Referentenentwurf

des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie

Verordnung zur Festlegung von Höchstpreisen für Kraftstoffe an öffentlichen Tankstellen

(Kraftstoffhöchstpreisverordnung – KHPV)

A. Problem und Ziel

Die angespannte geopolitische Lage, insbesondere die Störung des Schifffahrtverkehrs in der Straße von Hormus sowie im Roten Meer, haben die Preise für Erdöl und Erdölprodukte 2026 weltweit stark erhöht. Die krisenbedingte Verknappung des Angebots ebenso wie die Erwartung weiterer Verknappungen treiben die Kraftstoffpreise in Deutschland in die Höhe.

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 belastet Bürgerinnen und Bürger und wirkt sich negativ auf das Wachstum der gesamten deutschen Volkswirtschaft aus.

Aus diesem Grunde hat der Bundestag am 31. Dezember 2026 mit dem Kraftstoffhöchstpreisgesetz die Grundlage dafür geschaffen, Höchstpreise für den Verkauf von Kraftstoffen an öffentlichen Tankstellen vorzugeben.

B. Lösung

Mit dem vorliegenden Entwurf werden bundeseinheitliche Höchstpreise für die Abgabe von Kraftstoffen an öffentlichen Tankstellen vorgegeben. Die Vorgabe erfolgt formelbasiert und wird werktäglich aktualisiert. Sie berücksichtigt, dass Deutschland über ca. 15.000 Tankstellen verfügt, 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 unterschiedliche Tanklagerpreise. Die Preisunterschiede zwischen verschiedenen Regionen betrugen in der Vergangenheit teilweise bis zu 20 Cent/l.

Für die Bildung der Tankstellenpreise 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. Eine staatlich veranlasste Begrenzung von Tankstellenpreisen muss diese regionalen Unterschiede berücksichtigen.

Damit die Versorgung mit Kraftstoffen gesichert bleibt, muss der bundeseinheitliche Höchstpreis so festgesetzt werden, dass Renditeerwartungen nicht in einigen Regionen gänzlich entfallen und Akteure im gesamten Bundesgebiet weiterhin grundsätzlich profitabel wirtschaften können. Um die Versorgung abzusichern, müssen Importe weiterhin grundsätzlich wirtschaftlich bleiben. Denn Deutschland ist insbesondere bei Dieselkraftstoff in nicht unerheblichem Umfang auf Importe angewiesen. Zusätzlich darf ein Höchstpreis Exporte nicht wirtschaftlich deutlich attraktiver machen als den Absatz im Inland.

Das Kraftstoffhöchstpreisgesetz räumt den Ländern die Befugnis ein, für ihr Landesgebiet oder Teile davon regional abweichende Höchstpreise zu bestimmen. Dies ermöglicht den Ländern, dafür Sorge zu tragen, dass regionale Besonderheiten angemessen adressiert werden und die Versorgung mit Kraftstoffen gesichert bleibt. Mit der vorliegenden Verordnung werden die für die Administration abweichender Höchstpreise erforderlichen Verfahren, insbesondere die notwendigen Mitteilungs- und Veröffentlichungspflichten, bestimmt.

C. Alternativen

Auf die Ausführungen im Kraftstoffhöchstpreisgesetz wird verwiesen.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Den Ländern entsteht durch diese Verordnung ein Mehrbedarf von 648 Tsd. Euro.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht durch die Verordnung kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht ein einmaliger Erfüllungsaufwand von 644 Tsd. Euro sowie ein laufender Erfüllungsaufwand von 343 Tsd. Euro.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Keine.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Verwaltung entsteht bei den Ländern ein laufender Erfüllungsaufwand von 648 Tsd. Euro.

F. Weitere Kosten

Eine Höchstpreisregelung kann komplexe Auswirkungen auf die Marktergebnisse haben. Von der Höhe der jeweiligen Höchstpreise hängt ab, ob es – verglichen mit einer hypothetischen Situation ohne Höchstpreisregelung, aber ansonsten unveränderten Rahmenbedingungen – zu einer Senkung oder sogar einer Erhöhung des Preisniveaus kommt.

So kann ein Höchstpreis in geeigneter Höhe dazu führen, dass der Marktpreis und die Margen der Anbieter von Kraftstoffen in einem angemessenen Verhältnis sinken. In diesem Fall werden die Endkunden finanziell entlastet. Wird der Höchstpreis jedoch zu niedrig angesetzt, werden keine Margen mehr erwirtschaftet und Kostenbestandteile nicht mehr abgedeckt. Versorgungsengpässe wären die Folge, welche zu enormen volkswirtschaftlichen

Kosten führen. Wird der Höchstpreis zu hoch angesetzt, bildet er einen Orientierungspunkt für die Anbieter von Kraftstoffen, die ihre Preise am hoheitlich gesetzten Höchstpreis ausrichten. Im Ergebnis kommt es in diesem Fall zu einem überhöhten Preisniveau, was zu zusätzlichen volkswirtschaftlichen Kosten führt.

Ob in mittlerer und langer Frist weitere Kosten entstehen, hängt auch von der Geltungsdauer der Höchstpreise ab. Das Instrument soll eine nicht dauerhafte, krisenbedingte Maßnahme darstellen. Eine längerfristige Begrenzung der Kraftstoffpreise kann durch die dauerhaft geschmälerten Erlösmöglichkeiten zum Ausscheiden von Anbietern aus den Kraftstoffmärkten und einer nachhaltigen Verschlechterung der wettbewerblichen Situation auf diesen Märkten führen. Eine höhere Marktkonzentration ist in der Regel mit einem langfristig höheren Preisniveau verbunden, welches auch im Wettbewerb bestehen bleibt, wenn die Intensität der staatlichen Eingriffe in Zukunft wieder gesenkt wird.

Referentenentwurf des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie

Verordnung zur Festlegung von Höchstpreisen für Kraftstoffe an öffentlichen Tankstellen

(Kraftstoffhöchstpreisverordnung – KHPV)

Vom ...

Die Bundesregierung verordnet aufgrund des § 1 Absatz 1 in Verbindung mit § 3 Absatz 1 und § 7 Absatz 1 des Kraftstoffhöchstpreisgesetzes vom 31. Dezember 2026 (BGBl. 2026 I Nr. […]):

§ 1

Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung setzt Höchstpreise für das Angebot und den Verkauf von Ottokraftstoffen und Dieselkraftstoffen an öffentlichen Tankstellen fest.

(2) Die Verordnung ist anzuwenden auf die Abgabe von Ottokraftstoffen und Dieselkraftstoffen an öffentlichen Tankstellen auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland.

