# Referentenentwurf

## des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie

## Entwurf eines Gesetzes zur Einführung einer Höchstpreisregelung für Kraftstoffe (Kraftstoffhöchstpreisgesetz)

## A. Problem und Ziel

Die angespannte geopolitische Lage, insbesondere die Störung des Schifffahrtverkehrs in der Straße von Hormus sowie im Roten Meer, haben das Preisniveau für Erdöl und Erdölprodukte 2026 weltweit stark erhöht. Die krisenbedingte Verknappung oder die Erwartung einer Verknappung des Angebots treiben die Kraftstoffpreise in Deutschland in die Höhe. Gleichzeitig verzeichnen Mineralölkonzerne deutlich gestiegene Gewinne.

Ob und ggf. inwieweit die derzeitige Erhöhung dieser Gewinne ihren Ursprung in einem kartellrechtlich verbotenen Preishöhenmissbrauch haben könnte, ist Gegenstand von Untersuchungen des Bundeskartellamts. Mit den Mitteln des Kartellrechts ist jedoch keine Abmilderung der Preissituation in den nächsten Monaten zu erwarten.

Da fossile Energieträger nach wie vor wesentliche Basis für Transport, Logistik und unzählige Produktionsprozesse bilden, führen die anhaltenden hohen Kraftstoffpreise über alle Wirtschaftszweige hinweg zu erheblichen Kostensteigerungen. Dies stellt eine hohe Belastung für die Bürgerinnen und Bürger dar und wirkt sich negativ auf das Wachstum der gesamten deutschen Volkswirtschaft aus. Gleichzeitig ist die Gewährleistung der Versorgungssicherheit mit Kraftstoffen für die deutsche Wirtschaft essentiell. Zur langfristigen Gewährleistung der Versorgungssicherheit bedarf es der Aufrechterhaltung von Investitionsanreizen. Deshalb und aufgrund der Notwendigkeit von Importen kann die Entwicklung der nationalen Kraftstoffpreise nicht von den Preisentwicklungen auf Märkten außerhalb Deutschlands abgeschirmt werden.

Deutschland verfügt über ca. 14.000 Tankstellen, die das deutsche Versorgungsgebiet aktuell vollständig abdecken. Rund ein Drittel der Tankstellenbetreiber sind mittelständische Unternehmen, die nicht mit Mineralölkonzernen verbunden sind. Die Versorgung der Tankstellen erfolgt ganz überwiegend über Tanklager, für die es eigene Preisnotierungen gibt. Unterschiedliche Transport- und Lagerbedingungen ebenso wie ungeplante Raffinerieausfälle und Naturereignisse (z. B. Rheinniedrigwasser) bewirken regional verschiedene Tanklagerpreise. Für die Bildung des Tankstellenpreises sind Transport- und Logistikkosten (z. B. die Distanz zum Tanklager) sowie die Lage der Tankstelle (z. B. Stadt oder Land) und die wettbewerbliche Struktur relevante Faktoren. Die Preisunterschiede zwischen verschiedenen Regionen betragen oft bis zu 20 Cent/l. Eine staatlich veranlasste Begrenzung von Tankstellenpreisen muss diese regionalen Unterschiede berücksichtigen können.

## B. Lösung

Mit dem vorliegenden Entwurf wird die Bundesregierung zur Festlegung eines Höchstpreises für die Abgabe von Kraftstoffen an öffentlichen Tankstellen durch Erlass einer Rechtsverordnung ermächtigt. Gleichzeitig erhalten die Länder das Recht, für einzelne Landkreise, kreisfreie Städte, Postleitzahlengebiete oder Teile davon regionale Höchstpreise zu bestimmen, die von dem auf Bundesebene festgelegten Höchstpreis abweichen. Hierdurch kann regionalen Besonderheiten, etwa einem niedrigeren Preisniveau auf Großhandelsebene

oder höheren Transportkosten, Rechnung getragen werden. Ausschließlich diese regionale Differenzierungsmöglichkeit ermöglicht es, den Höchstpreis so zu setzen, dass Preissteigerungen begrenzt werden, ohne die Versorgungssicherheit zu gefährden.

Aus Gründen der Versorgungssicherheit darf ein Höchstpreis nicht dazu führen, dass Renditeerwartungen gänzlich entfallen. Vielmehr muss er so gewählt werden, dass grundsätzlich sämtliche Akteure weiterhin profitabel wirtschaften können. Die sogenannte Importparität muss berücksichtigt werden. Für die Länder gilt dies nur dann nicht, wenn nachweislich die lokalen Gegebenheiten dazu Anlass geben. Da sich zentrale Kostenbestandteile (wie etwa Einkaufs- oder Transportkosten) in kurzer Zeit erheblich ändern können, muss ein hoheitlich gesetzter Höchstpreis Kostensenkungen oder -steigerungen berücksichtigen und regelmäßig angepasst werden. Er wird daher nach einer objektiven, nachvollziehbaren und auf regelmäßig aktualisierten Daten beruhenden Berechnungsmethode, wie einer Berechnungsformel, ermittelt.

## C. Alternativen

Es gibt keine alternativen Initiativen der Länder oder aus der Mitte des Deutschen Bundestages. Weitere mögliche alternative Maßnahmen über die temporären Absenkungen der Energiesteuer auf Benzin- und Dieselkraftstoffe, die kurzfristig wirken, kommen nicht in Betracht. Für direkte Hilfszahlungen für besonders betroffene private Haushalte besteht zurzeit noch kein direkt einsetzbarer einkommensbezogener Direktauszahlungsmechanismus. Um besonders betroffene private Haushalte künftig bei Bedarf gezielt und schnell entlasten zu können, ohne in die Preisbildung einzugreifen und ohne die öffentlichen Haushalte übermäßig zu beanspruchen, hat sich die Bundesregierung daher darauf verständigt, zeitnah die Voraussetzungen für einen einkommensbezogenen Direktauszahlungsmechanismus zu schaffen. Eine Entlastung der Privathaushalte über eine Erhöhung der Pendlerpauschale würde keine Entlastungswirkung bei Unternehmen entfalten. Darüber hinaus kommt eine erneute befristete Absenkung der Energiesteuer auf Benzin und Dieselkraftstoffe aufgrund der angespannten Haushaltslage nicht in Frage.

## D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Durch den Gesetzentwurf entstehen keine Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand.

## E. Erfüllungsaufwand

### E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Bürgerinnen und Bürgern entsteht durch den Entwurf kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

### E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Durch das Gesetz entsteht der Wirtschaft unmittelbar kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand. Der durch den Erlass von Rechtsverordnungen auf Grundlage dieses Gesetzes entstehende Erfüllungsaufwand wird bei den jeweiligen Rechtsverordnungen ausgewiesen.

### E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Mit diesem Gesetz werden lediglich Ermächtigungsgrundlagen für Höchstpreisregelungen geschaffen. Daher entsteht durch dieses Gesetz kein nennenswerter zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

## F. Weitere Kosten

Mit diesem Gesetz werden lediglich Ermächtigungsgrundlagen für Höchstpreisregelungen geschaffen. Insoweit entstehen auch keine weiteren Kosten mit diesem Gesetz. Es wird auf die Ausführungen zu der nach § 1 Absatz 2 des Kraftstoffhöchstpreisgesetzes erlassenen Kraftstoffhöchstpreisverordnung verwiesen.

# Referentenentwurf des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie

## Entwurf eines Gesetzes zur Einführung einer Höchstpreisregelung für Kraftstoffe (Kraftstoffhöchstpreisgesetz)

**Vom ...**

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

## Artikel 1

## Gesetz über Höchstpreise für Kraftstoffe

## (Kraftstoffhöchstpreisgesetz – KHPG)

§ 1

**Verordnungsermächtigung der Bundesregierung**

(1) Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates Betreibern öffentlicher Tankstellen, die Letztverbrauchern Kraftstoffe zu selbst festgelegten Preisen anbieten und Unternehmen, die Betreibern von öffentlichen Tankstellen die Verkaufspreise für Kraftstoffe vorgeben, zu untersagen, Kraftstoffe oberhalb eines in regelmäßigen Abständen festgelegten, formelbasierten Höchstpreises anzubieten oder Verkaufspreise für Kraftstoffe oberhalb eines solchen Höchstpreises zu fordern.

(2) Die Bundesregierung kann die Anwendung einer Rechtsverordnung nach Absatz 1 durch Rechtsverordnung insbesondere aussetzen, wenn tatsächliche Anhaltspunkte für eine drohende Gefährdung der bundesweiten oder regionalen Versorgungssicherheit vorliegen.

