



27. April 2023

Treibstoffmargen

Analyse der Entwicklung der Margen von
Raffinerien und Tankstellen im Zuge der ge-
stiegenen Energiepreise im ersten Halbjahr
2022

Aktenzeichen: PUE-463.3-89/11



Inhalt

1	Ausgangslage	2
2	Der Markt für Treibstoffe	3
2.1	Wertschöpfungskette und Komponenten des Endkundenpreises	3
2.2	Auswählte ökonomische Merkmale des Marktes für Treibstoffe	5
2.2.1	Preiszyklen und Marktstruktur	5
2.2.2	Rockets and Feathers	5
2.3	Entwicklung der Treibstoffpreise	6
3	Analyse der Margen der Raffinerien	8
4	Analyse der der Margen der Tankstellen	9
4.1	Tankstellenpreise und Margen	9
4.2	Beschaffungs-, Fracht- und Nebenkosten.....	11
4.3	Asymmetrische Preisbildung	12
5	Vorläufiges Fazit	12
6	Literaturverzeichnis	15

1 Ausgangslage

Der Preisüberwacher hat nach dem Beginn des Krieges in der Ukraine viele Meldungen erhalten, welche sich auf die Entwicklung der Treibstoff- und Heizölpreise beziehen. Die volkswirtschaftliche und politische Bedeutung des Themas in einem sehr dynamischen geopolitischen Umfeld sorgte für viel Verunsicherung und Unzufriedenheit. Dem Preisüberwacher wurde von sehr vielen Bürgerinnen und Bürgern die Frage gestellt, ob der Preisanstieg an den Tankstellen auf gestiegene internationale Preisnotierungen zurückgeführt werden kann oder ob die hohen Preise auf gestiegene Margen entlang der Wertschöpfungskette zurückzuführen seien. Dies auch vor dem Hintergrund, dass der Dieselpreis stärker gestiegen ist als der Benzinpreis, was die die Meldenden zum Teil zur Vermutung veranlasste, dass die Margen auf Diesel erhöht wurden.

Inzwischen hat sich gezeigt, dass die weltgrössten Ölunternehmen im Jahr 2022 sehr hohe Gewinne realisierten. Am 2. Februar 2023 gab die britische Shell ihren Jahresnettogewinn für 2022 in Höhe von fast 40 Mrd. USD bekannt, was gegenüber dem Vorjahr eine Verdoppelung des Gewinns darstellt. Laut Economist stellt dies der höchste Gewinn von Shell als börsennotiertes Unternehmen seit über einem Jahrhundert dar ([The Economist, 2023](#)). Die amerikanische ExxonMobil wies einen Rekordjahresgewinn von 59 Mrd. USD aus. Chevron und der französische Major TotalEnergies meldeten, dass sich der Nettogewinn auf 36 Mrd. USD erhöht und damit gegenüber dem Vorjahr mindestens verdoppelt hat. BP erzielte im Gesamtjahr 2022 einen Gewinn von 28 Mrd. USD, nach 13 Mrd. USD im Vorjahr. Während in vielen Ländern in Europa auf Grund dieser sich früh abzeichnenden Rekordgewinne eine Steuer auf sogenannte Windfall-Profits («Zufallsgewinne») geplant wird ([Reuters, 2022](#)), sind in der Schweiz keine Massnahmen vorgesehen, die in diese Richtung zielen.

In Zusammenhang mit den gestiegenen Treibstoffpreisen wurde in vielen Ländern der Rufe nach einer evidenzbasierten Diskussion der Thematik laut. Im Vereinigten Königreich wurde die Competition and Markets Authority (CMA) beauftragt, eine dringende Überprüfung des Treibstoffmarktes vorzunehmen ([Competition & Markets Authority CMA, 2022a](#)) sowie im Rahmen eine längerfristigen Marktstudie zu untersuchen, ob im Einzelhandelsmarkt für Treibstoffe die Verbraucherinteressen negativ tangiert sind. Die Ergebnisse der Marktstudie wurden im Dezember 2022 publiziert ([Competition & Markets Authority CMA, 2022b](#)). Das Deutsche Bundeskartellamt hat Ende November 2022 einen Zwischenbericht zu einer Untersuchung zu den Raffinerien und zum Kraftstoffgrosshandel vorgelegt ([Bundeskartellamt, 2022b](#)). Eine Nachfolgeuntersuchung zum Grosshandel ist in Planung. Auch die Österreichische Bun-

des Wettbewerbsbehörde BWB hat Ende August 2022 den Bericht «Branchenuntersuchung Kraftstoffmarkt» vorgelegt, in welchem die Preise, Bruttomargen und Marktbedingungen von Tankstellen und Raffinerien umfassend analysiert wurden ([Bundeswettbewerbsbehörde BWB, 2022](#)).

