Tankstellenpreise in Deutschland im europäischen Vergleich

Analyse von Steuern, CO_2-Bepreisung, RED-Umsetzung und regulatorischen Eingriffen in die Preisbildung

Erweiterung der Kurzstudie vom 16.06.2026 um Daten der Monate Juni bis August

11. September 2026

Agenda

#	Topic	Page
1	Hintergrund, Zielsetzung und Herangehensweise der Studie	3
2	Tankstellenpreise nach Komponenten im europäischen Vergleich	7
3	Veränderung der Residualpreise im Monatsvergleich	15
4	Schlussfolgerungen	18
5	Anhang 1: Hintergründe zur Abschätzung des RED-Preiseffekts	21
6	Anhang 2: Weitere Ergebnisse für August 2026	31
7	Anhang 3: Regulatorische Eingriffe in die Preisbildung in anderen EU-Ländern	40

Agenda

#	Topic	Page
1	**Hintergrund, Zielsetzung und Herangehensweise der Studie**	**3**
2	Tankstellenpreise nach Komponenten im europäischen Vergleich	7
3	Veränderung der Residualpreise im Monatsvergleich	15
4	Schlussfolgerungen	18
5	Anhang 1: Hintergründe zur Abschätzung des RED-Preiseffekts	21
6	Anhang 2: Weitere Ergebnisse für August 2026	31
7	Anhang 3: Regulatorische Eingriffe in die Preisbildung in anderen EU-Ländern	40

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 EU-Nachbarländern sowie Spanien und Italien?
  - Wie haben sich die Tankstellenpreise in den Vergleichsländern seit der Iran-Krise 2026 entwickelt?

Die vorliegende Foliensatz stellt eine **Aktualisierung** der Kurzstudie vom 16.06.2026 auf Basis der Preisdaten des Weekly Oil Bulletin* bis einschließlich der Woche vom 24.08.2026 dar.

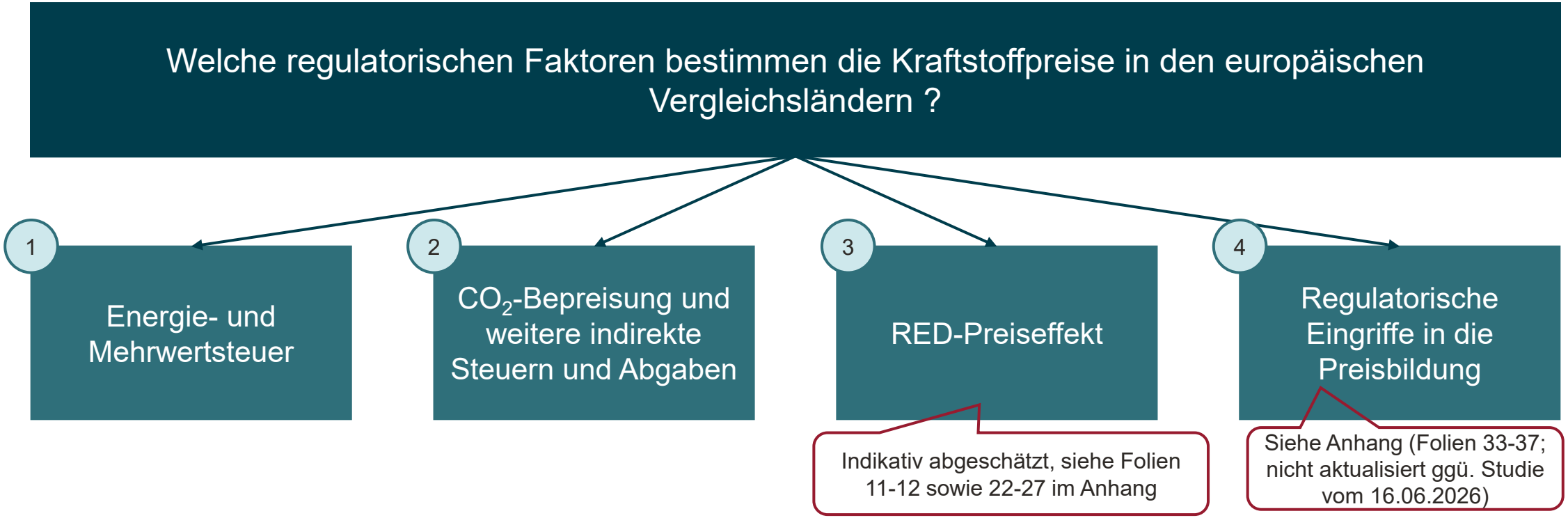
Herangehens-weise

- **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 CO_2-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

Details auf Folien 11-12, sowie 22-27 im Anhang

*Weekly Oil Bulletin

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



Nicht Gegenstand dieser Kurzstudie

- Unterschiedliche **Produkteinkaufskosten** (aufgrund von Transportkosten, unterschiedlichen Herkunftsländern von Rohöl und Produkten, Unterschiede in Strukturen auf dem Großhandelsmarkt…)
- Unterscheidung in **Vertriebskosten, Marge, weiteren Kosten**.

Zentrale Ergebnisse unserer Analyse

1

Steuern und Abgaben erklären einen guten Teil der Preisunterschiede - ohne Steuern und Abgaben liegen die Tankstellenpreise in Deutschland im Mittelfeld der Länder.

Siehe Folie 8-10

2

Zudem führt die Umsetzung der RED-Vorgaben zu zusätzlichen Preisaufschlägen, die in Deutschland vergleichsweise hoch ausfallen.

Siehe Folie 11-14

3

Der krisenbedingte Preisanstieg in Deutschland fällt nicht systematisch höher aus als in den Vergleichsländern und entwickelt sich auch monatsweise vergleichbar mit den anderen Ländern.

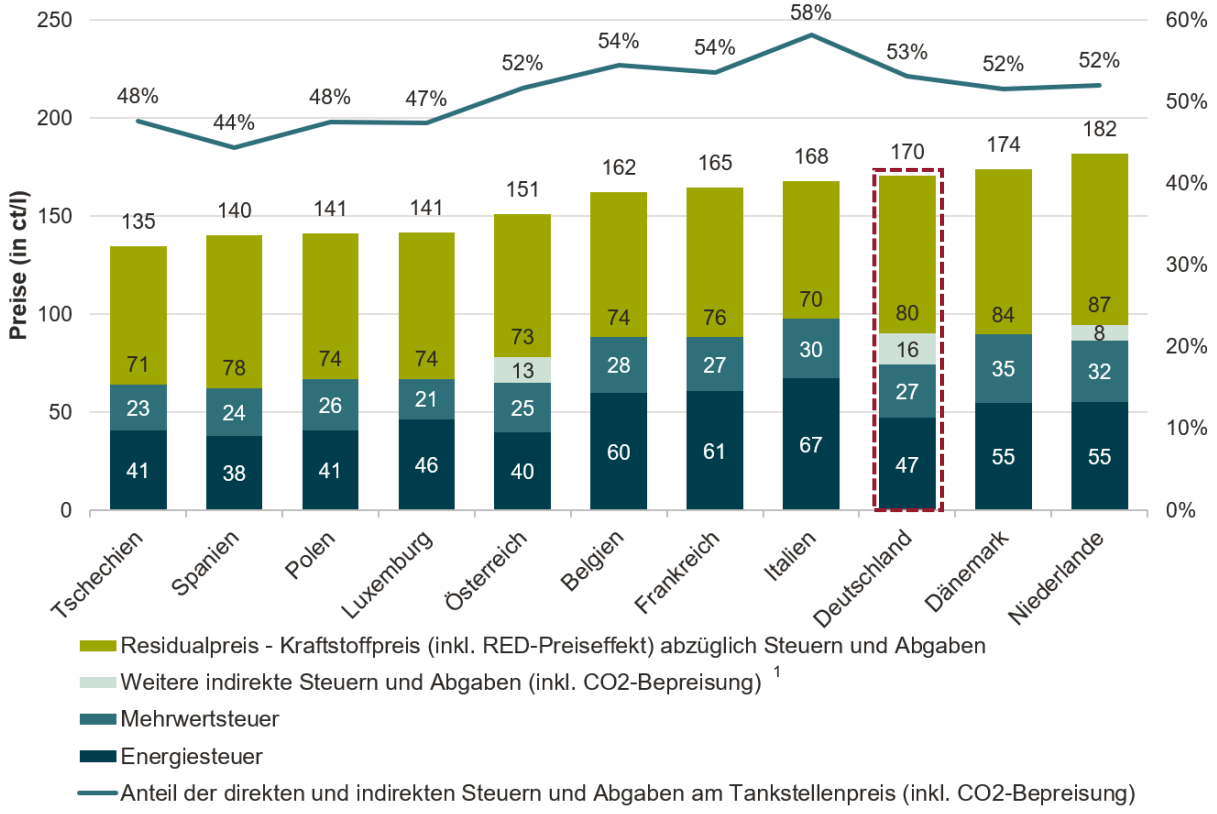
Siehe Folie 16-17

Agenda

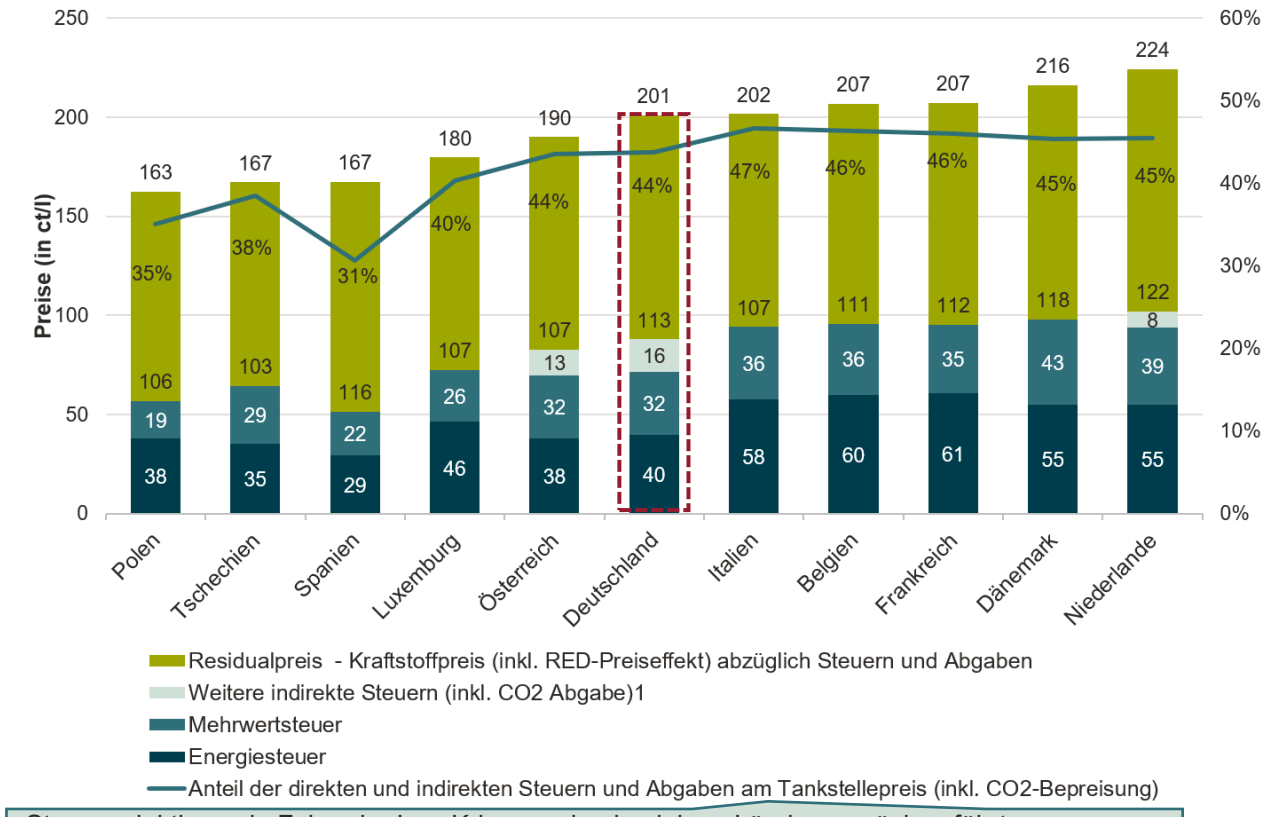
#	Topic	Page
1	Hintergrund, Zielsetzung und Herangehensweise der Studie	3
2	**Tankstellenpreise nach Komponenten im europäischen Vergleich**	**7**
3	Veränderung der Residualpreise im Monatsvergleich	15
4	Schlussfolgerungen	18
5	Anhang 1: Hintergründe zur Abschätzung des RED-Preiseffekts	21
6	Anhang 2: Weitere Ergebnisse für August 2026	31
7	Anhang 3: Regulatorische Eingriffe in die Preisbildung in anderen EU-Ländern	40

Die Unterschiede bei Steuern und Abgaben (inkl. CO2-Bepreisung) erklären einen guten Teil der Preisunterschiede zwischen den Ländern

Tankstellenpreise für Diesel in 2026 vor der Iran-Krise



Tankstellenpreise für Diesel Mai-August 2026



Steuerreduktionen in Folge der Iran-Krise wurden in einigen Ländern zurück geführt:

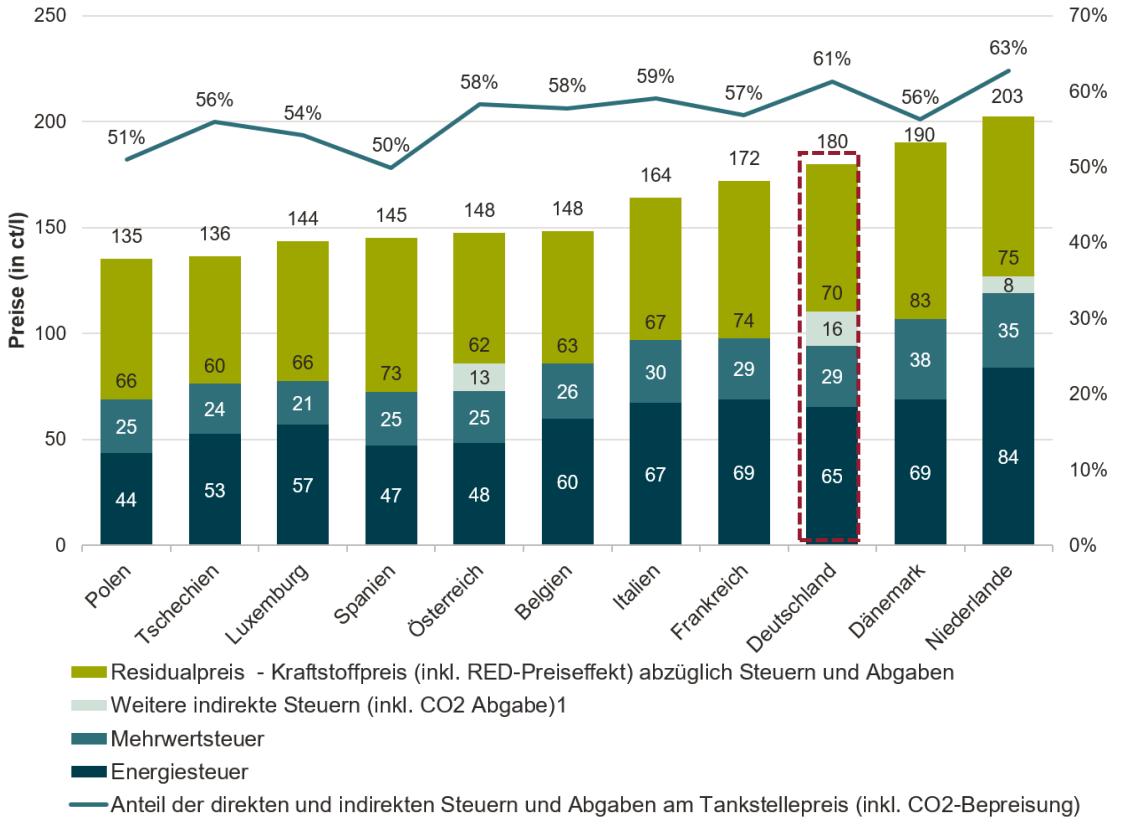
- Energiesteuer: zurückgeführt: Deutschland (01.07), Polen (16.06), Tschechien (27.07); weiterhin reduziert: Spanien, Österreich und Italien[2]
- Mehrwertsteuer: zurückgeführt: Spanien (06.07), temporär: Polen (01.07 bis Mitte Aug.)

Hinweis: Wöchentliche Daten, Länder aufsteigend nach Kraftstoffpreis sortiert.
Zeitraum bis zur Iran-Krise (linke Abbildung): 05.01.26 - 23.02.26;
Zeitraum Mai-August (rechte Abbildung): Durchschnittsbetrachtung 04.05.–24.08.26. Die Wochenwerte sind anteilig nach der Anzahl der verfügbaren Beobachtungen je Monat gewichtet.
Quelle: European Commission, Weekly Oil Bulletin

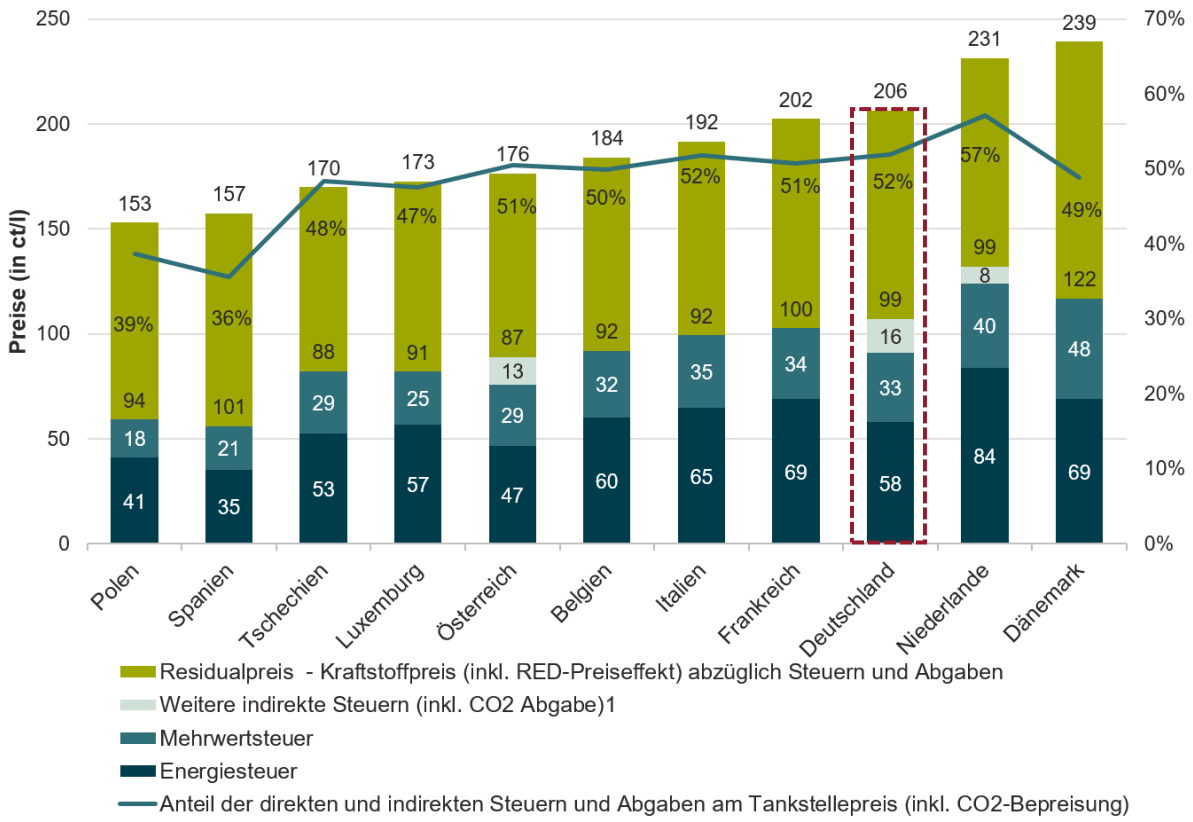
[1]: Der RED-Preiseffekt ist hier noch nicht berücksichtigt
[2]: Die Energiesteuer in Italien wurde im Juli auf Vorkrisenniveau zurückgeführt, im August jedoch wieder reduziert

Am Benzin ist der Anteil von Steuern und Abgaben am Endkundenpreises noch höher als bei Diesel

Tankstellenpreise für Benzin in 2026 vor der Iran-Krise



Tankstellenpreise für Benzin Mai-August 2026

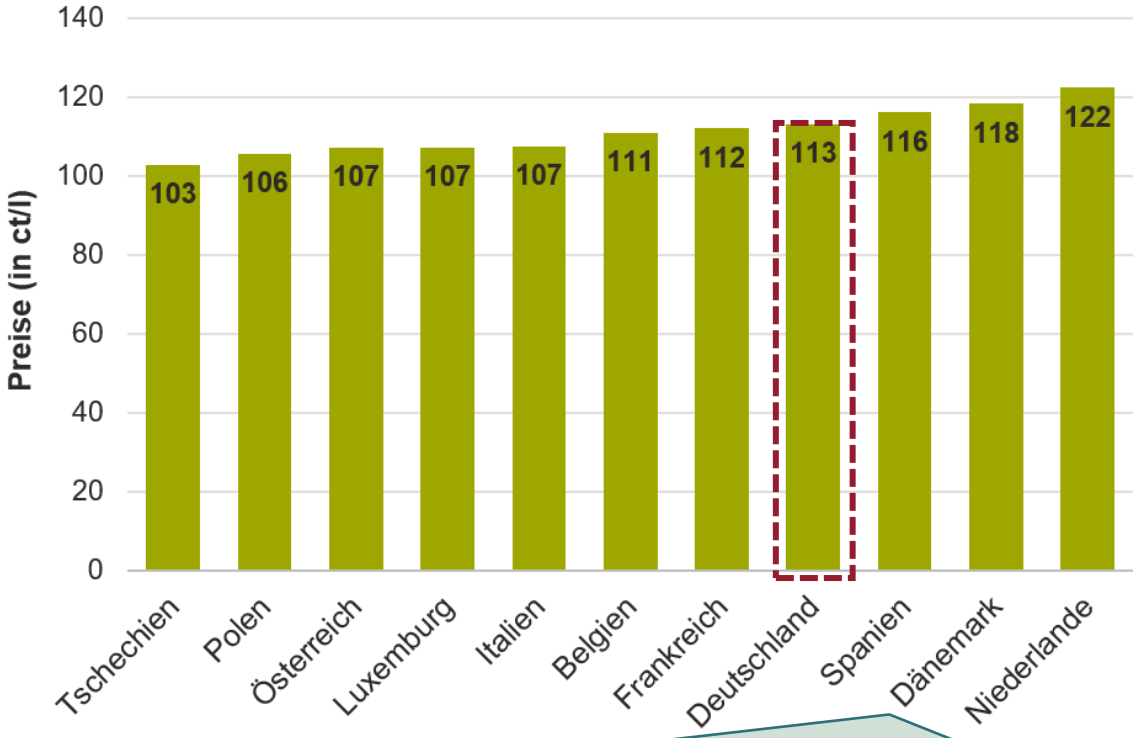


Hinweis: Wöchentliche Daten, Länder aufsteigend nach Kraftstoffpreis sortiert.
Zeitraum bis zur Iran-Krise (linke Abbildung): 05.01.26 - 23.02.26;
Zeitraum Mai-August (rechte Abbildung): Durchschnittsbetrachtung 04.05.–24.08.26. Die Wochenwerte sind anteilig nach der Anzahl der verfügbaren Beobachtungen je Monat gewichtet.
Quelle: European Commission, Weekly Oil Bulletin

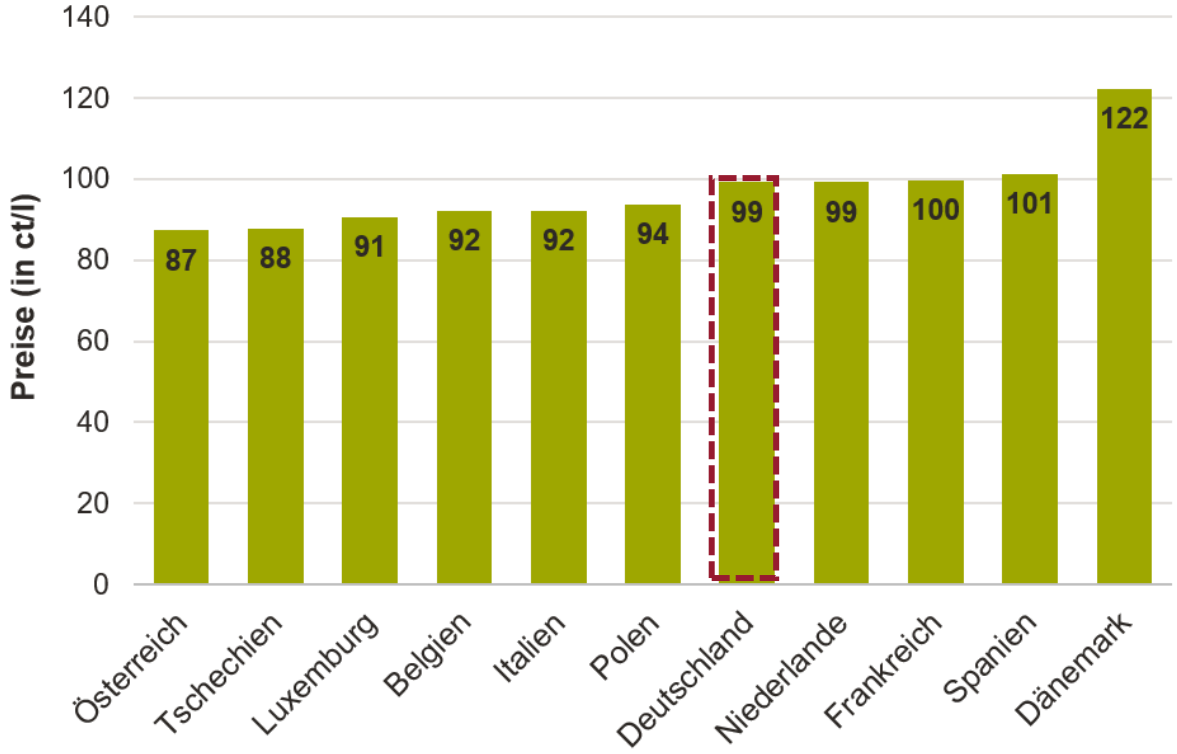
[1]: Der RED-Preiseffekt ist hier noch nicht berücksichtigt.