§ 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung sind:

1. „Dieselkraftstoffe“ Mineralölerzeugnisse der Qualität B7, die den Anforderungen nach DIN EN 590 genügen und zum Betrieb von Fahrzeugverbrennungsmotoren mit Selbstzündung bestimmt sind,

2. „Höchstpreise“ Preise einschließlich aller Steuern und Abgaben in Euro pro Liter mit zwei Nachkommastellen, zu denen Kraftstoffe höchstens angeboten und verkauft werden dürfen,

3. „Kraftstoffe“ Ottokraftstoffe und Dieselkraftstoffe,

4. „Ottokraftstoffe“ Mineralölerzeugnisse der Qualität Super E5 und Super E10, die den Anforderungen nach DIN EN 228 genügen und zum Betrieb von Fahrzeugverbrennungsmotoren mit Fremdzündung bestimmt sind,

5. „öffentliche Tankstellen“ Tankstellen nach § 47k Absatz 3 Satz 2 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen,

6. „Tankstellen an Bundesautobahnen“ öffentliche Tankstellen, die zugleich Nebenbetriebe im Sinne des § 15 Absatz 1 des Bundesfernstraßengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 22. Juli 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 224) geändert worden ist, sind.

§ 3

Ermittlung und Veröffentlichung der Höchstpreise

(1) Die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe ermittelt werktäglich von Montag bis Freitag ab dem 4. Januar 2027 die Höchstpreise je Liter für die Kraftstoffe Super E5, Super E10 und Diesel nach den Vorgaben der Anlage 1.

(2) Die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe veröffentlicht auf der Internetseite des Bundeskartellamtes

1. die nach Absatz 1 ermittelten Höchstpreise für jeden Kraftstoff gesondert unter Nennung des Zeitpunkts der Veröffentlichung und des jeweiligen Geltungsbeginns als „Höchstpreise an öffentlichen Tankstellen mit Ausnahme von Tankstellen an Bundesautobahnen“,

2. die ihr nach § 5 mitgeteilten Internetadressen einschließlich der Angaben zu der räumlichen Geltung der unter diesen Internetadressen veröffentlichten Höchstpreise.

Die nach Satz 1 Nummer 1 veröffentlichten Höchstpreise gelten ab 12 Uhr des auf die Veröffentlichung folgenden Kalendertages, sofern seit der Veröffentlichung mindestens 20 Stunden vergangen sind; anderenfalls gelten sie ab 12 Uhr des zweiten auf die Veröffentlichung folgenden Kalendertages. Für abweichende Höchstpreise nach § 5 gilt Satz 2 entsprechend mit der Maßgabe, dass die Frist nicht vor der erstmaligen Verlinkung der Internetadresse nach Satz 1 Nummer 2 beginnt. Ein Höchstpreis gilt bis zum Wirksamwerden eines neuen, für die betreffende Kraftstoffsorte geltenden Höchstpreises, längstens jedoch bis zum Außerkrafttreten der maßgeblichen Rechtsverordnung.

§ 4

Verbot der Höchstpreisüberschreitung

Betreiber von öffentlichen Tankstellen, die Letztverbrauchern Kraftstoffe zu selbst festgesetzten Preisen anbieten, und Unternehmen, die Betreibern von öffentlichen Tankstellen die Verkaufspreise für Kraftstoffe vorgeben, dürfen Kraftstoffe an öffentlichen Tankstellen nicht oberhalb der jeweils geltenden Höchstpreise anbieten oder Verkaufspreise oberhalb dieser Höchstpreise fordern. Satz 1 ist nicht anzuwenden auf Tankstellen an Bundesautobahnen.

§ 5

Vorgaben für abweichende Höchstpreise der Länder

(1) Legen die Landesregierungen abweichende Höchstpreise nach § 2 Absatz 1 des Kraftstoffhöchstpreisgesetzes fest, sind diese Höchstpreise von den Landesregierungen im Internet unter Nennung des Zeitpunkts der Veröffentlichung und der jeweiligen Geltung zu veröffentlichen. In den Fällen des Satzes 1 teilen die Landesregierungen der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe mindestens zwei Werktage im Voraus mit:

1. die Internetadresse der Veröffentlichung der abweichenden Höchstpreise,

2. die räumlichen Gebiete ihrer Geltung,

3. sämtliche Postleitzahlen ihres gesamten Landesgebietes,

4. Änderungen der vorstehenden Angaben sowie

5. die Beendigung oder Aussetzung der Geltung abweichender Höchstpreise.

(2) Soweit und solange für eine Gebietskörperschaft oder ein Postleitzahlengebiet oder Teile hiervon ein abweichender Höchstpreis aufgrund einer Rechtsverordnung nach § 2 Absatz 1 des Kraftstoffhöchstpreisgesetzes gilt, tritt dieser an die Stelle des nach § 3 Absatz 1 ermittelten Höchstpreises.

§ 6

Ordnungswidrigkeiten

Ordnungswidrig im Sinne des § 7 des Kraftstoffhöchstpreisgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen § 4 Satz 1 Kraftstoffe oberhalb des jeweils geltenden Höchstpreises anbietet oder Verkaufspreise oberhalb dieses Höchstpreises fordert.

§ 7

Außerkrafttreten

Diese Verordnung tritt mit Ablauf des 31. März 2027 außer Kraft.

§ 8

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 2027 in Kraft.

Anlage 1 (zu § 3)

Ermittlung der Höchstpreise

1.	**Begriffsbestimmungen**
	Im Sinne dieser Anlage sind:
	- H_{Kt} der nach den Nummern 2.2 bis 2.6 ermittelte Höchstpreis in Euro pro Liter für die Kraftstoffsorte K am Tag t
	- K die Kraftstoffsorte, mit Super E5 (E5), Super E10 (E10) oder Diesel (D)
	- t der „Ermittlungstag“, d.h. der Kalendertag, an dem der Höchstpreis nach § 3 Absatz 1 ermittelt wird
	- $(t-1)$ der Kalendertag vor dem „Ermittlungstag“; weitere Tage entsprechend
	- $PN_Reg(r)_{K(t-1)}$ die Argus O.M.R. Preisnotierung (vDIP, Tagesendnotierung) für die Tanklagerregion r für die Kraftstoffsorte K und den Tag $(t-1)$ [verwendeter Tag gemäß Formel] in Euro pro Liter [Umrechnung in diese Einheit]; mit den Tanklagerregionen: - $r = 1$ ≙ Süd - $r = 2$ ≙ Südwest - $r = 3$ ≙ Rhein-Main - $r = 4$ ≙ West - $r = 5$ ≙ Nord - $r = 6$ ≙ Kölner Bucht - $r = 7$ ≙ Südost - $r = 8$ ≙ Magdeburg - $r = 9$ ≙ Seefeld-Schwedt - $r = 10$ ≙ Ost - $r = 11$ ≙ Emsland
	- B_K ist die Bruttomarge nach Nummer 3 für die Kraftstoffsorte K in Euro pro Liter
	- u der Umsatzsteuersatz nach § 12 Absatz 1 des Umsatzsteuergesetzes [Angabe als Dezimalzahl; z.B. 0,19]
2.	**Berechnung des Höchstpreises (H_{Kt})**
2.1	Der Höchstpreis „H_{Kt}" wird für jeden Ermittlungstag „t“ und für jede Kraftstoffsorte „K“ gesondert in Euro pro Liter nach den Formeln und Bedingungen in den Nummern 2.2 bis 2.7 berechnet.
2.2	$PN_Reg(r)_{K(MW)} = \frac{\sum_{i=1}^{n} PN_Reg(r)_{K(t-i)}}{n}$; mit $n = 3$ und $r \in \mathbb{N} \mid 1 \leq r \leq 11$
2.3	$PN_max_K = \max_{1 \leq r \leq 11} PN_Reg(r)_{K(MW)}$
2.4	$H_{Kt} = (PN_max_K + B_K) \times (1 + u)$