Vor diesem Hintergrund hatte der Preisüberwacher entschieden, die Entwicklung der Preise im Treibstoffmarkt im Rahmen einer Marktbeobachtung näher zu untersuchen. Ziel dieser Marktbeobachtung war es, die Frage zu beantworten, ob der beobachtete Anstieg der Treibstoffpreise im ersten Halbjahr 2022 zum Teil auf gestiegene Margen entlang der Wertschöpfungskette zurückzuführen ist. Gegeben die Erkenntnisse von Wettbewerbsbehörden in den umliegenden Ländern wurde die Marktbeobachtung auf die Entwicklung der Margen der einzigen Schweizer Raffinerie sowie der grössten in der Schweiz tätigen Tankstellenbetreiber beschränkt. Der Grosshandel wurde nicht näher untersucht.

Entsprechend hat der Preisüberwacher Ende März 2022 die einzige Schweizer Raffinerie um Daten betreffend den Zeitraum Januar 2018 bis April 2022 angefragt, die grössten Tankstellenbetreiber Ende Juni um Daten für den Zeitraum vom 1. Halbjahr 2019 und dem 1. Halbjahr 2022. Die Anfragen an die Tankstellenbetreiber blieben zu einem grossen Teil unbeantwortet oder die angefragten Angaben wurden nur teilweise zur Verfügung gestellt. Vereinzelt erhielt der Preisüberwacher die Daten im gewünschten Detaillierungsgrad, wobei die entsprechenden Unternehmen keine Rechtspflicht anerkannten. Auf der Grundlage der erhaltenen Daten war eine umfassende Preis- und Margenanalyse nicht möglich.¹ Der vorliegende Bericht kann deshalb zu keiner abschliessenden Antwort der zugrundeliegenden Fragestellung kommen.