§ 2

**Verordnungsermächtigung der Landesregierungen**

(1) Die Landesregierungen werden ermächtigt, durch Rechtsverordnung von den nach § 1 festgelegten Höchstpreisen abweichende Höchstpreise festzulegen.

(2) Die Landesregierungen können die Anwendung einer Rechtsverordnung nach Absatz 1 durch Rechtsverordnung insbesondere aussetzen, wenn tatsächliche Anhaltspunkte für eine drohende Gefährdung der regionalen Versorgungssicherheit vorliegen.

§ 3

**Regelungsgegenstände und Grundsätze für die Verordnungsgebung**

(1) In Rechtsverordnungen nach § 1 und § 2 können jeweils Regelungen getroffen werden zur Anwendung und Reichweite der Höchstpreise, sowie zu deren Berechnung und den dieser zugrunde liegenden Berechnungsgrundlagen sowie zu dem Verfahren der Mitteilung und Veröffentlichung und zum Vollzug von Höchstpreisen für Kraftstoffe, insbesondere zu

1. den von den Höchstpreisen erfassten Kraftstoffsorten,

2. den von den Höchstpreisen erfassten Regionen auf der Basis von Gebietskörperschaften, Postleitzahlgebieten oder Teilen hiervon,

3. den mit der Höchstpreisregelung adressierten Tankstellen,

4. dem Verfahren der Festlegung und Veröffentlichung der Höchstpreise auf Grundlage von nationalen oder internationalen Produkt- oder Preisnotierungen, wenn erforderlich unter Berücksichtigung von Wechselkursen, von weiteren Kostenarten, angemessenen Handels- und Vertriebsmargen sowie Steuern, Abgaben und sonstigen staatlich veranlassten Preisbestandteilen wie insbesondere den Kosten der Erfüllung der Quoten nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz; das Verfahren muss auf einer objektiven, nachvollziehbaren und auf regelmäßig aktualisierten Daten beruhenden Berechnungsmethode beruhen; für den Fall außergewöhnlich hoher kurzfristiger Preissteigerungen kann ein Aufschlag auf den Höchstpreis vorgesehen werden, der ebenfalls objektiv und nachvollziehbar zu ermitteln ist,

5. den bei der Festlegung nach Nummer 4 anzuwendenden Produkt- oder Preisnotierungen, Referenzzeiträumen, Durchschnittsbildungen, Gewichtungen, Anpassungsmechanismen und Rundungsregeln sowie zu der Festlegung und Anpassung pauschalierter Kosten- und Margenbestandteile,

6. Beginn und Dauer der jeweiligen Festlegung der Höchstpreise,

7. den Zeiträumen, innerhalb derer die der Festlegung der Höchstpreise zugrunde liegenden Berechnungen sowie die Höchstpreise selbst zu aktualisieren sind sowie zu der Vorgabe von Mindestschwellen bei der Kosten- und Preisentwicklung, bis zu deren Erreichen eine neue Festlegung der Höchstpreise nicht erforderlich ist,

8. der Bestimmung der Stelle, die die jeweiligen Höchstpreise veröffentlicht,

9. dem Verfahren zur Mitteilung und Veröffentlichung regional abweichender Höchstpreise in den Fällen des § 2 Absatz 1.

(2) Die Festlegung der Höchstpreise darf die bundesweite oder regionale Versorgungssicherheit mit Kraftstoffen nicht gefährden.

(3) Bei der Festlegung der Höchstpreise ist die Importparität zu beachten. Die Landesregierungen dürfen bei der Festlegung abweichender Höchstpreise nach § 2 von dem Prinzip der Importparität nur abweichen, soweit regionale Markt- oder Versorgungsbedingungen dies rechtfertigen und durch die Abweichung eine Gefährdung der regionalen oder bundesweiten Versorgungssicherheit mit Kraftstoffen nicht zu erwarten ist.

§ 4

**Befristung**

(1) Rechtsverordnungen nach den §§ 1 und 2 sind auf drei Monate zu befristen. Eine auch mehrfache Verlängerung um bis zu drei Monate ist möglich, wenn in den Fällen einer Verlängerung der Vorgabe eines Höchstpreises für Ottokraftstoffe die Preissteigerungsrate für Eurosuper 95 in Deutschland und in den Fällen der Verlängerung der Vorgabe eines Höchstpreises für Dieselkraftstoff die Preissteigerungsrate für Dieselkraftstoff in Deutschland in drei aufeinander folgenden Kalenderwochen im Vergleich zur jeweiligen Vorwoche die durchschnittliche Preissteigerungsrate der übrigen Mitgliedstaaten der Europäischen Union um jeweils mehr als 5 Prozentpunkte überschreitet. Die Preissteigerungsraten nach Satz 2 werden auf Grundlage der von der Europäischen Kommission im Weekly Oil Bulletin veröffentlichten durchschnittlichen Verbraucherpreise ohne Steuern und Abgaben für Eurosuper 95 und Dieselkraftstoff ermittelt.

(2) Die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe prüft nach jeder Veröffentlichung des Weekly Oil Bulletin, ob die Voraussetzungen nach Absatz 1 Satz 2 vorliegen und teilt das Ergebnis dieser Prüfung dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie mit.

(3) Rechtsverordnungen nach den §§ 1 und 2 treten spätestens mit Ablauf des 31. Dezember 2027 außer Kraft.

§ 5

**Überwachung**

(1) Die Überwachung der Einhaltung der nach § 1 Absatz 1 festgelegten Höchstpreise obliegt der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe.

(2) Die Überwachung der Einhaltung der nach § 2 Absatz 1 festgelegten Höchstpreise obliegt den nach Landesrecht zuständigen Behörden des Landes, in dessen Gebiet sich die betreffende Tankstelle befindet.

§ 6

**Weitere Aufgaben der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe**

(1) Bestehen Anhaltspunkte dafür, dass ein Unternehmen die festgelegten Höchstpreise überschreitet, muss die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe unverzüglich die nach § 7 Absatz 3 zuständige Behörde informieren und den Vorgang an sie abgeben. In den Fällen des Satzes 1 leitet die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe alle bei ihr vorhandenen und von der zuständigen Behörde für deren Aufgaben nach einer Verordnung nach § 1 Absatz 1 oder § 2 Absatz 1 benötigten Informationen und Daten unverzüglich an diese weiter.

(2) Für die Zeiträume, in denen eine Landesregierung Höchstpreise nach § 2 Absatz 1 festlegt, übermittelt die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe der jeweiligen nach § 5 Absatz 2 für die Überwachung zuständigen Behörde bis zum 15. eines Monats die bei der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe für den vorangegangenen Monat für sämtliche Postleitzahlen des betreffenden Landesgebietes nach § 47k Absatz 2 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen eingegangenen Meldungen.

(3) Im Übrigen gilt für den Informationsaustausch zwischen der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe und den für den Vollzug dieses Gesetzes und aufgrund diesen Gesetzes erlassener Rechtsverordnungen zuständigen Behörden § 50f Absatz 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen entsprechend.

§ 7

**Bußgeldvorschriften**

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig einer Rechtsverordnung nach § 1 Absatz 1 oder § 2 Absatz 1 oder einer vollziehbaren Anordnung aufgrund einer solchen Rechtsverordnung zuwiderhandelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Verstoßes durch den Betreiber einer öffentlichen Tankstelle mit einer Geldbuße bis zu einhunderttausend Euro und in den Fällen des Verstoßes durch ein Unternehmen, welches Betreibern von öffentlichen Tankstellen die Verkaufspreise für Kraftstoffe vorgibt, mit einer Geldbuße bis zu fünfhunderttausend Euro geahndet werden. § 30 Absatz 2 Satz 3 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist anzuwenden.

(3) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist unbeschadet des § 5 die nach Landesrecht zuständige Behörde.

## Artikel 2

## Inkrafttreten, Außerkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt am 31. Dezember 2026 in Kraft.

(2) Artikel 1 tritt mit Ablauf des 31. Dezember 2027 außer Kraft.

# Begründung

## A. Allgemeiner Teil

### I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die komplexe geopolitische Lage, insbesondere die Störung des Schifffahrtverkehrs in der Straße von Hormus haben das Preisniveau für Erdöl und Erdölprodukte 2026 weltweit stark erhöht. Die krisenbedingte Verknappung oder die Erwartung einer Verknappung des Angebots treiben die Kraftstoffpreise in Deutschland in die Höhe. Gleichzeitig verzeichnen Mineralölkonzerne deutlich gestiegene Gewinne.

