



Tankstellenpreise in Deutschland im europäischen Vergleich

Analyse von Steuern, CO₂-Bepreisung, RED-
Umsetzung und regulatorischen Eingriffen in die
Preisbildung

Kurzstudie im Auftrag von en2x

16. Juni 2026

Agenda

#	Topic	Page
1	Hintergrund, Zielsetzung und Herangehensweise der Kurzstudie	3
2	Steuern und Abgaben haben einen starken Einfluss auf die Höhe der Tankstellenpreise und Preisunterschiede zwischen den Ländern	7
3	Krisenbedingter Preisanstieg in Deutschland nicht systematisch höher als in Vergleichsländern	12
4	RED-Umsetzung in Deutschland besonders ambitioniert, was mit entsprechenden Preiseffekten einhergeht	14
5	Fazit	26
6	Anhang: Regulatorische Eingriffe in die Preisbildung in anderen EU-Ländern	28

Agenda

#	Topic	Page
1	Hintergrund, Zielsetzung und Herangehensweise der Kurzstudie	3
2	Steuern und Abgaben haben einen starken Einfluss auf die Höhe der Tankstellenpreise und Preisunterschiede zwischen den Ländern	7
3	Krisenbedingter Preisanstieg in Deutschland nicht systematisch höher als in Vergleichsländern	12
4	RED-Umsetzung in Deutschland besonders ambitioniert, was mit entsprechenden Preiseffekten einhergeht	14
5	Fazit	26
6	Anhang: Regulatorische Eingriffe in die Preisbildung in anderen EU-Ländern	28

Hintergrund, Zielsetzung und Herangehensweise der Studie



Hintergrund und Zielsetzung der Studie

Vor dem Hintergrund der im Zuge des Iran-Krieges gestiegenen Tankstellenpreise und der politischen Debatte über Kraftstoffpreise in Deutschland, hat en2x Frontier Economics mit einer Kurzstudie beauftragt.

- **Zentrale Fragestellungen der Studie:**

- Welche regulatorischen Faktoren bestimmen die Tankstellenpreise (Diesel und Super 95) in Deutschland, den Nachbarländern sowie Spanien und Italien?
- Wie haben sich die Tankstellenpreise in den Vergleichsländern seit der Iran-Krise 2026 entwickelt?

- **Untersuchungsschwerpunkte:**

- Einfluss der nationalen Renewable Energy Directive (RED) Umsetzung auf die Kraftstoffpreise
- Einfluss regulatorischer Eingriffe in die Preisbildung (v.a. Preisobergrenzen) in einzelnen Ländern



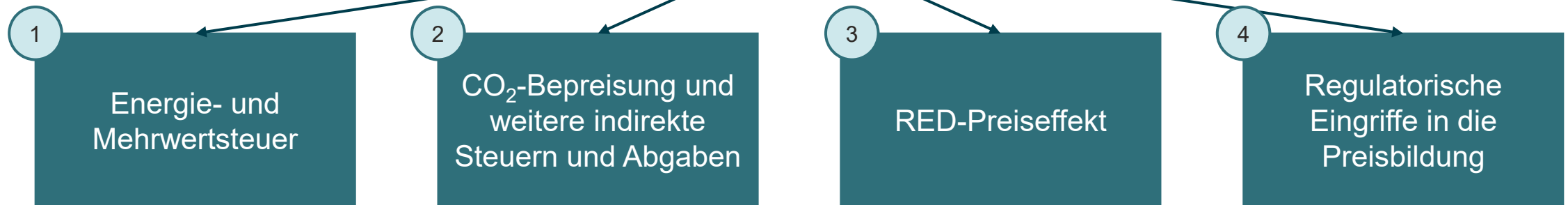
Herangehens- weise

- **Analyse der Tankstellenpreise auf Basis von Daten des Weekly Oil Bulletin***

- Auswertung der im Weekly Oil Bulletin veröffentlichten Diesel- und Super-95-Preise
- Betrachtung von Energie- und Mehrwertsteuer sowie weiteren indirekten Steuern und Abgaben (inklusive CO₂-Bepreisung)
- Kosten, die mit den nationalen Umsetzungen der RED (in Deutschland: THG-Quote) einhergehen, werden in den Daten nicht separat ausgewiesen und sind im verbleibenden Kraftstoffpreis enthalten
- **Abschätzung des RED-Preiseffekts:** Indikative Abschätzung auf Basis von Ambitionsniveau der RED-Umsetzung (u.a. Quotenhöhe) und verfügbaren Preisindikatoren
- **Regulatorische Eingriffe:** Übersicht zu Eingriffen in die Preisbildung in den Vergleichsländern

Zur Erklärung der Preisunterschiede zwischen den Vergleichsländern ist ein genauer Blick auf die zentralen Preisbestandteile erforderlich

Welche regulatorischen Faktoren bestimmen die Kraftstoffpreise in den europäischen Vergleichsländern ?



Nicht Gegenstand dieser Kurzstudie

- Unterschiedliche **Produkteinkaufskosten** (aufgrund von Transportkosten, unterschiedlichen primären Importländern, Unterschiede in Strukturen auf dem Großhandelsmarkt in den einzelnen Ländern...)
- Unterscheidung in **Vertriebskosten, Marge, weiteren Kosten**.

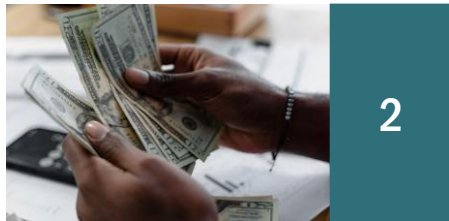
Zentrale Ergebnisse unserer Analyse



1

Steuern und Abgaben erklären einen wesentlichen Teil des höheren deutschen Kraftstoffpreisniveaus

Siehe Folie 7-11



2

Der krisenbedingte Preisanstieg in Deutschland fällt nicht systematisch höher aus als in den Vergleichsländern

Siehe Folie 12-13



3

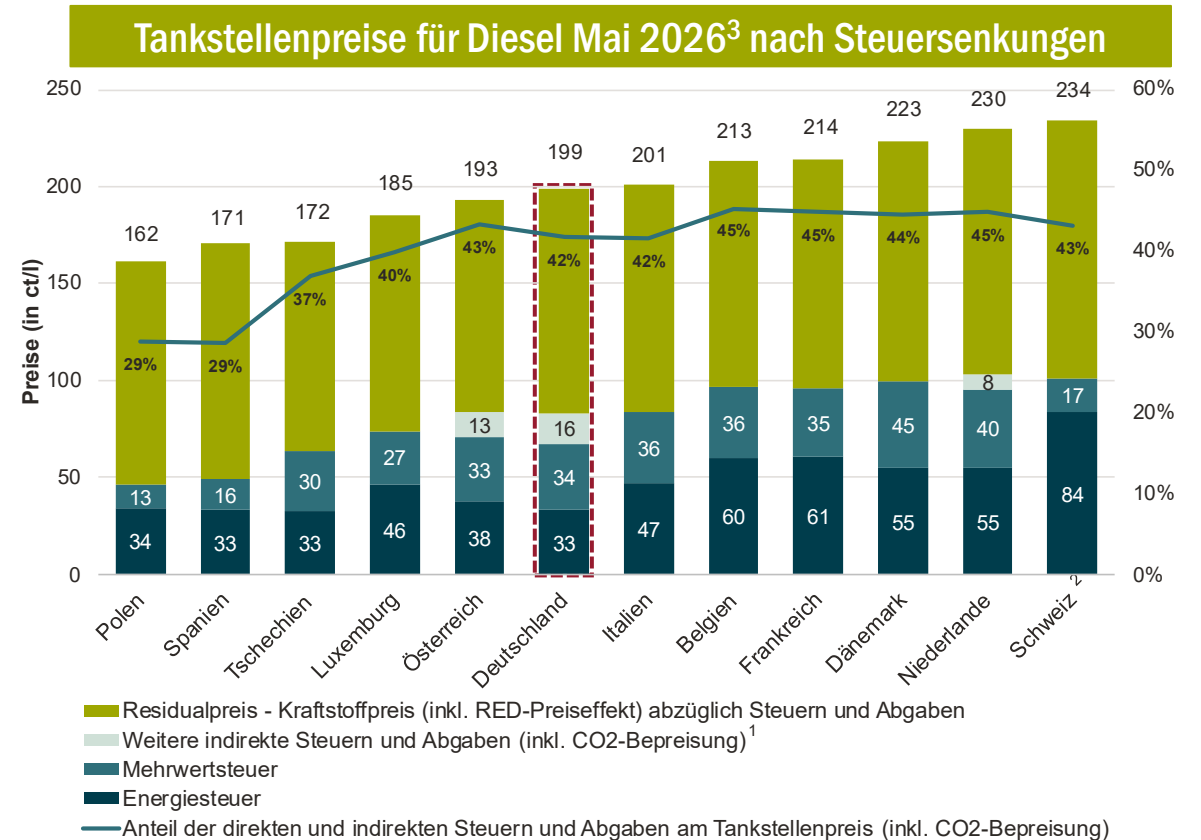
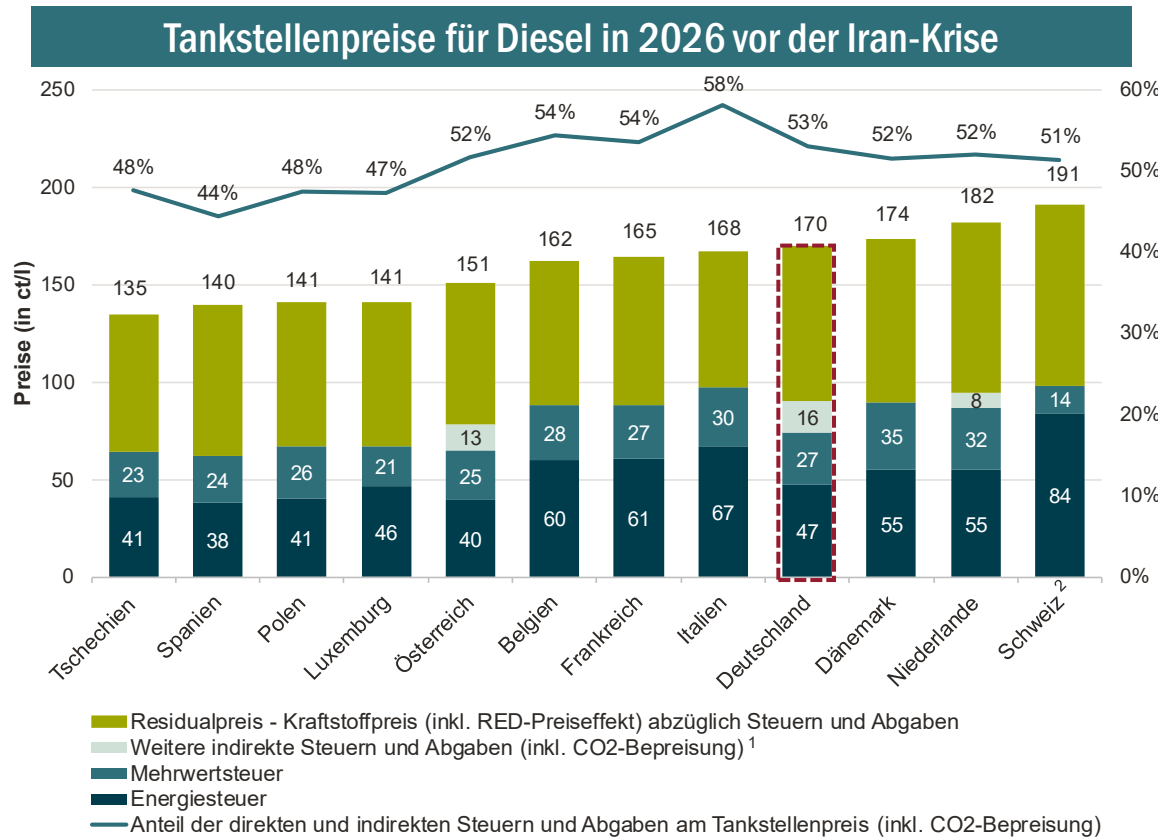
Die ambitionierte Umsetzung der RED-Vorgaben führt zu zusätzlichen Preisaufschlägen in Deutschland

Siehe Folie 14-25

Agenda

#	Topic	Page
1	Hintergrund, Zielsetzung und Herangehensweise der Kurzstudie	3
2	Steuern und Abgaben haben einen starken Einfluss auf die Höhe der Tankstellenpreise und Preisunterschiede zwischen den Ländern	7
3	Krisenbedingter Preisanstieg in Deutschland nicht systematisch höher als in Vergleichsländern	12
4	RED-Umsetzung in Deutschland besonders ambitioniert, was mit entsprechenden Preiseffekten einhergeht	14
5	Fazit	26
6	Anhang: Regulatorische Eingriffe in die Preisbildung in anderen EU-Ländern	28

Die Unterschiede bei Steuern und Abgaben erklären einen wesentlichen Teil der Preisunterschiede zwischen den Ländern - Deutschland zählt zu Hochsteuerländern



Im Zuge der Iran-Krise haben mehrere Länder Steuern gesenkt:

- Energiesteuer: Deutschland, Polen, Spanien, Tschechien, Österreich und Italien
- Mehrwertsteuer: Polen und Spanien