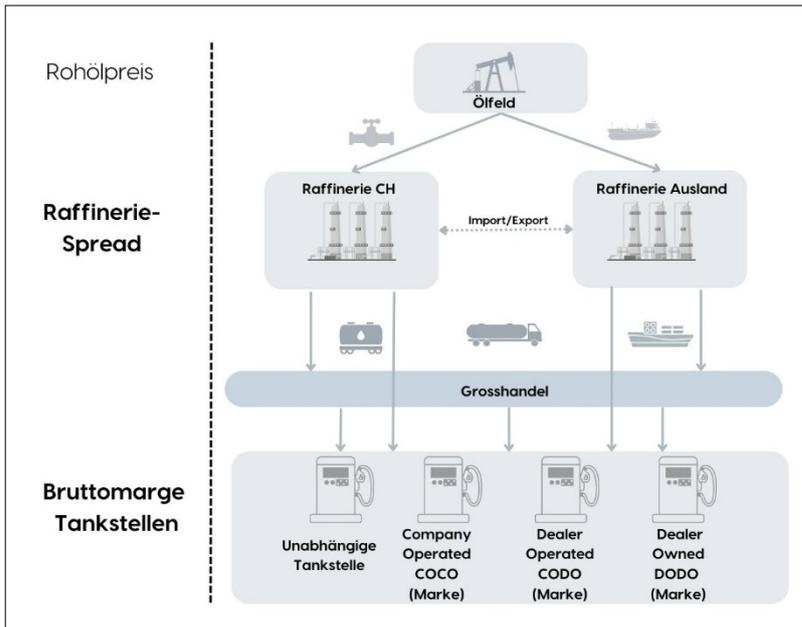
2 Der Markt für Treibstoffe

2.1 Wertschöpfungskette und Komponenten des Endkundenpreises

Anhand von Abbildung 1 lässt sich die Wertschöpfungskette des Treibstoffmarktes vereinfacht wie folgt beschreiben: Die **Rohöl-Förderer** verkaufen das geförderte Rohöl zum **Rohölpreis** an Raffinerien, welche das Rohöl zu Benzin, Diesel und Heizöl verarbeiten bzw. veredeln. Die **Raffinerien** verkaufen die produzierten Treibstoffe an Grosshändler und zum Teil direkt an Tankstellenketten des Detailhandels. Die Bruttomarge der Raffinerien wird als «Raffinerie Spread» («refining spread») bezeichnet. Unter dem **Raffinerie-Spread** ist die Differenz zwischen dem Rohölpreis und dem Grosshandelspreis für Benzin und Diesel zu verstehen. Er umfasst also die Betriebskosten und Nettogewinne der Raffinerien. Der Raffinerie Spread wird dabei unter der Annahme berechnet, dass aus einem Barrel Rohöl zwei Teile Diesel und ein Teil Benzin produziert werden («3:2:1 Crack Spread»), wie es für europäische Raffinerien typisch ist. In der Schweiz gibt es nur in Cressier eine Raffinerie. VARO ist Eigentümerin und Betreiberin dieser Schweizer Raffinerie und hält zudem einen Anteil von 51,4 % an der Bayernoil-Raffinerie in Deutschland (BAYERNOIL, 2023). Ein Grossteil der Treibstoffe wird als Fertigprodukte aus dem Ausland in die Schweiz importiert. **Grosshändler**, teilweise auch Zwischenhändler verkaufen die Treibstoffe weiter an den Einzelhandel, d.h. an die Tankstellen, welche den Treibstoff an die Endkunden veräussern. Mit der **Bruttomarge** der Tankstellen wird die Differenz zwischen dem Umsatz und den Beschaffungskosten sowie den zu entrichtenden Steuern und Abgaben bezeichnet. Sie umfasst die Betriebskosten (inkl. Fixkosten) und Nettogewinnmargen der Tankstellen.

¹ Auf der Grundlage des Preisüberwachungsgesetzes hätte die Auskunftspflicht nicht in vernünftiger Frist durchgesetzt werden können. Sollte der Bundesrat jedoch auch vom Ständerat den Auftrag erhalten, bei der Wettbewerbskommission eine Untersuchung zu möglichen Wettbewerbsproblemen auf den Energiemärkten, namentlich der fossilen Energien (Gas/Öl) bzw. deren Derivate, auszulösen, so wären die Unternehmen spätestens dann zu einer umfassenden Datenlieferung verpflichtet.

Abbildung 1: Wertschöpfungskette des Treibstoffmarktes



Quelle: eigene, vereinfachte Darstellung in Anlehnung an Abbildung 2 in [OECD Competition Committee, 2013](#) und Abbildung 2 in [Competition & Markets Authority CMA, 2022a](#)

In Tat und Wahrheit ist die Wertschöpfungskette komplexer als in Abbildung 1 dargestellt. Insbesondere ist der Markt durch vertikale Integration geprägt: Oft sind Unternehmen sowohl auf der Stufe des Grosshandels als auch auf der Stufe der Tankstellen tätig. In einigen Fällen sind die Unternehmen zudem an Raffinerien im Ausland beteiligt. Komplizierend kommt hinzu, dass die vertikal integrierten Ölunternehmen über wechselseitige Belieferung mit Treibstoffen miteinander verflochten sind. Vor diesem Hintergrund kann auf der Stufe des Detailhandels zwischen unabhängigen Tankstellen und vertikal integrierten Einzelhändlern unterschieden werden. Je nach Betriebsmodell können gemäss [OECD Competition Committee \(2013, S. 16\)](#) drei Arten von vertikal integrierten Einzelhändlern unterschieden werden:

- Company Owned Company Operated (COCO): im Besitz der Ölgesellschaft und von dieser betrieben.
- Company Owned Dealer Operated (CODO): im Besitz der Ölgesellschaft, aber von einer dritten Partei (Händler oder Vertreter) betrieben.
- Dealer Owned Dealer Operated (DODO): im Besitz und betrieben von einer dritten Partei.

Eine trennscharfe Abgrenzung der verschiedenen Stufen der Wertschöpfungskette gestaltete sich aufgrund der vertikalen Integration schwierig. Der Preisüberwacher hat sich bei der Margenbetrachtung deshalb auf die Einzelhandelsebene bzw. das Tankstellengeschäft von integrierten Mineralölunternehmen beschränkt, mit Fokus Company Owned Company Operated (COCO).