Ob und ggf. inwieweit die derzeitige Erhöhung dieser Gewinne ihren Ursprung in einem kartellrechtlich verbotenen Preishöhenmissbrauch haben könnte, ist Gegenstand von Untersuchungen des Bundeskartellamts. Mit den Mitteln des Kartellrechts ist jedoch keine Abmilderung der Preissituation in den nächsten Monaten zu erwarten.

Da fossile Energieträger nach wie vor wesentliche Basis für Transport, Logistik und unzählige Produktionsprozesse bilden, führen die anhaltenden hohen Kraftstoffpreise über alle Wirtschaftszweige hinweg zu erheblichen Kostensteigerungen. Dies stellt eine hohe Belastung für die Bürgerinnen und Bürger dar und wirkt sich negativ auf das Wachstum der gesamten deutschen Volkswirtschaft aus. Gleichzeitig ist die Gewährleistung der Versorgungssicherheit mit Kraftstoffen für die deutsche Wirtschaft essentiell. Zur langfristigen Gewährleistung der Versorgungssicherheit bedarf es der Aufrechterhaltung von Investitionsanreizen. Deshalb und aufgrund der Notwendigkeit von Importen kann die Entwicklung der nationalen Kraftstoffpreise nicht von den Preisentwicklungen auf Märkten außerhalb Deutschlands abgeschirmt werden.

Deutschland verfügt über ca. 14.000 Tankstellen, die das deutsche Versorgungsgebiet aktuell vollständig abdecken. Rund ein Drittel der Tankstellenbetreiber sind mittelständische Unternehmen, die nicht mit Mineralölkonzernen verbunden sind. Die Versorgung der Tankstellen erfolgt ganz überwiegend über Tanklager, für die es eigene Preisnotierungen gibt. Unterschiedliche Transport- und Lagerbedingungen ebenso wie ungeplante Raffinerieausfälle und Naturereignisse (z. B. Rheinniedrigwasser) bewirken regional verschiedene Tanklagerpreise. Für die Bildung des Tankstellenpreises sind Transport- und Logistikkosten (z. B. die Distanz zum Tanklager) sowie die Lage der Tankstelle (z. B. Stadt oder Land) und die wettbewerbliche Struktur relevante Faktoren. Die Preisunterschiede zwischen verschiedenen Regionen betragen oft bis zu 20 Cent/. Eine staatlich veranlasste Begrenzung von Tankstellenpreisen muss diese regionalen Unterschiede berücksichtigen können.

### II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Mit dem vorliegenden Entwurf wird die Bundesregierung zur Festlegung eines Höchstpreises für die Abgabe von Kraftstoffen an öffentlichen Tankstellen durch Erlass einer Rechtsverordnung ermächtigt. Gleichzeitig erhalten die Länder das Recht, für einzelne Gebietskörperschaften, Postleitzahlengebiete oder Teile davon regionale Höchstpreise zu bestimmen, die von dem auf Bundesebene festgelegten Höchstpreis abweichen. Hierdurch kann regionalen Besonderheiten, etwa einem niedrigeren Preisniveau auf Großhandelsebene oder höheren Transportkosten, Rechnung getragen werden. Ausschließlich diese regionale Differenzierungsmöglichkeit ermöglicht es, den Höchstpreis so zu setzen, dass Preissteigerungen begrenzt werden, ohne die Versorgungssicherheit zu gefährden.

Aus Gründen der Versorgungssicherheit darf ein Höchstpreis nicht dazu führen, dass Renditeerwartungen gänzlich entfallen. Vielmehr muss er so gewählt werden, dass grundsätzlich sämtliche Akteure weiterhin profitabel wirtschaften können. Die sogenannte Importparität muss berücksichtigt werden. Für die Länder gilt dies nur dann nicht, wenn nachweislich die lokalen Gegebenheiten dazu Anlass geben. Da sich zentrale Kostenbestandteile (wie etwa Einkaufs- oder Transportkosten) in kurzer Zeit erheblich ändern können, muss ein hoheitlich gesetzter Höchstpreis Kostensenkungen oder -steigerungen berücksichtigen und regelmäßig angepasst werden. Er muss daher nach einer objektiven, nachvollziehbaren und auf regelmäßig aktualisierten Daten beruhenden Berechnungsmethode, wie einer Berechnungsformel, ermittelt werden.

## III. Exekutiver Fußabdruck

Wesentliche inhaltliche Beiträge Dritter wurden bei der Erarbeitung des Entwurfs nicht berücksichtigt.

## IV. Alternativen

Es gibt keine alternativen Initiativen der Länder oder aus der Mitte des Deutschen Bundestages. Weitere mögliche alternative Maßnahmen über die temporären Absenkungen der Energiesteuer auf Benzin- und Dieselkraftstoffe, die kurzfristig wirken, kommen nicht in Betracht. Für direkte Hilfszahlungen für besonders betroffene private Haushalte besteht zurzeit noch kein direkt einsetzbarer einkommensbezogener Auszahlungsmechanismus. Um besonders betroffene private Haushalte künftig bei Bedarf gezielt und schnell entlasten zu können, ohne in die Preisbildung einzugreifen und ohne die öffentlichen Haushalte übermäßig zu beanspruchen, hat sich die Bundesregierung daher darauf verständigt, zeitnah die Voraussetzungen für einen einkommensbezogenen Direktauszahlungsmechanismus zu schaffen. Eine Entlastung der Privathaushalte über eine Erhöhung der Pendlerpauschale würde keine Entlastungswirkung bei Unternehmen entfalten. Darüber hinaus kommt eine erneute befristete Absenkung der Energiesteuer auf Benzin und Dieselkraftstoffe aufgrund der angespannten Haushaltslage nicht in Frage.

## V. Gesetzgebungskompetenz

Für das Kraftstoffhöchstpreisgesetz ergibt sich die Gesetzgebungskompetenz des Bundes aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 11 (Recht der Wirtschaft) in Verbindung mit Artikel 72 Absatz 2 dritte Variante des Grundgesetzes. Eine bundesgesetzliche Regelung ist zur Wahrung der Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse erforderlich. Mit dem Gesetzentwurf wird der Rechtsrahmen für die Bepreisung von Kraftstoffen angepasst. Kraftstoffe sind unerlässlicher Bestandteil des Wirtschaftslebens und haben für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung erhebliche Bedeutung. Kraftstoffpreise haben bundesweite Bedeutung und erfordern deshalb eine bundeseinheitliche Regelung, um die Funktionsfähigkeit des Wirtschaftsraums der Bundesrepublik aufrecht zu erhalten. Die auf dem Markt agierenden Unternehmen sind häufig über die Grenzen einzelner Bundesländer tätig. Eine bundeseinheitliche Regelung dient damit auch der Rechtsklarheit und reduziert den Umsetzungsaufwand für alle betroffenen Akteure.

## VI. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Der Gesetzentwurf ist mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen, die die Bundesrepublik Deutschland abgeschlossen hat, vereinbar.

Insbesondere stellt die Vorgabe der Beachtung der Importparität in § 3 Absatz 3 KHPG sicher, dass der freie Warenverkehr innerhalb der Union nicht beeinträchtigt wird, indem der Marktzugang für Importeure von Kraftstoffen unverhältnismäßig erschwert wird.

Nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs können auch unterschiedslos für inländische und eingeführte Waren geltende Höchstpreise eine Maßnahme gleicher Wirkung wie eine mengenmäßige Einfuhrbeschränkung darstellen, wenn sie den Absatz eingeführter Waren gegenüber inländischen Waren erschweren. Dies gilt insbesondere, wenn die Höchstpreise so niedrig festgesetzt werden, dass Einfuhren nur noch mit Verlust möglich sind (EuGH, Urteil vom 26. Februar 1976, Rs. 65/75 – Tasca). Das Prinzip der Importparität trägt diesen unionsrechtlichen Anforderungen Rechnung, indem es sicherstellt, dass die für den Import von Kraftstoffen maßgeblichen Beschaffungskosten einschließlich der erforderlichen Transport- und Vertriebskosten bei der Höchstpreisfestlegung berücksichtigt werden. Damit soll sichergestellt werden, dass Kraftstoffimporte aus anderen Mitgliedstaaten auch unter Geltung der Höchstpreise grundsätzlich möglich bleiben und der Zugang zum deutschen Markt nicht unverhältnismäßig erschwert wird. Dies gewährleistet, dass festgelegte Höchstpreise nicht zu einer Abschottung des deutschen Kraftstoffmarktes führen und damit den zwischenstaatlichen Handel unverhältnismäßig beeinträchtigen.