2.5	Wenn es ein $r \in \mathbb{N} \mid 1 \leq r \leq 11$ gibt, für das folgende zwei Bedingungen erfüllt sind $PN_max_K = PN_Reg(r)_{K(MW)}$ und $\left\lvert \frac{PN_Reg(r)_{K(t-1)} - PN_Reg(r)_{K(MW)}}{PN_Reg(r)_{K(MW)}} \right\rvert > 0{,}1$, dann wird der Höchstpreis „H_{Kt}" abweichend von Nummer 2.4 wie folgt berechnet: $H_{Kt} = \left(PN_max_K \times \left[1 + \frac{PN_Reg(r)_{K(t-1)} - PN_Reg(r)_{K(MW)}}{2 \times PN_Reg(r)_{K(MW)}} \right] + B_K \right) \times (1 + u)$ Erfüllen mehrere Regionen beide Bedingungen, ist für die Berechnung des Höchstpreises die höchste Vortagesnotierung ($PN_Reg(r)_{K(t-1)}$) dieser Regionen maßgeblich.
2.6	Sofern Argus O.M.R. an einem Kalendertag keine Tagesendnotierungen für eine oder mehrere Regionen oder Kraftstoffsorten veröffentlicht (etwa wegen Sonn- oder Feiertagen oder technischen Problemen), werden die entsprechenden Tagesendnotierungen des vorangegangenen Kalendertages verwendet. Dies gilt auch, wenn die Werte des vorangegangenen Kalendertages ebenfalls gemäß dieser Regel vom Kalendertag davor fortgeschrieben wurden (z.B. an Samstagen).
2.7	Der nach den Nummern 2.2 bis 2.6 berechnete Höchstpreis „H_{Kt}" wird in Euro auf zwei Nachkommastellen gerundet. Der derart gerundete Betrag $R\ (H_{Kt})$ berechnet sich wie folgt: $R(H_{Kt}) = \frac{\lfloor\, 100 \times H_{Kt} + 0{,}5 \,\rfloor}{100}$
3.	**Festlegung der Bruttomargen für die Kraftstoffsorten**
	Die Bruttomarge "B_{E5}" für die Kraftstoffsorte Super E5 beträgt 0,18 Euro pro Liter.
	Die Bruttomarge "B_{E10}" für die Kraftstoffsorte Super E10 beträgt 0,15 Euro pro Liter.
	Die Bruttomarge "B_D" für die Kraftstoffsorte Diesel beträgt 0,20 Euro pro Liter.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

Die angespannte geopolitische Lage, insbesondere die Störung des Schifffahrtverkehrs in der Straße von Hormus sowie im Roten Meer, haben die Preise für Erdöl und Erdölprodukte 2026 weltweit stark erhöht. Die krisenbedingte Verknappung des Angebots ebenso wie die Erwartung weiterer Verknappungen treiben die Kraftstoffpreise in Deutschland in die Höhe.

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 belastet Bürgerinnen und Bürger und wirkt sich negativ auf das Wachstum der gesamten deutschen Volkswirtschaft aus.

Aus diesem Grunde hat der Bundestag am 31. Dezember 2026 mit dem Kraftstoffhöchstpreisgesetz die Grundlage dafür geschaffen, Höchstpreise für den Verkauf von Kraftstoffen an Tankstellen vorzugeben.

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Mit dem vorliegenden Entwurf werden bundeseinheitliche Höchstpreise für die Abgabe von Kraftstoffen an öffentlichen Tankstellen vorgegeben. Die Vorgabe erfolgt formelbasiert und wird werktäglich aktualisiert. Sie berücksichtigt, dass Deutschland über ca. 15.000 Tankstellen verfügt, 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 unterschiedliche Tanklagerpreise. Die Preisunterschiede zwischen verschiedenen Regionen betrugen in der Vergangenheit bis zu 20 Cent/l.

Für die Bildung der Tankstellenpreise 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. Eine staatlich veranlasste Begrenzung von Tankstellenpreisen muss diese regionalen Unterschiede berücksichtigen.

Damit die Versorgung mit Kraftstoffen gesichert bleibt, muss der bundeseinheitliche Höchstpreis so festgesetzt werden, dass Renditeerwartungen nicht in einigen Regionen gänzlich entfallen und Akteure im gesamten Bundesgebiet weiterhin grundsätzlich profitabel wirtschaften können. Um die Versorgung abzusichern, müssen Importe weiterhin grundsätzlich wirtschaftlich bleiben. Denn Deutschland ist insbesondere bei Dieselkraftstoff in nicht unerheblichem Umfang auf Importe angewiesen. Zusätzlich darf ein Höchstpreis Exporte nicht wirtschaftlich deutlich attraktiver machen als den Absatz im Inland.

Das Kraftstoffhöchstpreisgesetz räumt den Ländern die Befugnis ein, für ihr Landesgebiet oder Teile davon regional abweichende Höchstpreise zu bestimmen. Dies ermöglicht den Ländern, dafür Sorge zu tragen, dass regionale Besonderheiten angemessen adressiert werden und die Versorgung mit Kraftstoffen gesichert bleibt. Mit der vorliegenden Verordnung werden die für die Administration abweichender Höchstpreise erforderlichen Verfahren insbesondere die notwendigen Mitteilungs- und Veröffentlichungspflichten bestimmt.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Die mit der Verordnung festgelegten Höchstpreise gelten für alle öffentlichen Tankstellen im Bundesgebiet und umfassen die Ottokraftstoffe Super E5 und Super E10 sowie Dieselkraftstoffe der Qualität B7. Die Festlegung der Höchstpreise erfolgt transparent und formelbasiert, wobei die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe (MTS-K) die Preise werktäglich ermittelt. Als Datenbasis dienen die Preisnotierungen von Argus O.M.R., konkret der volumengewichtete Durchschnittspreis aus einer der elf verschiedenen Tanklagerregionen. Um die Versorgung auch in kostenintensiven Gebieten sicherzustellen, orientiert sich die Berechnungslogik an der teuersten Tanklagerregion; zusätzlich werden eine festgelegte Bruttomarge sowie die Umsatzsteuer berücksichtigt. Tankstellen an Bundesautobahnen sind von der Höchstpreisregelung ausgenommen, um höhere Pachtkosten und die durchgehenden Öffnungszeiten auszugleichen

Zur Berücksichtigung regionaler Besonderheiten sind die Bundesländer befugt, für ihr jeweiliges Gebiet abweichende Höchstpreise festzulegen. Die gesamte Maßnahme ist als kurzfristige Krisenintervention konzipiert; die Rechtsverordnung tritt am 1. Januar 2027 in Kraft und tritt am 31. März 2027 außer Kraft, kann aber vor Ablauf bis spätestens zum 31. Dezember 2027 verlängert werden.