Die Struktur der Wertschöpfungskette impliziert, dass der Endkundenpreis im Wesentlichen von fünf Faktoren beeinflusst wird:

- dem weltweiten Preis für Rohöl,
- dem Wechselkurs zwischen Franken und Dollar, da Rohöl und raffinierte Brennstoffe in der Regel in US-Dollar gehandelt werden,
- dem sogenannten Raffinerie-Spread (Summe aus Betriebskosten und Nettogewinnmargen der Raffinerien),
- den Kosten des Transports der Treibstoffe zu den Tankstellen,
- der Bruttomarge der Tankstellen (Summe aus Betriebs-, Fixkosten und Nettogewinnmargen der Tankstellen),

- den Steuern und Abgaben (Mineralölsteuer, Mineralölsteuerzuschlag, Importabgabe und Mehrwertsteuer).

2.2 Auswählte ökonomische Merkmale des Marktes für Treibstoffe

Es existieren zahlreiche Studien und Untersuchungen zu den Bestimmungsfaktoren für Endkundenpreise und zur Preisdynamik von Treibstoff. Besonders oft beziehen sich diese auf Deutschland, da hier hochfrequente Daten zur Preisgestaltung verfügbar sind. Nachfolgend werden gewisse Punkte kurz etwas näher beleuchtet, welche die Diskussion in benachbarten Ländern bzw. Europa prägen.

2.2.1 Preiszyklen und Marktstruktur

Der Treibstoffmarkt war in vielen Ländern immer wieder Gegenstand kartellrechtlicher Untersuchungen. Grund dafür sind unter anderem besondere Preiszyklen, die auf vielen Treibstoffmärkten beobachtet werden konnten, unter anderem in den Vereinigten Staaten von Amerika, Kanada, Australien, Norwegen, Belgien und Deutschland ([Dewenter, Linder, & Schwalbe, 2017, S. 2](#)).² Dabei stellte sich jeweils die Frage, ob die beobachteten Preiszyklen durch Wettbewerbsverhalten erklärbar oder Ausdruck unerwünschten Verhaltens der Marktteilnehmer sind.

Das Bundeskartellamt in Deutschland hat sich intensiv mit der Marktstruktur und dem Wettbewerbsverhalten auf den Tankstellenmärkten beschäftigt. Die fünf grossen Mineralölunternehmen BP (Aral), Jet, ExxonMobil (Esso), Total und Shell bildeten gemäss den Ergebnissen der 2011 abgeschlossenen Sektoruntersuchung ein marktbeherrschendes Oligopol ([Bundeskartellamt, 2011a](#)). Die Preisbildung bei Treibstoffen sei, «wie die diesbezüglichen Ergebnisse der Sektoruntersuchung eindeutig belegen, das Symptom einer wenig wettbewerbsfreundlichen Marktstruktur.» ([Bundeskartellamt, 2011b, S. 26](#)). Die Einschätzung des Bundeskartellamts hat sich inzwischen zwar etwas relativiert. Diese Feststellung ist für das Bundeskartellamt insofern praxisrelevant, weil weitere Zusammenschlüsse auf dem Treibstoffmarkt im Lichte der Ergebnisse der erwähnten Sektoruntersuchung beurteilt werden, vgl. z.B. einen entsprechenden Entscheid des Bundeskartellamts vom Februar 2022 ([Bundeskartellamt, 2022a](#)). Laut diesem Entscheid vereinfachen die Strukturen auf dem deutschen Treibstoffmarkt koordinatives Verhalten der Anbieter. Die Homogenität der Produkte, das geringe Innovationspotenzial und die hohen Marktzutrittsschranken begründen eine ausgeprägte Stabilität des Marktes. Hinzu kommt, dass marktstarke Nachfrager fehlten. Wechselseitige Abhängigkeiten der Mineralölkonzerne aufgrund von Treibstofftauschverträgen würden aufgrund der Sanktionspotentiale, die den gegenseitigen Abhängigkeiten inhärent sind, zu einem wettbewerbsarmen Parallelverhalten führen. Die beobachteten Preissetzungsmuster seien nicht als Beleg für lebhaften Preiswettbewerb, sondern vielmehr als Ausdruck eines im Wesentlichen gleichförmigen Preissetzungsverhaltens der gemeinsam marktbeherrschenden Unternehmen anzusehen.

