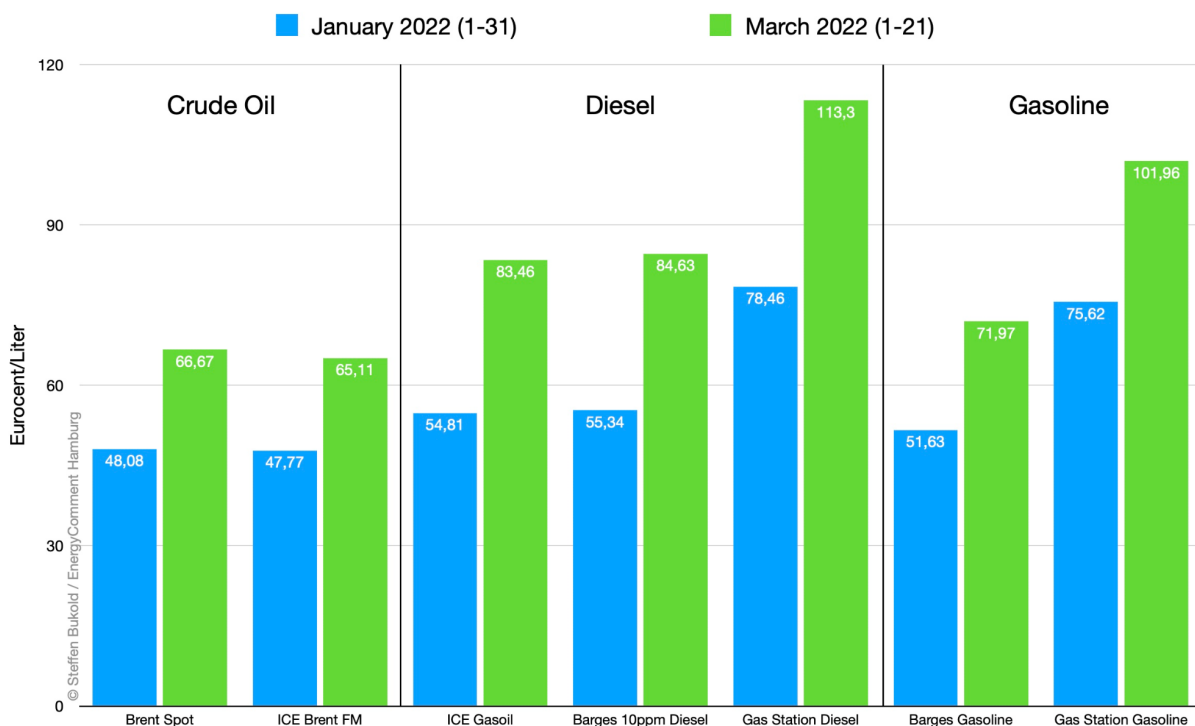
Die Studie analysiert in drei Schritten das Ausmaß der Windfall-Profits der Erdölindustrie in Europa anhand der Entwicklung der Gewinnmargen entlang der Lieferkette:

Schritt 1: Die Grundlage für die Berechnungen bildet eine Analyse der EU-weiten Durchschnittspreise in den Monaten Jänner und März (1–28) entlang der Wertschöpfungskette von Erdöl. Das nachstehende Schaubild zeigt die EU-weiten Durchschnittspreise in den Monaten Jänner und März (1–28) entlang der Erdöl-Wertschöpfungskette. Es handelt sich um Durchschnittspreise für Rohöl (Brent Spot, ICE Brent), Raffinerieprodukte (ICE-Gasöl, Barge-Diesel, Barge-Benzin [auf Binnenschiffe verladener Diesel bzw. auf solche Schiffe verladenes Benzin]) und an Tankstellen angebotene Produkte (ohne Steuern und Abgaben).