III. Exekutiver Fußabdruck

Am xx. November hat eine Videokonferenz mit Vertretern der Mineralölwirtschaft stattgefunden. Am xx. November hat eine Videokonferenz mit Vertretern der Bundesländer stattgefunden. In diesen Treffen wurde betont, dass die regionalen Besonderheiten, die Deutschland im Vergleich zu Ländern wie Luxemburg und Belgien aufweist, bei der Ausgestaltung der Höchstpreise berücksichtigt werden müssten.

IV. Alternativen

Keine. Das Kraftstoffhöchstpreisgesetz sieht in § 1 Absatz 1 einen Erlass dieser Verordnung vor. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie hat entsprechend dem Bund-Länder-Beschluss vom 18. September 2026 Gespräche mit den Ländern und dem betroffenen Sektor über die Einführung eines Kraftstoffpreisdeckels geführt.

V. Regelungskompetenz

Die Bundesregierung stützt die vorliegende Verordnung auf die Verordnungsermächtigung des § 1 Absatz 1 in Verbindung mit § 3 und § 7 Absatz 1 des Kraftstoffhöchstpreisgesetzes. Die Zustimmung des Bundesrats ist gemäß § 1 Absatz 1 des Kraftstoffhöchstpreisgesetzes nicht erforderlich.

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

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

Insbesondere soll mit dem Entwurf die Importparität gewahrt bleiben, indem für die Höchstpreisberechnung an Tanklagerpreise angeknüpft wird, in denen gelieferte Importe in der Regel enthalten sind. Damit wird sichergestellt, dass der freie Warenverkehr innerhalb der Union nicht beeinträchtigt wird, indem der Marktzugang für Importeure von Kraftstoffen unverhältnismäßig erschwert wird. Durch die Regelung werden die für den Import von Kraft-

stoffen maßgeblichen Beschaffungskosten einschließlich der erforderlichen Transport- und Vertriebskosten bei der Höchstpreisfestlegung berücksichtigt.

VII. Regelungsfolgen

Die Verordnung legt Höchstpreise für die Abgabe von Kraftstoffen an öffentlichen Tankstellen fest. Sie führt zu einem Eingriff in die Preisbildung auf den betroffenen Märkten. 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. Aufgrund der Befristung der Verordnung auf drei Monate sind langfristige Folgen für die Marktstruktur eher unwahrscheinlich.

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Zur Rechts- und Verwaltungsvereinfachung knüpfen die verschiedenen Regelungen an bereits bestehende Prozesse bei der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe an. Insbesondere wird 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 genutzt. Hinsichtlich der Ahndung von Verstößen kann auf bereits bestehende Zuständigkeiten in den Ländern zurückgegriffen werden, die für die Ahnung von Verstößen gegen die sog. 12-Uhr-Regelung bestehen.

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 durch die 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. Denn die Höchstpreisregulierung ist zeitlich eng begrenzt und nur erfolgt, weil die Kraftstoffpreise krisenbedingt besonders hoch sind.

Der Verordnungsentwurf 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 Verordnungsentwurf entstehen keine Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand.

4. Erfüllungsaufwand

4.1. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht durch die Verordnung kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

4.2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Differenzkosten sowie kalkulatorische Kosten sind nicht Teil des Erfüllungsaufwandes, sodass im Folgenden nur die Kosten für die konkrete Einhaltung des Höchstpreises betrachtet werden.

Änderung des jährlichen Erfüllungsaufwands der Wirtschaft:

Die Bundesländer können gemäß § 2 Absatz 1 des Kraftstoffhöchstpreisgesetzes abweichende Höchstpreise festsetzen. Dies würde für Preishoheitsinhaber, welche über mehrere Bundesländer aktiv sind, einen zusätzlichen Mehrbedarf bedeuten. Die Anzahl, Art und Umfang möglicher Abweichungen durch die Länder lassen sich jedoch nicht prognostizieren. Im Folgenden wird daher das Szenario skizziert, dass ein Preishoheitsinhaber nur einen Höchstpreis zu beachten hat.

lfd. Nr.	Artikel; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	EU-Recht	IP	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
2.1	§ 4	Nein	Nein	1927 PHI × 64 Tage	5 min × 33,40 Euro/h	343	Kontrolle der korrekten Umsetzung der Preisobergrenze durch die Preishoheitsinhaber (PHI). Da die Verordnung für 3 Monate gilt, wird von 64 Arbeitstagen in diesem Zeitraum ausgegangen. Der durchschnittliche Stundenlohn entspricht dem des Wirtschaftsabschnitts „G – Handel“ gemäß Leitfaden Erfüllungsaufwand S. 72.
	Summe in Tsd. Euro					**343**	
	davon aus Informationspflichten (IP)					-	
	aus nationalem Recht					343	
	aus EU-Vorgaben					-	

Einmaliger Erfüllungsaufwand der Wirtschaft

lfd. Nr.	Artikel; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	EU-Recht	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
2.2	§ 4	Nein	1927	10h × 33,40 Euro/h	644	Anpassung interner Prozesse und bestehender Preissteuerungssysteme einschließlich Konfiguration und Tests
	Summe in Tsd. Euro				**644**	
	aus nationalem Recht				644	
	aus EU-Vorgaben				-	

4.3. Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Änderung des jährlichen Erfüllungsaufwands der Verwaltung:

Zur Überwachung der Höchstpreise kann auf die Infrastruktur der MTS-K, welche auch für die Überwachung der 12-Uhr-Regel genutzt wird, aufgebaut werden.