## VII. Gesetzesfolgen

Das Gesetz ermächtigt die Bundesregierung und die Bundesländer zur Festlegung eines Höchstpreises für die Abgabe von Kraftstoffen an öffentlichen Tankstellen und damit zu einem Eingriff in die Preisbildung auf den betroffenen Märkten. Abhängig von der Art und Dauer des Eingriffs können die Folgen stark variieren. Möglich sind sowohl positive als auch negative Veränderungen des Preisniveaus auf diesen Märkten sowie Veränderungen der Angebotslage auf dem Markt und der Marktstruktur, die Auswirkungen auf die Versorgungssicherheit oder die Wettbewerbsintensität haben können. Aus diesen Gründen ist eine geeignete Ausgestaltung einer Höchstpreisregelung (insbesondere hinsichtlich der Ermittlung der Höhe des Höchstpreises) von enormer Bedeutung.

### 1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Ein Rückgriff auf bereits durch das Kraftstoffpreisanpassungsgesetz etablierte Zuständigkeiten in den Ländern für den Vollzug vereinfacht den Vollzug der aufgrund dieses Gesetzes erlassenen Verordnungen. Die vorgesehenen Verordnungsermächtigungen ermöglichen den Verordnungsgebern eine effiziente und bürokratiearme Gestaltung der Regelungen. Insbesondere ist eine Anknüpfung an das bestehende Meldesystem der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe beim Bundeskartellamt nach § 47k Absatz 2 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen in Verbindung mit § 4 Absatz 2 der MTS-Kraftstoff-Verordnung möglich.

### 2. Nachhaltigkeitsaspekte

Der Entwurf steht im Einklang mit den Leitgedanken der Bundesregierung zur nachhaltigen Entwicklung im Sinne der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie, die der Umsetzung der Ziele (SDG) der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen dient.

Er betrifft die folgenden Indikatoren der deutschen Nachhaltigkeitsstrategie. Mit der Abfederung krisenbedingter Preisspitzen von Kraftstoffen kann ein Beitrag zur Entlastung der Wirtschaft und der Bürger und zur Erhaltung von Wohlstand (SDG 8) geleistet werden. Die Maßnahme trägt zur kurzzeitigen Erhaltung von systemrelevanter kraftstoffabhängiger Mobilität (SDG 11) bei. Es besteht die Möglichkeit, dass nach Erlass einer etwaigen Verordnung der Lenkungseffekt der Kraftstoffpreise abgeschwächt wird. Die eventuelle Abschwächung der Lenkungswirkung von Kraftstoffpreisen dürfte hinsichtlich des Verbrauchs von Kraftstoffen (SDG 12 und 13) gering sein, weil die Maßnahme zeitlich eng begrenzt ist.

Der Gesetzentwurf trägt damit den folgenden Prinzipien nachhaltiger Entwicklung der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie Rechnung: „(d.) Nachhaltiges Wirtschaften stärken“ und „(e.) Sozialen Zusammenhalt in einer offenen Gesellschaft wahren und verbessern“.

## 3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Durch den Gesetzentwurf entstehen keine Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand.

## 4. Erfüllungsaufwand

### *4.1. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger*

Bürgerinnen und Bürgern entsteht durch den Entwurf kein Erfüllungsaufwand.

### *4.2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft*

Mit diesem Gesetz werden lediglich Ermächtigungsgrundlagen für Höchstpreisregelungen geschaffen. Dadurch entsteht der Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand. Es wird auf die Ausführungen zu der nach § 1 Absatz 2 des Kraftstoffhöchstpreisgesetzes erlassenen Kraftstoffhöchstpreisverordnung verwiesen.

### *4.3. Erfüllungsaufwand für die Verwaltung*

Für die Berechnung wird von der erstmaligen Festlegung bundesweiter Höchstpreise für drei Monate ausgegangen. Die Prüfung der Verlängerungsvoraussetzungen erfolgt demgegenüber während der gesamten Geltungsdauer des Gesetzes.

Durch das Gesetz entsteht der Verwaltung zusätzlicher Erfüllungsaufwand durch die regelmäßige Prüfung der Voraussetzungen für die Verlängerung von Höchstpreisregelungen nach § 4 Absatz 2.

Im Falle des Erlasses von Rechtsverordnungen nach § 1 Absatz 1 oder § 2 Absatz 1 entsteht weiterer Erfüllungsaufwand durch die Überwachung der Einhaltung der Höchstpreise sowie die Erfüllung der Mitteilungspflichten und den Informationsaustausch nach den §§ 5 und 6.

Für die Überwachung der Höchstpreise kann auf die bestehende Infrastruktur der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe beim Bundeskartellamt zurückgegriffen werden, die auch für die Überwachung der sogenannten 12-Uhr-Regelung genutzt wird. Zusätzliche Meldepflichten für Unternehmen werden nicht begründet.

Der Berechnung des Erfüllungsaufwands wird eine erstmalige Geltungsdauer der Höchstpreisregelung von drei Monaten zugrunde gelegt. Für die Prüfung der Verlängerungsvoraussetzungen nach § 4 Absatz 2 wird demgegenüber auf die gesamte Geltungsdauer des Gesetzes abgestellt.

Der bislang quantifizierbare laufende Erfüllungsaufwand des Bundes beträgt bis zu rund 7 Tausend Euro.

Für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten durch die Länder wird auf Grundlage der Erfahrungen mit der Durchsetzung der sogenannten 12-Uhr-Regelung von einem möglichen zusätzlichen Verwaltungsaufwand in Höhe von rund 2,592 Millionen Euro ausgegangen.

Der bislang quantifizierbare einmalige Verwaltungsaufwand beträgt rund 94 Tausend Euro. Weiterer einmaliger Aufwand kann insbesondere durch die erforderlichen Anpassungen der IT-Infrastruktur der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe entstehen.

Der zusätzliche Erfüllungsaufwand, der sich aus der Überwachung abweichender Höchstpreise der Länder ergibt, lässt sich derzeit nicht belastbar quantifizieren. Er hängt insbesondere davon ab, ob und in welchem Umfang die Länder von der Verordnungsermächtigung nach § 2 Absatz 1 Gebrauch machen.

Der Erfüllungsaufwand für die Ermittlung und Veröffentlichung der Höchstpreise wird bei den auf Grundlage dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen ausgewiesen.

Änderung des jährlichen Erfüllungsaufwands der Verwaltung

| lfd. Nr. | Artikel; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe | EU-Recht | Bund/ Land | Jährliche Fallzahl und Einheit | Aufwand pro Fall in Euro (Zeit × Lohnsatz + Sachaufwand) | Jährlicher Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro oder „geringfügig“ | Erläuterungen zu Fallzahl und Aufwand pro Fall inklusive Quellen (optional), Begründung bei Geringfügigkeit |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 3.1 | § 4 Abs. 2 | Nein | Bund | 52 Wochen | 1h gD × 40,40 Euro | Geringfügig 2.1 | Prüfung der Verlängerungsvoraussetzungen und Mitteilung an das BMWE |
| 3.2 | § 5 Abs. 1, § 6 Abs. 1 | Nein | Bund | 64 Tage | 1,5h gD x 40,40 Euro | Geringfügig 3.9 | Überwachung der Bundeshöchstpreise, Vorgangsabgabe und Datenübermittlung |
| 3.3 | § 5 Abs. 2 | Nein | Land | offen | offen | Nicht quantifizierbar | Überwachung der Einhaltung abweichender Länderhöchstpreise |
| 3.4 | § 6 Abs. 2 | Nein | Land | Bis zu 48 | 0,5h gD× 40,40 Euro | Bis zu 1.0 | Monatliche Übermittlung der Kraftstoffpreisdaten an die Länder |
| 3.5 | § 6 Absatz 3 | Nein | Bund/ Land | Offen | Offen | Nicht quantifizierbar | Sonstiger Informationsaustausch |
| | **Summe quantifizierbarer Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro** | | | | | **bis zu 7.0** | |
| | davon Bund | | | | | bis zu 7.0 | |
| | davon Land (inkl. Kommunen) | | | | | **Nicht quantifizierbar** | |
| | aus nationalem Recht | | | | | **Bi zu 7.0** | |
| | aus EU-Vorgaben | | | | | - | |