Für die Schweiz liegen keine kartellrechtlich problematischen Hinweise auf eine marktbeherrschende Oligopolbildung analog zu Deutschland vor. Die vorläufige Prüfung der Übernahme des Schweizer Tankstellengeschäfts und von Teilen des Schweizer Liefergeschäfts der BP Europa SE durch Oel-Pool AG durch die Wettbewerbskommission 2021 lieferte auch keine Anhaltspunkte, dass der Zusammenschluss eine marktbeherrschende Stellung begründen oder verstärken wird ([Wettbewerbskommission, 2021](#)).

2.2.2 Rockets and Feathers

Eine Form der Preisdynamik, die in der Literatur viel Beachtung gefunden hat, ist die asymmetrische Reaktion der Endkundenpreise auf Preisänderungen im vorgelagerten Bereich bzw. auf Veränderungen der Inputpreise. In der öffentlichen und politischen Debatte wird oft die Vermutung geäussert, dass die Mineralölunternehmen Erhöhungen der Preise der Inputfaktoren sofort auf die Endkunden überwälzen, bei Preissenkungen bei den Rohstoffen Preisanpassungen nach unten jedoch hinauszögern würden. Dieses Verhalten wird allgemein als asymmetrische Preistransmission (APT) bezeichnet. Im

² Vgl. Seite 2 in Dewenter, Ralf; Linder, Melissa; Schwalbe, Ulrich (2017) : Preiszyklen im Kraftstoffmarkt - Wettbewerb oder Kollusives Verhalten?, Beiträge zur Jahrestagung des Vereins für Socialpolitik 2017: Alternative Geld- und Finanzarchitekturen - Session: Studies of Specific Sectors of Markets, No. D12-V2, ZBW - Deutsche Zentralbibliothek für Wirtschaftswissenschaften, Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft, Kiel, Hamburg, abrufbar unter: <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/168246/1/VfS-2017-pid-3412.pdf>

englischsprachigen Raum ist oft von «Rockets and Feathers» die Rede: Preise steigen bei Erhöhungen der Inputpreise rasch wie Raketen («Rockets») und fallen bei Reduktionen der Inputpreise gemächlich wie Federn («Feathers»). Das Auftreten einer solchen asymmetrischen Preisbildung auf dem Treibstoffmarkt hätte erhebliche Auswirkungen auf die Wohlfahrt der Konsumentinnen und Konsumenten, da diese nicht im gewünschten Ausmass von Preissenkungen profitieren könnten ([Fasoula & Schweikert, 2018](#)).