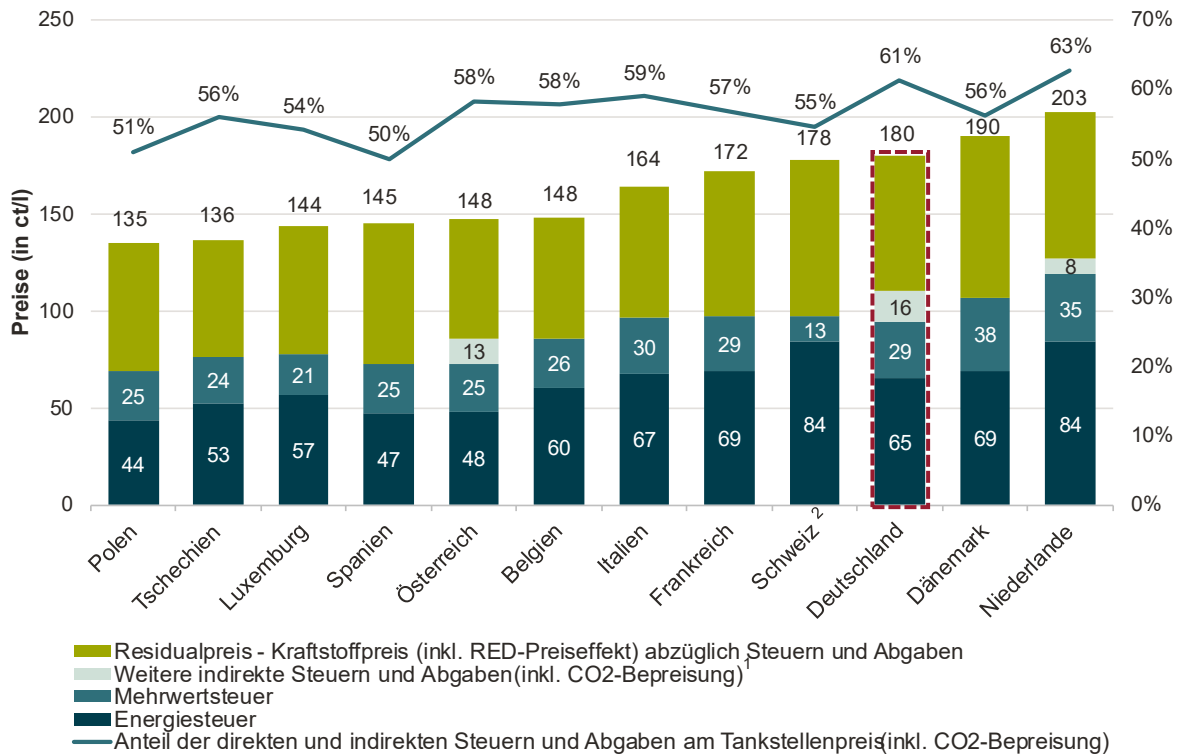
¹: Der RED-Preiseffekt ist hier noch nicht berücksichtigt

²: Die Energiesteuer in der Schweiz besteht aus der Mineralölsteuer und dem Mineralölsteuerzuschlag

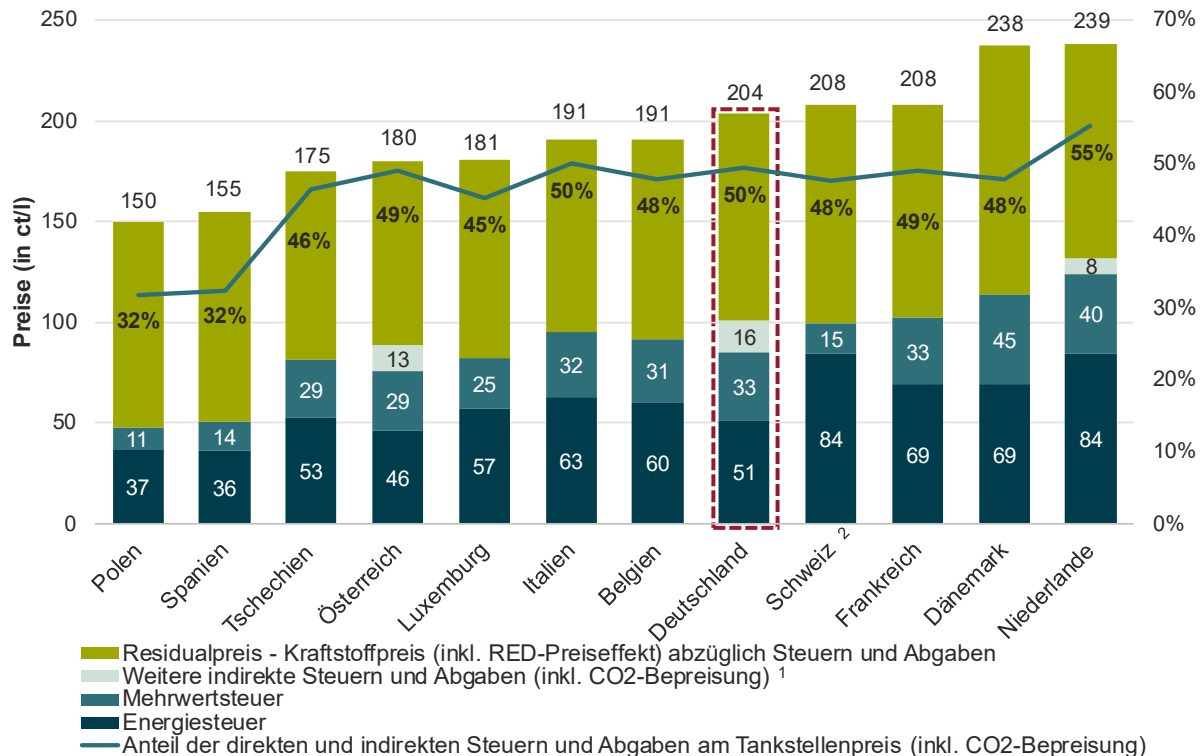
³: Der Referenzzeitpunkt Mai 2026 wird gewählt, um Verzerrungen durch länderspezifisch unterschiedliche Umsetzungszeitpunkte steuerlicher Anpassungen im Zuge der Iran-Krise zu vermeiden. Zu diesem Zeitpunkt waren die wesentlichen krisenbedingten steuerlichen Maßnahmen in den betrachteten Ländern umgesetzt.

Auch beim Benzin machen Steuern und Abgaben einen großen Teil des Endkundenpreises aus

Tankstellenpreise für Benzin in 2026 vor der Iran-Krise



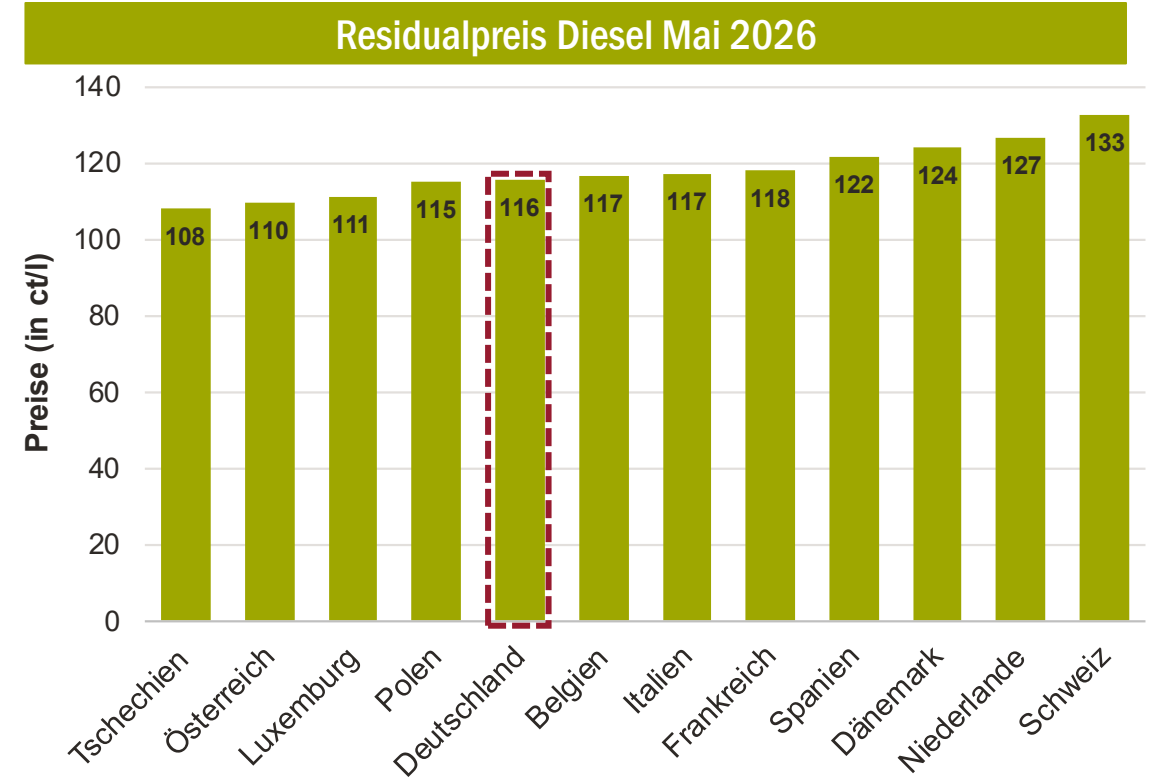
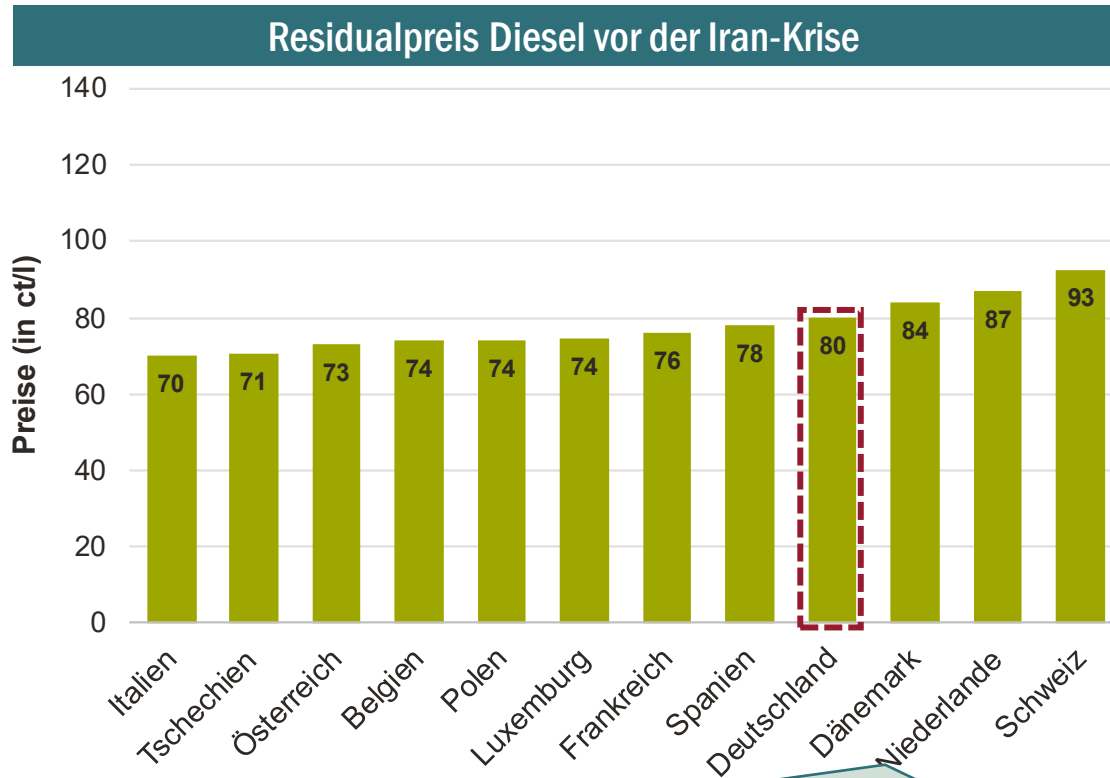
Tankstellenpreise für Benzin Mai 2026 nach Steuersenkungen



Hinweis: Wöchentliche Daten, Zeitraum bis zur Iran-Krise (linke Abbildung): 05.01.26 - 23.02.26; Zeitraum Mai 2026 (rechte Abbildung): 04.05.26 - 25.05.26; Länder aufsteigend nach Durchschnittspreis angeordnet
Quelle: European Commission, Weekly Oil Bulletin; Touring Club Schweiz

1: Der RED-Preiseffekt ist hier noch nicht berücksichtigt
2: Die Energiesteuer in der Schweiz besteht aus der Mineralölsteuer und dem Mineralölsteuerzuschlag

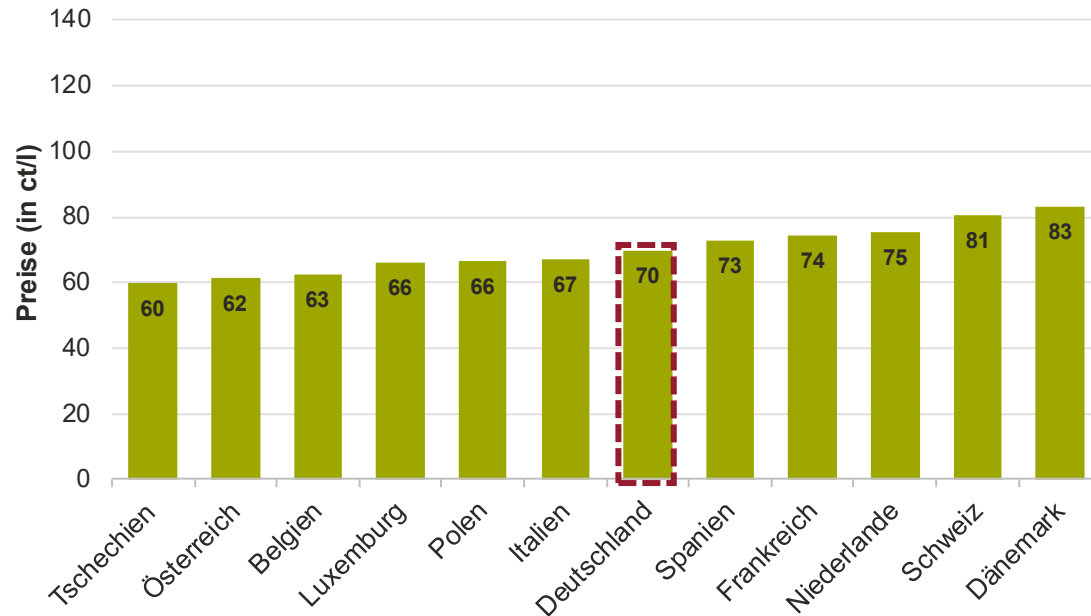
Ohne Steuern und Abgaben liegen Kraftstoffpreise für Diesel in Deutschland im europäischen Mittelfeld