Einmaliger Erfüllungsaufwand der Verwaltung

| lfd. Nr. | Artikel; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe | EU-Recht | Bund/ Land | Einmalige Fallzahl und Einheit | Aufwand pro Fall in Euro (Zeit × Lohnsatz + Sachaufwand) | Einmaliger Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro oder „geringfügig“ | Erläuterungen zu Fallzahl und Aufwand pro Fall inklusive Quellen (optional), Begründung bei Geringfügigkeit |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 3.6 | § 4 Abs. 2 | Nein | Bund | 1 | 8hx40,40 | Geringfügig 0.3 | Einrichtung des Verfahrens zur Prüfung der Verlängerungsvoraussetzungen |
| 3.7 | § 5 Abs. 1, § 6 Abs. 1 und 2 | Nein | Bund | 1 | 0,5 MAK gD × 64.640 Euro + 50.000 Euro | Geringfügig 82.3 | IT-Entwicklung im Rahmen der Ermittlung und Veröffentlichung der Höchstpreis, Überwachung und Datenermittlung durch die MTS-K beim BKartA |
| 3.8 | § 5 Abs. 2 | Nein | Land | Offen | Offen | nicht quantifizierbar | Einrichtung von Verfahren zur Überwachung der Länderhöchstpreise |
| 3.9 | §§ 6 und 7 | Nein | Land | 16 | 10(2h gD × 43,20 Euro/h) + 5.000 Euro | geringfügig 93.8 | Einarbeitung, Schulung und Anpassung (Schätzung: 10 Personen pro Bundesland); Schnittstelle zur MTS-K zur Verfolgung von Verstößen |
| | **Summe in Tsd. Euro** | | | | | **176.1** | |
| | davon Bund | | | | | | |
| | davon Land (inkl. Kommunen) | | | | | | |
| | aus nationalem Recht | | | | | | |
| | aus EU-Vorgaben | | | | | | |

## 5. Weitere Kosten

Mit diesem Gesetz werden lediglich Ermächtigungsgrundlagen für Höchstpreisregelungen geschaffen, wodurch auch keine weiteren Kosten entstehen.

Es wird davon ausgegangen, dass den Ländern ein laufender Erfüllungsaufwand in Höhe von 648 Tausend Euro zusätzlich entsteht für die Verfolgung und Ahndung von Verstößen gegen die Höchstpreise. Unter der Annahme von 15.000 Bußgeldverfahren und einem durchschnittlichen Bearbeitungsaufwand von 60 Minuten je Verfahren im gehobenen Dienst errechnet sich ein Aufwand von 648 Tausend Euro.

### 6. Weitere Gesetzesfolgen

Der Gesetzentwurf unterstützt die Wahrung der Wirtschaftseinheit auf dem gesamten Gebiet der Bundesrepublik Deutschland. Gleichstellungspolitische Ziele der Bundesregierung werden von dem Entwurf nicht tangiert. Der Gesetzentwurf kann dazu beitragen, die Verbraucherpreise zu stabilisieren oder zu verringern.

## VIII. Befristung; Evaluierung

Der Bund-Länder-Beschluss vom 18. September 2026 sieht die Einführung eines nicht dauerhaften krisenbedingten Spritpreisdeckels vor. Entsprechend ist die Geltungsdauer des Kraftstoffhöchstpreisgesetzes nach Artikel 2 begrenzt. Auch Verordnungen, die auf der Grundlage des Kraftstoffhöchstpreisgesetzes erlassen werden, sind zu befristen, können aber unter den Voraussetzungen des § 4 des Kraftstoffhöchstpreisgesetzes um bis zu drei Monate auch mehrfach verlängert werden.

## B. Besonderer Teil

### Zu Artikel 1 (Gesetz über Höchstpreise für Kraftstoffe)

### Zu § 1 (Verordnungsermächtigung der Bundesregierung)

### Zu Absatz 1

In **§ 1 Absatz 1 KHPG** wird die Bundesregierung ermächtigt, in einer Rechtsverordnung Betreibern öffentlicher Tankstellen, die Letztverbrauchern Kraftstoffe zu selbst festgelegten Preisen anbieten und Unternehmen, die Betreibern von öffentlichen Tankstellen die Verkaufspreise für Kraftstoffe vorgeben, zu untersagen, Kraftstoffe oberhalb eines in regelmäßigen Abständen festgelegten, formelbasierten Höchstpreises anzubieten oder Verkaufspreise für Kraftstoffe oberhalb eines solchen Höchstpreises zu fordern. Eine solche Rechtsverordnung kann ohne Zustimmung des Bundesrates ergehen. Dies ist für eine rasche Reaktion auf die mitunter äußerst dynamische Preisentwicklung auf den internationalen und nationalen Rohöl- und Kraftstoffmärkten erforderlich.

### Zu Absatz 2

**§ 1 Absatz 2 KHPG** ermöglicht die Aussetzung der Anwendung einer Rechtsverordnung der Bundesregierung insbesondere dann, wenn Gefährdungen der Versorgungssicherheit drohen, um schnell auf etwaige Marktverwerfungen reagieren zu können.

### Zu § 2 (Verordnungsermächtigung der Landesregierungen)

### Zu Absatz 1

**§ 2 Absatz 1 KHPG** ermächtigt die Landesregierungen, durch Rechtsverordnung von mit einer Rechtsverordnung nach § 1 durch die Bundesregierung festgelegten Höchstpreisen abweichende Höchstpreise festzulegen. Die durch die Bundesregierung in § 1 festgelegten Höchstpreise basieren auf einer bundesweiten Berechnungsmethode. Die Kraftstoffpreise an deutschen Tankstellen weisen jedoch erhebliche regionale und lokale Unterschiede auf. Gründe dafür sind u.a. regionale Kostenstrukturen, die Wettbewerbsintensität vor Ort, die Lage der Tankstelle und die lokale Nachfrage. Tankstellen in strukturschwachen, ländlichen Regionen oder in geografisch isolierten Lagen (z.B. Inseln) haben oft deutlich höhere Beschaffungskosten als Standorte in urbanen Zentren, an Einfallstraßen oder in unmittelbarer Nähe zu großen Tanklagern. Ein bundesweit einheitlicher Höchstpreis könnte in diesen

Regionen dazu führen, dass die Preise unter die tatsächlichen Gestehungskosten fallen. Durch die zusätzliche Ermächtigung in § 2 Absatz 1 KHPG soll den Landesregierungen ermöglicht werden, auf diese regionalen Besonderheiten flexibel und passgenau zu reagieren, um Versorgungssicherheitsprobleme zu verhindern. Die Ermächtigung ermöglicht den Ländern aber ebenso, das Niveau des Preisdeckels abzusenken, um Mitnahmeeffekte in Regionen mit guter Versorgung zu vermeiden. Anpassungen müssen nicht für das gesamte Gebiet eines Bundeslandes erfolgen, sondern können sich auch auf Teile des Landesgebietes beziehen, soweit diese innerhalb der Landesgrenzen liegen.

**Zu Absatz 2**

**§ 2 Absatz 2 KHPG** ermöglicht auch den Landesregierungen die Aussetzung der Anwendung einer Rechtsverordnung insbesondere dann, wenn Gefährdungen der regionalen Versorgungssicherheit drohen, um schnell auf etwaige Marktverwerfungen reagieren zu können.

**Zu § 3 (Regelungsgegenstände und Grundsätze für die Verordnungsgebung)**

**Zu Absatz 1**

**§ 3 Absatz 1 KHPG** konkretisiert die Verordnungsermächtigungen nach § 1 und § 2 und bestimmt die Gegenstände, die durch Rechtsverordnung geregelt werden können. Die Regelung soll eine flexible Ausgestaltung der Kraftstoffhöchstpreise unter Berücksichtigung der jeweiligen Marktbedingungen ermöglichen.

**Zu Nummer 1**

**§ 3 Absatz 1 Nummer 1 KHPG** ermöglicht es, die von einer Verordnung erfassten Kraftstoffsorten festzulegen. Damit kann der Anwendungsbereich der Höchstpreisregelung auf diejenigen Kraftstoffe beschränkt werden, für die eine Höchstpreisregelung angesichts der jeweiligen Marktbedingungen angezeigt ist.

**Zu Nummer 2**

**§ 3 Absatz 1 Nummer 2 KHPG** ermöglicht es, die von den Höchstpreisen erfassten Regionen auf der Basis von Gebietskörperschaften, Postleitzahlgebieten oder Teilen hiervon festzulegen. Dies soll einen adäquaten Umgang mit regionalen Besonderheiten ermöglichen.

**Zu Nummer 3**

**§ 3 Absatz 1 Nummer 3 KHPG** ermöglicht es, die von einer Verordnung erfassten öffentlichen Tankstellen festzulegen. Damit kann der Anwendungsbereich der Höchstpreisregelung auf diejenigen Tankstellen beschränkt werden, für die eine Höchstpreisregelung angesichts der jeweiligen Marktbedingungen angezeigt ist. Somit ist es möglich, dass die Verordnung nicht auf alle öffentlichen Tankstellen anwendbar ist. Denkbar sind beispielsweise Ausnahmen für Tankstellen in besonderen Lagen, wie etwa an Autobahnen oder auf Inseln.