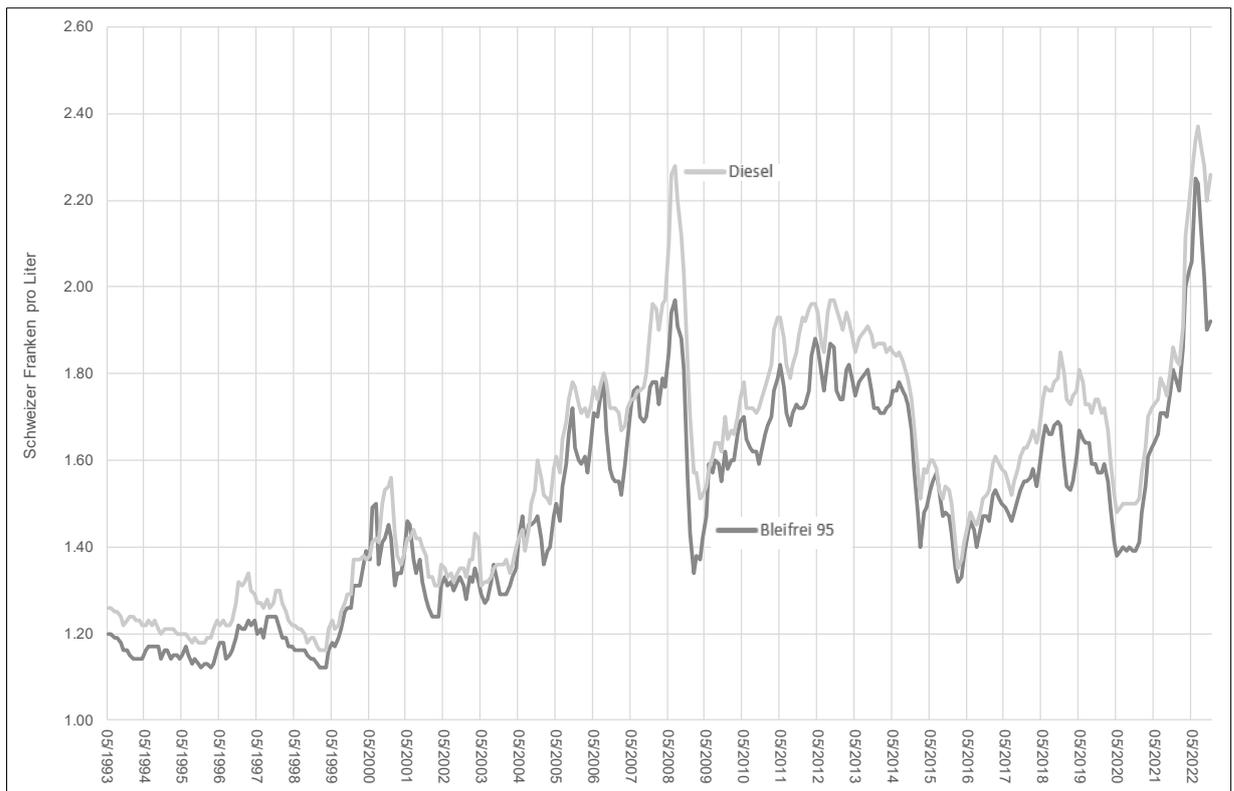
Als Ursachen für die asymmetrische Weitergabe von Änderungen der Inputkosten werden vermehrt die Ausnutzung von Marktmacht oder stillschweigende Absprachen zwischen Einzelhändlern diskutiert ([Chesnes, 2016](#)). Verstärkter Wettbewerb kann die Möglichkeit des Auftretens von asymmetrischem Preissetzungsverhalten deutlich verringern ([Perdiguero-Garcia, 2013](#)). Angesichts der Homogenität des Kraftstoffs ist das wichtigste Unterscheidungsmerkmal der Tankstellen ihr Standort. Jede Tankstelle hat ein Standortmonopol, das durch die Suchkosten der Konsumenten begrenzt wird. Die Suchkosten der Konsumenten sind definiert als Energie, Zeit und Geld, die die Kunden aufwenden, um nach einem geeigneten Produkt zu suchen ([Torrado & Escribano, 2020](#)). Suchkosten der Verbraucher werden entsprechend als Ursache für die asymmetrische Reaktion der Preise genannt. Auf Märkten mit niedrigen Suchkosten geben Anbieter Preissenkungen in der Regel schneller und umfassender weiter. Ein grösserer Anteil an informierten Konsumentinnen und Konsumenten erhöht laut einer Studie sowohl die Weitergabegeschwindigkeit als auch die Weitergaberate ([Loy, Pennerstorfer, Rroshi, Weiss, & Yontcheva, 2022](#)). Durch die Einführung einer Treibstoffpreis-Vergleichsapp könnte der Effekt einer allfälligen asymmetrischen Weitergabe verringert werden, da eine Treibstoff-Vergleichsapp die Suchkosten reduziert. Ein solches Instrument kann den Kundinnen und Kunden fehlende Informationen liefern und sie dabei unterstützen, eine fundiertere Entscheidung darüber zu treffen, wo und wann sie ihren Treibstoff kaufen. Die Englische Competition and Markets Authority CMA erachtete es deshalb in Ihrer Untersuchung aus dem Jahr 2022 als zielführend, formalisiertere und umfassendere Preisvergleichssysteme anzubieten. Auch der Preisüberwacher hat eine solche Datenbereitstellung angeregt. Inzwischen hat das Parlament mit diversen Motionen diese Idee aufgegriffen und teilweise angenommen. Der TCS hat eine entsprechende Anwendung auf den Markt gebracht.

Da auch ein direkter Bezug zur Margenentwicklung besteht, geht der Preisüberwacher in Abschnitt 4.3 näher auf diese Fragestellung ein.