Die Berechnung der Gewinnspannen basiert auf den Durchschnittspreisen für Rohöl und den Preisen an den Tankstellen, die europäische Durchschnittswerte widerspiegeln. Die Barge-Preise (Preise im Binnenschifftransport) beziehen sich auf Raffinerieprodukte, die in der Region Rotterdam auf Tankschiffe verladen werden. Sie spiegeln das Preisniveau in den europäischen Regionen wider, in denen die meisten Erdölprodukte verbraucht werden (Deutschland, Frankreich und die Benelux-Länder), und vermitteln ein tieferes Verständnis dafür, wie die Gewinnspannen entlang der Lieferkette in dieser zentralen Drehscheibe für den Erdölverbrauch und die Ölpreisbildung in Europa verteilt sind.

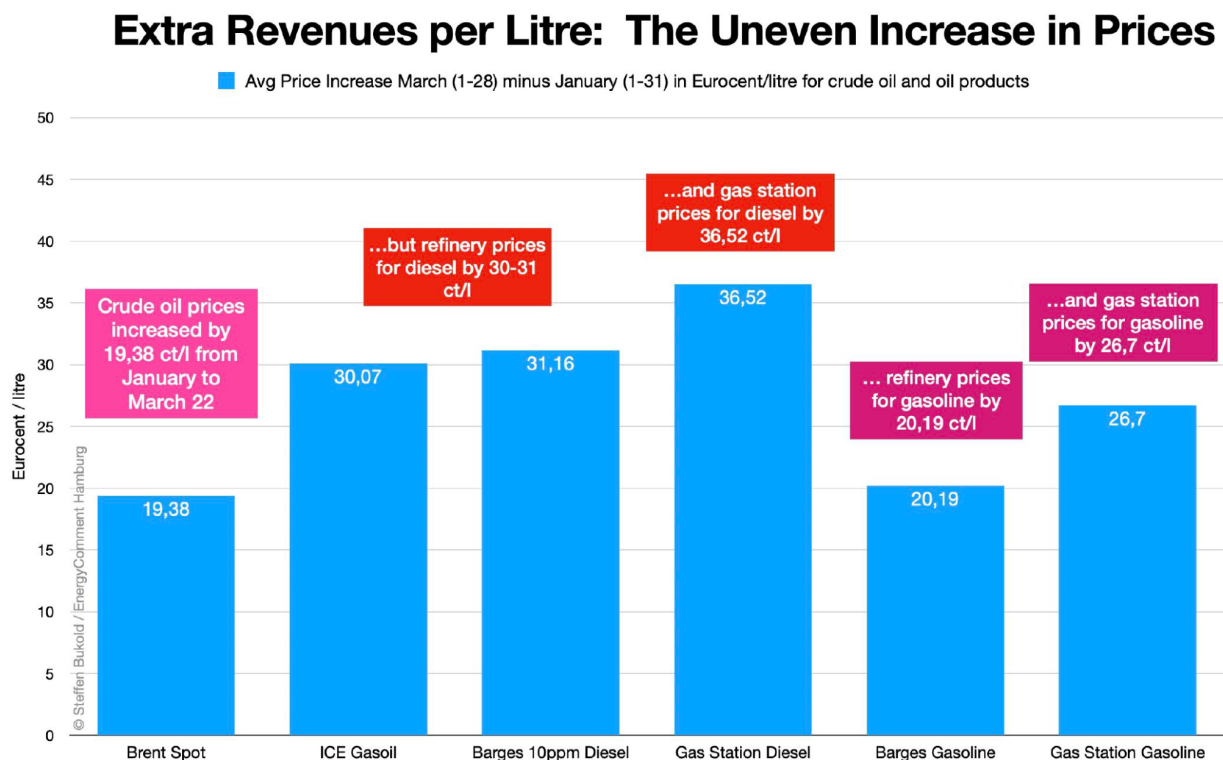
Das nachstehende Schaubild zeigt, dass alle Preise in den letzten zwei Monaten wie erwartet gestiegen sind. Aber sind sie gleichmäßig gestiegen? Diese Frage wird in Schritt 2 der Analyse beantwortet.

Oil Price Chain: From Crude Oil to Gas Station



Schritt 2: Hier werden die Preissteigerungen für die drei Stufen Rohöl, Raffinerie (in den wichtigsten Erdöl-Verbrauchsregionen der EU) und Vertrieb (Tankstellen) verglichen. Die Analyse zeigt, dass die Preise nicht gleichmäßig gestiegen sind und dass insbesondere die Preise im Raffinerie- und Vertriebssektor im Vergleich zu

den geringeren Steigerungen der Rohölpreise überproportional zunehmen; dies ist im nachstehenden Schaubild dargestellt.