**Zu Nummer 4**

**§ 3 Absatz 1 Nummer 4 KHPG** regelt die Grundlagen für die Festlegung und Veröffentlichung der Höchstpreise. Diese können auf nationalen oder internationalen Produkt- beziehungsweise Preisnotierungen beruhen. Bei internationalen Indizes sind gegebenenfalls Wechselkurse zu berücksichtigen. Darüber hinaus können weitere Kostenarten (wie beispielsweise Transportkosten), angemessene Handels- und Vertriebsmargen sowie Steuern, Abgaben und sonstige staatlich veranlasste Preisbestandteile wie insbesondere Kosten der Erfüllung der Quoten nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz als Grundlage

dienen. Dadurch soll eine nachvollziehbare und an den tatsächlichen Marktbedingungen orientierte Ermittlung der Höchstpreise ermöglicht werden.

Weiterhin wird geregelt, dass die Ermittlung der Höchstpreise auf einer objektiven, nachvollziehbaren und auf regelmäßig aktualisierten Daten beruhenden Berechnungsmethode basieren muss. Dies bedeutet, dass die Berechnungsschritte für die betroffenen Unternehmen und die Öffentlichkeit transparent dargelegt werden müssen. Dies dient der Rechtssicherheit und ermöglicht den Marktteilnehmern, die Höchstpreise zu antizipieren und ihre Kalkulationen entsprechend anzupassen. Um zu verhindern, dass die auf Daten aus der jüngeren Vergangenheit (z.B. Vortag) basierende Berechnungsmethode außergewöhnlich hohe kurzfristige Preissteigerungen nicht adäquat berücksichtigt, sieht **§ 3 Absatz 1 Nummer 4 letzter Halbsatz KHPG** für diesen Fall die Möglichkeit eines Aufschlags auf den Höchstpreis vor, der ebenfalls objektiv und nachvollziehbar zu ermitteln ist. Hierdurch kann verhindert werden, dass der Höchstpreis die Kosten der Tankstellenbetreiber zeitweise unterschreitet und diese ihre Kraftstoffe nicht mehr kostendeckend abgeben können, sodass es zu Versorgungsengpässen kommt.

**Zu Nummer 5**

**§ 3 Absatz 1 Nummer 5 KHPG** konkretisiert die bei der Berechnung der Höchstpreise anzuwendenden Methoden und Datengrundlagen. Hierzu können insbesondere die Auswahl der maßgeblichen Produkt- beziehungsweise Preisnotierungen, die Bestimmung von Referenzzeiträumen sowie Regelungen zur Durchschnittsbildung, Gewichtung und Rundungen gehören. Darüber hinaus können Anpassungsmechanismen vorgesehen werden, um Veränderungen der Marktbedingungen bei der Höchstpreisfestlegung zu berücksichtigen. Die Ermächtigung umfasst auch die Festlegung und Anpassung pauschalierter Kosten- und Margenbestandteile. Sofern diese verfügbar und belastbar sind, ermöglicht die Verwendung pauschalierter Werte eine praktikable und transparente Berechnung und lässt gleichzeitig auch eine eventuell notwendige Differenzierung zu.

**Zu Nummer 6**

**§ 3 Absatz 1 Nummer 6 KHPG** ermöglicht Regelungen zum Beginn und zur Dauer der Festlegung von Höchstpreisen. Insbesondere können der Zeitpunkt des erstmaligen Inkrafttretens eines Höchstpreises, die zeitlichen Abstände seiner Neufestlegung sowie die jeweilige Geltungsdauer innerhalb der Grenzen des § 4 bestimmt werden. Damit kann sichergestellt werden, dass die Höchstpreise in regelmäßigen Abständen an eventuell veränderte Marktbedingungen angepasst werden.

**Zu Nummer 7**

**§ 3 Absatz 1 Nummer 7 KHPG** ermöglicht es, die Zeiträume zu regeln, innerhalb derer die der Festlegung der Höchstpreise zugrunde liegenden Berechnungen sowie die Höchstpreise selbst zu aktualisieren sind. Weiterhin ermöglicht die Norm die Vorgabe von Mindestschwellen bei der Kosten- und Preisentwicklung, bis zu deren Erreichen eine neue Festlegung der Höchstpreise nicht erforderlich ist, um Höchstpreisanpassungen im Falle von Bagatellentwicklungen nicht vornehmen zu müssen.

**Zu Nummer 8**

**§ 3 Absatz 1 Nummer 8 KHPG** erlaubt die Bestimmung der Stelle, die die jeweiligen Höchstpreise veröffentlicht, damit Unternehmen Klarheit über die geltenden Höchstpreise erlangen.

**Zu Nummer 9**

**§ 3 Absatz 1 Nummer 9 KHPG** ermöglicht Regelungen zum Verfahren der Mitteilung und Veröffentlichung regional abweichender Höchstpreise der Länder. Damit wird berücksichtigt, dass sich die Bedingungen im Mineralölsektor und insbesondere auf den Kraftstoffmärkten innerhalb Deutschlands regional mitunter erheblich unterscheiden. Regionale Besonderheiten können sich insbesondere aus unterschiedlichen Beschaffungs- und Transportkosten, der Entfernung zu Raffinerien und Tanklagern sowie den jeweiligen Markt- und Wettbewerbsverhältnissen ergeben. Die Regelung soll gewährleisten, dass regional abweichende Höchstpreise rechtzeitig und in transparenter Weise bekannt gemacht werden und für die betroffenen Unternehmen und Verbraucher eindeutig erkennbar ist, welcher Höchstpreis jeweils gilt.

**Zu Absatz 2**

**§ 3 Absatz 2 KHPG** stellt sicher, dass die Festlegung von Höchstpreisen die Versorgungssicherheit mit Kraftstoffen weder bundesweit noch regional gefährden darf. Bei der Festlegung der Höchstpreise ist daher insbesondere zu berücksichtigen, dass die Versorgung der Tankstellen mit Kraftstoffen auch unter den Bedingungen festgelegter Höchstpreise nicht gestört wird, indem zum Beispiel Belieferungen eingestellt werden oder Liefermengen in andere Märkte umgeleitet werden. Die Rentabilität einzelner Unternehmen oder Tankstellen ist hingegen nicht maßgeblich. Entscheidend sind vielmehr die Auswirkungen der Höchstpreisfestlegung auf die Funktionsfähigkeit der Kraftstoffversorgung im Bundesgebiet oder Regionen des Bundesgebiets.

**Zu Absatz 3**

Um die Versorgungssicherheit in Deutschland als Importland nicht zu gefährden, muss der Höchstpreis so festgelegt werden, dass Importe weiterhin grundsätzlich wirtschaftlich erfolgen können. Deshalb ist bei der Festlegung der Höchstpreise durch Rechtsverordnung die Importparität zu beachten. Die Importparität wird insbesondere durch die Preisentwicklungen auf den internationalen Produktmärkten sowie die für die Einfuhr und Bereitstellung von Kraftstoffen im Bundesgebiet anfallenden Kosten bestimmt. Der Verordnungsgeber soll nicht unternehmensindividuelle Kostensituationen berücksichtigen müssen, sondern sich an allgemeinen Referenzpreisen und an typisierten Kostenbetrachtungen orientieren dürfen. Die Landesregierungen dürfen bei der Festlegung regionaler Höchstpreise vom Prinzip der Importparität nur abweichen, soweit nachweisbare regionale Markt-, Kosten- oder Versorgungsbedingungen dies rechtfertigen und durch die Abweichung eine Gefährdung der regionalen oder bundesweiten Versorgungssicherheit mit Kraftstoffen nicht zu erwarten ist. Einen möglichen Anwendungsfall könnte beispielsweise ein regional sehr starkes Überangebot darstellen.

Die Orientierung der Höchstpreise am Prinzip der Importparität dient auch der Wahrung der Warenverkehrsfreiheit nach Artikel 34 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV). Nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs können auch unterschiedslos für inländische und eingeführte Waren geltende Höchstpreise eine Maßnahme gleicher Wirkung wie eine mengenmäßige Einfuhrbeschränkung darstellen, wenn sie den Absatz eingeführter Waren gegenüber inländischen Waren erschweren. Dies gilt insbesondere, wenn die Höchstpreise so niedrig festgesetzt werden, dass Einfuhren nur noch mit Verlust möglich sind (EuGH, Urteil vom 26. Februar 1976, Rs. 65/75 – Tasca). Das Prinzip der Importparität trägt diesen unionsrechtlichen Anforderungen Rechnung, indem es sicherstellt, dass die für den Import von Kraftstoffen maßgeblichen Beschaffungskosten einschließlich der erforderlichen Transport- und Vertriebskosten bei der Höchstpreisfestlegung berücksichtigt werden. Damit soll sichergestellt werden, dass Kraftstoffimporte aus anderen Mitgliedstaaten auch unter Geltung der Höchstpreise grundsätzlich möglich bleiben und der Zugang zum deutschen Markt nicht unverhältnismäßig erschwert wird.

