

Kraftstoff-News

Quartalsbericht der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe

9. Januar 2024



Inhaltsverzeichnis

1	Trends im vierten Quartal und aktuelle Entwicklungen	2
2	Analysen	3
2.1	Gelegentliche Abweichungen vom normalen Tagesverlauf	3
2.2	Erhöhungen von CO ₂ -Preis und Treibhausgasminderungsquote	4

„Im letzten Quartal sanken die durchschnittlichen Preise für E5 und E10 um ca. 8 Cent auf 1,83 Euro bzw. 1,77 Euro. Diesel stieg um 1 Cent und kostete im Mittel 1,76 Euro. Seit dem Jahreswechsel greift eine Erhöhung beim CO₂ Preis und der Treibhausgasminderungsquote. Die Preise sind seitdem im Schnitt nur leicht gestiegen.“

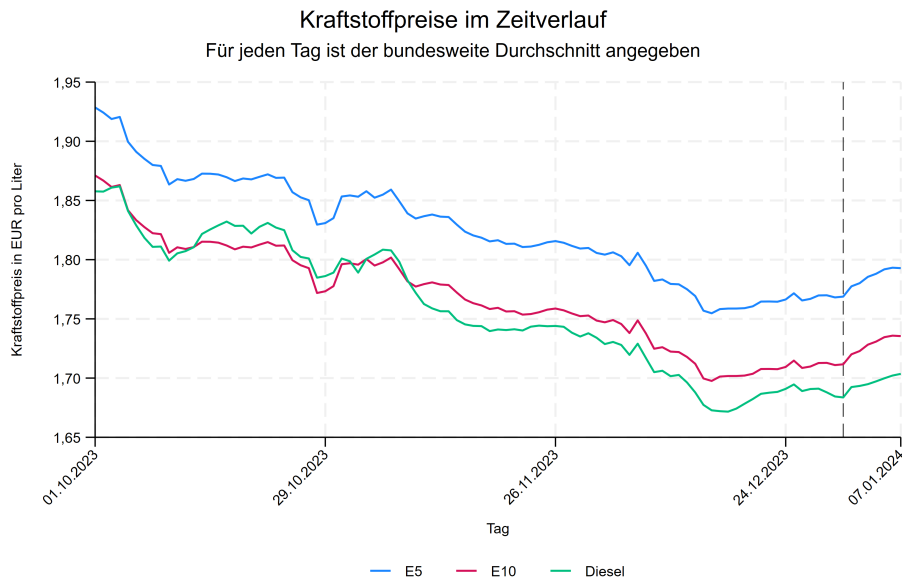


Wie unsere Analysen zeigen, wird das typische Muster der Preissetzung im Tagesverlauf mitunter durchbrochen. Ausreißer mit ungewöhnlichen Preisspitzen gilt es ganz gezielt zu umfahren. Dabei hilft die konsequente Nutzung der Tank-Apps.“

Andreas Mundt,
Präsident des Bundeskartellamtes

1 Trends im vierten Quartal und aktuelle Entwicklungen

Die Preise aller drei Kraftstoffe fielen im Verlauf des Quartals (siehe Abbildung 1). Im Oktober und Anfang November war Diesel dabei teilweise teurer als E10. Seit Mitte November lag der durchschnittliche Preis von E10 wieder konstant über dem von Diesel.



Beobachtungszeitraum: 01.10.2023 - 07.01.2024
Preise von 0,50 bis 3,00 EUR an nicht-geschlossenen Tankstellen; ohne Gewichtung mit Absatzmengen

Abbildung 1: Kraftstoffpreise im vierten Quartal 2023

In der ersten Januarwoche stiegen die Preise auf 1,79 Euro für E5, 1,74 Euro für E10 und 1,70 Euro für Diesel. Am 7. Januar lagen diese damit ca. 2 Cent über den Preisen am 31. Dezember 2023. Die Preiserhöhungen zum Jahreswechsel gehen vermutlich auch auf den Anstieg des CO₂-Preises und der Treibhausgasminderungsquote zurück (siehe Kapitel 2.2 für Details).

