Wirtschaftsverband Fuels und Energie e.V.

IMPULSPAPIER

SONDERREGELN IM KRAFTSTOFFMARKT NICHT GERECHTFERTIGT:

WETTBEWERB STATT MARKTEINGRIFFE

Impulse zum Referentenentwurf der 12. GWB-Novelle und zur Verschärfung des Wettbewerbsrechts für den Kraftstoffmarkt

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWE) hat am 5. Juni 2026 den Referentenentwurf zur 12. Novelle des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) vorgelegt. Mit der Reform verfolgt die Bundesregierung das Ziel, das Kartellrecht effizienter auszugestalten, Unternehmen administrativ zu entlasten und zugleich die Durchsetzung des Wettbewerbsrechts zu stärken.

Zudem werden für den Kraftstoffmarkt – im Anschluss an die massiven Verschärfungen des Kartellrechts mit dem Kraftstoffmaßnahmenpaket vom 1. April 2026 – weitere markteingreifende Instrumente vorgeschlagen. So soll die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe künftig umfassende Daten auch auf vorgelagerten Marktstufen erheben und in ein regelmäßiges Monitoring einbeziehen. Diese betreffen teilweise wettbewerbssensible Informationen entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Damit gehen neue Transparenzpflichten und eine spürbar erhöhte Eingriffsintensität einher.

en2x-STANDPUNKT

Die zusätzlich vorgesehenen Verschärfungen im Kartellrecht für den Kraftstoffmarkt sind genauso wie die im April 2026 in Kraft getretenen Änderungen nicht gerechtfertigt, denn die Ausgangslage, die Auslöser für die weitreichenden Gesetzesänderungen war, wurde nicht ausreichend analysiert. Prämissen und Annahmen, die als ökonomische Begründung für die Regulierung genannt werden, sind kritisch zu hinterfragen und die daraus gezogenen regulatorischen Konsequenzen neu zu bewerten:

- Die Analyse der Kraftstoffpreise in Deutschland im Vergleich zu anderen europäischen Ländern zeigt klar: Ein strukturelles Wettbewerbsproblem im deutschen Kraftstoffmarkt lässt sich nicht belegen. Vielmehr sind die Kraftstoffpreise unter Berücksichtigung von Steuern, Abgaben und anderen regulierungsbedingten Kosten z. T. deutlich weniger stark gestiegen als in vielen anderen europäischen Ländern.
- Wer das Preisniveau senken will, muss politisch gesetzte Kostenbestandteile in den Blick nehmen – nicht zusätzliche kartellrechtliche Eingriffe schaffen.
- Vor diesem Hintergrund besteht kein Anlass für ein dauerhaftes kartellrechtliches Sonderregime im deutschen Kraftstoffmarkt.

Statt zusätzlicher staatlicher Markteingriffe brauchen wir verlässliche Rahmenbedingungen und Investitionssicherheit, denn die vorgesehenen Maßnahmen führen zu gravierenden nachteiligen Entwicklungen:

- Zusätzliche regulatorische Belastungen schwächen im internationalen Wettbewerb die Attraktivität Deutschlands für Investitionen.
- Die Sicherung und Transformation der inländischen Standorte stehen zur Disposition.
- Der Erhalt von Wertschöpfung, Arbeitsplätzen und Versorgungssicherheit ist gefährdet.

DAFÜR SETZEN WIR UNS EIN

en2x begrüßt die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Entlastung der Unternehmen. Zugleich steht der Verband den vorgeschlagenen Eingriffen in den Kraftstoffmarkt kritisch gegenüber und fordert in diesem Zusammenhang eine Rückkehr zum allgemeinen kartellrechtlichen Ordnungsrahmen:

1. **Das Wettbewerbsrecht muss als einheitlicher, branchenneutraler Ordnungsrahmen erhalten bleiben. Die GWB-Novelle sollte sektorale Sonderregelungen für den Kraftstoffmarkt nicht weiter ausbauen, sondern zurückführen, da diese faktisch und ökonomisch nicht gerechtfertigt sind:**

- **Rücknahme des § 29a GWB**
  § 29a GWB etabliert eine sektorspezifische Preis- und Kostenkontrolle für den Kraftstoffmarkt, deren Tatbestandsvoraussetzungen nur begrenzt bestimmt sind. In Verbindung mit den geplanten Erweiterungen des § 47k GWB-E droht eine dauerhafte Überwachung und faktische Preiskontrolle einer einzelnen Branche.
- **Verzicht auf die Ausweitung der Befugnisse der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe**
  Der Gesetzgeber soll auf eine Ausweitung der Befugnisse der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe verzichten und am bewährten Grundsatz festhalten, dass kartellrechtliche Eingriffe nur anlassbezogen und im Einzelfall erfolgen.
- **Sektorale Eingriffe nur klar begründet, befristet und ausnahmeweise**
  Eine fortlaufende Überwachung der Kraftstoffwirtschaft darf nicht zum Regelfall werden; branchenspezifische Sonderregelungen müssen die Ausnahme bleiben und zeitlich begrenzt sein.