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	§ 3 Absatz 1 und 2	Nein	Bund	1	0,5 MAK gD × 64.640 Euro + 50.000 Euro	geringfügig	Fachbetreuung und Wartung im Rahmen der Ermittlung und Veröffentlichung der Höchstpreise durch die MTS-K beim BKartA
3.2	§ 6 Abs. 1	Nein	Bund	64 Tage	1,5h gD x 40,40 Euro	geringfügig	Überprüfung der Einhaltung der Höchstpreise und Übermittlung gemeldeter Preisdaten an das zuständige Land
3.3	§ 7	Nein	Land	15.000	1h gD× 43,20 Euro	648	Fallzahl basiert auf den Erfahrungen mit der sog. „12-Uhr-Regel“ und den dort festgestellten Verstößen
	Summe in Tsd. Euro					**648**	
	davon Bund					-	

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
	davon Land (inkl. Kommunen)					**648**	
	aus nationalem Recht					**648**	
	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
3.4	§ 3 Absatz 1 und 2	Nein	Bund	1	0,5 MAK gD × 64.640 Euro + 50.000 Euro	geringfügig	IT-Entwicklung im Rahmen der Ermittlung und Veröffentlichung der Höchstpreise durch die MTS-K beim BKartA
3.5	§ 7	Nein	Land	16	10(2h gD × 43,20 Euro/h) + 5.000 Euro	geringfügig	Einarbeitung, Schulung und Anpassung (Schätzung: 10 Personen pro Bundesland); Schnittstelle zur MTS-K zur Verfolgung von Verstößen
	Summe in Tsd. Euro					**geringfügig**	
	davon Bund						
	davon Land (inkl. Kommunen)						
	aus nationalem Recht						
	aus EU-Vorgaben						

Die Bundesländer können gemäß § 3 Absatz 3 abweichende Höchstpreise festsetzen. Hier kann aufgrund der Heterogenität eine seriöse Folgenabschätzung nicht vorgenommen werden. Zunächst ist nicht klar, ob und wie viele Länder von der Abweichung Gebrauch machen werden. Zusätzlich ist die Art der Abweichung für die Kosten der Länder entscheidend. Eine automatisierte abweichende Preisfestsetzung, aufbauend auf der von der MTS-K genutzten Formel wäre voraussichtlich die minimalaufwendigste Variante. Hier wird der jährliche und einmalige Erfüllungsaufwand auf unter 100.000 Euro, und damit als geringfügig eingeschätzt. Bei einer wöchentlichen oder täglichen eigenständigen Preisfestsetzung durch die Länder mit einer noch weitergehenden Differenzierung innerhalb des Bundeslands wäre ein Erfüllungsaufwand von über 1 Mio. Euro realistisch.

Zur Ermittlung des Höchstpreises sind nach Anlage 1 Nummer 2 auch Daten von Argus Media notwendig. Dafür wird ein Entgelt fällig, das allerdings die Schwelle der Geringfügigkeit nicht überschreiten wird.

5. Weitere Kosten

Durch den Eingriff in die Preisbildung auf den Kraftstoffmärkten führt eine Höchstpreisregelung zu vielfältigen und komplexen Auswirkungen auf die Marktergebnisse.

So kann ein Höchstpreis in geeigneter Höhe dazu führen, dass der Marktpreis und die Margen der Anbieter von Kraftstoffen in einem angemessenen Verhältnis sinken. In diesem Fall werden die Endkunden finanziell entlastet. Wird der Höchstpreis jedoch zu niedrig angesetzt, werden keine Margen mehr erwirtschaftet und Kostenbestandteile nicht mehr abgedeckt. Versorgungsengpässe wären die Folge, welche zu enormen volkswirtschaftlichen Kosten führen. Wird der Höchstpreis zu hoch angesetzt, bildet er einen Orientierungspunkt für die Anbieter von Kraftstoffen, die ihre Preise am hoheitlich gesetzten Höchstpreis ausrichten. Im Ergebnis kommt es in diesem Fall zu einem überhöhten Preisniveau, was zu zusätzlichen volkswirtschaftlichen Kosten führt.

Ob in mittlerer und langer Frist weitere Kosten entstehen, hängt auch von der Geltungsdauer der Höchstpreise ab. Das Instrument soll eine nicht dauerhafte, krisenbedingte Maßnahme darstellen. Eine längerfristige Begrenzung der Kraftstoffpreise kann durch die dauerhaft geschmälerten Erlösmöglichkeiten zum Ausscheiden von Anbietern aus den Kraftstoffmärkten und einer nachhaltigen Verschlechterung der wettbewerblichen Situation auf diesen Märkten führen. Eine höhere Marktkonzentration ist in der Regel mit einem langfristig höheren Preisniveau verbunden, welches auch im Wettbewerb bestehen.

6. Weitere Regelungsfolgen

Gleichstellungspolitische Ziele der Bundesregierung werden von dem Entwurf nicht berührt. Der Verordnungsentwurf kann dazu beitragen, die Verbraucherpreise zu stabilisieren oder zu verringern.

VIII. Befristung; Evaluierung

Das Kraftstoffhöchstpreisgesetz sieht in § 4 eine Befristung der Verordnung auf drei Monate vor. Dieser Vorgabe folgt der Entwurf.

B. Besonderer Teil

Zu § 1 (Anwendungsbereich)

§ 1 KHPV regelt den Anwendungsbereich der Verordnung in sachlicher und räumlicher Hinsicht. Der Anwendungsbereich in zeitlicher Hinsicht ist in den §§ 7 und 8 KHPV geregelt.

Zu Absatz 1

Nach **§ 1 Absatz 1 KHPV** setzt die Verordnung Höchstpreise für das Angebot und den Verkauf von Ottokraftstoffen der Sorten Super E5 und Super E10 sowie von Dieselkraftstoff an öffentlichen Tankstellen fest. Damit wird der sachliche Anwendungsbereich der Kraftstoffhöchstpreisverordnung festgelegt. Der Begriff der Ottokraftstoffe wird in § 2 Nummer 4, der Begriff der Dieselkraftstoffe in § 2 Nummer 1, der Begriff der Höchstpreise in § 2 Nummer 2 und der Begriff der öffentlichen Tankstellen in § 2 Nummer 5 KHPV legaldefiniert.

Zu Absatz 2

Nach **§ 1 Absatz 2 KHPV** ist die Verordnung anzuwenden auf sämtliche öffentliche Tankstellen im Bundesgebiet der Bundesrepublik Deutschland. Der Begriff der öffentlichen Tankstellen wird in § 2 Nummer 5 KHPV legaldefiniert.

Zu § 2 (Begriffsbestimmungen)

§ 2 enthält die Legaldefinitionen der zentralen Begriffsbestimmungen der Verordnung.

Zu Nummer 1

§ 2 Nummer 1 KHPV definiert den Begriff der Dieselkraftstoffe als Mineralölerzeugnis der Qualität B7, das den Anforderungen nach DIN EN 590 genügt und zum Betrieb von Fahrzeugverbrennungsmotoren mit Selbstzündung bestimmt ist. Dies ist herkömmlicher Dieselkraftstoff B7, auch bekannt als Sommer-/ und Winterdiesel. Kein Diesel im Sinne der Legaldefinition sind sogenannter Diesel B10 nach DIN EN 16734, paraffinischer Dieselkraftstoff nach DIN EN 15940 und reiner Biodiesel (Fettsäure-Methylester/FAME) nach DIN EN 14214.