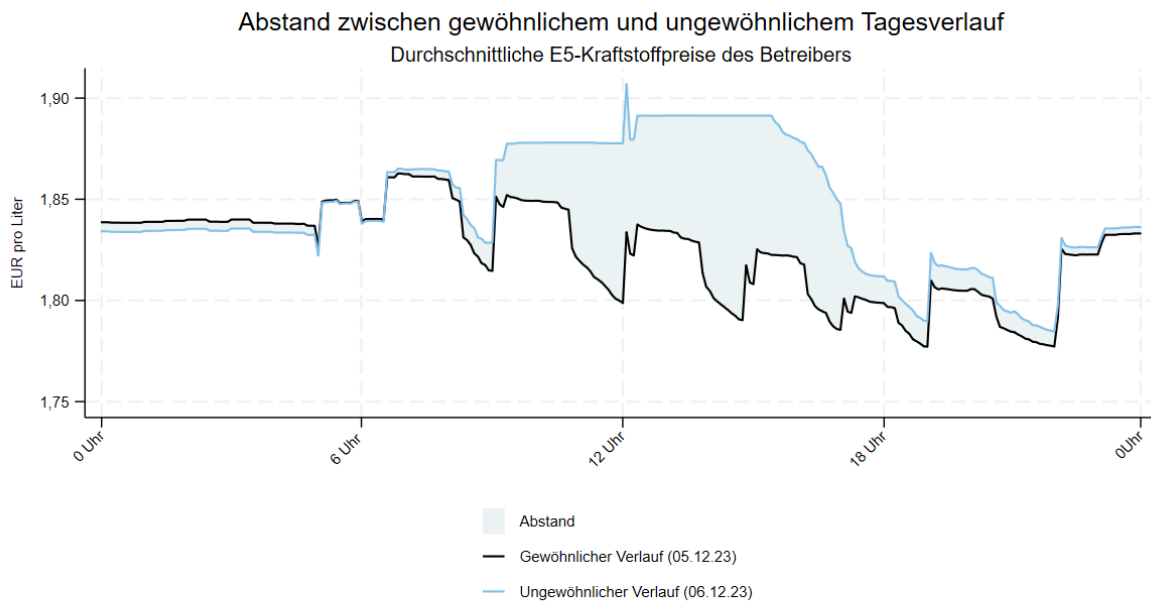
Tipp: E10 Benzin als günstigere Alternative

E10 Benzin war im vierten Quartal 2023 durchschnittlich ca. 6 Cent günstiger als E5 Benzin. Mit der Ausnahme einiger Fahrzeuge, die vor 2010 gebaut wurden, können alle Benziner mit E10 betrieben werden. Gerade für Vielfahrer kann E10 eine kostengünstige Alternative darstellen.

2 Analysen

2.1 Gelegentliche Abweichungen vom normalen Tagesverlauf

Preise an Tankstellen in Deutschland ändern sich durchschnittlich ca. 17 mal pro Tag. In der Regel folgen die Preisänderungen einem bestimmten Muster mit vielen kleinen Preissenkungen und einigen großen Preiserhöhungen. Die Preisspitzen sind dabei normalerweise morgens stärker ausgeprägt als abends. Mitunter kommt es an einzelnen Tankstellen oder flächendeckend bei einer Marke zu Ausreißern vom normalen Muster, wie das Beispiel aus Abbildung 2 zeigt: Hier weichen die Durchschnittspreise an den Tankstellen eines großen deutschen Tankstellenbetreibers im Tagesverlauf deutlich vom herkömmlichen Muster ab¹. Die Gründe dafür können sehr unterschiedlich sein, etwa ein unbeabsichtigter Fehler in der Preissetzung. Es kann sich in solchen Fällen auch um eine Art „Testlauf“ mit Blick auf die Reaktion der Nachfrager und Wettbewerber handeln.