2. **Mit den verdachtsunabhängigen Datenerhebungen, dem Zugriff auf sensible Unternehmensdaten und der Möglichkeit wiederholter Anordnungen etabliert § 47k GWB-E faktisch eine Dauerüberwachung des Marktes in der gesamten Wertschöpfungskette.**

- **Ein so gravierender Eingriff in den Markt bedarf einer besonderen Rechtfertigung.**
  Die Analyse der deutschen Kraftstoffpreise im Vergleich zu anderen Ländern liefert keine entsprechende Grundlage.

Wenn trotz der Tatsache, dass eine Rechtfertigung für derartige weitreichende Eingriffe nicht zu erkennen ist, an diesen Veränderungen festgehalten wird, dann sind mindestens folgende Einschränkungen festzulegen:

- **Keine verdachtsunabhängige Dauerüberwachung**
  Datenerhebungen dürfen nur bei konkretem Anlass erfolgen und müssen subsidiär ausgestaltet sein.
- **Klare gesetzliche Eingrenzung**
  Der Datenumfang, der Adressatenkreis sowie Zweck und Voraussetzungen der Datenerhebung sind abschließend und präzise zu regeln.
- **Praxistaugliche Umsetzung**
  Die Regelungen müssen technisch und organisatorisch umsetzbar sein, insbesondere durch ausreichende Übergangsfristen, klare Definitionen (z. B. „Super Plus“) und verhältnismäßige Anforderungen.

HINTERGRUND UND FAKTENCHECK

Die dem Kraftstoffmaßnahmenpaket und weiteren Gesetzesverschärfungen zugrunde liegende Annahme eines besonderen Marktversagens ist empirisch nicht tragfähig.

Politische Diskussion und Gesetzesinitiativen beruhen auf der Annahme, mangelnder Wettbewerb erkläre das im Nachbarländervergleich hohe Kraftstoffpreisniveau in Deutschland und eine unangemessene Preisentwicklung infolge der Irankrise. Diese Prämisse widerlegt eine aktuelle Kurzstudie von „Frontier Economics“ zur Zusammensetzung und **Entwicklung der Tankstellenpreise im europäischen Vergleich:**

Das Preisniveau im Kraftstoffmarkt wird in erheblichem Umfang durch staatliche Rahmenbedingungen bestimmt:

- Steuern und Abgaben sowie regulatorische Vorgaben machen im europäischen Vergleich einen besonders hohen Anteil der Tankstellenpreise aus.
- Die ambitionierte nationale Umsetzung der RED-Vorgaben (insbesondere THG-Quote) führt zu erhöhten Kostenbelastungen im Vergleich zu anderen europäischen Ländern.

Preissteigerungen in der Krise waren vor allem durch weltmarktgetriebene Beschaffungskosten verursacht, nicht durch Marktverhalten:

- Die Kraftstoffpreise exklusive Steuern, Abgaben und weiteren regulierungsbedingten Kosten („Residualpreise“) sind in Deutschland in Folge der Iran-Krise nicht stärker gestiegen als in anderen EU-Staaten: Der Anstieg der Durchschnittswerte von Januar / Februar auf Mai 2026 liegt im europäischen Vergleich in Deutschland im Mittelfeld oder darunter.
- Regulatorische Preis- und Marktinterventionen in anderen Ländern haben keinen Vorteil für Verbraucher gebracht; teilweise lagen die Preise dort sogar höher.

Fazit: Die vorgesehenen Verschärfungen im Kartellrecht für den Kraftstoffmarkt sind nicht gerechtfertigt. Ein strukturelles Wettbewerbsproblem im deutschen Kraftstoffmarkt lässt sich nicht belegen. Das zeigt die Analyse der Kraftstoffpreise in Deutschland im Vergleich zu anderen europäischen Ländern. Vor diesem Hintergrund besteht kein Anlass für ein dauerhaftes kartellrechtliches Sonderregime. Mehr unter:
en2x.de/2026/06/17/tankstellenpreise-in-deutschland-im-europaeischen-vergleich

en2x – Wirtschaftsverband Fuels und Energie e.V. | Georgenstraße 24 | 10117 Berlin
Kontakt: T +49 30 403 66 55 0 | info@en2x.de | www.en2x.de

en2x – Wirtschaftsverband Fuels und Energie e.V. ist registrierter Interessenvertreter und wird im Lobbyregister des Bundes unter der Registernummer: R000885 geführt.

Stand: 07.07.2026