Ohne Steuern und Abgaben liegen die Tankstellenpreise in Deutschland im Mittelfeld der Länder - der RED-Preiseffekt ist dabei noch nicht berücksichtigt

Residualpreis Diesel Mai-August 2026



Residualpreis Benzin Mai-August 2026



- **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.

Hinweis: Wöchentliche Daten, Länder aufsteigend nach Residualpreis sortiert.
Zeitraum Mai-August: Durchschnittsbetrachtung Mai– 24.August 2026. Die Wochenwerte sind anteilig nach der Anzahl der verfügbaren Beobachtungen je Monat gewichtet.
Quelle: European Commission, Weekly Oil Bulletin.

Die 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
- Preisaufschlag pro Liter ≈ Biokraftstoffanteil × 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
- Preisaufschlag pro Liter ≈ Pönale × Zielverfehlung x Energiegehalt je Liter

Details auf Folien 22-27 im Anhang

… wir haben den RED-Preiseffekt indikativ über THG-Quotenpreise und (historische) Preisaufschläge von Biokraftstoffen abgeschätzt

Für alle Länder außer DE, NL, DK

Abschätzung über THG-Quotenpreisindikatoren

- Angenommene THG-Quotenpreisindikation für das Erfüllungsjahr 2026 (ohne Erfüllungsoptionen, die einem Cap unterliegen und ohne Berücksichtigung der Unterquote für fortschrittliche Biokraftstoffe):
  - **Mai 2026: 450 €/t CO2[1]**
  - **Juni 2026: 450 €/t CO2[2]**
  - **Juli 2026: 460 €/t CO2[3]**
  - **August 2026: 505 €/t CO2[4]**
- Für die indikative Abschätzung des RED-Effekts in Deutschland wurde vereinfachend angenommen, dass sich die Erfüllungskosten der Gesamtquote am oben genannten angenommenen No-Cap-THG-Preis orientieren. Zusätzliche Kosten der Unterquote für fortschrittliche Biokraftstoffe werden nicht separat berücksichtigt.

- Die nationale RED-Umsetzung über die THG-Quote in Deutschland ist als vergleichsweise ambitioniert einzustufen (vgl. Folie 26). Ein besonders hohes Ambitionsniveau weisen auch die Niederlande und Dänemark (in letzterem Fall unter Berücksichtigung der fehlenden Anrechenbarkeit von Elektromobilität auf die Quote) auf.
- Für die Niederlande und Dänemark wurde daher der angenommene deutsche THG-Preis als Proxy für die Erfüllungskosten verwendet.

Abschätzung über historische Preisaufschläge von Biokraftstoffen

- Annahme (auf Basis historischer Daten[5]):
  - 20 ct/l Preisaufschlag Bioethanol ggü. konventionellem Benzin
  - 35 ct/l Preisaufschlag HVO ggü. konventionellem Diesel
- Weitere Erfüllungsoptionen (z.B. Anrechnung von Elektromobilität) werden nicht berücksichtigt; ebenso nicht die Auswirkungen von Unterquoten, Caps oder Mehrfachanrechnungen

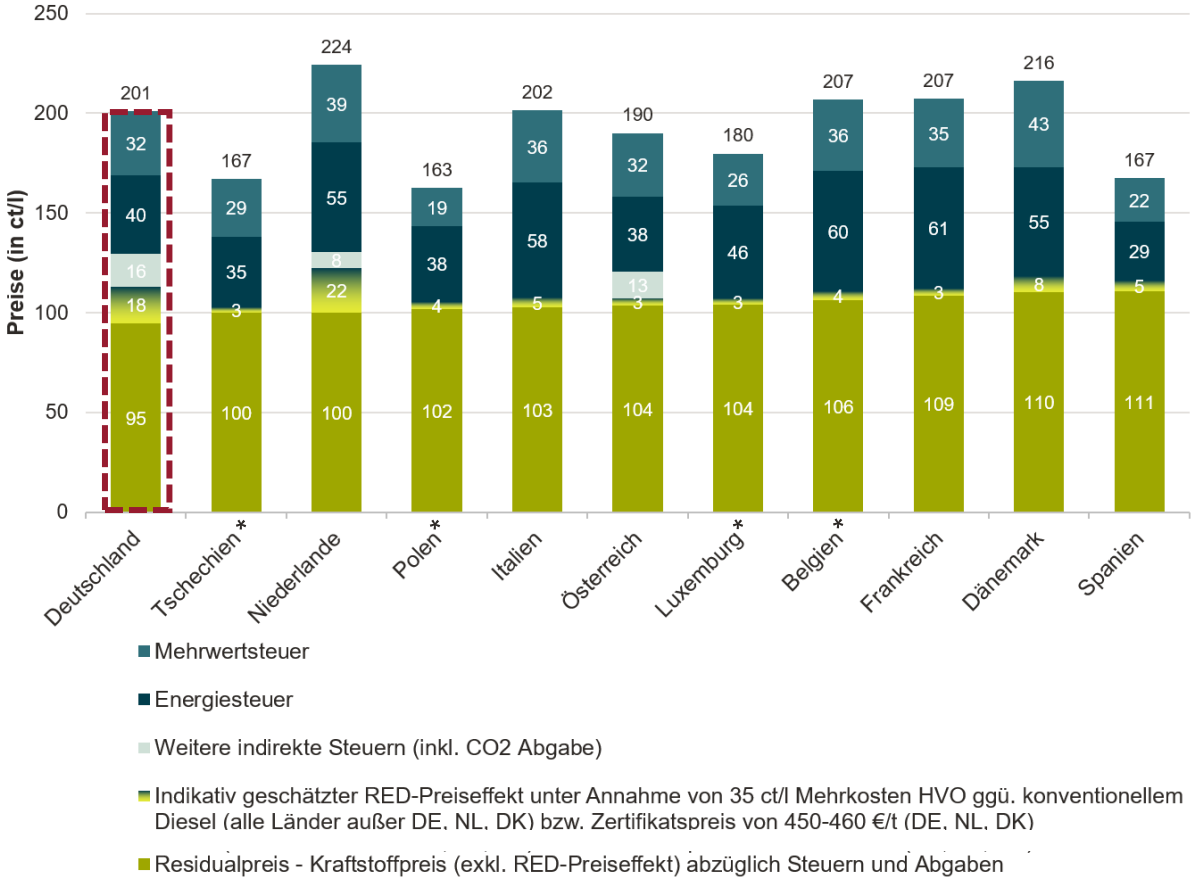
1: 14degrees hat für KW 18/19 eine No-Cap-THG-Preisindikation von 460–480 €/t berichtet.
2: 14degrees hat für KW 24 eine No-Cap-THG-Preisindikation von 440-455 berichtet, für KW 25 von 455-470. Für KW 26 und 27 wurde eine Spanne von 475-485 €/t berichtet (14degrees)
3: 14degrees hat für KW 28 eine No-Cap-THG-Preisindikation von 475-485 €/t berichtet, in KW 29 näherte sich die Indikation der 500 €/t-Marke. Für KW 30 und 31 wurde eine Spanne von 490-500 €/t berichtet (14degrees).
4: 14degrees (und14degrees) hat für KW 32-35 eine No-Cap-THG-Preisindikation von 490-525 €/t berichtet.
5: Aktuelle Preisdifferenzen zwischen Biokraftstoffen und konventionellen Kraftstoffen können hiervon abweichen. Insbesondere die Preisdifferenz zwischen HVO und konventionellem Diesel ist im Zuge der Krise gesunken, da der HVO-Preis weniger stark angestiegen ist, als der Preis von konventionellem Diesel.

Diesel

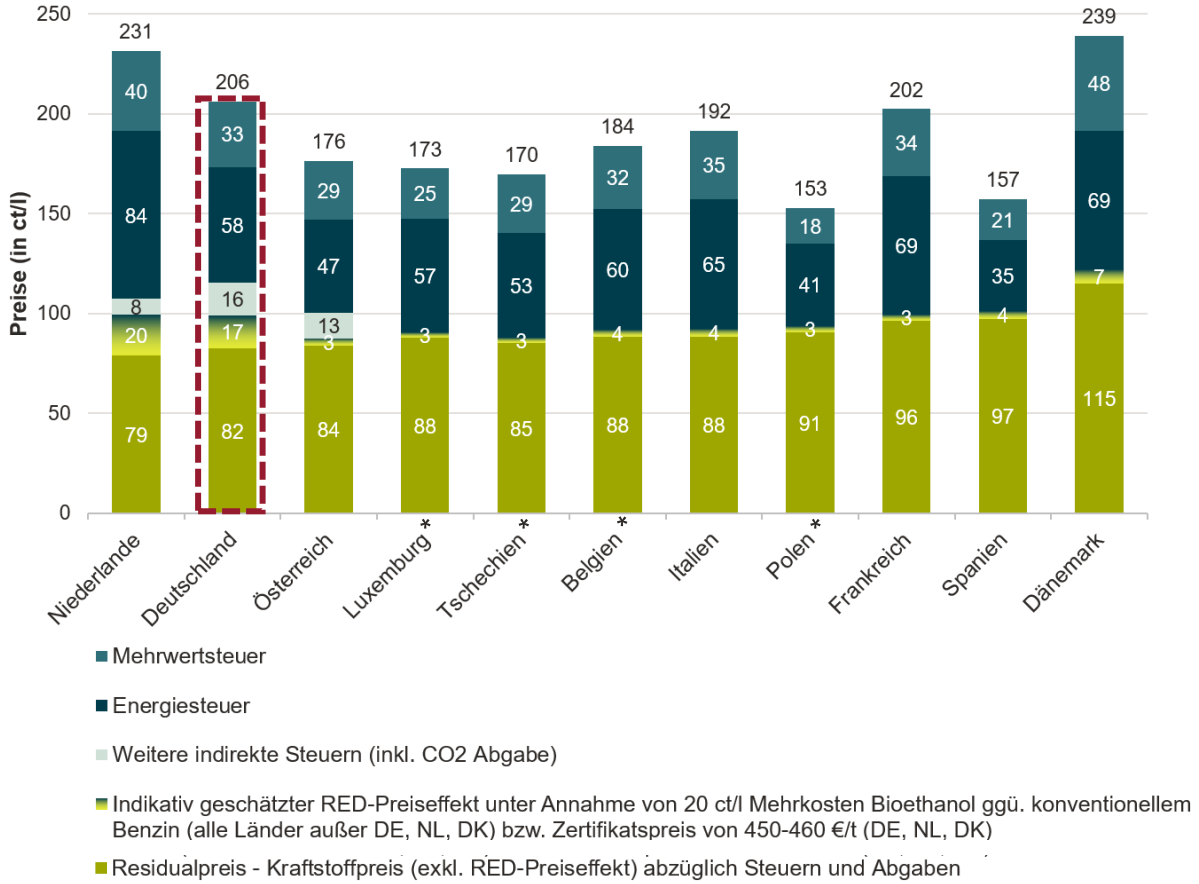
Benzin

Unter Berücksichtigung des indikativ abgeschätzten RED-Preiseffekts fällt der Residualpreis deutlich niedriger aus – insb. in Deutschland und den Niederlanden