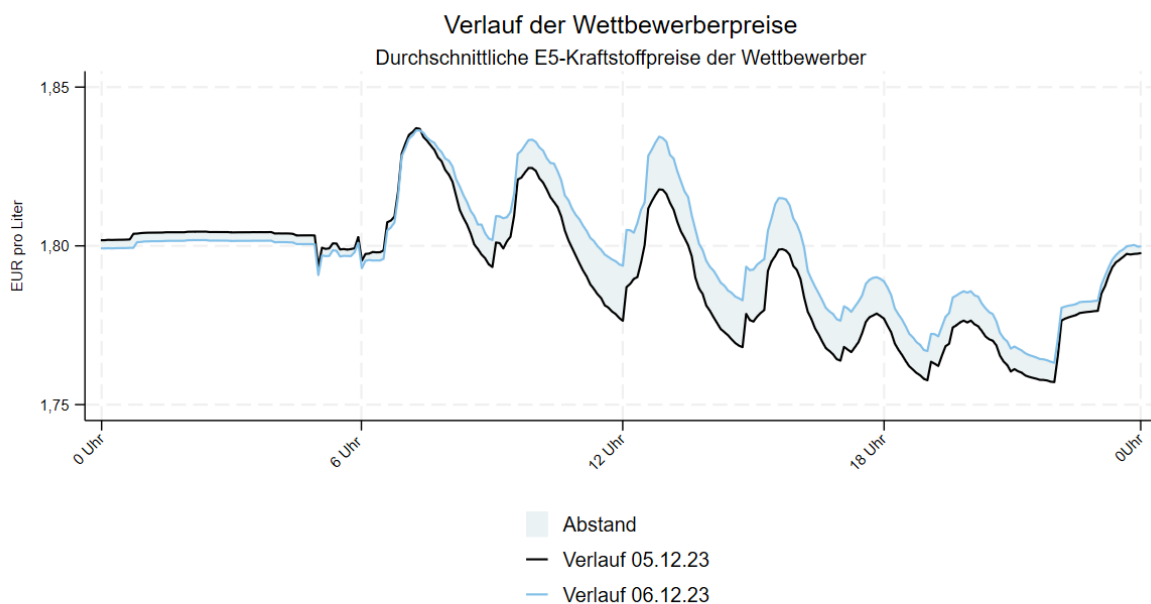
Beobachtungszeitraum: 05.12.2023-06.12.2023
Preise von 0,5 bis 3,0 EUR an nicht-geschlossenen Tankstellen; ohne Gewichtung mit Absatzmengen

Abbildung 2: Ungewöhnliche Preisbewegungen - Betreiber

¹Statt der gewöhnlichen Schwankungen blieb der Preis ab 9 Uhr konstant hoch. Gegen 12 Uhr kam es zu kurzen Schwankungen und einer weiteren Erhöhung; es folgten wiederum konstante Preise. Ab ca. 16:30 Uhr gingen die Preise in einen relativ normalen Verlauf über.

Aus vergangenen und laufenden Ermittlungen ist dem Bundeskartellamt bekannt, dass Algorithmen eine große Rolle im Preissetzungsverhalten vieler Tankstellen spielen. Diese Algorithmen geben Regeln für die Preissetzung vor, die - ohne ständigen Input eines Menschen - den Preis abhängig von zuvor definierten Variablen nahezu in Echtzeit anpassen. Eine wichtige Variable ist der Preis von geographisch naheliegenden Wettbewerbern. Auf dieser Basis können Tankstellenbetreiber sehr schnell auf das Verhalten ihrer Wettbewerber reagieren.

Im Beispiel aus Abbildung 2 hat das ungewöhnliche Preissetzungsverhalten an den Stationen des großen deutschen Tankstellenbetreibers daher vermutlich das Verhalten anderer Marktteilnehmer beeinflusst. Abbildung 3 veranschaulicht das Preissetzungsverhalten der Wettbewerber:



Beobachtungszeitraum: 05.12.2023-06.12.2023
Preise von 0,5 bis 3,0 EUR an nicht-geschlossenen Tankstellen; ohne Gewichtung mit Absatzmengen

Abbildung 3: Ungewöhnliche Preisbewegungen - Wettbewerber

2.2 Erhöhungen von CO₂-Preis und Treibhausgasminderungsquote

Am 15. Dezember hat der Bundestag als Teil des geänderten Haushaltsfinanzierungsgesetz die Erhöhung des CO₂-Preises für 2024 auf 45 Euro pro Tonne CO₂-Äquivalent beschlossen. Die CO₂-Bepreisung für u.a. Benzin, Diesel und Heizöl war 2021 mit dem Festpreis von 25 Euro pro Tonne für ein Zertifikat eingeführt worden, um Anreize zur Emissionsreduktion zu setzen. Ursprünglich war eine schrittweise Erhöhung des CO₂-Preises auf 30 Euro für das Jahr 2022, 35 Euro für das Jahr 2023 und 45 Euro für das Jahr 2024 geplant. Langfristig sollen sich die Preise der Zertifikate am Markt bilden. Als Teil eines Entlastungspakets gegen hohe Energiekosten infolge des russischen Angriffs auf die Ukraine wurde die Erhöhung im Jahr 2023 ausgesetzt. Das Entlastungspaket sah zunächst einen Anstieg auf 40 Euro pro Tonne im Jahr 2024 vor. Mit der jüngsten Gesetzesänderung kehrt der CO₂-Preis 2024 wieder auf den ursprünglichen Pfad zurück. Abbildung 4 veranschaulicht die Anpassung und die Rückkehr zum ursprünglichen Pfad des CO₂-Preises.