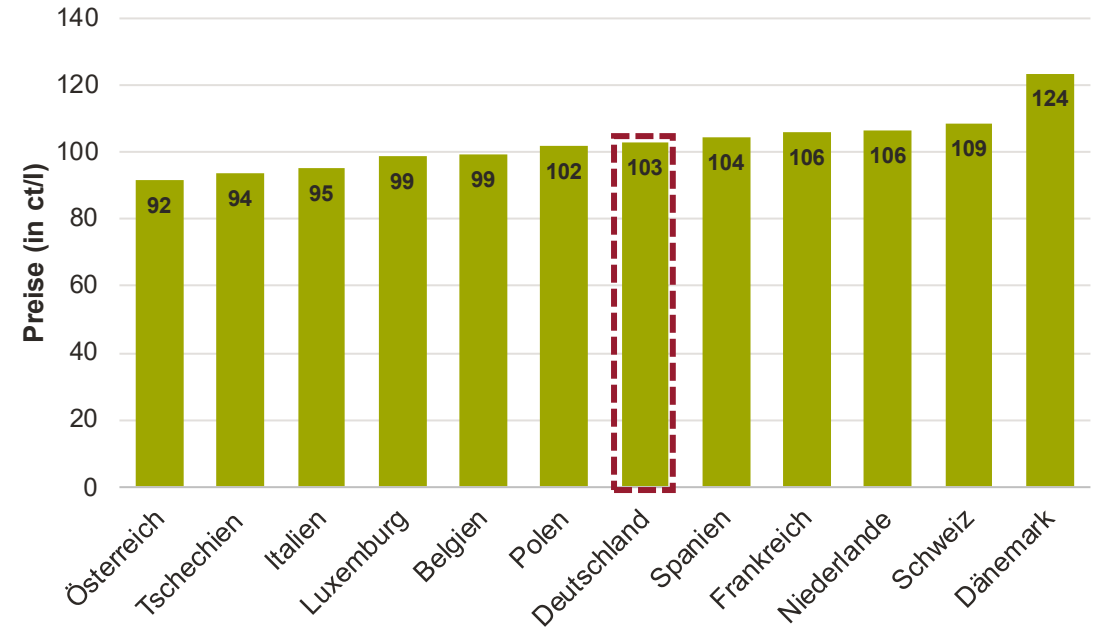
- Residualpreis = Tankstellenpreis abzüglich Energie-, Mehrwert- und sonstiger indirekter Steuern und Abgaben (inkl. CO₂-Bepreisung);
- Der Residualpreis umfasst insbesondere Produktkosten, Logistik-, Vertriebs- und Margenbestandteile sowie den RED-Preiseffekt.

Auch der Tankstellenpreis für Benzin in Deutschland liegt ohne Steuern und Abgaben im europäischen Mittelfeld

Residualpreis Benzin vor der Iran-Krise



Residualpreis Benzin Mai 2026



- Residualpreis = Tankstellenpreis abzüglich Energie-, Mehrwert- und sonstiger indirekter Steuern und Abgaben (inkl. CO₂-Berpreisung);
- Der Residualpreis umfasst insbesondere Produktkosten, Logistik-, Vertriebs- und Margenbestandteile sowie den RED-Preiseffekt.

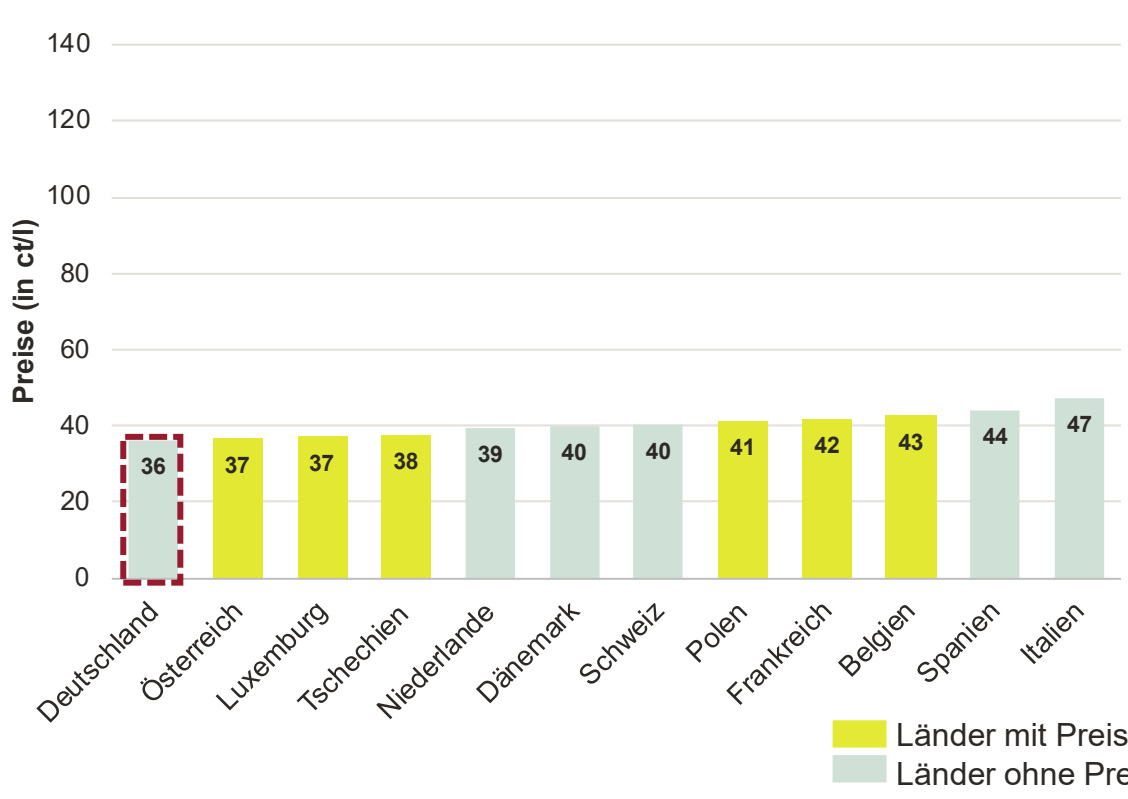
Hinweis: Wöchentliche Daten,
 Zeitraum bis zur Iran-Krise (linke Abbildung): 05.01.26 - 23.02.26;
 Zeitraum Mai 2026 (rechte Abbildung): 04.05.26 - 25.05.26;
 Länder aufsteigend nach Durchschnittspreis angeordnet
 Quelle: European Commission, Weekly Oil Bulletin; Touring Club Schweiz

Agenda

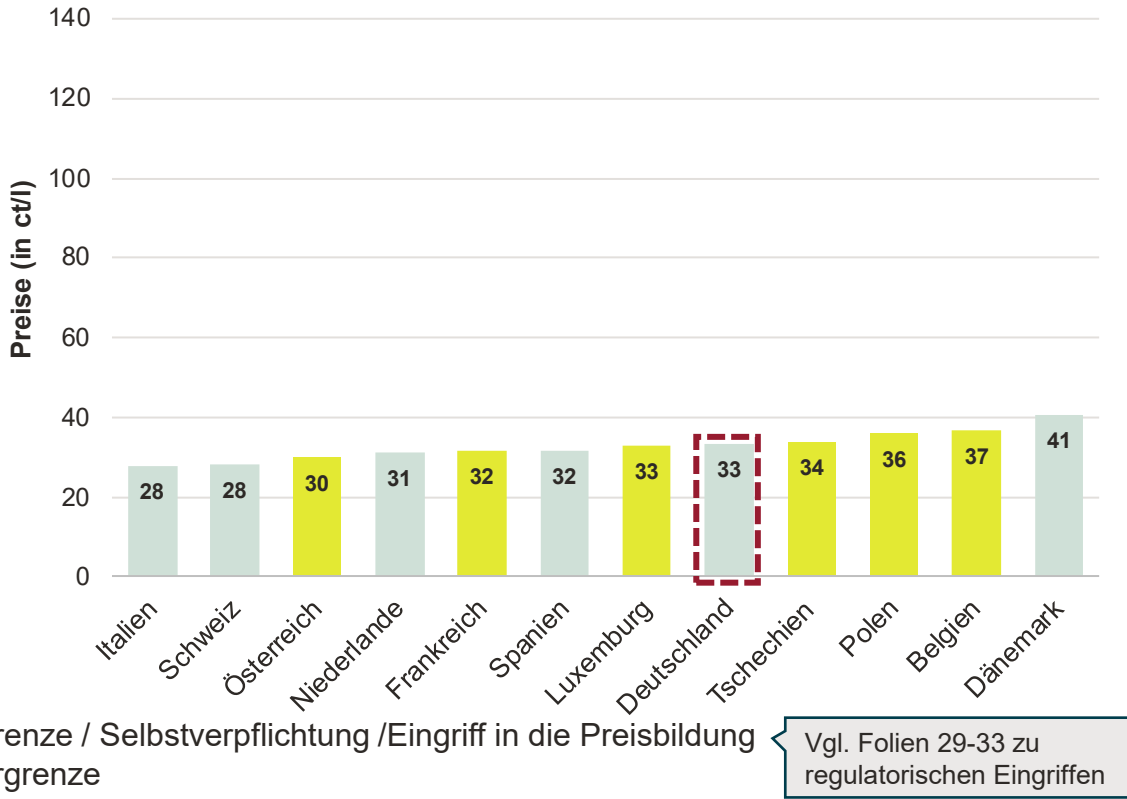
#	Topic	Page
1	Hintergrund, Zielsetzung und Herangehensweise der Kurzstudie	3
2	Steuern und Abgaben haben einen starken Einfluss auf die Höhe der Tankstellenpreise und Preisunterschiede zwischen den Ländern	7
3	Krisenbedingter Preisanstieg in Deutschland nicht systematisch höher als in Vergleichsländern	12
4	RED-Umsetzung in Deutschland besonders ambitioniert, was mit entsprechenden Preiseffekten einhergeht	14
5	Fazit	26
6	Anhang: Regulatorische Eingriffe in die Preisbildung in anderen EU-Ländern	28

Keine Hinweise auf einen überdurchschnittlichen Anstieg des Residualpreises in Deutschland seit der Iran-Krise

Diesel: Differenz des Residualpreis vor der Iran-Krise und Mai 2026



Benzin¹: Differenz des Residualpreis vor der Iran-Krise und Mai 2026



Vgl. Folien 29-33 zu regulatorischen Eingriffen

Anstieg des Residualpreises in Deutschland niedriger (für Diesel) bzw. vergleichbar mit dem Anstieg in den Vergleichsländern.

Agenda

#	Topic	Page
1	Hintergrund, Zielsetzung und Herangehensweise der Kurzstudie	3
2	Steuern und Abgaben haben einen starken Einfluss auf die Höhe der Tankstellenpreise und Preisunterschiede zwischen den Ländern	7
3	Krisenbedingter Preisanstieg in Deutschland nicht systematisch höher als in Vergleichsländern	12
4	RED-Umsetzung in Deutschland besonders ambitioniert, was mit entsprechenden Preiseffekten einhergeht	14
5	Fazit	26
6	Anhang: Regulatorische Eingriffe in die Preisbildung in anderen EU-Ländern	28

Zusätzlich beeinflussen nationale Umsetzungen der RED-Richtlinie die Kraftstoffpreise