Tankstellenpreise für Diesel Ø Mai-August 26



Tankstellenpreise für Benzin Ø Mai-August 26



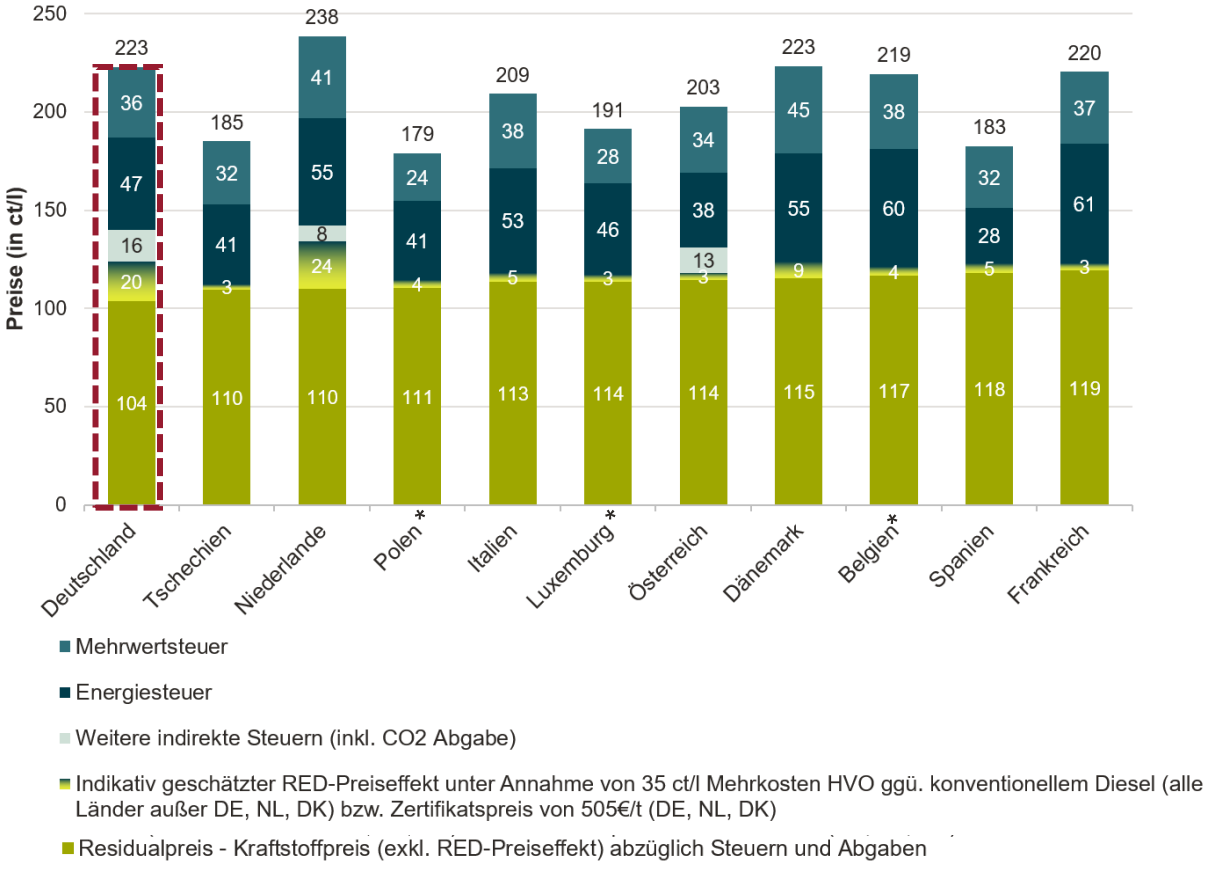
Hinweis: Wöchentliche Daten, Durchschnittsbetrachtung 04.05.–24.08.26. Die Wochenwerte sind anteilig nach der Anzahl der verfügbaren Beobachtungen je Monat gewichtet. Länder aufsteigend nach Residualpreis sortiert.
Quelle (alle Komponenten außer RED-Preiseffekt): European Commission, Weekly Oil Bulletin.

*Länder mit regulatorischen Eingriffen in die Preisbildung (siehe Folie 33); in CZ nur bis zum. 19.7.2026

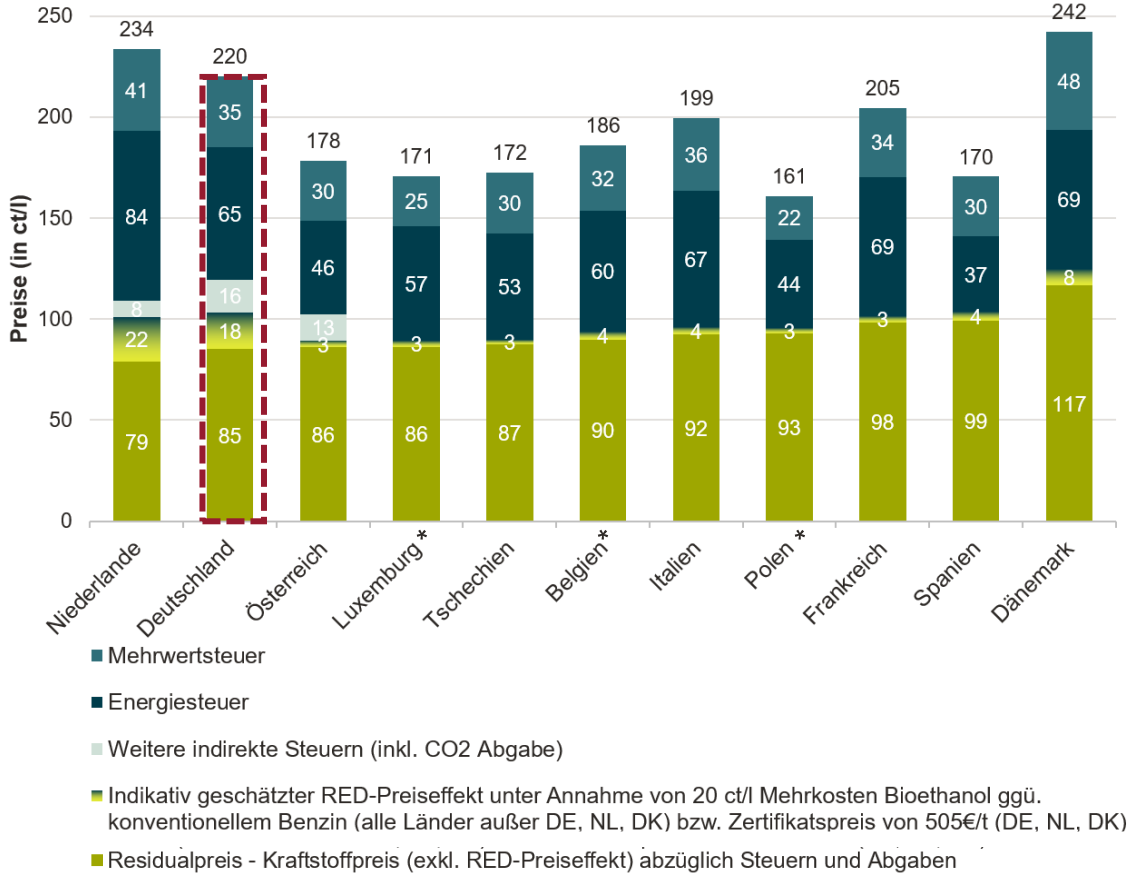
RED-Preiseffekt indikativ; Berechnung auf Basis der genannten Annahmen.

Bezogen auf den aktuellen Zeitraum (August) ergebt sich ein analoges Bild im Vergleich zur Durchschnittsbetrachtung Mai-August

Tankstellenpreise für Diesel August 26



Tankstellenpreise für Benzin August 26



Hinweis: Wöchentliche Daten, Betrachtung August 2026. Werte bis einschließlich 24.08.26 inkludiert. Länder aufsteigend nach Residualpreis sortiert.
Quelle (alle Komponenten außer RED-Preiseffekt): European Commission, Weekly Oil Bulletin.

*Länder mit regulatorischen Eingriffen in die Preisbildung (siehe Folie 33)

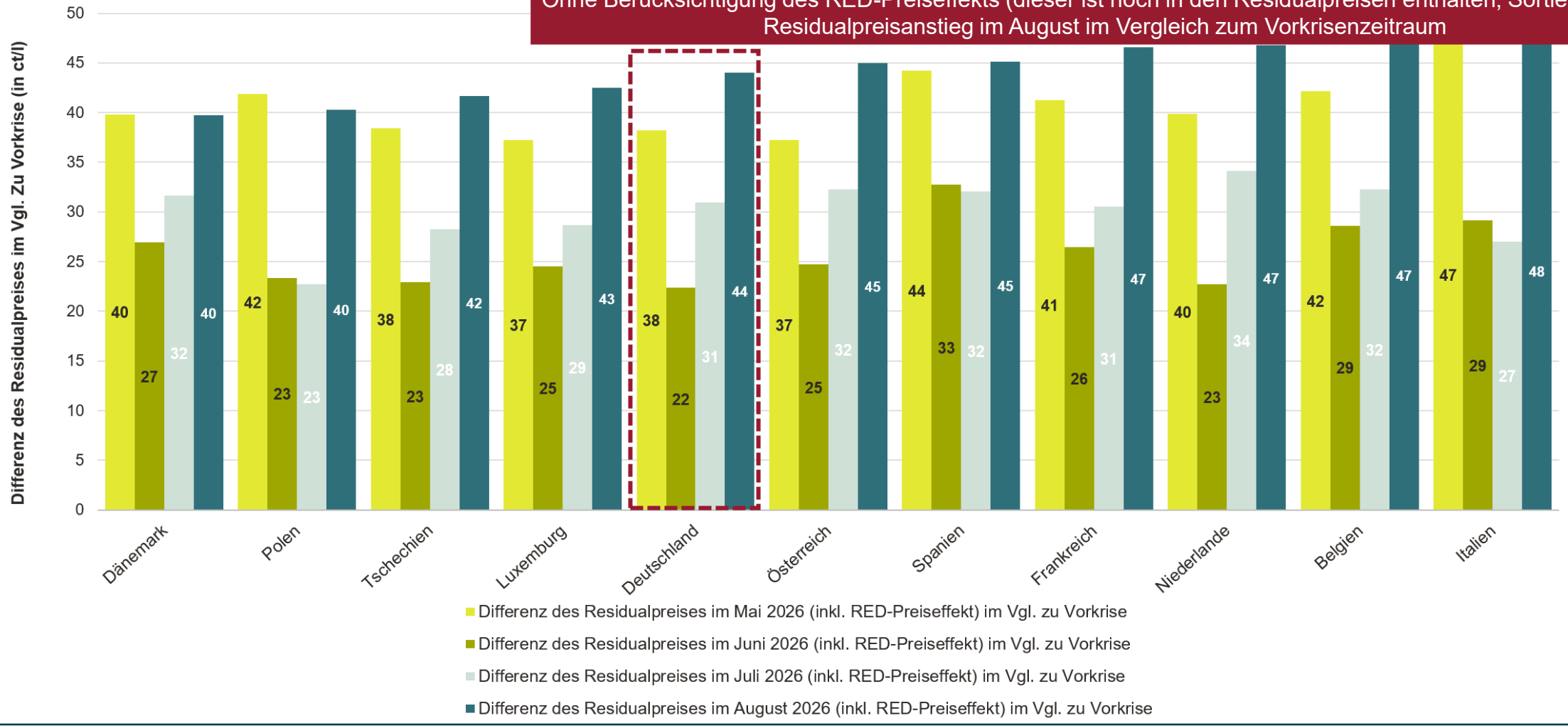
RED-Preiseffekt indikativ; Berechnung auf Basis der genannten Annahmen.

Agenda

#	Topic	Page
1	Hintergrund, Zielsetzung und Herangehensweise der Studie	3
2	Tankstellenpreise nach Komponenten im europäischen Vergleich	7
3	**Veränderung der Residualpreise im Monatsvergleich**	**15**
4	Schlussfolgerungen	18
5	Anhang 1: Hintergründe zur Abschätzung des RED-Preiseffekts	21
6	Anhang 2: Weitere Ergebnisse für August 2026	31
7	Anhang 3: Regulatorische Eingriffe in die Preisbildung in anderen EU-Ländern	40

Ähnliches Muster bei der Veränderung der Residualpreise in den Vergleichsländern: Von Mai auf Juni sank die Differenz deutlich, im August ist ein Anstieg zu verzeichnen

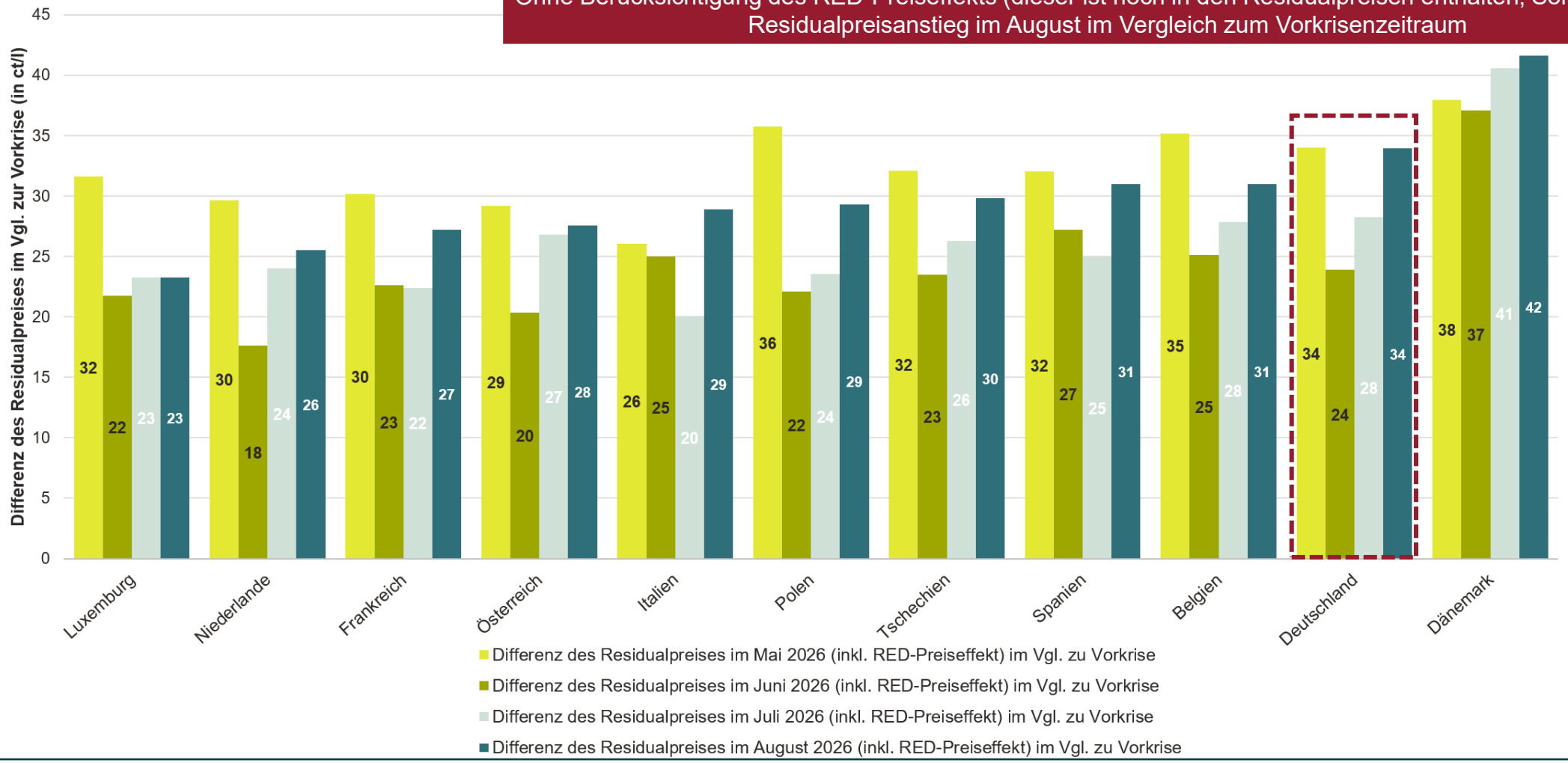
Ohne Berücksichtigung des RED-Preiseffekts (dieser ist noch in den Residualpreisen enthalten; Sortierung nach Residualpreisanstieg im August im Vergleich zum Vorkrisenzeitraum