Während der Rohölpreis um rund 19 Cent pro Liter gestiegen ist, hat die Erdölindustrie vergleichsweise viel höhere Aufschläge entlang der Lieferkette erhoben.

Besonders stark fielen die Aufschläge im Dieselpbereich aus: Diesel ab Raffinerie im Raum Rotterdam, dem Hauptverbrauchsgebiet der EU, kostete rund 30 Cent pro Liter mehr als Rohöl. Auch die Tankstellenpreise für Diesel stiegen zwischen Jänner und März 2022 im Durchschnitt um über 36 Cent pro Liter. Dies ist ein deutlicher Hinweis darauf, dass die Bruttomargen der Raffinerien bei Diesel erheblich gestiegen sind.

In der Wertschöpfungskette von Benzin ist ein ähnlicher, wenn auch schwächerer Trend zu beobachten, wobei sich der Anstieg der Rohölpreise kaum von dem der Raffineriepreise unterscheidet. Die Margen für Benzin ab Raffinerie werden voraussichtlich nahezu unverändert bleiben. Überraschenderweise sind jedoch die Tankstellenpreise für Benzin viel stärker gestiegen als die Raffineriepreise (26,7 Cent pro Liter gegenüber 20,19 Cent pro Liter). Offensichtlich haben sich die Margen im Benzinvertriebsnetz deutlich erhöht.

Schritt 3: Da die Tankstellenpreise in der EU (ohne Steuern und Abgaben) viel schneller stiegen als die Rohölimportpreise, schnellten die nachgelagerten Einnahmen der Ölindustrie in die Höhe. Die gesamten Zusatzeinnahmen aus dem Verkauf von Diesel und Benzin an Tankstellen in der EU wurden berechnet, indem die Zusatzeinnahmen pro Liter mit den Verkaufsmengen in der EU multipliziert wurden (Einzelheiten zu der in der

Studie verwendeten Methode finden Sie im [vollständigen Report](#)). Die Schätzung basiert auf dem Durchschnitt der Brent-Spot-Preise in den Monaten Jänner und März 2022. Diese Monatsdurchschnitte wurden mit den wöchentlichen Tankstellenpreisen in der EU verglichen, die im [Öl-Bulletin der Europäischen Kommission](#) veröffentlicht werden.

Auf der Grundlage dieser Zahlen belaufen sich die durchschnittlichen täglichen Zusatzeinnahmen aus dem Verkauf von Diesel auf 94 Millionen Euro, während 13 Millionen Euro auf den Verkauf von Benzin entfallen. Der Gesamtbetrag pro Tag beläuft sich somit auf 107 Millionen Euro.

Hochgerechnet auf den gesamten Monat März belaufen sich die zusätzlichen Einnahmen der Erdölindustrie auf rund 3,3 Milliarden Euro.

Zusätzliche Einnahmen vs. zusätzliche Gewinne

Die obigen Ausführungen erfassen die zusätzlichen Einnahmen der Erdölindustrie aus dem Verkauf von Diesel- und Benzinkraftstoffen. Diese zusätzlichen Einnahmen decken sich nicht mit den zusätzlichen Gewinnen vor Steuern (Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization, abgekürzt EBITDA). Wie können wir also davon ausgehen, dass die Erdölindustrie steuerpflichtige Gewinne in gleichem Umfang eingefahren hat, wenn die Produktionskosten aufgrund der steigenden Kosten für die im Produktionsprozess verwendete Energie ebenfalls gestiegen sind?

Die in dieser Studie untersuchten Einnahmen schlagen sich nicht im Verhältnis 1:1 in höheren Gewinnen vor Steuern nieder; es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass sie sich zu Gewinnen in ähnlicher Höhe niederschlagen. Solange die Kosten mehr oder weniger gleich bleiben, kann man von einer starken Korrelation zwischen diesen beiden Kennzahlen ausgehen.