RED II Richtlinie (EU) 2018/2001

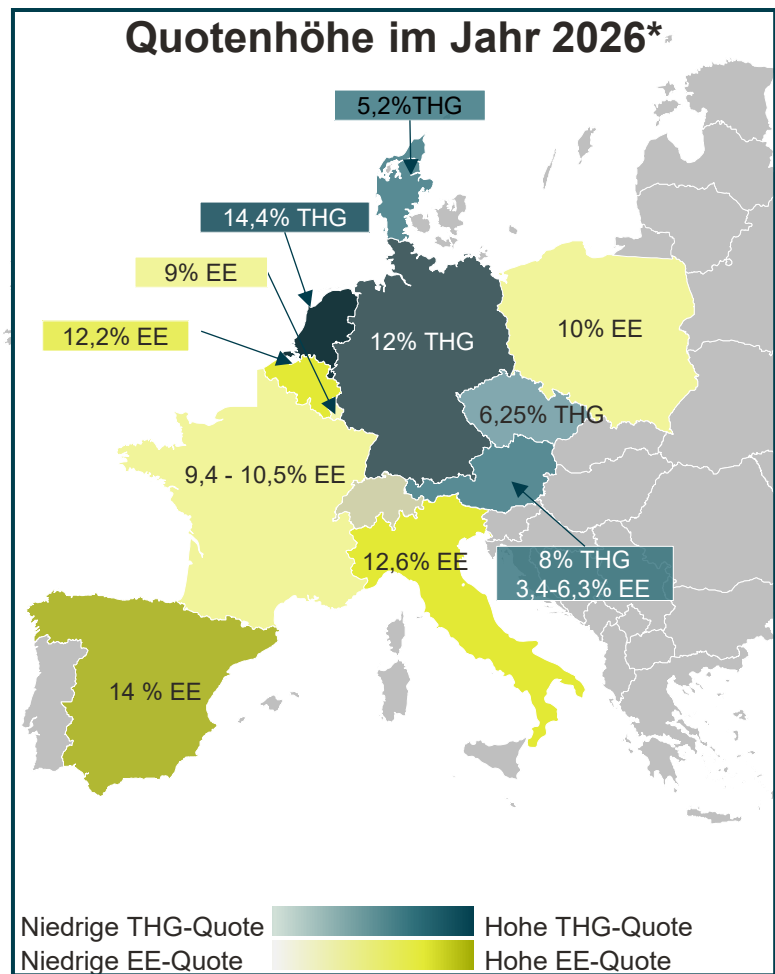
- In Kraft seit Dezember 2018, Umsetzung in nationales Recht bis 30. Juni 2021
- **Ziel:** ≥ 32% erneuerbare Energien in der EU bis 2030
- **Umsetzung im Verkehrssektor:**
 - **Mindestanteil 14% erneuerbare Energien im Verkehr bis 2030**
 - Umsetzung über nationale Quoten/THG-Systeme für Kraftstoffanbieter
- **Technologie-Fokus:**
 - Fokus auf Biokraftstoffe, erneuerbaren Strom und alternative Kraftstoffe
- **Unterziele und Begrenzungen:**
 - Fortschrittliche Biokraftstoffe: ≥ 3,5% bis 2030
 - Konventionelle Biokraftstoffe: Anteil am Endenergieverbrauch max. 7%

RED III Richtlinie (EU) 2023/2413

- In Kraft seit November 2023, Umsetzung in nationales Recht bis 21. Mai 2025
- **Ziel:** ≥ 42,5% erneuerbare Energien in der EU bis 2030.
- **Umsetzung im Verkehrssektor:** EU-Mitgliedstaaten können zwischen zwei Zielpfaden wählen:
 - **29% Anteil erneuerbare Energien im Verkehr oder**
 - **14,5% THG-Intensitätsminderung bis 2030**
- **Technologiesubquoten:**
 - Mindestanteile für fortschrittliche Biokraftstoffe und RFNBOs: ≥ 5,5% *und*
 - RFNBOs (z.B. grüner Wasserstoff) mind. 1% bis 2030
- **Umsetzungsstand:** EU-Kommission eröffnete am 21. Mai 2025 Vertragsverletzungsverfahren gegen alle EU-Mitgliedstaaten außer Dänemark wegen verzögerter RED III Umsetzung.

Da die RED III in mehreren Mitgliedstaaten noch nicht umgesetzt ist, berücksichtigt der Ländervergleich im Folgenden den jeweils aktuellen nationalen Rechtsrahmen (RED III bzw. weiterhin RED II).

Die nationale Umsetzung der RED unterscheidet sich stark zwischen den Vergleichsländern – Deutschland vergleichsweise ambitioniert



Hohe Quotenverpflichtung

- Deutschland: 12 % THG-Minderung in 2026 mit vergleichsweise hoher Pönale bei Zielverfehlung (600 €/t).
- Nur die Niederlande liegen mit ca. 14,4 % THG-Minderung noch höher.
- Besonderheit DK: Elektromobilität nicht anrechenbar

Ambitionierte Unterquoten für fortschrittliche Biokraftstoffe

- Deutschland: 2 % Unterquote für fortschrittliche Biokraftstoffe in 2026.
- Einige andere Länder setzen zunächst nur das RED-II/III-Mindestniveau für 2026 von rund 1 % an.
- Wegfall der Doppelanrechnung für fortschrittliche Biokraftstoffe in Deutschland erhöht den Bedarf an realen physischen Mengen.

Restriktive Caps für konventionelle Biokraftstoffe

- Deutschland begrenzt konventionelle Biokraftstoffe auf 4,4 % in 2026, was deutlich unter dem RED-II/III-Maximum von 7 % liegt (und u.a. auch in AT und FR gilt).
- Hierdurch verlagert sich die Erfüllung stärker auf teurere Erfüllungsoptionen.

* In den EU-Zielvorgaben der RED III werden EE-Mindestziele doppelt so hoch angesetzt wie THG-Mindestziele, d.h. länderspezifische EE-Quoten können näherungsweise durch zwei dividiert werden, um eine Vergleichbarkeit mit THG-Quoten herzustellen.

Im Detail: Die Erneuerbaren-Energien-Quotensysteme unterscheiden sich deutlich in Zielniveau, Ausgestaltung und Pönalen (Stand 01.06.2026) (I/II)

Spanien

Gemeinsame Diesel- und Benzin-Quote
Quotenhöhe in 2026:

- 14% EE-Anteil (davon 1,2% fortschrittliche Biokraftstoffe/Biogas)

Pönale: 1.623 € je Zertifikat (energetisch² 1,24 - 1,40€/l)

Italien RED III umgesetzt

Gemeinsame Diesel- und Benzin-Quote
Quotenhöhe in 2026:

- Gesamtquote 12,6% EE-Anteil (davon mind. 5,5% fortschrittliche erneuerbare Kraftstoffe) + Biodiesel mind. 3,4% EE.

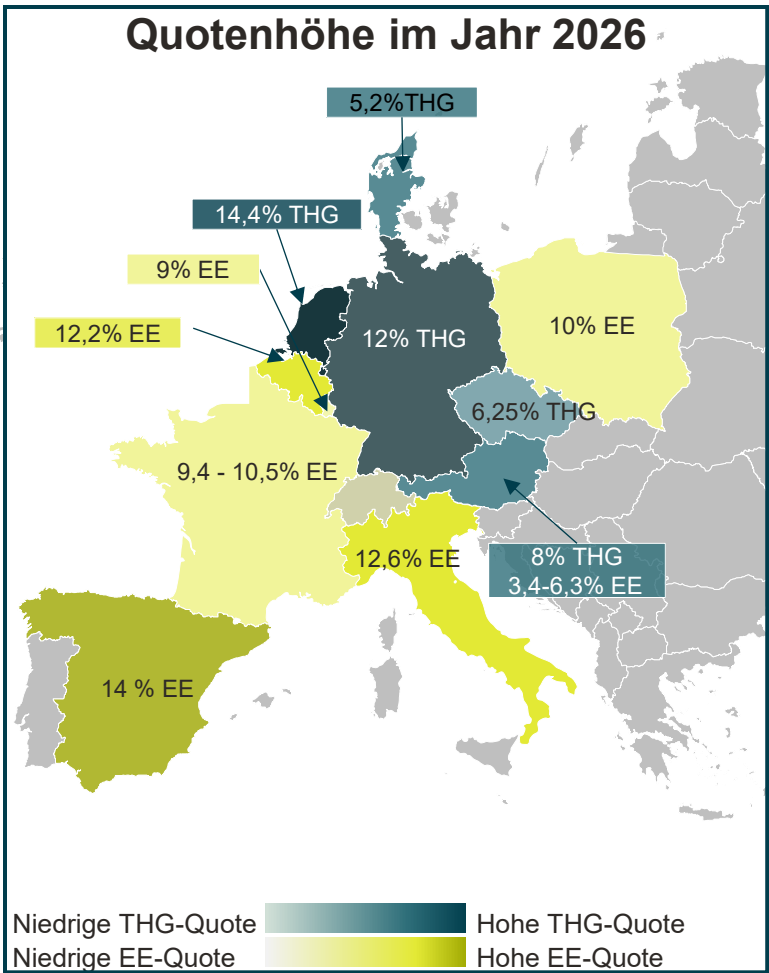
Pönale: 95,5 €/GJ (energetisch 3,06 - 3,37€/l)

Belgien

Gesamtziel mit Kraftstoff-Mindestquoten
Quotenhöhe in 2026:

- Gesamtquote 12,2% EE-Anteil (davon mind. 1,1 % fortschrittliche erneuerbare Kraftstoffe¹) + Biodiesel und Biobenzin mind. 5,7% EE.

Pönale: 41,18 €/GJ (energetisch 1,32 - 1,48 €/l)



Polen

Gesamtziel mit Kraftstoff-Mindestquoten
Quotenhöhe in 2026:

- Gesamtquote 10% EE-Anteil (1% fortschrittliche erneuerbare Kraftstoffe) + Biodiesel mind. 6,2% und Biobenzin mind. 4,59%

Pönale: 0,20 PLN/MJ (energetisch 1,51 - 1,70 €/l)

Luxemburg

Gemeinsame Diesel- und Benzin-Quote
Quotenhöhe in 2026:

- 9% EE-Anteil (davon 1,5% fortschrittliche erneuerbare Kraftstoffe)

Pönale: 1,20€/l

Frankreich

Separate Diesel- und Benzin-Quote
Quotenhöhe in 2026:

- Diesel: 9,4% EE-Anteil (davon 0,7% fortschrittliche erneuerbare Kraftstoffe)
- Benzin: 10,5% EE-Anteil (davon 1,8% fortschrittliche erneuerbare Kraftstoffe)

Pönale: 1,40€/l

Hinweis:

- Alle erneuerbaren Quotenziele sind energetisch.
- Fortschrittliche erneuerbare Kraftstoffe umfassen fortschrittliche Biokraftstoffe/Biogas nach Annex IX-A und RFNBOs. Sofern nicht anders hervorgehoben, zählen Kraftstoffe aus Annex IX-A doppelt auf die Unterquote.

¹: Doppelzählung auf 0,95 Prozentpunkte der Quote begrenzt.

²: Energetische Umrechnung der Pönale zur Vergleichbarkeit zwischen den Ländern; unterer Wert auf Benzin-, oberer Wert auf Dieselbasis.

THG-Quotensysteme unterscheiden sich ebenfalls deutlich in Zielniveau, Unterquoten und Pönalen (Stand 01.06.2026) (II/II)

Niederlande RED III umgesetzt

THG-Quote mit Unterquote

Quotenhöhe in 2026:

- THG-Minderung: 14,4%
- Fortschrittliche erneuerbare Kraftstoffe: 3,1%
- RFNBOs: 0,05%

Pönale: Keine fixe Pönale identifiziert

Deutschland

THG-Quote mit Unterquote

Quotenhöhe in 2026:

- THG-Minderung 12%
- Fortschrittliche erneuerbare Kraftstoffe: 2%²

Pönale: 600€/t für CO₂ Ziel, 45 €/GJ für fortschritt. Kraftstoffe (energetisch 1,44 - 1,59 €/l)

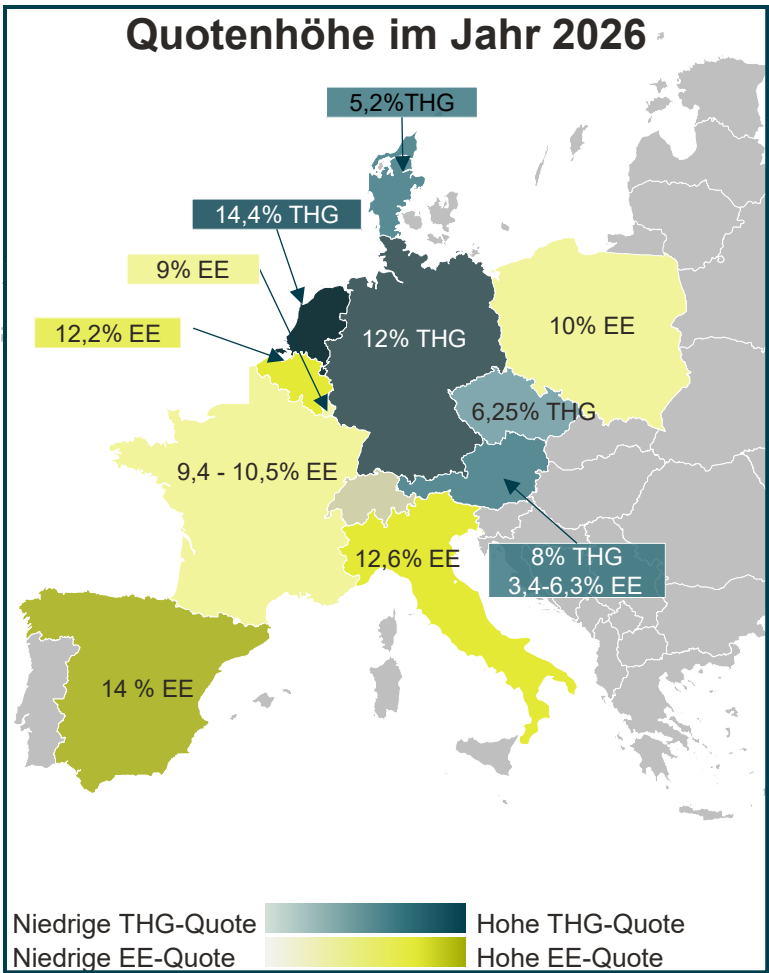
Tschechien RED III umgesetzt

THG-Quote mit Unterquoten

Quotenhöhe in 2026:

- THG-Minderung: 6,25%
- Fortschrittliche erneuerbare Kraftstoffe: 1,25%

Pönale: energetisch 2,56 - 2,82 €/l für fortschrittliche Kraftstoffe, 400€/t für CO₂-Ziel.