Hinweis: Wöchentliche Daten,
Länder aufsteigend nach Differenz des Residualpreisanstiegs im August sortiert.
Quelle: European Commission, Weekly Oil Bulletin

Auch die Veränderungen der Benzin-Residualpreise weisen in den Vergleichsländern grundsätzlich ein ähnliches Muster auf

Ohne Berücksichtigung des RED-Preiseffekts (dieser ist noch in den Residualpreisen enthalten; Sortierung nach Residualpreisanstieg im August im Vergleich zum Vorkrisenzeitraum



Hinweis: Wöchentliche Daten,
Länder aufsteigend nach Differenz des Residualpreises im August sortiert.
Quelle: European Commission, Weekly Oil Bulletin

Agenda

#	Topic	Page
1	Hintergrund, Zielsetzung und Herangehensweise der Studie	3
2	Tankstellenpreise nach Komponenten im europäischen Vergleich	7
3	Veränderung der Residualpreise im Monatsvergleich	15
4	**Schlussfolgerungen**	**18**
5	Anhang 1: Hintergründe zur Abschätzung des RED-Preiseffekts	21
6	Anhang 2: Weitere Ergebnisse für August 2026	31
7	Anhang 3: Regulatorische Eingriffe in die Preisbildung in anderen EU-Ländern	40

Fazit: Abzüglich Steuern, Abgaben und RED-Preiseffekt liegen die Tankstellenpreise in Deutschland und den Vergleichsländern auf vergleichbarem Niveau

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

- Unterschiede bei Steuern und Abgaben (inkl. CO_2-Bepreisung) erklären einen guten Teil der Preisunterschiede zwischen den Vergleichsländern.
- Zudem führt die Umsetzung der RED-Vorgaben zu zusätzlichen Preisaufschlägen, die in Deutschland vergleichsweise hoch ausfallen.
- Die **Tankstellenpreise ohne Steuern und Abgaben (inkl. CO_2-Bepreisung) und abzüglich** des indikativ abgeschätzten **RED-Preiseffekts liegen in den betrachteten Ländern auf sehr ähnlichem Niveau. Dies umfasst auch Länder mit regulatorischen Eingriffen in die Preisbildung**: Es gibt daher keine belastbaren Hinweise auf einen strukturellen Vorteil regulatorischer Preiseingriffe.

Preisveränderungen nicht systematisch anders als in Vergleichsländern

- Auch die Preisveränderungen (ohne Steuern und Abgaben inkl. CO2-Bepreisung) im Laufe des Jahres 2026 fallen in den betrachteten Ländern sehr ähnlich aus. Dies gilt sowohl für Preisanstiege (insbesondere Mai und August gegenüber dem Vorkrisenzeitraum Januar-Februar) als auch für Preissenkungen (Juni und Juli im Vergleich zu Mai 2026).

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.

Agenda

#	Topic	Page
1	Hintergrund, Zielsetzung und Herangehensweise der Studie	3
2	Tankstellenpreise nach Komponenten im europäischen Vergleich	7
3	Veränderung der Residualpreise im Monatsvergleich	15
4	Schlussfolgerungen	18
5	**Anhang 1: Hintergründe zur Abschätzung des RED-Preiseffekts**	**21**
6	Anhang 2: Weitere Ergebnisse für August 2026	31
7	Anhang 3: Regulatorische Eingriffe in die Preisbildung in anderen EU-Ländern	40

Zusätzlich beeinflussen nationale Umsetzungen der RED-Richtlinie die Kraftstoffpreise

RED II
Richtlinie (EU) 2018/2001

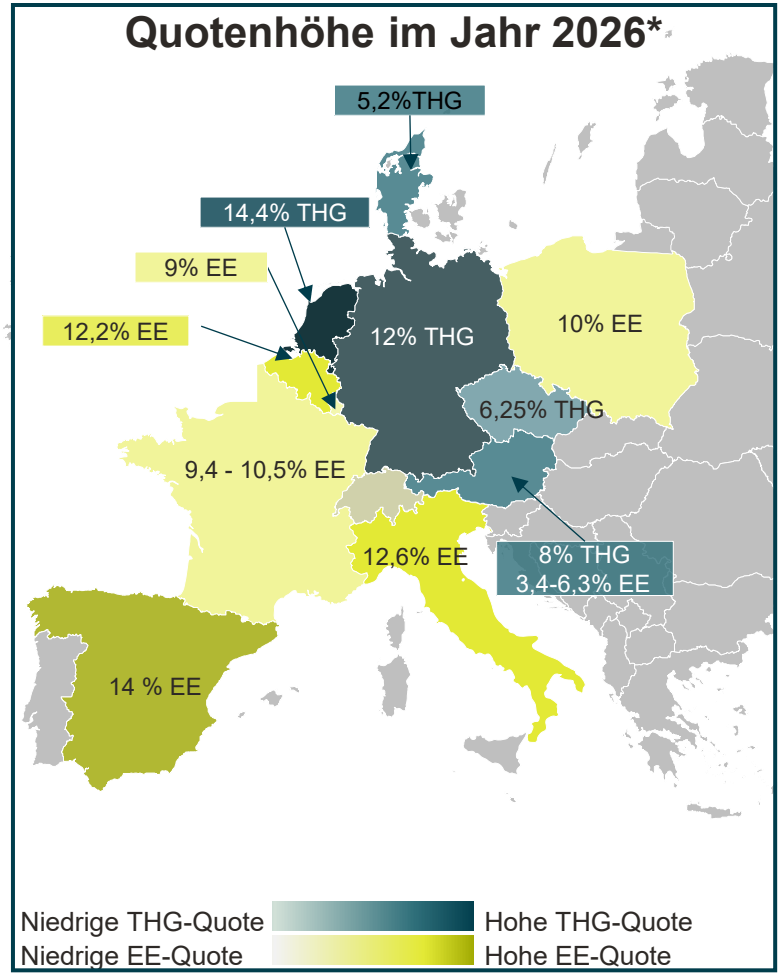
- In Kraft seit Dezember 2018, Umsetzung in nationales Recht bis 30. Juni 2021
- **Ziel**: ≥ 32% erneuerbare Energien in der EU bis 2030
- **Umsetzung im Verkehrssektor**:
  - **Mindestanteil 14% erneuerbare Energien im Verkehr bis 2030**
  - Umsetzung über nationale Quoten/THG-Systeme für Kraftstoffanbieter
- **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 (energetisch[2] 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)

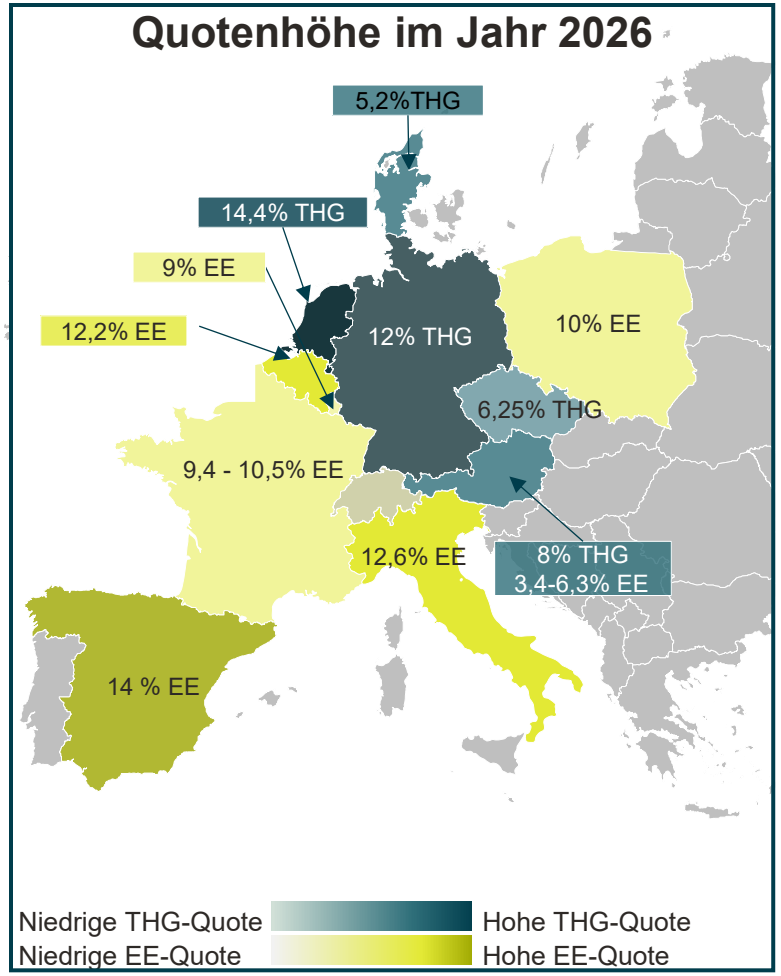
Belgien

Gesamtziel mit Kraftstoff-Mindestquoten

Quotenhöhe in 2026:

- Gesamtquote 12,2% EE-Anteil (davon mind. 1,1 % fortschrittliche erneuerbare Kraftstoffe[1]) + 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 CO_2 Ziel, 45 €/GJ für fortschritt. Kraftstoffe (energetisch 1,44 - 1,59 €/l)

Tschechien

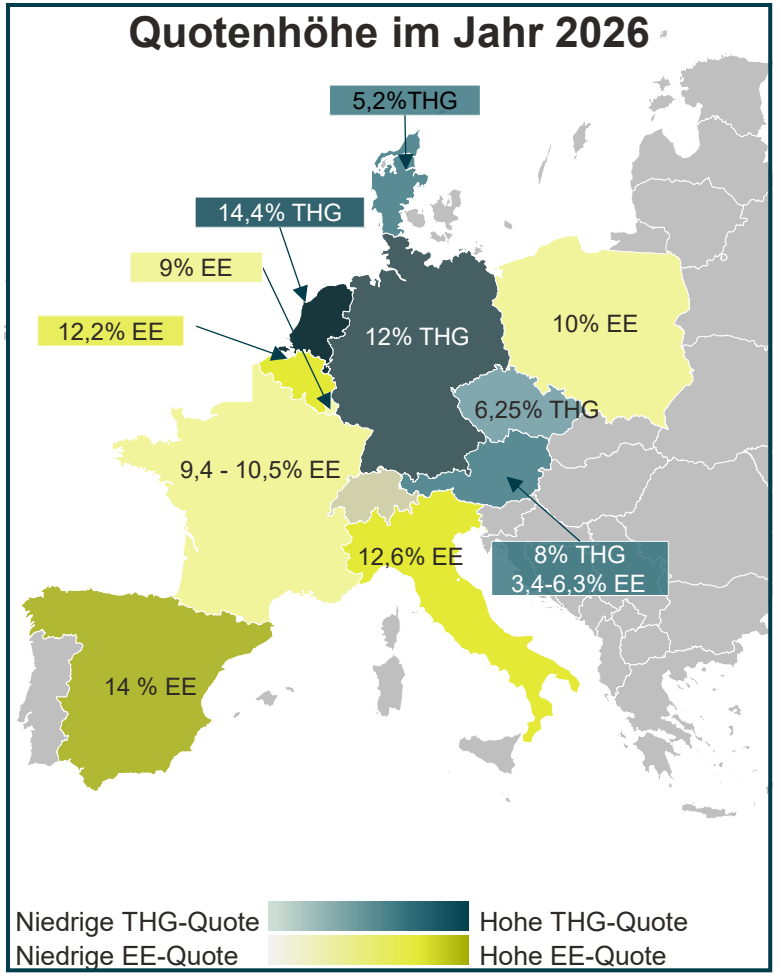
RED III umgesetzt

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 CO_2-Ziel.