Die steigenden Kosten für die Erdölraffinerien (aufgrund der explodierenden Erdgaspreise) helfen der Erdölindustrie, die Illusion zu erwecken, dass ihre Gewinne viel geringer ausfallen als ihre Einnahmen. Diese steigenden Kosten müssen jedoch gegen andere Trends abgewogen werden, die sich positiv auf die Margen der Raffinerien auswirken, wie z. B. die derzeit hohen Preisnachlässe auf Ural Crude (bis zu 30 Prozent), dem wichtigsten einzelnen Rohölstrom in der EU. Außerdem sind die Erdgaspreise bereits vor dem Jänner stark gestiegen, so dass der Anstieg von Jänner bis März 2022 auch in diesem Zusammenhang gesehen werden muss. Darüber hinaus gleicht die günstige Marktlage für integrierte Ölgesellschaften, die selbst Erdgas fördern und handeln, einen Teil der steigenden Kosten aus. Höhere Erdgaspreise haben in diesem integrierten Geschäftsumfeld keine Auswirkungen auf die Gesamtkosten.

Hintergrundinformationen zu Erdöl und Verkehr

- **Auch heute noch ist Erdöl die wichtigste Energiequelle der Welt.** Täglich werden [rund 100 Millionen Fässer](#) verbraucht. Das entspricht 1157 Fässern pro Sekunde oder zwei Supertankern pro Stunde.
- Fast [70 Prozent des gesamten Erdöls in the EU werden im Verkehrssektor verbraucht](#).⁴ Da **Russland** der [größte Erdöllieferant \(27 Prozent\)](#) der EU ist, **wird etwa jedes vierte Auto, jedes vierte Flugzeug und jeder vierte LKW in der EU mit russischem Erdöl betrieben.**
- Der Erdöllexport ist die [größte Einnahmequelle](#) Russlands. Mit diesem Geld wird nun die Aggression gegen die Ukraine finanziert.

Greenpeace-Forderungen an politische EntscheidungsträgerInnen

Der Krieg in der Ukraine hat einmal mehr die schrecklichen Folgen der Abhängigkeit Europas von fossilen Brennstoffen für das Energiesystem des Kontinents aufgezeigt. Diese Abhängigkeit ist der Motor von Kriegen, Konflikten und der Klimakrise. Einmal mehr wurde deutlich, wie die Industrie für fossile Brennstoffe weiterhin Konflikte finanziert und gleichzeitig von ihnen profitiert.

Während die europäischen Staats- und RegierungschefInnen und die Europäische Kommission weiterhin nach einer Antwort auf die russische Invasion der Ukraine und die steigenden Energiekosten suchen, stellt Greenpeace die folgenden Forderungen an die europäischen EntscheidungsträgerInnen:

- 1) Europas Staats- und RegierungschefInnen müssen einerseits die Profitmacherei der Erdölkonzerne stoppen, indem sie ihre übermäßigen Krisengewinne besteuern und die so gewonnenen Mittel für soziale Ausgleichszahlungen verwenden** (damit Haushalte mit begrenzten Mitteln ihren Energie- und Transportbedarf dort decken können, wo keine fossilfreien Alternativen zur Verfügung stehen), **und andererseits die Umwandlung unseres erdölabhängigen**

⁴ Da es sich bei den in diesem [Kreisdiagramm](#) dargestellten Erdölverbrauchsmengen im land- und forstwirtschaftlichen Sektor größtenteils um den Kraftstoffverbrauch von Nutzfahrzeugen handelt, wird dieser Anteil auch dem Verkehrssektor zugerechnet.

Verkehrssektors in ein Mobilitätssystem beschleunigen, das den Menschen und unserem Planeten zugutekommt.

Als Reaktion auf die russische Invasion der Ukraine hat die Europäische Kommission in ihrer Mitteilung „[REPowerEU](#)“ bereits bestätigt, dass die Mitgliedstaaten eine Besteuerung von Windfall-Profits des gesamten Energiesektors in Betracht ziehen können. Gleichzeitig haben Europas Staats- und RegierungschefInnen deutlich gemacht, dass die EU ihre Abhängigkeit von Kohle, Erdgas und Erdöl verringern muss.