Dänemark RED III umgesetzt

THG-Quote

Quotenhöhe in 2026:

- THG-Minderung: 5,2% Elektromobilität hier nicht anrechenbar
- Fortschrittliche erneuerbare Kraftstoffe: 1%

Pönale: Keine fixe Pönale identifiziert

Österreich

Separate Diesel- und Benzin-Quote + THG-Quote

Quotenhöhe in 2026:

- Diesel: 3,4% EE-Anteil (1% fort. erneuerbare Kraftstoffe); Benzin: 6,3% EE-Anteil (1% fort. erneuerbare Kraftstoffe)
- THG-Minderung: 8%

Pönale: 43 €/GJ für EE-Anteil (energetisch 1,38 - 1,52 €/l); 600€/t für CO₂-Ziel

Schweiz

CO₂-Kompensationspflicht für fossile Treibstoffe

Quotenhöhe in 2026:

- Kompensation von 30% der verursachten CO₂-Emissionen

Pönale: 160 CHF/t CO₂, ca. 175 €/t

Hinweis:

- Alle erneuerbaren Quotenziele sind energetisch.
- Fortschrittliche erneuerbare Kraftstoffe umfassen fortschrittliche Biokraftstoffe/Biogas nach Annex IX-A und RFNBOs. Sofern nicht anders hervorgehoben, zählen Kraftstoffe aus Annex IX-A doppelt auf die Unterquote.

1: Doppelzählung auf 0,95 Prozentpunkte der Quote begrenzt.
2: Doppelanrechnung für erneuerbare Kraftstoffe entfällt ab 2026

Zusätzlich begrenzen Caps den zulässigen Anteil von Biokraftstoffen aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen (Stand 01.06.2026)

Caps begrenzen konventionelle Biokraftstoffe

- Caps begrenzen den anrechenbaren Anteil von konventionellen Biokraftstoffen.
- **Konventionelle Biokraftstoffe** sind Kraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen, z. B. Getreide, Zuckerpflanzen oder Pflanzenöle.

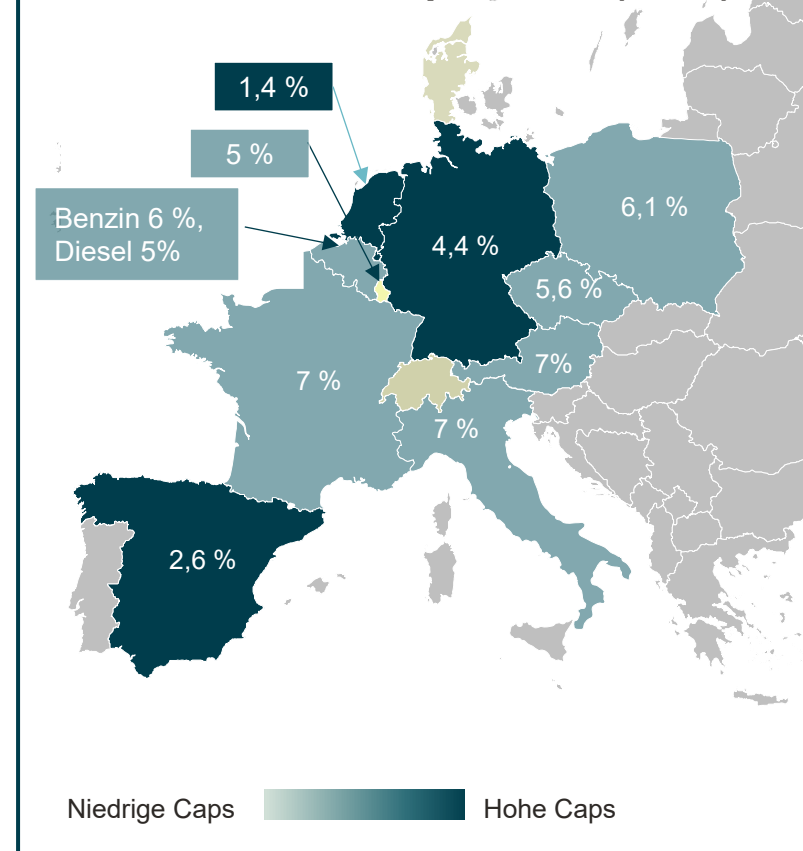
Viele Länder nahe am EU-Maximum von 7%.

- Niedrigere Caps gelten u. a. in den Niederlanden, Spanien und Deutschland.
- Niedrigere Caps können günstige Erfüllungsoptionen einschränken.

Sonderfälle:

- Dänemark: Kein numerischer Cap; Alle Biokraftstoffe mit hohem ILUC-Risiko werden ab 2025 aus dem Verkehr gezogen
- Schweiz: Kein RED-Cap; Nachhaltigkeitsregeln + CO₂-Pönale

Caps für Biokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen (2026)



Zusammenfassend sprechen viele Faktoren für einen vergleichsweise hohen RED-Preiseffekt in Deutschland

Unterschiedliche nationale Vorgaben erschweren eine präzise Isolierung des RED-Effekts. Dennoch zeigt unsere Analyse, dass mehrere Faktoren für einen vergleichsweise hohen Preiseffekt in Deutschland sprechen.



Hohe THG-Minderungsambition

- Mit einer THG-Minderungsquote von 12 % im Jahr 2026 gehört Deutschland zu den ambitioniertesten Ländern im Vergleich. Nur die Niederlande weisen eine höhere Quote auf und die Quote in Dänemark ist unter Berücksichtigung der fehlenden Anrechenbarkeit von Elektromobilität ebenfalls als ambitioniert anzusehen.



Zusätzlich ambitionierte Unterquoten und restriktive Caps

- Auch die Unterquote von 2% fortschrittlichen Biokraftstoffen (ohne Doppelanrechnung) ist in Deutschland vglsw. hoch.
- Der Cap für konventionelle Biokraftstoffe liegt deutlich unter dem von der EU gesetzten Maximalwert und deutlich niedriger als in den meisten der betrachteten Vergleichsländer.



Hohe Pönale bei Nichterfüllung

- Bei Nichterfüllung fällt in Deutschland eine hohe Strafzahlung pro fehlender THG-Minderung an.
- Im Vergleich zu Ländern mit niedrigeren Sanktionen kann dies höhere Zahlungsbereitschaften für Erfüllungsoptionen erzeugen.

Deswegen plausibel, dass der RED-Preiseffekt in Deutschland vergleichsweise hoch ist

- Hohe THG-Minderungsquote + Unterquoten + begrenzte Erfüllungsoptionen erhöhen die Compliance-Kosten.
- Tatsächliche Preiseffekte hängen stark von Biokraftstoffpreisen, THG-Einsparwerten und Marktbedingungen ab.

Die tatsächliche Höhe des RED-Preiseffekts kann nur indikativ über die zentralen Einflussfaktoren approximiert werden

RED-Preiseffekt hängt von vielen Faktoren ab

Der RED-Preiseffekt hängt von der **nationalen Umsetzung der Richtlinie** und den **Marktbedingungen** ab:

- Höhe der Quote, Unterquoten und Caps für bestimmte Erfüllungsoptionen
- Zugelassene Erfüllungsoptionen, inkl. nationaler Regeln zur Mehrfachanrechnung
- Pönalen bei Nichterfüllung
- Marktliquidität, Zertifikatehandel, sowie Angebot und Nachfrage nach Erfüllungsoptionen

Fehlende Preisdaten erfordern Approximation

- In Deutschland kann der Preiseffekt über THG-Quotenpreise geschätzt werden. In den Vergleichsländern fehlen belastbare Preisdaten, da Zertifikatemärkte illiquide, bilateral organisiert oder nicht vorhanden sind.
- Zwei Orientierungsgrößen können eine Indikation zur Höhe des RED-Preiseffekts geben:



Erfüllung durch Biokraftstoffbeimischung

- *Theoretische Untergrenze*
- EE-Quote: Approximation über Mehrkosten erneuerbarer Energien gegenüber fossilen Kraftstoffen
- THG-Quote: Ableitung über Verhältnis aus THG-Minderungsquote und THG-Einsparung des Biokraftstoffs
- In der Praxis nur Näherung, da technische und regulatorische Vorgaben reine Beimischung begrenzen
- Preisauflschlag pro Liter \approx Biokraftstoffanteil \times Mehrkosten erneuerbarer Energie je Liter

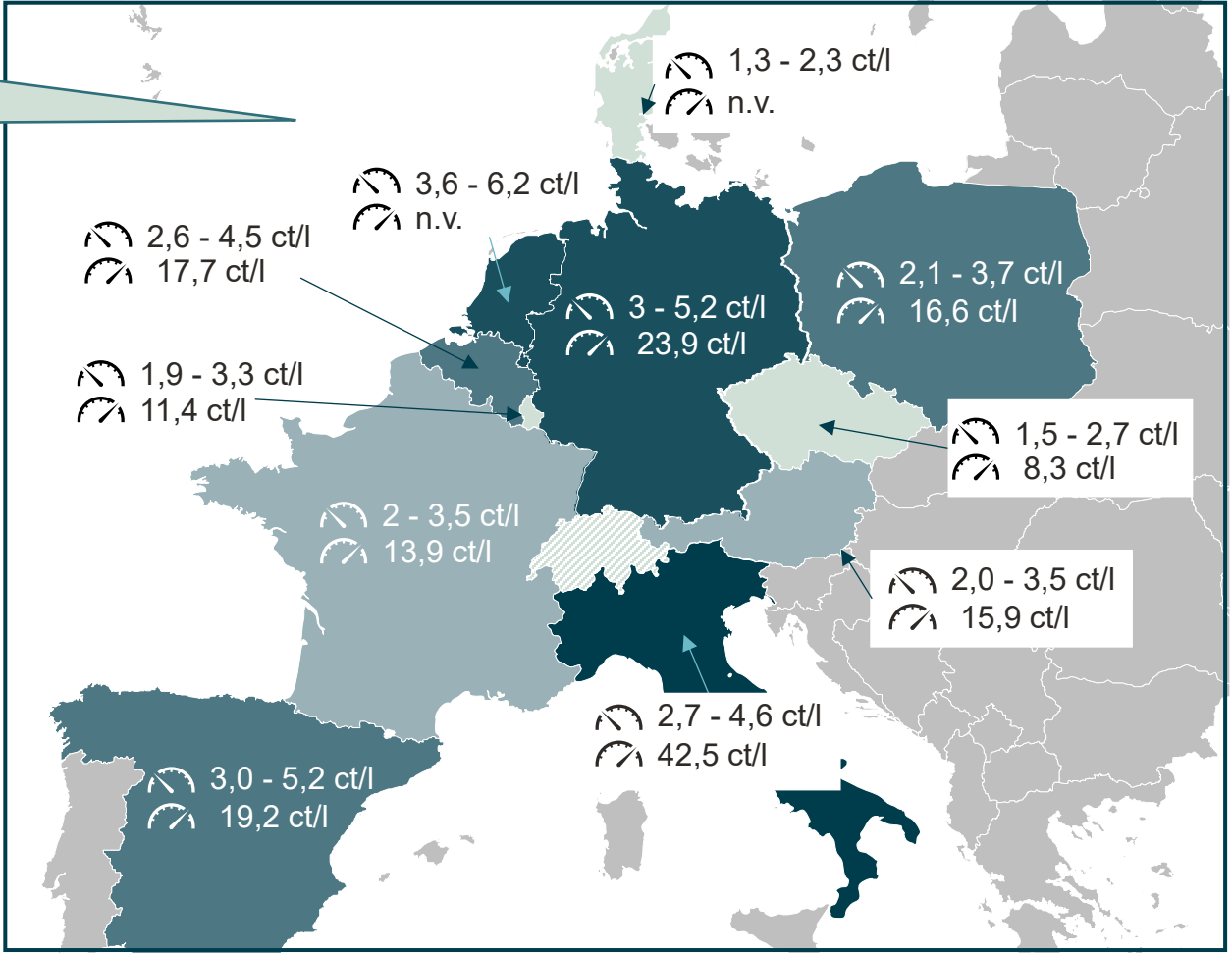


Pönale / Ausgleichszahlung

- *Theoretische Obergrenze*
- Verpflichtete werden nicht mehr als die Strafzahlung für die Quotenerfüllung zahlen
- Pönale setzt einen regulatorischen „Schattenpreis“ (also Obergrenze)
- Vollständige Erfüllung über Pönale ist in der Praxis unrealistisch
- Preisauflschlag pro Liter \approx Pönale \times Zielverfehlung \times Energiegehalt je Liter

Indikative Abschätzung zur Bandbreite des RED-Preiseffekts* für Diesel in Deutschland und den Vergleichsländern (2026)

Bei einem THG-Zertifikatspreis von 300€/t bzw. 350€/t ergeben sich für Deutschland RED-Erfüllungskosten von ca. 12 ct/l und 14 ct/l.