Dänemark

RED III umgesetzt

THG-Quote

Quotenhöhe in 2026:

- THG-Minderung: 5,2%
- Fortschrittliche erneuerbare Kraftstoffe: 1%

Elektromobilität hier nicht anrechenbar

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 CO_2-Ziel

Schweiz

CO_2-Kompensationspflicht für fossile Treibstoffe

Quotenhöhe in 2026:

- Kompensation von 30% der verursachten CO_2-Emissionen

Pönale: 160 CHF/t CO_2, 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

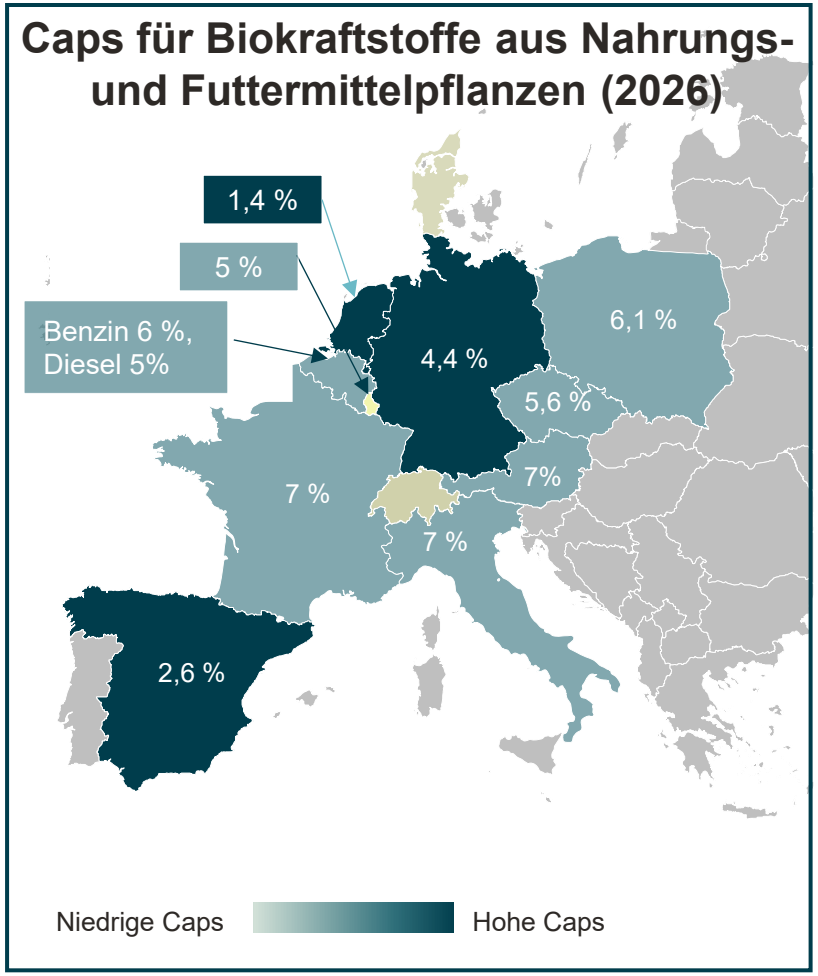
- Caps begrenzen den anrechenbaren Anteil von konventionellen Biokraftstoffen.
- **Konventionelle Biokraftstoffe** sind Kraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen, z. B. Getreide, Zuckerpflanzen oder Pflanzenöle.

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 + CO_2-Pönale



Hinweis:

- Dargestellt sind Caps für konventionelle/crop-based Biokraftstoffe. Zusätzliche nationale Caps bzw. Ausschlüsse für Annex IX-B Feedstocks, z. B. UCO/animal fats, sowie high-ILUC-risk feedstocks, z. B. Palm/Soja, sind nicht vollständig dargestellt.

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

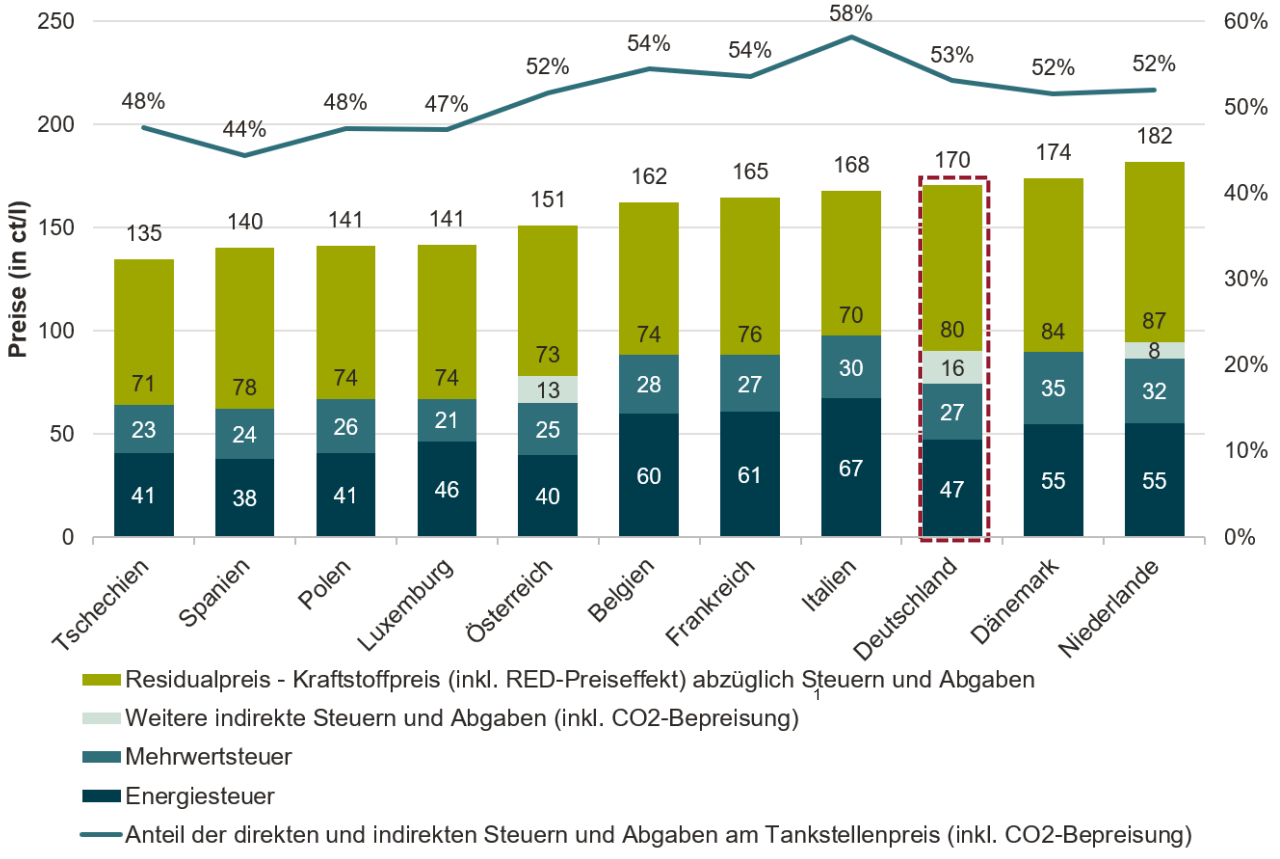
- Hohe THG-Minderungsquote + Unterquoten + begrenzte Erfüllungsoptionen erhöhen die Compliance-Kosten.
- Tatsächliche Preiseffekte hängen stark von Biokraftstoffpreisen, THG-Einsparwerten und Marktbedingungen ab.

Agenda

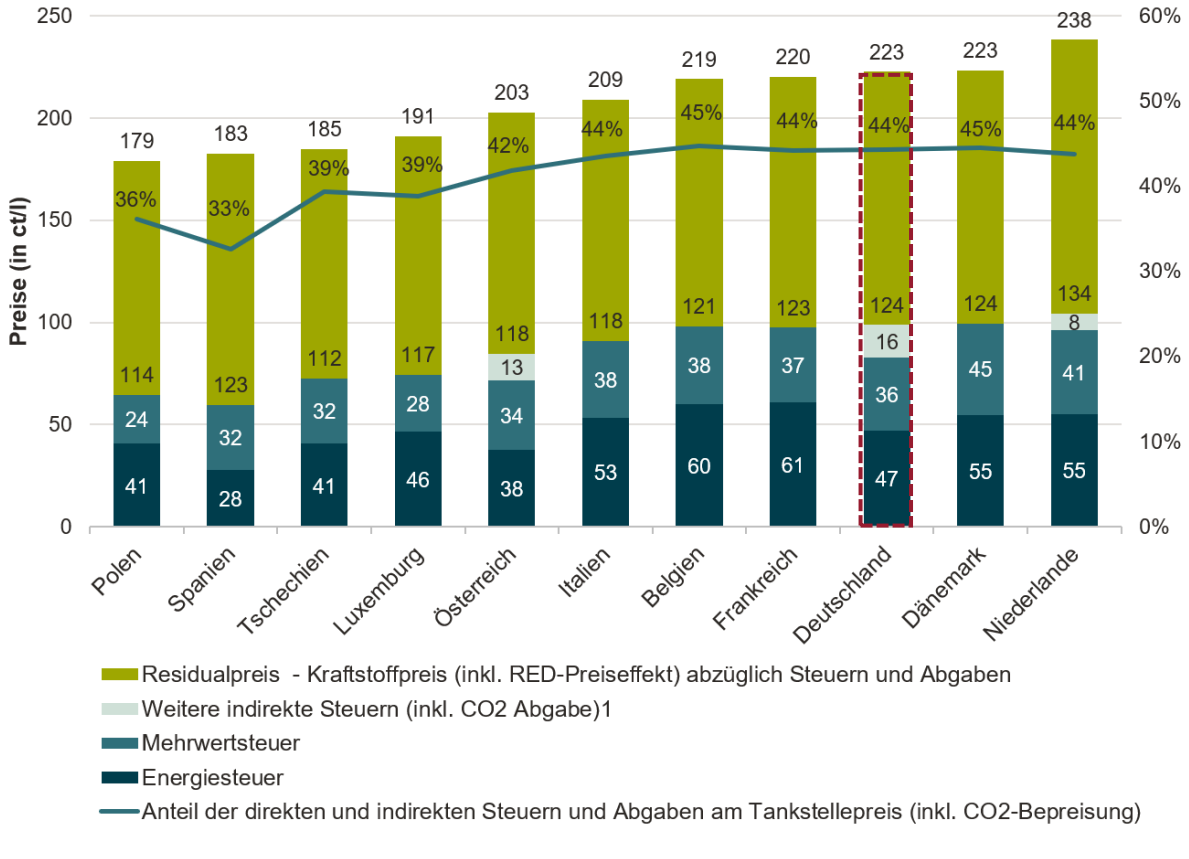
#	Topic	Page
1	Hintergrund, Zielsetzung und Herangehensweise der Studie	3
2	Tankstellenpreise nach Komponenten im europäischen Vergleich	7
3	Veränderung der Residualpreise im Monatsvergleich	15
4	Schlussfolgerungen	18
5	Anhang 1: Hintergründe zur Abschätzung des RED-Preiseffekts	21
6	**Anhang 2: Weitere Ergebnisse für August 2026**	**31**
7	Anhang 3: Regulatorische Eingriffe in die Preisbildung in anderen EU-Ländern	40

Die Unterschiede bei Steuern und Abgaben (inkl. CO2-Bepreisung) erklären einen Teil der Preisunterschiede zwischen den Ländern