Zu Nummer 2

§ 2 Nummer 2 KHPV definiert den Begriff der Höchstpreise als ein Preis einschließlich aller Steuern und Abgaben in Euro pro Liter mit zwei Nachkommastellen, zu denen Kraftstoffe höchsten angeboten und verkauft werden dürfen. Durch die Einbeziehung sämtlicher Steuern und Abgaben wird sichergestellt, dass die Höchstpreise den an der Zapfsäule an öffentlichen Tankstellen ausgewiesenen Preisen entsprechen und damit für Tankkunden ohne weiteres feststellbar ist ob das Verbot der Höchstpreisüberschreitung nach § 4 eingehalten wird.

Zu Nummer 3

§ 2 Nummer 3 KHPV definiert den Begriff der Kraftstoffe als Oberbegriff für die Legaldefinitionen Ottokraftstoffe und Dieselkraftstoffe, die in § 2 Nummer 1 und 3 KHPV legaldefiniert werden.

Zu Nummer 4

§ 2 Nummer 4 KHPV definiert den Begriff der Ottokraftstoffe als Oberbegriff für die beiden Kraftstoffe Super E5 und Super E10. Danach sind Mineralölerzeugnisse der Qualität Super E5 und Super E10, die den Anforderungen nach DIN EN 228 genügen und zum Betrieb von Fahrzeugverbrennungsmotoren mit Fremdzündung bestimmt sind.

Zu Nummer 5

§ 2 Nummer 5 KHPV definiert den Begriff der öffentlichen Tankstellen als Tankstellen nach § 47k Absatz 3 Satz 2 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen. Danach sind öffentliche Tankstellen, solche Tankstellen, die sich an öffentlich zugänglichen Orten befinden und die ohne Beschränkung des Personenkreises aufgesucht werden können. Auch Tankstellen an Bundesautobahnen sind öffentliche Tankstellen im Sinne des § 2 Nummer 5 KHPV. Sie sind nach § 4 Satz 2 allerdings von dem Verbot der Höchstpreisüberschreitung ausgenommen.

Zu Nummer 6

§ 2 Nummer 6 KHPV definiert schließlich den Begriff der Tankstellen an Bundesautobahnen als öffentliche Tankstellen, die zugleich Nebenbetriebe im Sinne des § 15 Absatz 1 des

Bundesfernstraßengesetzes sind. Diese Tankstellen sind nach § 4 Satz 2 von dem Verbot der Höchstpreisüberschreitung ausgenommen. Grund hierfür sind die deutlich höheren Kosten, die diesen Tankstellen durch die vorgegebenen durchgehenden Öffnungszeiten und die hohen Pachtgebühren entstehen.

Zu § 3 (Ermittlung und Veröffentlichung der Höchstpreise)

§ 3 KHPV regelt die Ermittlung und Veröffentlichung der Höchstpreise. Während Absatz 1 in Verbindung mit der Anlage zu dieser Verordnung die Ermittlung der Höchstpreise regelt, enthält Absatz 2 Satz 1 die Vorgaben zur Veröffentlichung und Absatz 2 Satz 2 die Bestimmung des Zeitpunktes des Wirksamwerdens der Höchstpreise.

Zu Absatz 1

Nach **§ 3 Absatz 1 KHPV** ermittelt die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe täglich von Montag bis Freitag ab dem […] die Höchstpreise je Liter für die Kraftstoffe […] nach den Vorgaben der Anlage 1. Für jede Kraftstoffsorte ist ein gesonderter Höchstpreis zu ermitteln. Die Ermittlung hat nach den Vorgaben der Anlage 1 und damit formelbasiert zu erfolgen. Es besteht kein Ermessen. Aus dem Umstand, dass eine Ermittlung nur für die Wochentage Montag bis Freitag vorgesehen ist, folgt, dass der an einem Freitag ermittelte Höchstpreis für den folgenden Samstag, Sonntag und Montag gilt.

Zu Absatz 2

§ 3 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 KHPV verpflichtet die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe die nach Absatz 1 ermittelten Höchstpreise noch an dem Tag, an dem sie ermittelt wurden auf der Internetseite des Bundeskartellamts zu veröffentlichen. Dabei ist der Zeitpunkt ihrer Geltung nach § 3 Absatz 2 Satz 2 sowie die Angabe, dass diese Höchstpreise nicht für Tankstellen an Bundesautobahnen gelten mit zu veröffentlichen. Im Ergebnis sind dann ab dem zweiten Werktag für jede Kraftstoffsorte zwei Höchstpreise auf der Internetseite des Bundeskartellamtes veröffentlicht: Die aktuellen Höchstpreise und die ab dem nächsten Kalendertag geltenden Höchstpreise für Tankstellen an Bundesautobahnen und für sonstige Tankstellen. Nach **§ 3 Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 KHPV** sind schließlich etwaige der Markttransparenzstelle im Falle der Festlegung abweichender Höchstpreise der Länder mitgeteilten Angaben, wie die Internetadresse und die räumliche Geltung abweichender Höchstpreise der Länder zu veröffentlichen.

§ 3 Absatz 2 Satz 2 KHPV regelt das Wirksamwerden der Höchstpreise und zwar sowohl der bundeseinheitlichen als auch etwaiger abweichender Höchstpreise der Länder. Danach werden die Höchstpreise ab 12 Uhr des auf die Veröffentlichung und Verlinkung folgenden Kalendertages wirksam, sofern zu diesem Zeitpunkt mindestens 20 Stunden seit dem Zeitpunkt der Veröffentlichung und Verlinkung des betreffenden Höchstpreises vergangen sind; anderenfalls ab 12 Uhr des auf die Veröffentlichung folgenden zweiten Kalendertages. Für abweichende Höchstpreise der Länder reicht damit nicht die Veröffentlichung durch die Länder solange nicht eine Verlinkung auf die betreffende Internetadresse durch die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe erfolgt ist.

Zu § 4 (Verbot der Höchstpreisüberschreitung)

§ 4 KHPV bildet die Kernvorschrift der Kraftstoffhöchstpreisverordnung und enthält das Verbot der Höchstpreisüberschreitung. Danach ist es Betreibern von öffentlichen Tankstellen, die Letztverbrauchern Kraftstoffe zu selbst festgesetzten Preisen anbieten, und Unternehmen, die Betreibern von öffentlichen Tankstellen die Verkaufspreise für Kraftstoffe vorgeben, verboten, Kraftstoffe an öffentlichen Tankstellen oberhalb der jeweils für sie geltenden Höchstpreise anzubieten oder zu verkaufen. Das Verbot ist nach § 6 KHPV bußgeldbewehrt.