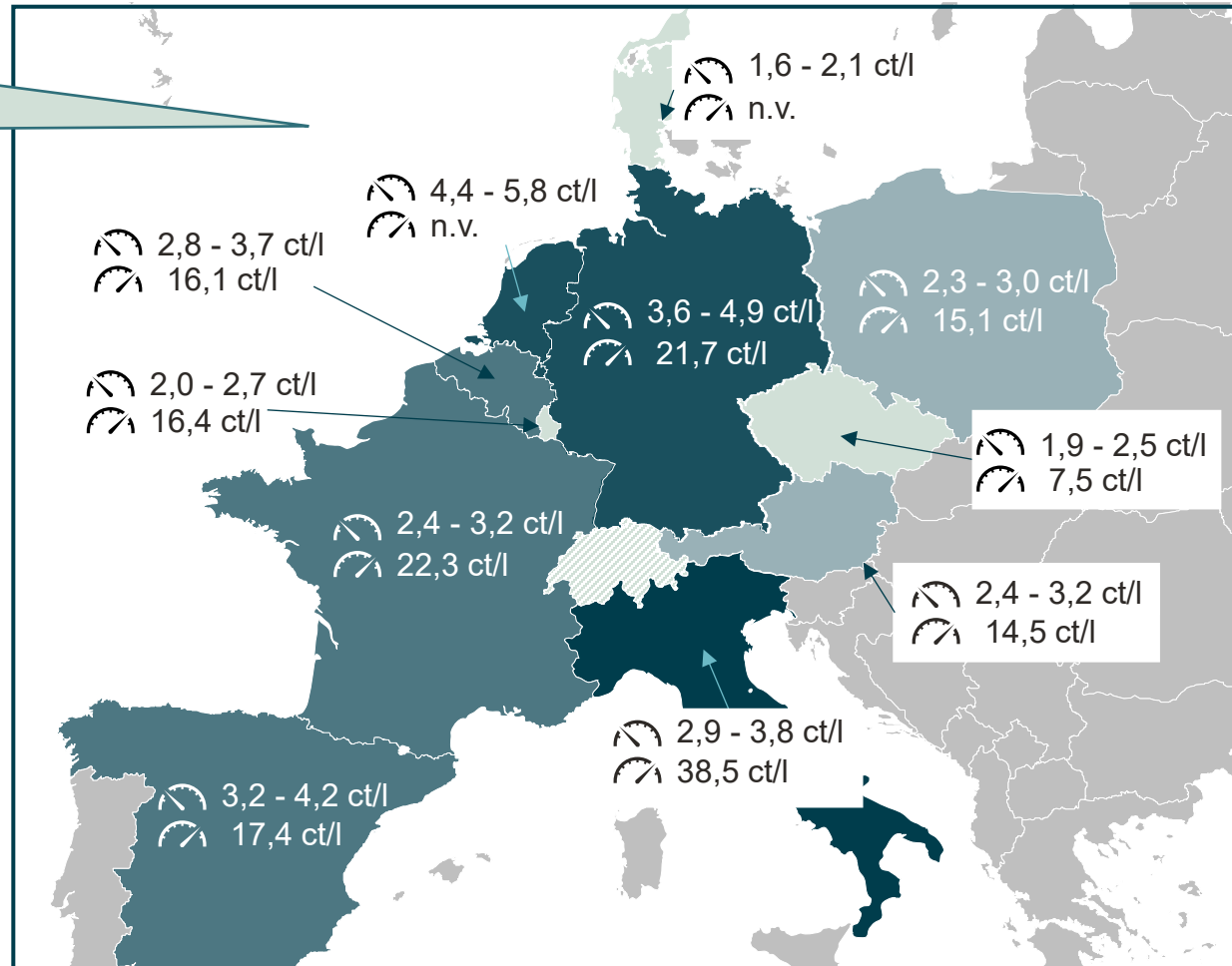


Legende:
 ⤴ Unterer Wert: Unterer Wert der Bandbreite: Beimischungskosten FAME (unterer Wert) bzw. HVO (oberer Wert)
 ⤵ Oberer Wert: Oberes Ende der Bandbreite: Pönale/Ausgleichszahlung
 Niedriger indikativer Preiseffekt (hellere Farbe) | Hoher indikativer Preiseffekt (dunklere Farbe)


Hinweis: Die Abschätzung dient lediglich als Indikation; Unterquoten, Caps und Mehrfachanrechnungen wurden nicht berücksichtigt.
 *Für die die Berechnung des unteren Endes der Bandbreite wurde eine durchschnittliche THG-Einsparung von Biokraftstoffen (FAME/HVO-Mix) von 85 % angenommen. In vielen EU-Mitgliedsstaaten ist die RED III noch nicht umgesetzt. Wir haben daher beim Vergleich der einzelnen Länder immer den aktuellen Stand der Umsetzung berücksichtigt – in den Ländern, in denen die RED III noch nicht umgesetzt ist, beziehen sich die Berechnungen daher auf die nationale Umsetzung der RED II.


Indikative Abschätzung zur Bandbreite des RED-Preiseffekts* für Benzin in Deutschland und den Vergleichsländern (2026)

Bei einem THG-Zertifikatspreis von 300€/t bzw. 350€/t ergeben sich für Deutschland RED-Erfüllungskosten von ca. 11 ct/l und 13 ct/l.



Legende:

 Unteres Ende der Bandbreite: Beimischungskosten Bioethanol

 Oberes Ende der Bandbreite: Pönale/Ausgleichszahlung

Niedriger
indikativer
Preiseffekt



Hoher
indikativer
Preiseffekt

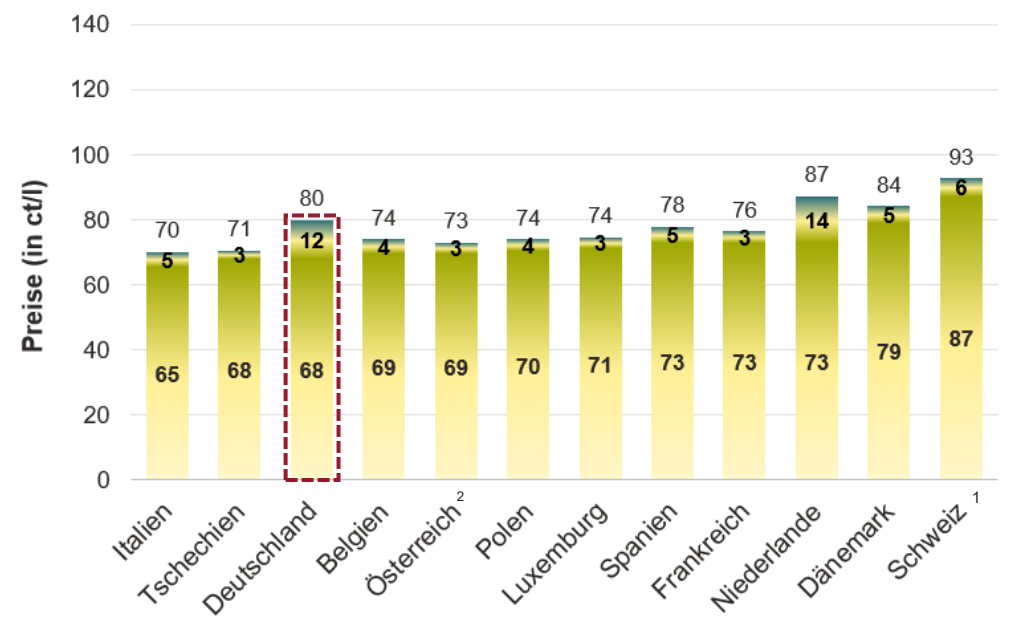
Hinweis: Die Abschätzung dient lediglich als Indikation; Unterquoten, Caps und Mehrfachanrechnungen wurden nicht berücksichtigt.

*Für die die Berechnung des unteren Endes der Bandbreite wurde eine durchschnittliche THG-Einsparung von Biokraftstoffen (Bioethanol) von 75 % angenommen. In vielen EU-Mitgliedsstaaten ist die RED III noch nicht umgesetzt. Wir haben daher beim Vergleich der einzelnen Länder immer den aktuellen Stand der Umsetzung berücksichtigt – in den Ländern, in denen die RED III noch nicht umgesetzt ist, beziehen sich die Berechnungen daher auf die nationale Umsetzung der RED II.

Indikativ!

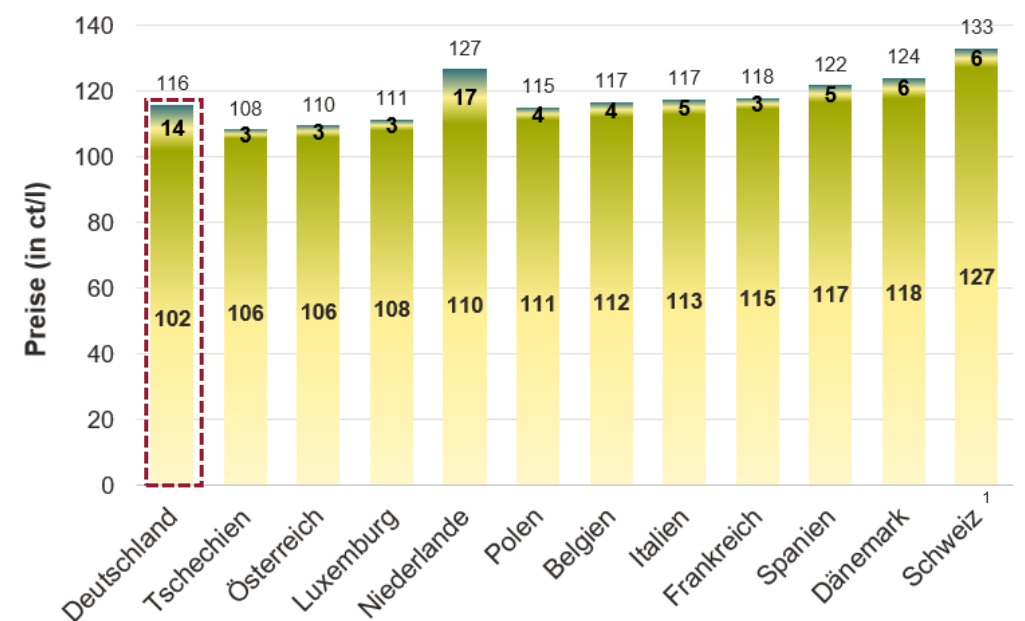
Indikativ: Wie hoch wäre der Diesel-Residualpreis, wenn man die Abschätzung des RED-Preiseffekts berücksichtigt?

Residualpreis Diesel 2026 vor der Iran-Krise



- Geschätzter RED-Preiseffekt unter Annahme von 35 ct/l Mehrkosten HVO ggü. konventionellem Diesel (alle Länder außer DE, NL, DK) bzw. Zertifikatspreis von 300 €/t (DE, NL, DK)
- Verbleibender Residualpreis (abzüglich RED-Preiseffekt) 2026 vor der Krise

Residualpreis Diesel Mai 2026



- Geschätzter RED-Preiseffekt unter Annahme von 35 ct/l Mehrkosten HVO ggü. konventionellem Diesel (alle Länder außer DE, NL, DK) bzw. Zertifikatspreis von 350 €/t (DE, NL, DK)
- Verbleibender Residualpreis (abzüglich RED-Preiseffekt) ab Mai 2026

Annahme: In Ländern mit hohem Ambitionsniveau setzen wir geschätzten RED-Preiseffekt höher an (Zertifikatspreisbasiert vs. Beimischungskosten HVO)

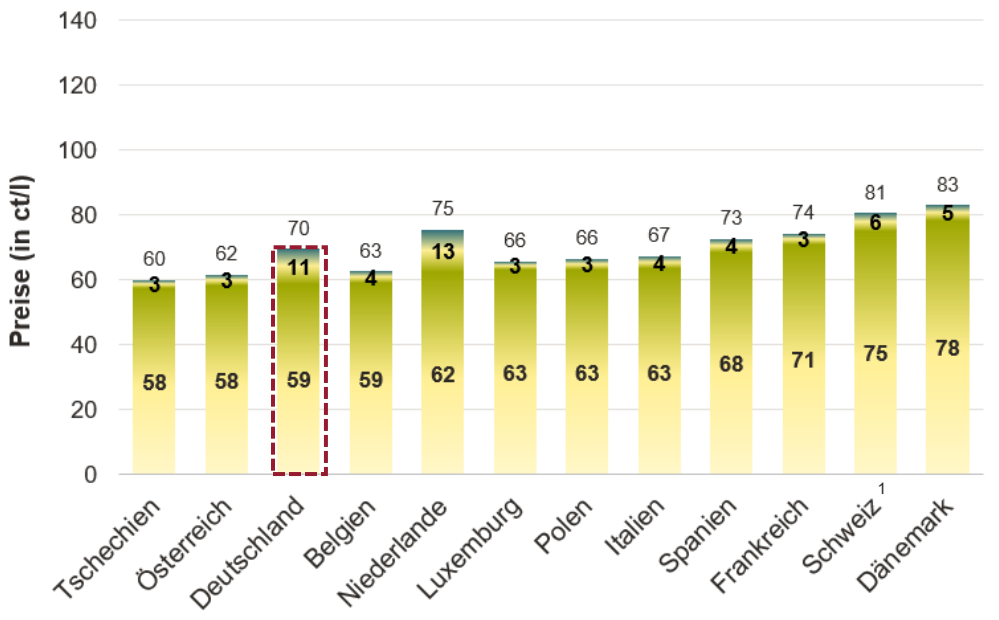
¹: In der Schweiz dürfen Verpflichtete der CO₂-Kompensationspflicht maximal 5 Rp pro Liter (ca. 5,5 ct/l) Treibstoff an die Treibstoffkunden weitergeben. ²: Aufgrund von Dezimalrundungen kann es zu kleineren Abweichungen kommen. Hinweis: Die indikative Berechnung des RED-Preiseffekts geht von einer Grenzkostenbetrachtung aus. Unterquoten, Caps und Mehrfachanrechnungen wurden nicht berücksichtigt.

Annahmen: Für alle Länder außer Deutschland, Dänemark und Niederlande wurde ein Mehrkostenaufschlag von Biokraftstoffen gegenüber fossilen Kraftstoffen von 35 ct/l angenommen. Für Deutschland wurde basierend auf E-Mobility-Daten ein konservativer Zertifikatspreis von 300-350 €/t angenommen (Argus-Daten für Mai 2026 weisen Spitzenwerte bis zu 465 €/t aus). Aufgrund vergleichbar ambitionierter Quotenhöhen wurde dieser Preis auch für die Niederlande und Dänemark (unter Berücksichtigung der fehlenden Anrechenbarkeit von Elektromobilität auf die Quote) angewendet.