Tankstellenpreise für Diesel in 2026 vor der Iran-Krise



Tankstellenpreise für Diesel August 2026

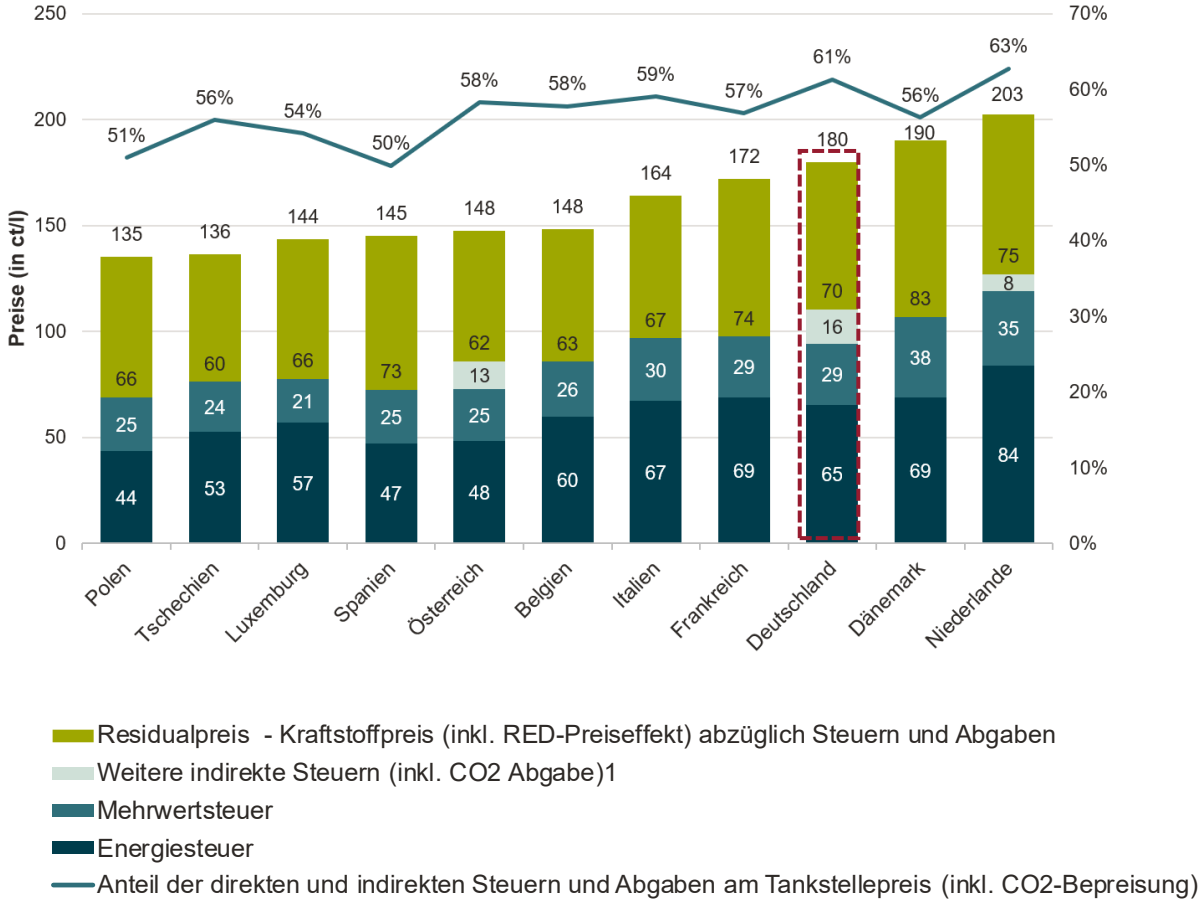


Hinweis: Wöchentliche Daten,
Zeitraum bis zur Iran-Krise (linke Abbildung): 05.01.26 - 23.02.26;
Zeitraum August (rechte Abbildung): Werte bis einschließlich 24.08.26 inkludiert.
Länder aufsteigend nach Kraftstoffpreis sortiert.
Quelle: European Commission, Weekly Oil Bulletin

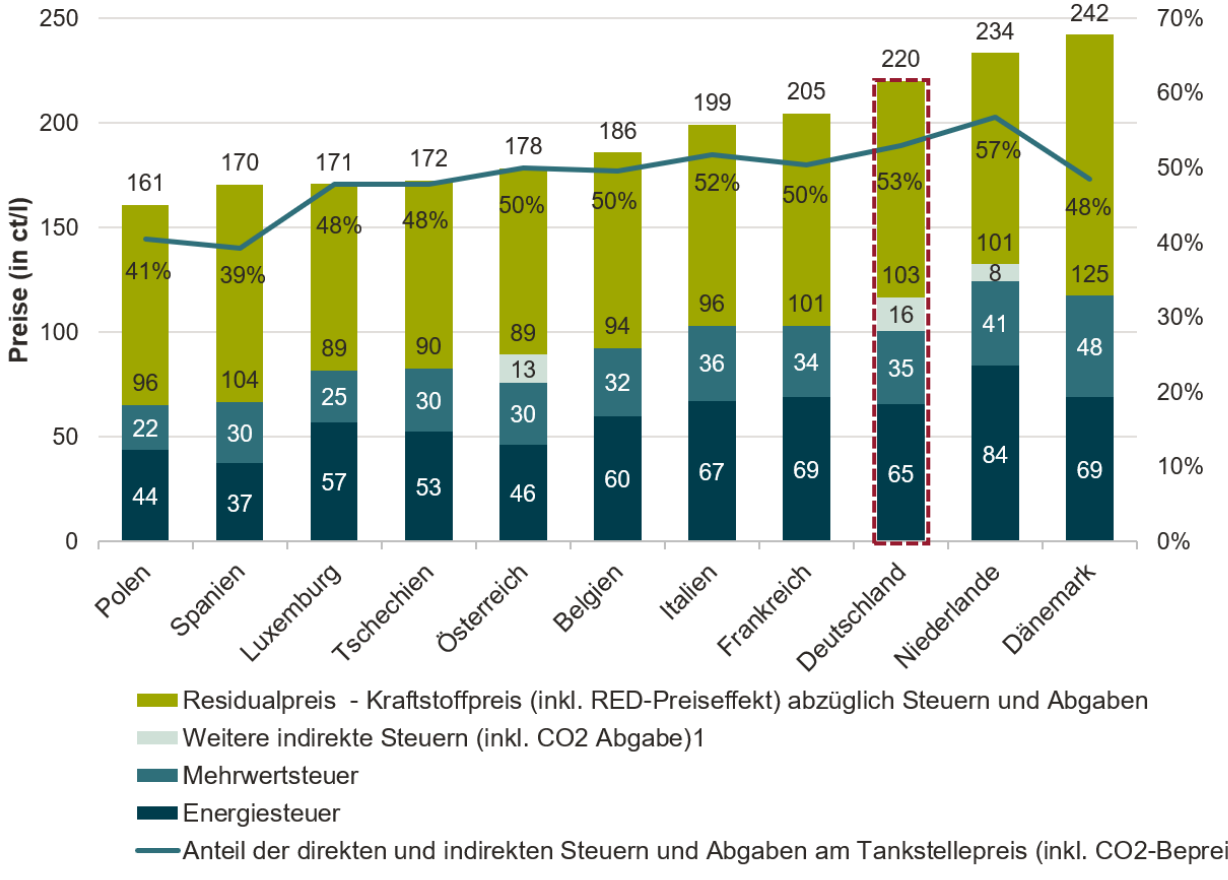
1: Der RED-Preiseffekt ist hier noch nicht berücksichtigt

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

Tankstellenpreise für Benzin in 2026 vor der Iran-Krise



Tankstellenpreise für Benzin August 2026

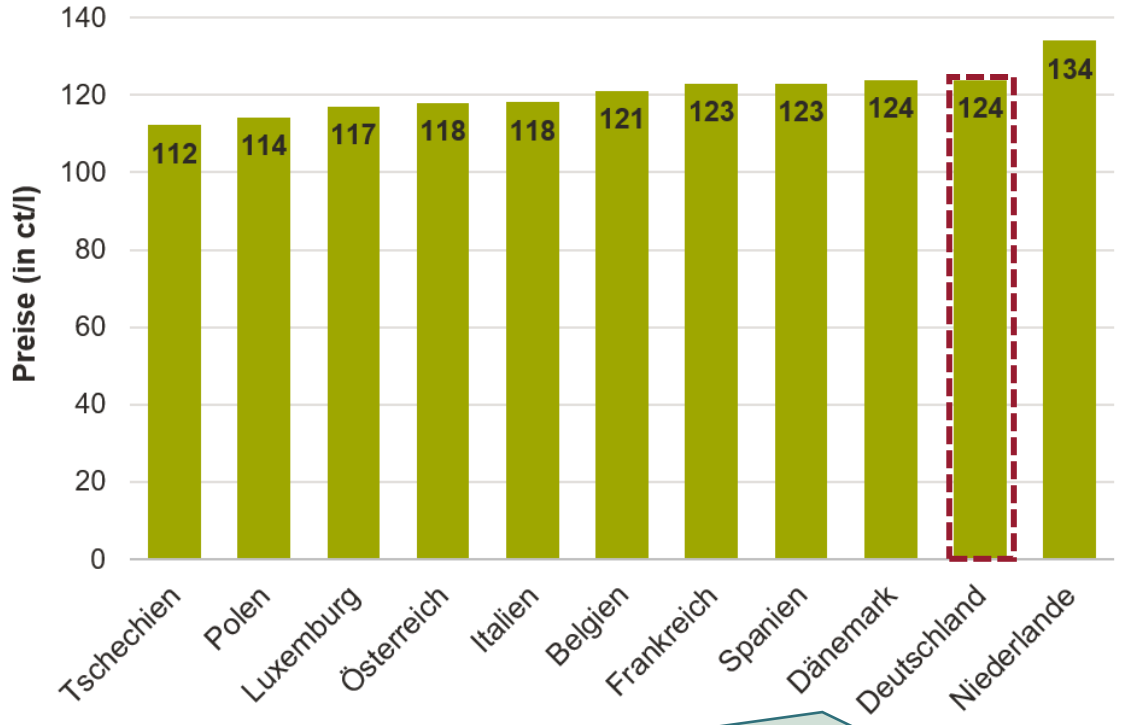


Hinweis: Wöchentliche Daten,
Zeitraum bis zur Iran-Krise (linke Abbildung): 05.01.26 - 23.02.26;
Zeitraum August (rechte Abbildung): Werte bis einschließlich 24.08.26 inkludiert.
Länder aufsteigend nach Kraftstoffpreis sortiert.
Quelle: European Commission, Weekly Oil Bulletin

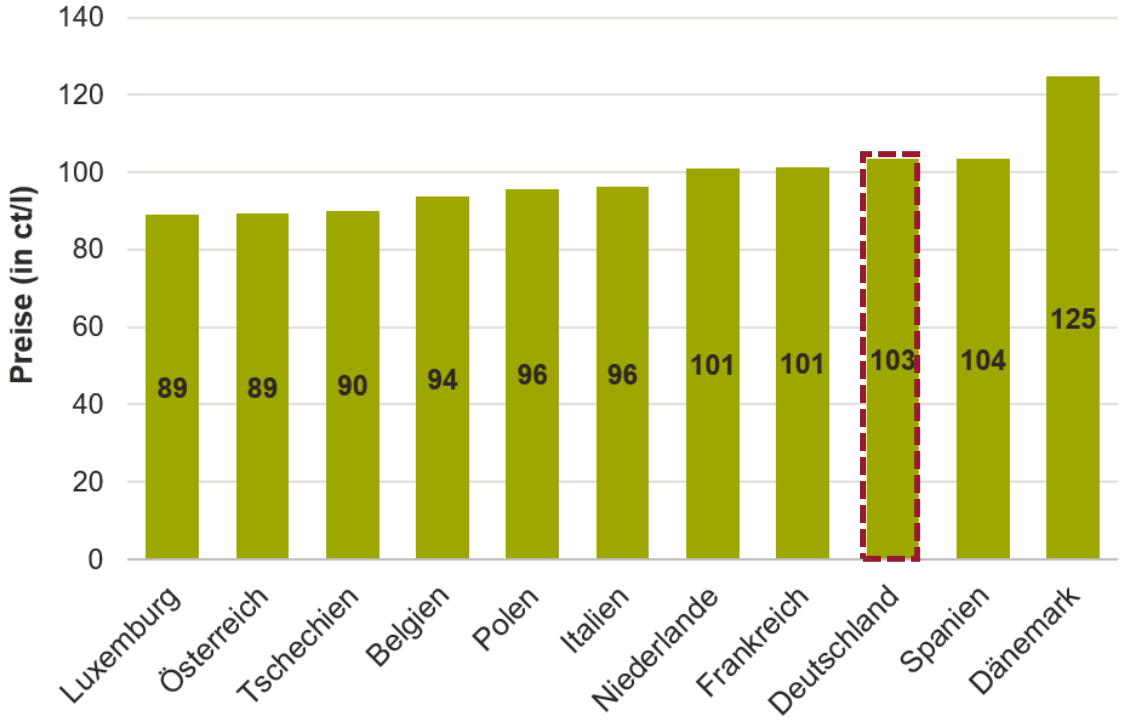
1: Der RED-Preiseffekt ist hier noch nicht berücksichtigt

Ohne Steuern und Abgaben liegen die Tankstellenpreise in Deutschland im Mittelfeld der Länder - der RED-Preiseffekt ist dabei noch nicht berücksichtigt

Residualpreis Diesel August 2026



Residualpreis Benzin August 2026



- 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.

Hinweis: Wöchentliche Daten,
Länder aufsteigend nach Residualpreis sortiert.
Quelle: European Commission, Weekly Oil Bulletin.