Dadurch wird das Risiko verringert, dass festgelegte Höchstpreise den zwischenstaatlichen Handel beeinträchtigen und zu einer Abschottung des deutschen Kraftstoffmarktes führen.

**Zu § 4 (Befristung)**

**Zu Absatz 1**

**§ 4 Absatz 1 Satz 1 KHPG** sieht vor, dass die Rechtsverordnungen nach § 1 Absatz 1 und § 2 Absatz 1 auf drei Monate zu befristen sind. Eine Verlängerung durch Rechtsverordnung um bis zu weitere drei Monate ist nach **§ 4 Absatz 1 Satz 2 KHPG** auch mehrfach möglich, wenn in den Fällen einer Verlängerung der Vorgabe eines Höchstpreises für Ottokraftstoffe die Preissteigerungsrate für Eurosuper 95 in Deutschland und in den Fällen der Verlängerung der Vorgabe eines Höchstpreises für Dieselkraftstoff die Preissteigerungsrate für Dieselkraftstoff in Deutschland in drei aufeinander folgenden Kalenderwochen im Vergleich zur jeweiligen Vorwoche die durchschnittliche Preissteigerungsrate der übrigen Mitgliedstaaten der Europäischen Union um jeweils mehr als 5 Prozentpunkte überschreitet. **§ 4 Absatz 1 Satz 3 KHPG** bestimmt, dass die Preissteigerungsraten nach Satz 2 auf Grundlage der von der Europäischen Kommission im Weekly Oil Bulletin veröffentlichten durchschnittlichen Verbraucherpreise ohne Steuern und Abgaben für Eurosuper 95 und Dieselkraftstoff ermittelt werden.

Neben dem Weekly Oil Bulletin gibt es keine belastbaren Daten zu den Kraftstoffpreisen in der Europäischen Union, auf die Bezug genommen werden könnte. Die Kraftstoffe Diesel und Eurosuper 95 werden bei der Berechnung separat betrachtet, mit der Folge, dass eine Verlängerung auch nur für eine Kraftstoffsorte erfolgen kann.

Die im Weekly Oil Bulletin veröffentlichten Kraftstoffpreise werden in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union auf unterschiedliche Weise berechnet. In Deutschland werden sämtliche Preise zeitlich gewichtet und der Durchschnitt gebildet. Andere EU-Mitgliedstaaten melden beispielsweise mengengewichtete Preise der Vorwoche, Durchschnittspreise zu einer bestimmten Uhrzeit am Montag Durchschnittspreise ohne Autobahntankstellen usw. In Deutschland werden außerdem die Kosten für die Erfüllung der Treibhausgasminderungsquote nicht als Steuern oder Abgaben von den Bruttoverkaufspreisen abgezogen. Im Ergebnis fallen sowohl die gemeldeten Preise als auch die Preissteigerungen in Deutschland damit an einigen Wochen oft deutlich höher aus als in einzelnen EU-Mitgliedstaaten – insbesondere in Zeiten stark steigender Preise. Ein Vergleich mit einzelnen EU-Mitgliedstaaten würde daher zu Verzerrungen führen und es muss auf den Durchschnitt der Preismeldungen aller EU-Mitgliedstaaten abgestellt werden.

Um die Verzerrung durch die unterschiedlichen Berechnungszeitpunkte abzumildern, werden die Preissteigerungen drei aufeinander folgender Wochen verglichen – jeweils im Vergleich zur Vorwoche. Dabei wird die Preissteigerung bei den Kraftstoffen Diesel und Eurosuper 95 in Deutschland mit den Preissteigerungen des Durschnitts aller Preismeldungen der anderen EU-Mitgliedstaaten verglichen. Wenn die Preissteigerung dabei jeweils mehr als 5 Prozentpunkte über der durchschnittlichen Preissteigerung der andern EU-Mitgliedstaaten liegt, sind die Voraussetzungen für die Verlängerung der Höchstpreise gegeben.

**Zu Absatz 2**

Nach **§ 4 Absatz 2 KHPG** prüft die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe nach jeder Veröffentlichung des Weekly Oil Bulletin, ob die Voraussetzungen nach Absatz 1 Satz 2 vorliegen und teilt das Ergebnis dieser Prüfung dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie mit. Die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe verfügt über die notwendige Expertise im Bereich der Kraftstoffmärkte sowie über den Zugang zu relevanten Marktdaten. Sie ist bereits heute die zentrale Stelle zur Überwachung der Preisangaben an Tankstellen in Deutschland. Die Zuweisung dieser Aufgabe an die Marktransparenzstelle für Kraftstoffe vermeidet

die Schaffung neuer bürokratischer Strukturen und nutzt bestehende Synergien der Marktüberwachung.

**Zu Absatz 3**

**$ 4 Absatz 3 KHPG** bestimmt, dass Rechtsverordnungen nach den §§ 1 und 2 spätestens mit Ablauf des 31. Dezember 2027 außer Kraft treten und damit zeitgleich mit dem vorliegenden Gesetz.

**Zu § 5 (Überwachung)**

**Zu Absatz 1**

Nach **§ 5 Absatz 1 KHPG** ist für die Überwachung der Einhaltung bundesweit geltender Höchstpreise die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe beim Bundeskartellamt zuständig.

**Zu Absatz 2**

**§ 5 Absatz 2 KHPG** regelt die Zuständigkeit für die Überwachung der Einhaltung der nach § 2 Absatz 1 festgelegten regionalen Höchstpreise. Erlässt eine Landesregierung abweichende regionale Höchstpreise, soll nicht mehr die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe, sondern die jeweiligen Landesbehörden kontrollieren, ob die nach Landesrecht festgelegten Preise eingehalten werden. Die Anknüpfung der örtlichen Zuständigkeit an den Standort der jeweiligen Tankstelle ermöglicht eine ortsnahe und effektive Überwachung durch die nach Landesrecht zuständigen Behörden. Zugleich wird durch die Anknüpfung an den Belegenheitsort der Tankstelle vermieden, dass sich der Vollzugsaufwand auf die Bundesländer konzentriert, in denen Preishoheitsinhaber ihren Geschäftssitz haben.

Die Überwachung wird in der Praxis durch einen Abgleich der auf Grundlage des § 47k des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen und der Markttransparenzstellen-Verordnung für Kraftstoffe an die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe gemeldeten Preisdaten mit den jeweils geltenden Höchstpreisen erfolgen. Aus diesem Grund sieht § 6 Absatz 2 für den Fall abweichender regionaler Höchstpreise eine Mitteilungspflicht der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe an die jeweiligen Landesbehörden vor. Durch die Nutzung bereits bei der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe vorhandener Preisdaten werden der Verwaltungsaufwand für die Überwachung minimiert und zusätzliche Meldepflichten für Unternehmen vermieden.

**Zu § 6 (Weitere Aufgaben der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe)**

**§ 6 KHPG** regelt weitere Aufgaben der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe und enthält Mitteilungspflichten dieser aufgrund der bei dieser bereits vorhandenen Daten aus den Meldepflichten nach § 47k des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen.

**Zu Absatz 1**

Nach **§ 6 Absatz 1 Satz 1 KHPG** ist die Markttransparenzstelle verpflichtet, soweit Anhaltspunkte dafür bestehen, dass ein Unternehmen gegen ein Verbot aus einer Rechtsverordnung nach § 1 Absatz 1 oder § 2 Absatz 1 KHPG verstößt, die Landesbehörde, die für die Verfolgung und Ahndung dieser Ordnungswidrigkeit zuständig ist, zu informieren und den Vorgang an sie abzugeben. Wie die Markttransparenzstelle von dem Verstoß Kenntnis erlangt ist irrelevant. Denkbar ist sowohl eine Entdeckung aufgrund des eigenen Überwachungsauftrages der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe nach § 5 Absatz 1 durch den Abgleich der Preismeldungen nach § 47k des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen mit dem jeweils geltenden bundesweiten Höchstpreis als auch eine Entdeckung aufgrund entsprechenden Hinweises der nach Landesrecht für die Überwachung nach § 5

Absatz 2 oder die Verfolgung und Ahndung von Verstößen nach § 7 Absatz 3 zuständigen Behörde.