Zu § 5 (Vorgaben für abweichende Höchstpreise der Länder)

§ 5 KHPV enthält Vorgaben für den Fall der Festlegung abweichender Höchstpreise durch die Länder. Für diesen Fall bestimmt § 5 Absatz 1 Satz 1 KHPV, dass diese Höchstpreise von den Landesregierungen im Internet zu veröffentlichen sind. Es reicht mithin nicht eine Verordnung nach § 2 Absatz 1 des Kraftstoffhöchstpreisgesetzes zu erlassen. Dies folgt schon daraus, dass die Wirksamkeit auch von den Ländern festgelegter abweichender Höchstpreise nach § 3 Absatz 2 Satz 2 KHPV davon abhängt, dass diese im Internet veröffentlicht und auf diese Veröffentlichung seitens der Markttransparenzstelle verlinkt wird. § 5 Absatz 1 Satz 2 KHPV verpflichtet die Länder zudem im Falle der Festlegung abweichender Höchstpreise der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe mehrere Mindestangaben mitzuteilen. Hierzu gehören u.a. die Internetadresse der Veröffentlichung, das räumliche Gebiet der Geltung der abweichenden Höchstpreise und sämtliche Postleitzahlen des gesamten Landesgebietes. Letzteres ist vor dem Hintergrund des § 6 Absatz 2 KHPG erforderlich.

§ 5 Absatz 2 KHPV enthält die bei der Festlegung abweichender Vorgabe erforderlich Konkurrenzregelung. Danach tritt ein abweichender Höchstpreis eines Landes für den Zeitraum seiner Geltung an die Stelle des nach § 3 ermittelten und veröffentlichten bundeseinheitlichen Höchstpreises.

Zu § 6 (Ordnungswidrigkeiten)

§ 6 KHPV regelt die Bußgeldbewehrung eines Verstoßes gegen das Verbot der Höchstpreisüberschreitung nach § 4 KHPV. Danach handelt ordnungswidrig im Sinne des § 7 Absatz 1 des Kraftstoffhöchstpreisgesetzes, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen § 4 Satz 1 KHPV Kraftstoffe oberhalb der jeweils geltenden Höchstpreise anbietet oder Verkaufspreise oberhalb dieser Höchstpreise fordert. Bei der Höhe des Bußgeldes kann nach § 7 Absatz 2 des Kraftstoffhöchstpreisgesetzes danach differenziert werden, ob der Verstoß durch den Betreiber einer öffentlichen Tankstelle in seiner Eigenschaft als Betreiber oder durch ein Unternehmen, welches Betreibern von öffentlichen Tankstellen die Verkaufspreise für Kraftstoffe vorgibt erfolgt ist.

Zu § 7 (Außerkrafttreten)

§ 7 KHPV regelt das Außerkrafttreten der Kraftstoffhöchstpreisverordnung. Entsprechend der Vorgabe des § 4 Absatz 1 Satz 1 des Kraftstoffhöchstpreisgesetzes wird die Geltungsdauer der Verordnung auf drei Monate begrenzt. Die Verordnung tritt daher mit Ablauf des 31. März 2027 außer Kraft. Eine Verlängerung ist unter den Voraussetzungen des § 4 Absatz 1 Satz 2 des Kraftstoffhöchstpreisgesetzes möglich.

Zu § 8 (Inkrafttreten)

§ 8 KHPV regelt das Inkrafttreten der Kraftstoffhöchstpreisverordnung. Danach tritt diese Verordnung am 1. Januar 2027 und damit einen Tag nach dem Inkrafttreten des Kraftstoffhöchstpreisgesetzes in Kraft.

Zu Anlage 1 (Ermittlung der Höchstpreise)

Ein geeigneter Höchstpreis für Kraftstoffe an Tankstellen muss sich mindestens aus den Kosten, der Marge sowie den staatlich veranlassten Preisbestandteilen (wie Steuern oder Abgaben) zusammensetzen. Eine differenziertere Ausgestaltung der Berechnungsformel empfiehlt sich dann, wenn erstens Bestandteile des Höchstpreises (d.h. die Variablen in der Berechnungsformel) eine zu berücksichtigende Varianz aufweisen (z.B. aufgrund einer regional starken Streuung) und es zweitens gleichzeitig aktuelle Daten oder zumindest verlässliche Schätzungen gibt, die diese Varianz abbilden. Diese Vorgehensweise bestimmt die Ermittlung der Höchstpreise in Anlage 1.

Zu Nummer 1 Begriffsbestimmungen

In Nummer 1 werden die verwendeten Begriffe und die Variablen, von denen in der Rechnung ausgegangen wird, definiert. Weitere Variablen werden unter Nummer 2 eingeführt. Diese ergeben sich dann durch den mathematisch dargestellten Zusammenhang.

Der zentrale zur Ermittlung der Höchstpreise verwendete Index ist $PN_Reg(r)_{K(t-1)}$. Dieser dient dazu, die Einkaufskosten der Tankstellen für die jeweilige Kraftstoffsorte abzubilden, da dies die bedeutendste Kostenart in der Kalkulation der Tankstellen darstellt. Jedoch variieren die Einkaufskosten der Kraftstoffe regional in signifikantem Ausmaß.

Mit den Argus O.M.R. Preisnotierungen für 11 definierte Tanklagerregionen in Deutschland existiert ein privatwirtschaftliches Informationsangebot, das u.a. für Diesel und Super E5 Daten zu (regionalen) Großhandelspreisen enthält. Daten zu Super E10 sind auch verfügbar, werden methodisch aber abweichend gebildet (über die regionale Differenz zu Super E5). Diese Preise werden in der Einheit Euro pro 100 Liter notiert und enthalten die Energiesteuer, den CO2-Preis, die Erfüllung der THG-Quote und die gegenwärtig erhobenen Erdölbevorratungsverband (EBV)-Gebühren. Die Daten beziehen sich auf Lieferungen innerhalb Deutschlands, genauer: Spotgeschäfte (FCA-TKW) mit einer Abholfrist von bis zu 28 Tagen.

Alternative Datenquellen für die Ermittlung der Einkaufskosten für Kraftstoffe können in einzelnen Aspekten gegenüber diesen Daten zwar vorzugswürdig sein, haben in der Gesamtschau aber den entscheidenden Nachteil, dass sie regionale Kostenunterschiede unzureichend abbilden und mitunter auf internationalen Daten basieren, die nicht auf das gesamte Bundesgebiet übertragbar sind. So können beispielsweise Daten, die sich auf die Preise der Region Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen (ARA) beziehen, nicht als Richtwert für Gebiete in Ost- oder Südostdeutschland verwendet werden, da erstens keine methodisch vergleichbaren Daten zu Transportkosten in allen Regionen verfügbar sind (verfügbar wären bspw. lediglich Rheinfrachtraten) und zweitens die ARA-Preise aufgrund der Transportkosten bzw. Transportkapazitäten mitunter keinen bestimmenden Einfluss auf die Preise in einigen Regionen Deutschlands haben.

Aus diesen Gründen enthält die Formel für den bundeseinheitlichen Höchstpreis die Argus O.M.R. Preisnotierungen. Verwendet wird ein von Argus O.M.R. berechneter volumengewichteter Durchschnittspreis (vDIP) in seiner Tagesendnotierung, der eine größere Datengrundlage hat als alternative Indikatoren (low/high) von Argus O.M.R. Die seitens Argus O.M.R. definierten Tanklagerregionen wurden übernommen und nummeriert.