2.3 Entwicklung der Treibstoffpreise

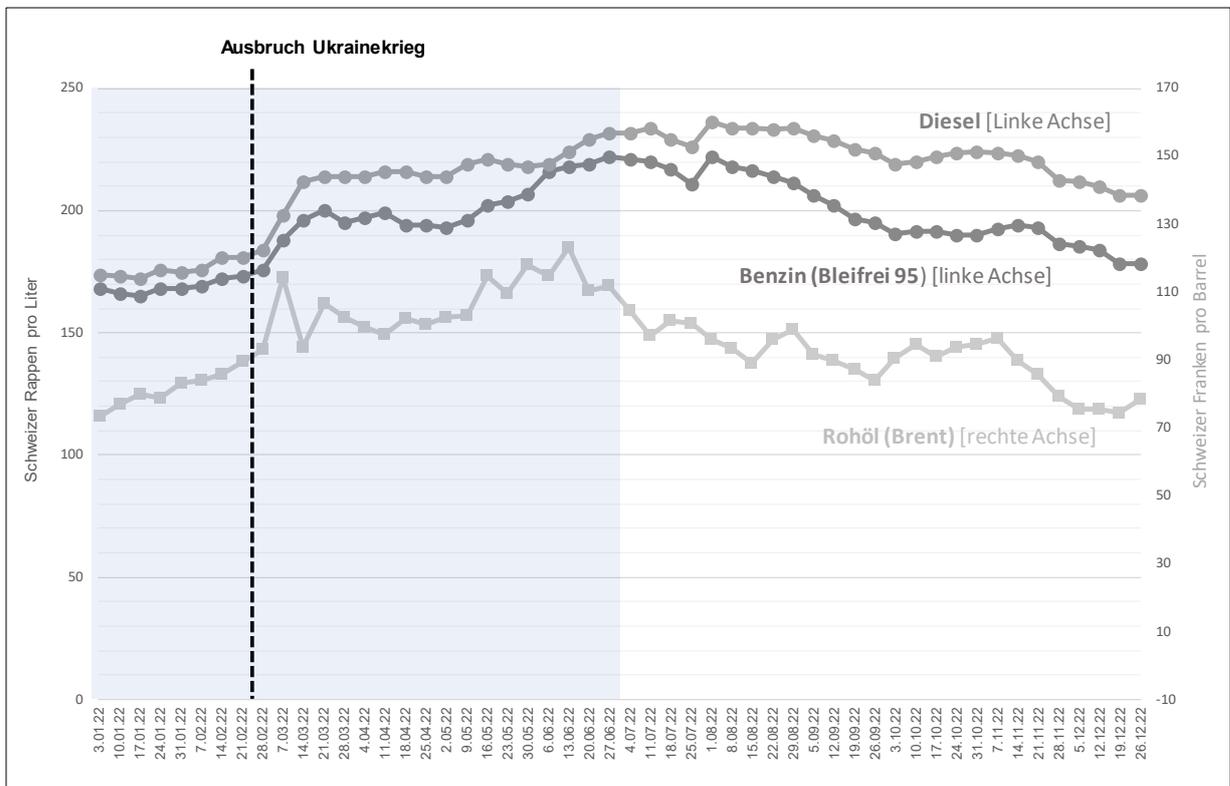
Abbildung 2 zeigt die Entwicklung der monatlichen Durchschnittspreise für Benzin und Diesel in der Schweiz zwischen Mai 1993 und November 2022, Abbildung 3 die Entwicklung der Wochendurchschnittspreise für Benzin, Diesel und Rohöl im Jahr 2022. Die Abbildungen machen deutlich, dass die Preise im Nachgang zum Ausbruch des Krieges in der Ukraine am 24. Februar 2022 stark angestiegen sind und auch im Vergleich zu Werten in der Vergangenheit Rekordwerte angenommen haben. Bei seiner Analyse hat sich der Preisüberwacher auf den Zeitraum konzentriert, der in Abbildung 3 hellblau hinterlegt ist.

Abbildung 2: Monatlicher Durchschnittspreis für einen Liter Benzin (Bleifrei 95) und Diesel in der Schweiz, Mai 1993 bis November 2022



Quelle: Landesindex der Konsumentenpreise, <https://dam-api.bfs.admin.ch/hub/api/dam/assets/23772757/master>, eigene Berechnungen

Abbildung 3: Wöchentlicher Durchschnittspreis pro Liter Benzin (Bleifrei 95) und Diesel in Rappen (linke Achse) sowie pro Barrel Rohöl in Schweizer Franken, Jahr 2022



Quelle: <https://www.globalpetrolicprices.com>, eigene Berechnungen

3 Analyse der Margen der Raffinerien

Benzin und Diesel werden für den heimischen Markt sowohl in der Schweiz raffiniert als auch aus dem Ausland als Fertigprodukte importiert. Besonders aus Deutschland werden namhafte Mengen eingeführt. So wurde 2021 knapp doppelt so viel an Benzin und Diesel aus Deutschland eingeführt, wie in der einzigen Schweizer Raffinerie hergestellt ([Avenergy Suisse, 2022a](#)).