Indikativ!

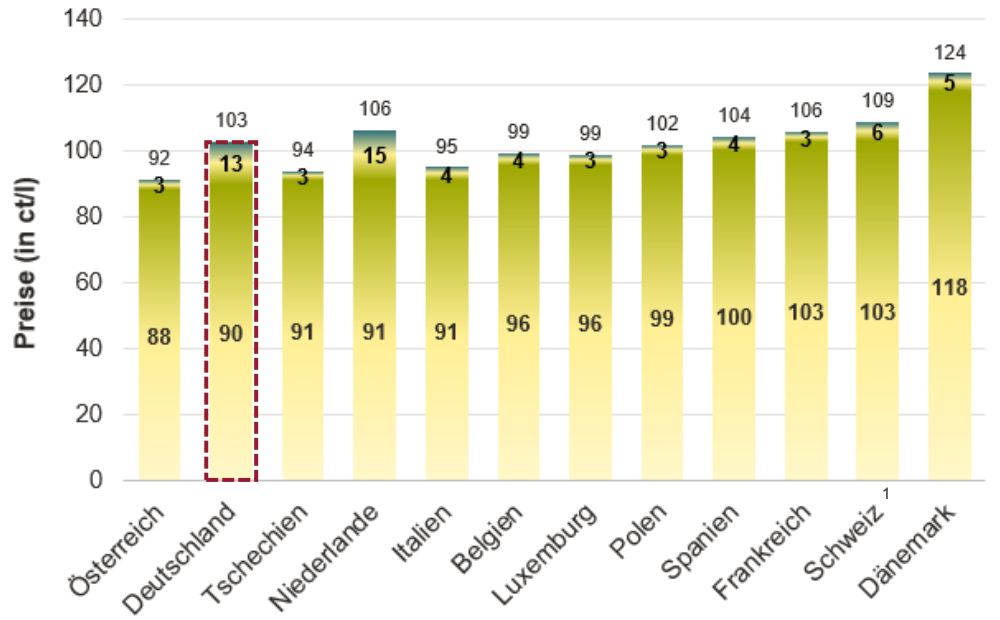
Indikativ: Wie hoch ist der Benzin-Residualpreis, wenn man die Abschätzung des RED-Preiseffekts berücksichtigt?

Residualpreis Benzin 2026 vor der Iran-Krise



■ Geschätzter RED-Preiseffekt unter Annahme von 20 ct/l Mehrkosten Bioethanol ggü. konventionellem Benzin (alle Länder außer DE, NL, DK) bzw. Zertifikatspreis von 300 €/t (DE, NL, DK)
 ■ Verbleibender Residualpreis (abzüglich RED-Preiseffekt) 2026 vor der Krise

Residualpreis Benzin Mai 2026



■ Geschätzter RED-Preiseffekt unter Annahme von 20 ct/l Mehrkosten Bioethanol ggü. konventionellem Benzin (alle Länder außer DE, NL, DK) bzw. Zertifikatspreis von 350 €/t (DE, NL, DK)
 ■ Verbleibender Residualpreis (abzüglich RED-Preiseffekt) ab Mai 2026

Annahme: In Ländern mit hohem Ambitionsniveau setzen wir geschätzten RED-Preiseffekt höher an (Zertifikatspreisbasiert vs. Beimischungskosten Bioethanol)

¹: In der Schweiz dürfen Verpflichtete der CO₂-Kompensationspflicht maximal 5 Rp pro Liter (ca. 5,5 ct/l) Treibstoff an die Treibstoffkunden weitergeben. ²: Aufgrund von Dezimalrundungen kann es zu kleineren Abweichungen kommen. Hinweis: Die indikative Berechnung des RED-Preiseffekts geht von einer Grenzkostenbetrachtung aus. Unterquoten, Caps und Mehrfachanrechnungen wurden nicht berücksichtigt.

Annahmen: Für alle Länder außer Deutschland, Dänemark und Niederlande wurde ein Mehrkostenaufschlag von Bioethanol gegenüber fossilen Kraftstoffen von 20 ct/l angenommen. Für Deutschland wurde basierend auf E-Mobility-Daten ein konservativer Zertifikatspreis von 300-350 €/t angenommen (Argus-Daten für Mai 2026 weisen Spitzenwerte bis zu 465 €/t aus). Aufgrund vergleichbar ambitionierter Quotenhöhen wurde dieser Preis auch für die Niederlande und Dänemark (unter Berücksichtigung der fehlenden Anrechenbarkeit von Elektromobilität auf die Quote) angewendet..

Agenda

#	Topic	Page
1	Hintergrund, Zielsetzung und Herangehensweise der Kurzstudie	3
2	Steuern und Abgaben haben einen starken Einfluss auf die Höhe der Tankstellenpreise und Preisunterschiede zwischen den Ländern	7
3	Krisenbedingter Preisanstieg in Deutschland nicht systematisch höher als in Vergleichsländern	12
4	RED-Umsetzung in Deutschland besonders ambitioniert, was mit entsprechenden Preiseffekten einhergeht	14
5	Fazit	26
6	Anhang: Regulatorische Eingriffe in die Preisbildung in anderen EU-Ländern	28

Fazit: Tankstellenpreise in Deutschland durch Steuern, Abgaben und RED-Einfluss getrieben. Kein systematisch höherer Preisanstieg als in den Vergleichsländern.



Preisanstieg nicht systematisch höher als in Vergleichsländern

- Kein systematisch höherer durchschnittlicher, mittelfristiger Preisanstieg als in den Vergleichsländern - auch nicht gegenüber Ländern mit Preisobergrenzen oder Selbstverpflichtungen.
- Keine belastbaren Hinweise auf einen strukturellen Vorteil regulatorischer Preiseingriffe.



Steuern, Abgaben und RED-Preiseffekt erklären einen Teil der Preisunterschiede

- Unterschiede bei Steuern und Abgaben (inkl. CO₂-Bepreisung) erklären einen Teil der Preisunterschiede zwischen den Vergleichsländern.
- Zusätzlich deutet der indikativ abgeschätzte RED-Preiseffekt darauf hin, dass unterschiedliche nationale Umsetzungen der RED ebenfalls zu Preisunterschieden an den Tankstellen beitragen.



Regulatorische Eingriffe in die Preisbildung mit Risiken verbunden

- Marktliche Preisbildung:
 - Änderungen in den Großhandelspreisen spiegeln sich in den Endkundenpreisen wider.
 - Weitergabe von Preissteigerungen und -senkungen senden relevanten Knappheitssignale.
- Regulatorische Eingriffe in die Preisbildung (z.B. über Preisobergrenzen):
 - Weitergabe von Preisänderungen und ggf. auch die Geschwindigkeit von Preisanpassungen wird begrenzt.
 - Kunden erhalten verzerrte Preissignale. Knappheitssignale werden verwässert.
 - Mittel- bis langfristig kann dies Auswirkungen auf die Versorgungssicherheit haben, da Anbieter Märkte mit hoher Zahlungsbereitschaft bevorzugt beliefern werden.

Agenda

#	Topic	Page
1	Hintergrund, Zielsetzung und Herangehensweise der Kurzstudie	3
2	Steuern und Abgaben haben einen starken Einfluss auf die Höhe der Tankstellenpreise und Preisunterschiede zwischen den Ländern	7
3	Krisenbedingter Preisanstieg in Deutschland nicht systematisch höher als in Vergleichsländern	12
4	RED-Umsetzung in Deutschland besonders ambitioniert, was mit entsprechenden Preiseffekten einhergeht	14
5	Fazit	26
6	Anhang: Regulatorische Eingriffe in die Preisbildung in anderen EU-Ländern	28

In mehreren europäischen Ländern gibt es Preisobergrenzen, die die freie markt. Preisbildung begrenzen und häufig zu verzögerten Preisanpassungen führen



- In mehreren EU-Ländern (Belgien, Luxemburg, Polen, Tschechien) wird ein administrativer Maximalpreis für Kraftstoffe festgelegt.
- Dieser ergibt sich aus der Summe zentraler Kostenbestandteile (z.B. Produktpreis, Steuern, Margen, Zuschläge). Der Endpreis wird somit nicht rein marktwirtschaftlich bestimmt und Preisänderungen auf Großhandelsebene werden in vielen Fällen erst verzögert in den Endkundenpreisen reflektiert.
- Während der Preisdeckel in BE und LUX bereits seit langem besteht, wurde er in PL und CZ erst kürzlich eingeführt.
- In FR hat sich in Folge der Iran-Krise TotalEnergies (auf Druck der Regierung) als Selbstverpflichtung einen Preisdeckel auferlegt.