Agenda

#	Topic	Page
1	Hintergrund, Zielsetzung und Herangehensweise der Studie	3
2	Tankstellenpreise nach Komponenten im europäischen Vergleich	7
3	Veränderung der Residualpreise im Monatsvergleich	15
4	Schlussfolgerungen	18
5	Anhang 1: Hintergründe zur Abschätzung des RED-Preiseffekts	21
6	Anhang 2: Weitere Ergebnisse für August 2026	31
7	**Anhang 3: Regulatorische Eingriffe in die Preisbildung in anderen EU-Ländern**	**40**

Sachstand Mai 2026

In mehreren europäischen Ländern gibt es Preisobergrenzen, die die freie marktl. 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

Gilt seit 20.7.2026 nicht mehr

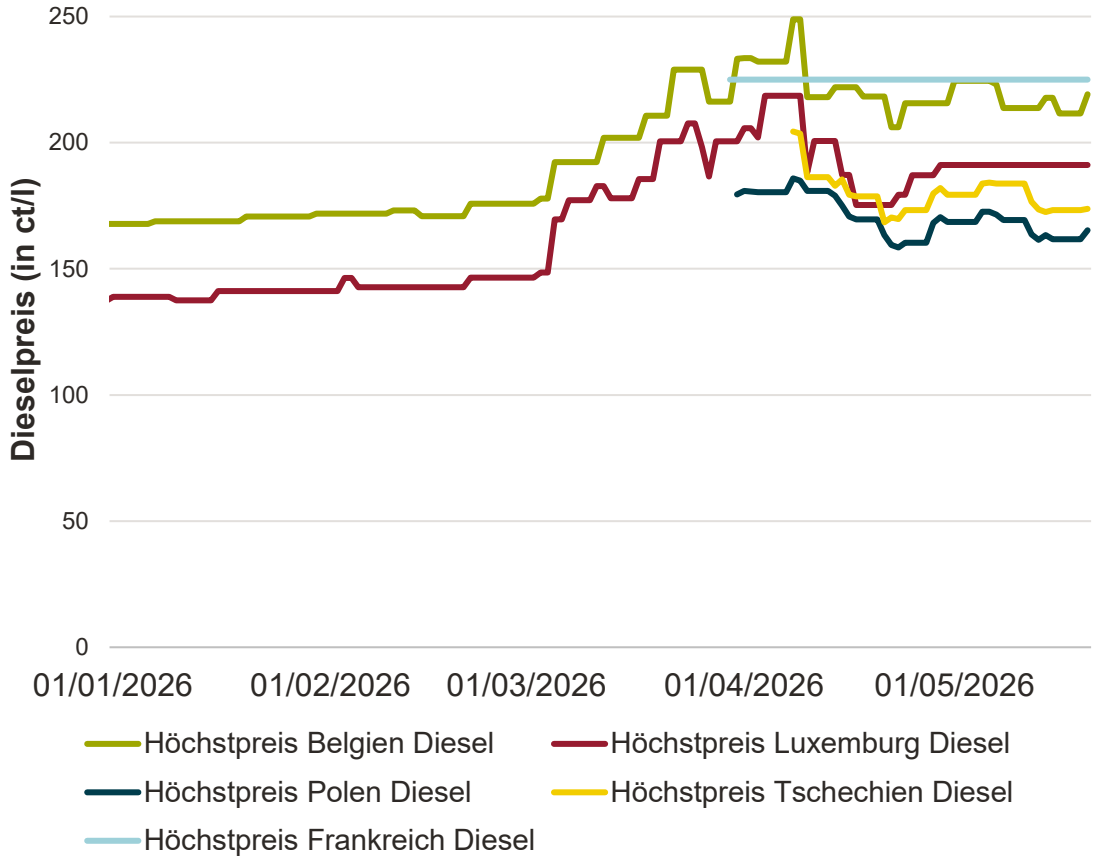
Etabliertes System oder Krisenmaßnahme?	Etabliert: Aktuelle Preisformel gemäß “Programmvertrag” aus 2006	Etabliert: “Programmverträge” seit 2004	Seit 31.3.2026	Seit 8.4.2026	Seit 1.4.2026	Seit Ende März 2026 (begrenzt auf Krisenzeitraum)
Wesentliche Determinanten der Produktpreis-komponente in den Preisobergrenzen	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. Produktpreisent-wicklung 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 Endkunden-preis: Benzin 1,99 €/l; Diesel 2,25 €/l

Etabliertes System

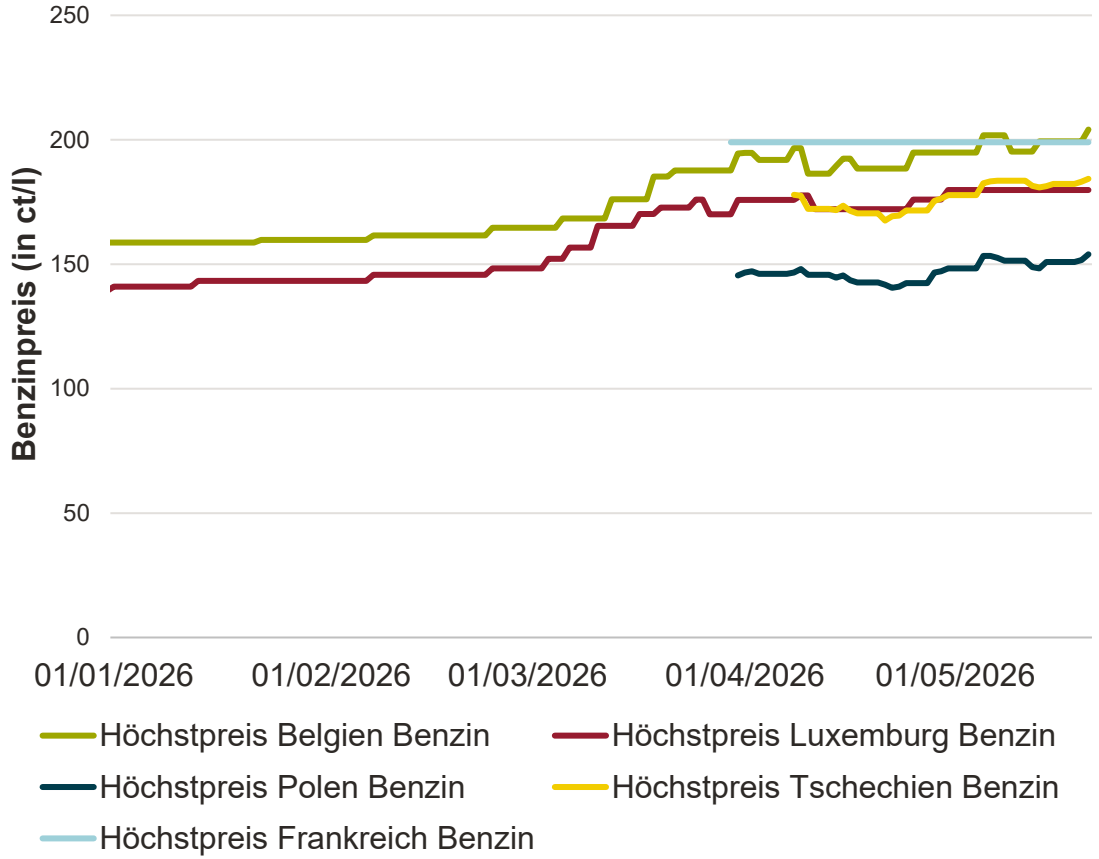
Krisenmaßnahme

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

Diesel Höchstpreisentwicklung



Benzin Höchstpreisentwicklung



Quelle: Frontier Analyse,
Datengrundlage für Diesel und Benzin:

- Höchstpreise Belgien: be.STAT,
- Höchstpreise Polen: Ministerstwo Energii
- Höchstpreise Luxemburg: Lu.stat
- Höchstpreise Tschechien: Ministerstvo finaní
- Höchstpreise Frankreich: Spiegel Wirtschaft

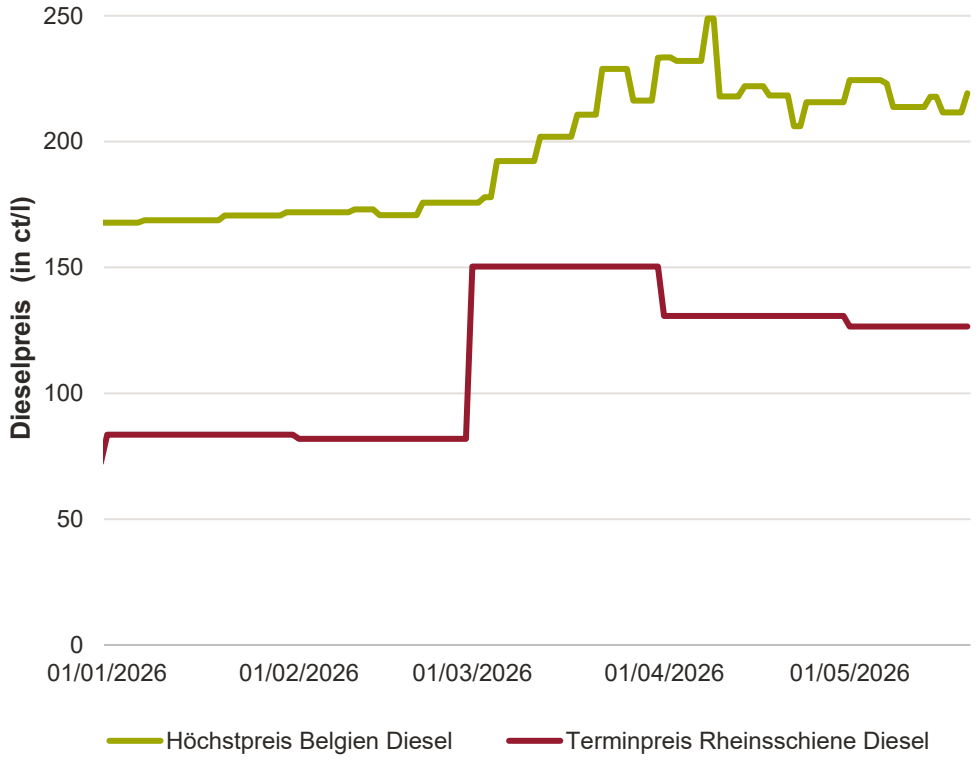
Belgien: Ausgestaltung des Preisdeckels führt dazu, dass Veränderungen auf dem Großhandelsmarkt nur mit Verzögerung weitergegeben werden

Höchstpreis = (Produktpreis x K-Faktor + regulierte Kosten + max. Marge + Abgaben/Steuern) x (1+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 **werktäglich** 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 Referenzwert[1] 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

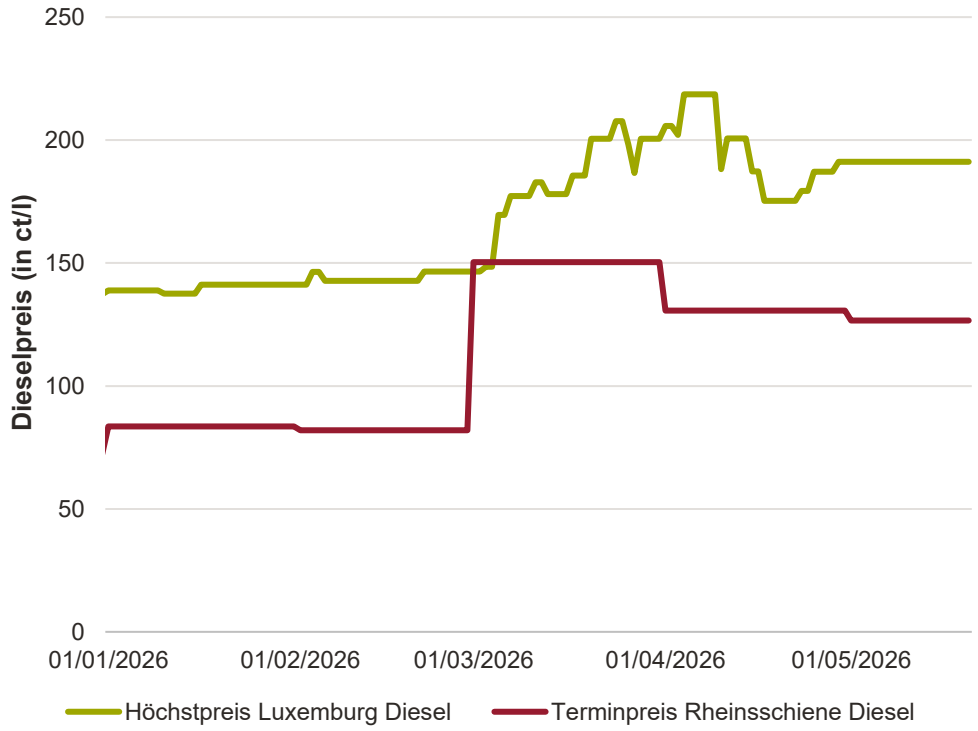
[1]:Der Referenzwert ist der Produktpreis, der bei der letzten offiziellen Preisänderung gültig war.

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

Höchstpreis = (Produktpreis + (Marge+Vertriebskosten) + Energiesteuer) x (1+MwSt)

- Der Staat legt **werktäglich 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

[1]:Der Basispreis ist der Produktpreis, der bei der letzten offiziellen Preisänderung gültig war.

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

Höchstpreis = (Produktpreis + max. Betrag für Vertriebskosten (inkl. Marge) + Abgaben/Steuern) x (1+MwSt)

- Der Staat berechnet **werktäglich** einen **maximalen Endkundenpreis** für Diesel und Benzin
- Preis basiert auf: Produktpreis, maximaler Betrag für Vertriebskosten, inkl. Marge (0,30 zł pro Liter[1]), 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 = (Durchschnitt von 2 verschiedenen Proxys des Produktpreises und weiterer Kosten + max. Marge) x (1+MwSt)

- Der Staat berechnet **werktäglich** 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/l[2]) 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 Tagen[3]; 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.

[1]: umgerechnet ca. 7 ct/l
[2]: umgerechnet ca. 10,3 ct/l (2,5 CZK/l) bzw. 12,4 ct/l (3 CZK/l)
[3]: Unipetrol Index Czech, MOLIN (Mol-Preisindex), BASISPREISE ČEPRO