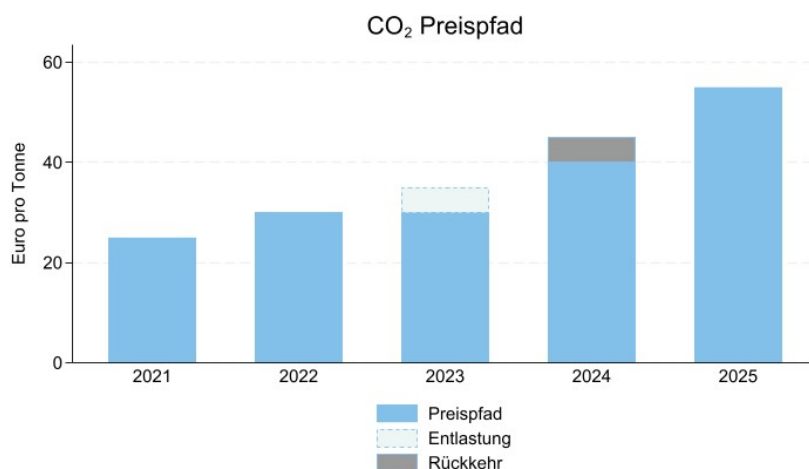


Abbildung 4: CO₂ Preisfad

Generell müssen Unternehmen, die Kraftstoffe in den Verkehr bringen, Zertifikate zu dem vorgegebenen Preis erwerben. Diese geben die Kosten in der Regel an ihre Kunden weiter. Unter der Annahme voller Kostenweitergabe führt die Erhöhung des CO₂-Preises zu einem Preisanstieg - inklusive Mehrwertsteuer - um etwa 4,7 Cent pro Liter Diesel und um etwa 4,2 Cent pro Liter Benzin².

Neben der Erhöhung des CO₂-Preises stieg ab 01. Januar 2024 die Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote) von 8 auf 9,25 Prozent. Durch die THG-Quote sind Anbieter von fossilen Kraftstoffen verpflichtet, die Emissionen dieser Kraftstoffe um eine prozentuelle Quote zu verringern. Quotenpflichtige Unternehmen können der Erfüllung auf unterschiedliche Weise nachkommen: Durch das Inverkehrbringen von Biokraftstoffen, durch den Einsatz von elektrischem Strom für die Elektromobilität oder von biogenen Flüssiggasen sowie durch Zertifikathandel. Im Rahmen eines Zertifikathandels können quotenpflichtige Unternehmen die Minderung erfüllen, indem Dritte dieser Verpflichtung nachkommen. Durch die unterschiedlichen Erfüllungsoptionen sind die Auswirkungen der THG-Quotenerhöhung schwerer zu bestimmen. Die Erhöhung führt jedoch - analog zur Argumentation zum CO₂-Preis - zu einer Erhöhung der Kraftstoffpreise. Basierend auf momentanen Zertifikatpreisen ist der Einfluss auf die Kraftstoffpreise eher gering. Dieser liegt schätzungsweise bei unter einem Cent pro Liter.

Zum Jahreswechsel stiegen die Spritkosten durchschnittlich um etwas mehr als einen Cent. Dies ist weniger, als durch die Erhöhungen von CO₂-Preis und THG-Quote zu erwarten war. Es gibt eine Reihe von möglichen Erklärungen für den geringen Anstieg: Der leichte Rückgang des Rohölpreises zum Jahreswechsel, andere kurzfristige Einflüsse auf Angebot- oder Nachfrage, Bevorratung von Ware durch Händlern vor dem Jahreswechsel oder eine nicht vollständige Weitergabe der Kosten von Händlern und Herstellern an die Verbraucher. Im Verlauf der ersten Januarwoche setzte sich der Preisanstieg fort. Letztendlich lässt sich der langfristige Einfluss der Erhöhungen von CO₂-Preis und THG-Quote auf die Kraftstoffpreise noch nicht vollständig evaluieren. Die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe wird die Lage weiterhin beobachten.

²Berechnungen basierend auf Angaben zu CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich der wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages. Siehe: bundestag.de/resource/blob/660794/dfdee26b00e44b018b04a187f0c6843e/WD-8-056-19-pdf-data.pdf