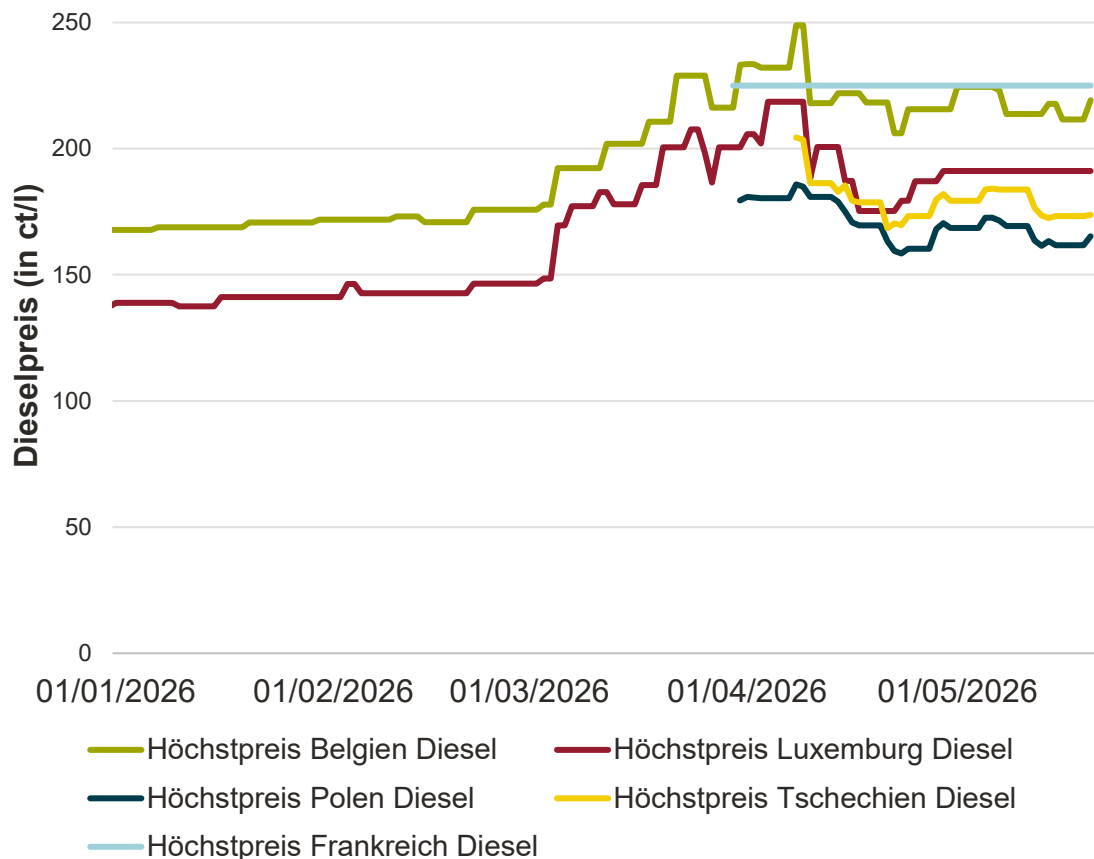


Selbstverpflichtung TotalEnergies

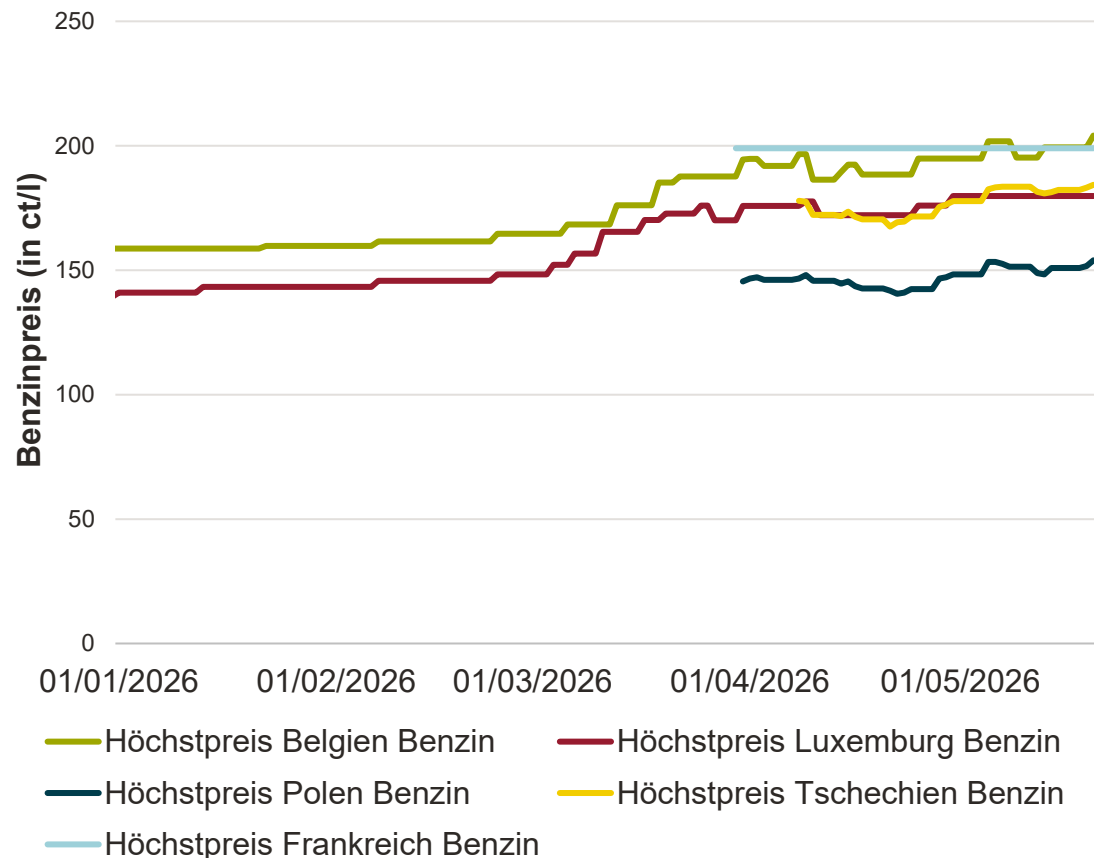
Etabliertes System oder Krisenmaßnahme?	Etabliert: Aktuelle Preisformel gemäß "Programmvertrag" aus 2006	Etabliert: "Programmverträge" seit 2004	Seit 31.3.2026	Seit 8.4.2026	Seit 1.4.2026	Seit Ende März 2026 (begrenzt auf Krisenzeitraum)
Wesentliche Determinanten der Produktpreis-komponente in den Preisobergrenzen	CIF-Preis-Antwerpen (auf Basis Produktpreise Rotterdam + Italien); "K-Faktor" bei besonders starken Preisanstiegen	CIF-Preis-Antwerpen	Durchschnittl. Großhandelspreis der größten Anbieter in PL am Vortag	Durchschnittl. Großhandelspreis der größten Anbieter in CZ am Vortag + Durchschnittl. Produktpreisentwicklung Rotterdam	Keine Preisformel - Befristete Vorgabe zur Senkung der Netto-Verkaufspreise von Diesel und Benzin (E10) um je 5 ct/l.	Keine Preisformel sondern fester Wert für Endkundenpreis: Benzin 1,99 €/l; Diesel 2,25 €/l
	Etabliertes System		Krisenmaßnahme			

Die absolute Höhe der Höchstgrenzen unterscheiden sich teils deutlich zwischen den Ländern – Selbstverpflichtung in FR am oberen Rand der Höchstpreise

Diesel Höchstpreisentwicklung



Benzin Höchstpreisentwicklung





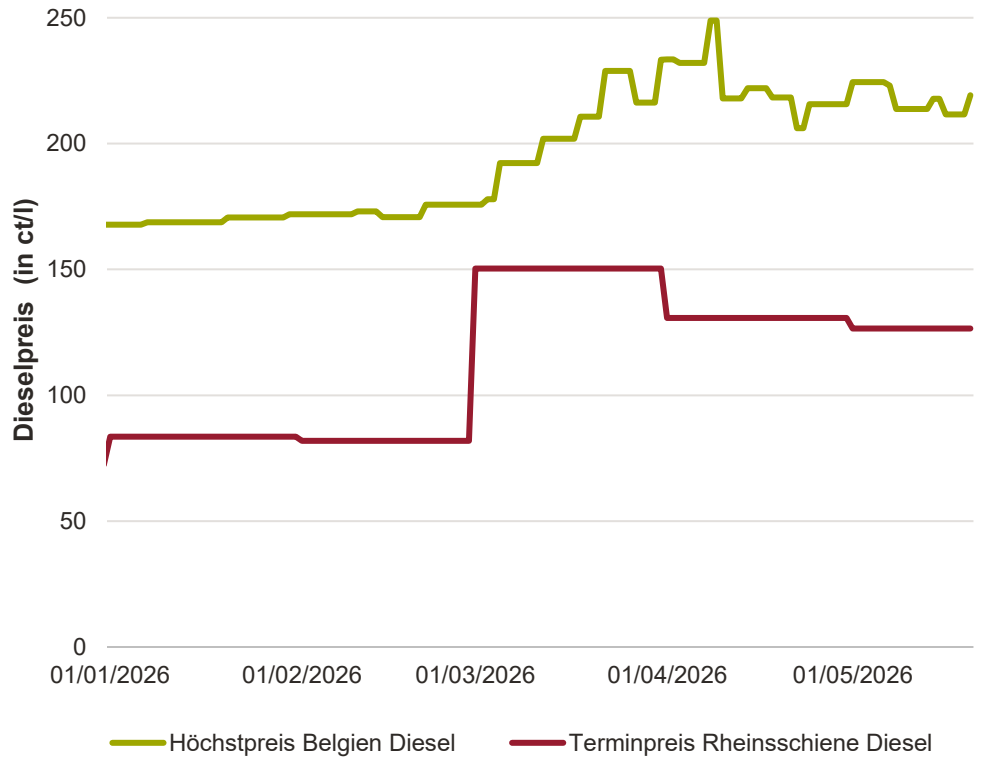
Belgien: Ausgestaltung des Preisdeckels führt dazu, dass Veränderungen auf dem Großhandelsmarkt nur mit Verzögerung weitergegeben werden

$$\text{Höchstpreis} = (\text{Produktpreis} \times \text{K-Faktor} + \text{regulierte Kosten} + \text{max. Marge} + \text{Abgaben/Steuern}) \times (1 + \text{MwSt})$$

- K-Faktor = 1,2 x 20-Tagesdurchschnitt/aktueller Produktpreis, wenn aktueller Produktpreis höher ist als 120% des Durchschnitts der letzten 20 Tage
- sonst K-Faktor = 1

- Der Staat berechnet **werktätlich** einen **maximalen Endkundenpreis** für Diesel und Benzin (sowie weitere Produkte)
- Basis hierfür ist der **Programmvertrag aus dem Jahr 2006**.
- **Produktpreis** wird berechnet auf Basis von
 - Platts Barges FOB (Rotterdam) (Durchschnitt der High und Low Notierungen) und Platts MED (Italien) (Durchschnitt High und Low); Anteile Rotterdam und Italien gemäß Importquoten; und
 - Transportkosten nach Rotterdam, Versicherungs- und Verlustkosten.
- **K-Faktor** führt dazu, dass bei starken Großhandelspreissteigerungen die vollständige Preisweitergabe begrenzt wird.
- Eine Anpassung des Höchstpreises erfolgt nur, wenn :
 - der relevante **Produktpreis** ausreichend vom Referenzwert¹ abweicht (*Diesel: Abweichung vom Referenzwert > 5,50 €/1.000 Liter, Benzin: > 7,50 €/1.000 Liter*) **und**
 - der 7-Tage-Durchschnitt des Produktpreises in dieselbe Richtung geht.

Preisdeckel führt zur verzögerten Preisweitergabe – Bsp. Diesel



Quelle: Frontier Analyse, Datengrundlage: Höchstpreise: [be.STAT](#), Terminpreise Rheinschiene: [energate](#)

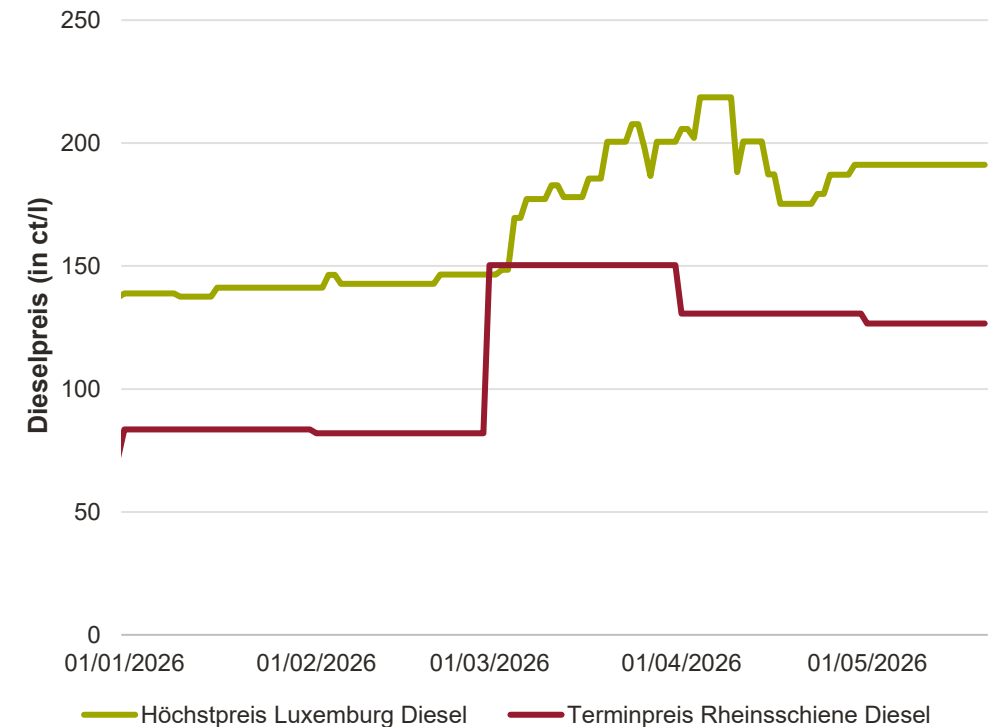


Luxemburg: Berechnung der Höchstpreise orientiert sich am belgischen Modell und erfolgt im Rahmen von "Programmverträgen" zwischen Staat und Branchenvertretern

$$\text{Höchstpreis} = (\text{Produktpreis} + (\text{Marge} + \text{Vertriebskosten}) + \text{Energiesteuer}) \times (1 + \text{MwSt})$$

- Der Staat legt **werttäglich Höchstwerte für die Endkundenpreise von Diesel und Benzin** (Super 95) sowie Heizöl und Gas fest.
- Grundlage hierfür sind die **seit 2004** bestehenden "**Programmverträge**" zwischen Staat und Unternehmen des Sektors
- Der **Produktpreis** wird auf Basis des CIF-Preises Antwerpen berechnet (in Orientierung am belgischen Modell, genaue Berechnung aber nicht öffentlich).
- Tägliche Berechnung aber nicht tägliche Anpassung:** Eine Anpassung erfolgt, wenn die Abweichung zwischen dem offiziellen Basispreis (ohne Steuern und Margen)¹ und dem CIF-Preis **entweder**
 - Als gleitender 10-Tages-Durchschnitt ≥ 6 €/1000 Liter ist und wenn die zuletzt beobachtete Abweichung in dieselbe Richtung weist wie der gleitende Durchschnitt, **oder**
 - Als gleitender 2-Tage-Durchschnitt ≥ 10 €/1000 Liter für zwei aufeinanderfolgende Tage ist.

Preisdeckel führt zur verzögerten Preisweitergabe – Bsp. Diesel



Quelle: Frontier Analyse,
 Datengrundlage: Höchstpreisen: [LUSTAT Data Explorer • Prix maxima du gasoil routier](#), Terminpreise Rheinschiene: [energate](#)

Polen und Tschechien: Krisenbedingter Preisdeckel orientiert sich an den durchschnittlichen Großhandelspreisen



Höchstpreis = $(\text{Produktpreis} + \text{max. Betrag für Vertriebskosten (inkl. Marge)} + \text{Abgaben/Steuern}) \times (1 + \text{MwSt})$

- Der Staat berechnet **werktätlich** einen **maximalen Endkundenpreis** für Diesel und Benzin
- Preis basiert auf: Produktpreis, maximaler Betrag für Vertriebskosten, inkl. Marge (0,30 zł pro Liter¹), Abgaben und Steuern (u.a. Energiesteuer) und MwSt.
- Der **Produktpreis** wird anhand des durchschnittlichen Großhandelspreis am Vortag berechnet, entsprechend der Preisangaben der fünf größten Teilnehmer des polnischen Kraftstoffmarkts am Vortag (i.d.R. Orlen, BP, Shell, MOL, Anwim)
- Zusätzlich wurde die MwSt. von 23% auf 8% gesenkt und die Energiesteuer auf das EU-Minimum gesenkt.

Eingeführt am 31. März 2026 als Reaktion auf die Energiekrise.



Höchstpreis = $(\text{Durchschnitt von 2 verschiedenen Proxys des Produktpreises und weiterer Kosten} + \text{max. Marge}) \times (1 + \text{MwSt})$

- Der Staat berechnet **werktätlich** einen **maximalen Endkundenpreis** für Diesel und Benzin (ausgenommen Premiumprodukte)
- Preis basiert auf: Proxy für den Produktpreis und weiterer Kosten (inkl. Energiesteuer), einer regulierten Marge (zunächst 2,5 CZK/l, seit Anfang Mai 3 CZK/l²) und MwSt.
- Der **Proxy für den Produktpreis und weiteren Kosten außer Marge und MwSt.** berechnet sich als arithmetisches Mittel
 - der durchschnittlichen Angebotspreise (inkl. Energiesteuer) der größten Großhandelslieferanten am aktuellen Tag sowie den 2 vorangegangenen Tagen³; und
 - Für Diesel: Durchschnitt des Platts Barges CIF NWE High der vorangegangenen 3 Arbeitstage + 90 USD/t
 - Für Benzin: Durchschnitt des Platts Barges FOB Rotterdam High der vorangegangenen 3 Arbeitstage + 92 USD/t.

Eingeführt am 8. April 2026 als Reaktion auf die Energiekrise.



Frontier Economics Ltd is a member of the Frontier Economics network, which consists of two separate companies based in Europe (Frontier Economics Ltd) and Australia (Frontier Economics Pty Ltd). Both companies are independently owned, and legal commitments entered into by one company do not impose any obligations on the other company in the network. All views expressed in this document are the views of Frontier Economics Ltd.