**§ 6 Absatz 1 Satz 2 KHPG** bestimmt, dass bei Anhaltspunkten zu einem Verstoß die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe alle bei ihr vorhandenen und von der jeweils zuständigen Behörde für deren Aufgaben nach der nach § 1 Absatz 1 oder § 2 Absatz 1 erlassenen Verordnung benötigten Informationen und Daten unverzüglich an die nach Landesrecht zuständige Behörde weiterzuleiten hat.

**Zu Absatz 2**

**§ 6 Absatz 2 KHPG** bestimmt, dass die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe für die Zeiträume, in denen die Landesregierungen abweichende Höchstpreise nach § 2 Absatz 1 KHPG festgelegt haben, der jeweiligen für die Überwachung nach § 5 Absatz 2 zuständigen Landesbehörde bis zum 15. des Folgemonats die bei der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe für den vorangegangenen Monat für sämtliche Postleitzahlen des betreffenden Landesgebietes nach § 47k Absatz 2 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen eingegangenen Meldungen zu übermitteln hat. Dies ist erforderlich, damit die zuständigen Landesbehörden die Einhaltung der selbst festgelegten Höchstpreise nach § 5 Absatz 2 überwachen können.

**Zu Absatz 3**

Nach **§ 6 Absatz 3 KHPG** gilt im Übrigen für den Informationsaustausch zwischen der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe und den für den Vollzug des Kraftstoffhöchstpreisgesetzes und die diesbezügliche Fachaufsicht zuständigen Behörden § 50f Absatz 1 GWB entsprechend. Die Regelung entspricht der mit der 12. GWB-Novelle eingefügten Regelung des § 47k Absatz 4 Satz 3 GWB und ermöglicht einen Austausch von für die jeweiligen Aufgaben benötigten Informationen zwischen der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe und den für den Vollzug des Kraftstoffpreisanpassungsgesetzes und den aufgrund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen zuständigen Behörden. Während § 6 Absatz 1 lediglich eine einseitige und einzelfallbezogene, an einen Verstoß gegen eine Höchstpreisregelung anknüpfende Informations- und Datenweiterleitung seitens der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe an die zuständigen Behörden in den Ländern vorsieht, eröffnet die Verweisung in Absatz 3 die Möglichkeit einer wechselseitigen, einzelfallunabhängigen Übermittlung von Informationen zur Verwertung in Verfahren, soweit dies zur Erfüllung der jeweiligen Aufgaben erforderlich ist. Die Vollzugspraxis beim Kraftstoffpreisanpassungsgesetz hat gezeigt, dass hierfür Bedarf besteht. So kann etwa auf der Grundlage der neuen Vorschrift die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe den Behörden in den Ländern unabhängig von etwaigen Verstößen alle Informationen zu Tankstellen, Preishoheitsinhabern und jeweils zuständigen Vollzugsbehörden mitteilen, die die Behörden benötigen, um ihre Zuständigkeit für von Bürgern gemeldete Verstöße an einzelnen Tankstellen prüfen und den Vorgang erforderlichenfalls an die zuständige Behörde abgeben zu können. Umgekehrt können beispielsweise Behörden in den Ländern Informationen zu Preishoheitsinhabern, die sie ermittelt haben und die die Markttransparenzstelle für ihre Aufgaben benötigt, der Markttransparenzstelle zur Verfügung stellen. Die neue Vorschrift ermöglicht somit einen raschen, unbürokratischen und zugleich verhältnismäßigen Informationsaustausch.

**Zu § 7 (Bußgeldvorschriften)**

**Zu Absatz 1**

**§ 7 Absatz 1 KHPG** enthält eine Bußgeldblankettnorm, die Verstöße gegen ein durch Rechtsverordnung nach § 1 Absatz 1 und § 2 Absatz 1 KHPG festzulegendes Verbot, Preise über den jeweils festgelegten Höchstpreisen zu verlangen, als Ordnungswidrigkeiten erfasst. Voraussetzung ist, dass die jeweilige Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand ausdrücklich auf die Bußgeldvorschrift verweist. Damit wird sichergestellt, dass nur

solche Verstöße bußgeldbewehrt sind, die der Verordnungsgeber ausdrücklich als ahndungsbedürftig bestimmt hat. Die Regelung beschränkt die Bußgeldbewehrung auf diejenigen Pflichten, deren Einhaltung für die Wirksamkeit der Höchstpreise zentral ist.

**Zu Absatz 2**

**§ 7 Absatz 2 Satz 1 KHPG** bestimmt den Bußgeldrahmen und differenziert nach der Stellung des Normadressaten am Kraftstoffmarkt. Die unterschiedlichen Bußgeldhöchstbeträge tragen den verschiedenen wirtschaftlichen Handlungsmöglichkeiten und der potenziellen Reichweite und Bedeutung von Verstößen Rechnung.

Bei der Bemessung der Geldbuße im Einzelfall sind insbesondere die Bedeutung der Ordnungswidrigkeit, Schwere und Anzahl der Verstöße und die wirtschaftlichen Verhältnisse des Betroffenen nach Maßgabe des § 17 OWiG zu berücksichtigen.

Verstöße von Betreibern öffentlicher Tankstellen, die ihre Verkaufspreise gegenüber Letztverbrauchern eigenständig festsetzen, können mit einer Geldbuße von bis zu 100 000 Euro geahndet werden. Der Bußgeldrahmen soll eine wirksame Sanktionierung ermöglichen und zugleich der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit insbesondere kleinerer und mittlerer Tankstellenbetreiber Rechnung tragen.

Verstöße von Personen, die für Unternehmen mit Preissetzungshoheit handeln, können mit einer Geldbuße von bis zu 500 000 Euro geahndet werden. Der höhere Bußgeldrahmen berücksichtigt, dass diese Unternehmen regelmäßig die Preisgestaltung einer Vielzahl von Tankstellen beeinflussen können. Verstöße können daher eine größere Anzahl von Kraftstoffverkäufen betreffen und entsprechend weitreichendere Auswirkungen auf den Markt und die Endkunden haben.

**§ 7 Absatz 2 Satz 2 KHPG** sieht vor, dass sich das Höchstmaß der Geldbuße gegenüber juristischen Personen und Personenvereinigungen nach Maßgabe des § 30 Absatz 2 Satz 3 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) verzehnfacht. Damit können bei Vorliegen der Voraussetzungen des § 30 OWiG Verbandsgeldbußen von bis zu einer Million Euro in den Fällen der ersten Alternative von Absatz 2 Satz 1 und bis zu fünf Millionen Euro in den Fällen der zweiten Alternative von Absatz 2 Satz 1 verhängt werden. Die erhöhten Bußgeldrahmen tragen insbesondere der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit größerer Unternehmen in der Mineralölbranche sowie dem Umstand Rechnung, dass Verstöße gegen den festgelegten Höchstpreis eine Vielzahl von Tankstellen und Kraftstoffverkäufe betreffen und unter Umständen erhebliche wirtschaftliche Vorteile begründen können. Die Regelung soll eine abschreckende Wirkung auch gegenüber größeren Unternehmen entfalten. Die Voraussetzungen für die Verhängung einer Verbandsgeldbuße richten sich nach § 30 OWiG.

**Zu Absatz 3**

**§ 7 Absatz 3 KHPG** regelt die zuständige Behörde für das Ordnungswidrigkeitenverfahren. Diese können mit den Behörden der Überwachung abweichender Höchstpreise der Länder nach § 5 Absatz 2 identisch sein, müssen es aber nicht. Insbesondere in Fällen von in anderen Ländern ansässiger Preishoheitsinhaber fallen die Behörde für die Überwachung und die Behörde für die Ahndung und Verfolgung von Verstößen zwingend auseinander, da in diesen Fällen der Verstoß in einem anderen Bundesland begangen wurde als in dem Bundesland, in dem gegen einen abweichenden Höchstpreis verstoßen wurde.

**Zu Artikel 2 (Inkrafttreten, Außerkrafttreten)**

**Zu Absatz 1**

Artikel 2 Absatz 1 des Kraftstoffhöchstpreisgesetzes bestimmt, dass das Kraftstoffhöchstpreisgesetz am 31. Dezember 2026 in Kraft tritt.

**Zu Absatz 2**

Artikel 2 Absatz 2 des Kraftstoffhöchstpreisgesetzes befristet die Geltungsdauer der Ermächtigungsgrundlage für Verordnungen des Bundes und der Länder auf das Kalenderjahr 2027, um dem Bund-Länder-Beschluss vom 18. September 2026 (Spritpreisentlastungspaket) nachzukommen, der eine nicht dauerhaft ausgestaltete, krisenbedingte Höchstpreisregelung vorsieht.