Trotz dieser klaren Worte hat die Europäische Kommission den Erdölsektor bisher weitgehend ignoriert. Selbst die Leitlinien der Europäischen Kommission zur Ermittlung von Windfall-Profits in den Mitgliedstaaten, die im Anhang des Programms „REPowerEU“ zu finden sind, beziehen sich nur auf die Besteuerung von Stromversorgern und ignorieren die massiven Zufallsgewinne, die die Ölindustrie eingefahren hat.

Die wenigen Mitgliedsstaaten, die bisher von der Möglichkeit Gebrauch gemacht haben, Zufallsgewinne zu besteuern, haben sich – wenig überraschend – nur auf die zusätzlichen Gewinne des Erdgas- und Strommarkts konzentriert. **Greenpeace fordert daher die Europäische Kommission auf, ihre Leitlinien für die Mitgliedstaaten zur Besteuerung von Zufallsgewinnen des Energiesektors auch auf den Erdölsektor auszuweiten.**

- 2) Die Europäische Kommission muss den jüngsten unverhältnismäßigen Anstieg der Diesel- und Benzinpreise in der gesamten EU untersuchen, um sicherzustellen, dass dieser nicht auf Preisabsprachen und Kartellvereinbarungen zurückzuführen ist.**

Mehrere EU-Mitgliedstaaten (darunter [Österreich](#) und [Deutschland](#)) haben bereits damit begonnen, ihre Bundeswettbewerbsbehörden anzuweisen, unverhältnismäßige Kraftstoffpreiserhöhungen unter die Lupe zu nehmen und mögliche Kartellabsprachen aufzuklären.

In der Annahme, dass Gasunternehmen möglicherweise gegen die EU-Wettbewerbsregeln verstoßen haben, führte die Europäische Kommission Ende März in Deutschland mehrere [unangekündigte Nachprüfungen im Erdgassektor durch](#). Als logischen nächsten Schritt sollte die Europäische Kommission die gleiche Sorgfalt auf den Erdölsektor anwenden.

- 3) Die Europäische Kommission muss den Mitgliedstaaten klare Vorgaben machen, wie sie den Erdölverbrauch in der EU schnell und konsequent senken und die Dekarbonisierung des europäischen Verkehrssektors, der [nahezu zwei Drittel des Erdöls in der EU verbraucht](#), beschleunigen können.** Zu diesem Zweck muss die Europäische Kommission in der kommenden Spezifikation des EU-Programms „REPowerEU“, die Mitte Mai vorgelegt werden soll, **Maßnahmen zur Reduktion des CO₂-intensiven Verkehrs und zur Beschleunigung des Umstiegs auf fossilfreie Verkehrsträger vorlegen.**

Als kurzfristige Maßnahmen zur Verringerung der Erdölabhängigkeit Europas fordert Greenpeace ein Verbot von Kurzstrecken- und Geschäftsflügen in der EU, wenn Bahnalternativen zur Verfügung stehen, die breite Verfügbarkeit und Erschwinglichkeit öffentlicher Verkehrsmittel (insbesondere des Schienenverkehrs), die Verlagerung des Gütertransports von der Straße auf die Schiene und die Förderung von weniger Autofahrten und niedrigeren Fahrtgeschwindigkeiten.

Langfristig müssen die europäischen Regierungen dafür sorgen, dass bis 2028 keine neuen Autos mit Verbrennungsmotoren mehr verkauft werden, die Anzahl der Flüge in Europa reduziert und der öffentliche Verkehr, insbesondere der Schienenverkehr, deutlich ausgebaut wird. Greenpeace hat im Report [„A radical transformation of mobility in Europe: Exploring the decarbonisation of the transport sector by 2040“](#) eine Roadmap zur Transformation und Dekarbonisierung des europäischen Verkehrssystems bis zum Jahr 2040 vorgelegt.

Damit eine gerechte Verkehrswende gewährleistet ist, müssen die Maßnahmen zur Verringerung der Erdölabhängigkeit mit Maßnahmen einhergehen, die die Belastung einkommensschwacher Haushalte und ArbeitnehmerInnen abfedern.