Die Argus O.M.R. Preisnotierungen enthalten jedoch keine Umsatzsteuer. Entsprechend ist lediglich die Umsatzsteuer zusätzlich zu berechnen.

Zu Nummer 2.1

Der Höchstpreis „H_{Kt}" wird für jeden Ermittlungstag „t" und für jede Kraftstoffsorte „K" gesondert in Euro pro Liter nach den Formeln und Bedingungen in den Nummern 2.2 bis 2.6 berechnet.

Zu Nummer 2.2

$PN_Reg(r)_{K(MW)}$ bezeichnet das arithmetische Mittel der Tagesendnotierungen der volumengewichteten Großhandelsdurchschnittspreise (vDIP) von Argus O.M.R. für die jeweilige Tanklagerregion „r" und die Kraftstoffsorte „K" für die drei Kalendertage vor dem Ermittlungstag (d.h. $(t-1)$ bis $(t-3)$). Um dem Beschaffungsverhalten der Tankstellen und der dabei üblichen vertraglichen Preisgestaltung besser zu entsprechen und Preisschwankungen zu glätten, wurde diese Durchschnittsbildung vorgenommen.

Zu Nummer 2.3

Um die Versorgungssicherheit in Regionen mit hohen Kosten auch künftig zu gewährleisten, muss sich ein bundeseinheitlicher Höchstpreis auf Grundlage der Preisnotierung der teuersten Tanklagerregion berechnen. Zu diesem Zweck wird in Nummer 2.3 das höchste regionale arithmetische Mittel nach Nummer 2.2 bestimmt.

Zu Nummer 2.4

Entsprechend der zuvor dargestellten grundsätzlichen Vorgehensweise setzt sich der bundesweite Höchstpreis aus Einkaufskosten der Kraftstoffe, der Bruttomarge sowie den staatlich veranlassten Preisbestandteilen (wie Steuern oder Abgaben) zusammen. Da Kraftstoffimporte meist über die Zwischenstufe der Tanklager an die Tankstellen verkauft und geliefert werden, gehen die Importe in den gewählten Indikator (Tagesendnotierung, vDIP) ein. Wenn Importe zur Aufrechterhaltung der Versorgungssicherheit erforderlich und Importkapazitäten nicht ausgelastet sind, sind Importe preissetzend.

Zu Nummer 2.5

Damit die Durchschnittsbildung nach Nummer 2.2 im Fall ungewöhnlich stark steigender bzw. fallender Preise nicht zu Verlusten bzw. übermäßigen Gewinnen der Tankstellen führt, ist ein Korrekturfaktor vorgesehen, der ab einer Preisveränderung von 10% gegenüber dem gebildeten Durchschnitt greift. Da die zweite Bedingung (größer als 0,1) für den mathematischen Betrag gelten muss, sind starke Preissteigerungen und Preissenkungen inbegriffen.

Zu Nummer 2.6

Sofern (etwa an gesetzlichen Feiertagen oder Wochenenden) keine Tagesendnotierungen veröffentlicht werden, werden die fehlenden Werte durch die letzten verfügbaren Werte bestimmt. D.h. exemplarisch, dass bei einer Berechnung des Höchstpreises mit einer Durchschnittsbildung über drei Kalendertage ($(t-1)$ bis $(t-3)$) und fehlender Werte für Samstag und Sonntag der am Montag ermittelte Höchstpreis auf Basis des Wertes vom Freitag (welcher auf Samstag und Sonntag fortgeschrieben wird) berechnet würde. Der am Dienstag ermittelte Höchstpreis würde dann zu 2/3 auf dem Wert vom Freitag (aufgrund der Fortschreibung auf Samstag und Sonntag) und zu 1/3 auf dem Wert vom Montag basieren.

Zu Nummer 2.7

Ergibt sich bei der Berechnung des bundeseinheitlichen Höchstpreises in Euro ein Betrag mit mehr als zwei Nachkommastellen, wird die zweite Nachkommastelle um eins erhöht, wenn die dritte Nachkommastelle eine der Ziffern fünf bis neun ist. Ist die dritte Nachkommastelle eine der Ziffern null bis vier, bleibt die zweite Nachkommastelle unverändert. Nachkommastellen ab der dritten Stelle bleiben unberücksichtigt. Der gerundete Betrag wird gemäß § 3 veröffentlicht.

Zu Nummer 3

Neben den in der Berechnungsformel explizit abgebildeten Einkaufskosten für die Kraftstoffsorten entstehen den Tankstellen zahlreiche weitere Kosten, welche in der Mehrzahl Fix- oder Sprungfixkosten darstellen. Exemplarisch sind hier zu nennen: Transport-, Lager-, Personal-, Versicherungs-, Kapitaldienst-, Pacht- und/oder weitere Betriebskosten (Strom, Wasser etc.). In der Formel zur Berechnung des bundeseinheitlichen Höchstpreises werden diese Kosten nicht explizit veranschlagt, sondern sind pauschal in der Bruttomarge enthalten und müssen aus dieser gedeckt werden. Hauptgründe sind, dass sie mehrheitlich einen sehr geringen Anteil an den Gesamtkosten ausmachen und/oder aufgrund mangelhafter Datenverfügbarkeit nicht belastbar berücksichtigt werden können. Zudem variieren die Absatzmengen der Tankstellen stark, sodass die Spannbreite der Deckungsbeiträge pro abgegebenen Liter (selbst bei der unrealistischen Annahme einheitlicher Fixkosten) zu groß ist, um als Berechnungsgrundlage dienen zu können.

Deshalb ist der Einbezug dieser Kostenarten in die Bruttomarge vorzugswürdig. Dies hat jedoch Auswirkungen auf die Interpretation des Wertes der Bruttomarge: Die Höhe der Bruttomarge entspricht nicht dem Gewinn pro Liter, welcher deutlich geringer ausfällt.

Die Bruttomargen wurden unter Berücksichtigung der Spreizung zwischen den jeweiligen regionalen Großhandelspreisen und den Endverkaufspreisen an den Tankstellen in der Vergangenheit (ohne Umsatzsteuer und Autobahntankstellen) festgelegt. Aus Gründen der Versorgungssicherheit wurde ein Wert gewählt, der die historischen Bruttomargen einiger (d.h. der „teuersten“) Tankstellen unterschreitet, jedoch über den historischen Bruttomar-

gen der Mehrzahl der (in diesem Sinne „günstigsten“) Tankstellen liegt. Damit soll verhindert werden, dass der Kraftstoffverkauf in einigen Gebieten nicht mehr profitabel ist und daher zu Geschäftsaufgaben bzw. temporären Schließungen führt.

Die Werte der Bruttomarge für die jeweiligen Kraftstoffsorten betragen demnach:

- Super E5: 0,18 Euro pro Liter
- Super E10: 0,15 Euro pro Liter
- Diesel: 0,20 Euro pro Liter.