Die österreichische Bundeswettbewerbbehörde stellte in ihrer Branchenuntersuchung zum Kraftstoffmarkt im August 2022 fest ([Bundeswettbewerbbehörde BWB, 2022, S. 77](#)): «Somit kann aber auch der „entkoppelte Teil“ der Tankstellenpreise ab April 2022 fast ausschließlich mit den erhöhten Bruttomargen der Raffinerien erklärt werden.» Dabei sind die Betriebskosten der Raffinerien nicht wesentlich gestiegen (bei den österreichischen Raffinerien um rund 1.5 Rappen pro Liter seit 2019), weshalb die festgestellte erhöhte Bruttomarge wahrscheinlich nicht auf stark gestiegene Betriebskosten zurückgeführt werden kann, sondern auf einen Anstieg der Nettomarge ([Bundeswettbewerbbehörde BWB, 2022, Tabelle 6 auf S. 62](#)). Bei der Berechnung der Nettomarge werden die Betriebskosten (inkl. Fixkosten) der Raffinerie ebenfalls in Abzug gebracht.

Das Bundeskartellamt in Deutschland kam im November 2022 zum Fazit ([Bundeskartellamt, 2022b, S. 64](#)), dass die Kosten- und Margenentwicklung keinen begründeten Zweifel lassen, dass die Entkopplung der Raffinerie- und Grosshandelspreise von den Rohölpreisen zu einem deutlichen Anstieg der Brutto-Marge auf Raffinerieebene geführt hat. Die Preise für Rohöl und Halbfertigprodukte als wichtige Inputkosten der Raffinerien hatten sich in Deutschland dabei wesentlich weniger stark erhöht als die Verkaufspreise. Deshalb kann davon ausgegangen werden, dass die Zunahme der Verkaufspreise der deutschen Raffinerien auf erhöhte (Netto-)Gewinnmargen zurückzuführen ist: «Die bisher vorliegenden Erkenntnisse zur Kosten- und Margenentwicklung lassen vielmehr keine begründeten Zweifel an einem signifikanten Anstieg auch der unter Berücksichtigung der übrigen Kostenfaktoren berechneten Nettomargen seit März 2022 zu. Die stark gestiegenen Preise auf Raffinerie- und Großhandelsebene sowie die Entkopplung vom Rohölpreis lassen sich daher nicht allein auf Kostensteigerungen zurückführen.» ([Bundeskartellamt, 2022b, S. 64-65](#)).

Der deutsche Energie Informationsdienst hielt diesbezüglich fest: «Benzin wie auch Diesel wiederum erwiesen sich im Oktober als überdurchschnittlich gewinnträchtig. Wochenlange Raffineriestreiks in Frankreich hatten das Produktangebot an Mitteldestillaten in Nordwesteuropa erheblich verknappt, was insbesondere die Preise für Diesel im Oktober nach oben zog.» ([EiD Energie Informationsdienst, 2022](#)) Diese oft angeführte Begründung, dass die Gewinne durch eine Knappheitssituation in die Höhe getrieben wurden, stellte das Deutsche Bundeskartellamt zumindest in Frage. Es kam in seinem Bericht vom November 2022 zum Schluss, dass eine abschliessende Bewertung, ob die beobachtete Entkopplung der Kraftstoffpreise von der Rohstoffpreisentwicklung mit verschärften Knappheitsverhältnissen erklärt werden kann, sehr komplex und schwierig sei – sofern überhaupt möglich.

Wie verhielt sich die Situation in der Schweiz? Die uns von der einzigen Schweizer Raffinerie zur Verfügung gestellten Daten zeigen, dass der Raffinerie-Spread in den Monaten März und April 2022 stark anstieg und im April 2022 deutlich höher war als in den Monaten Januar 2018 bis und mit Februar 2022. Der Raffinerie-Spread entspricht der Differenz zwischen dem Umsatz und den Rohöl-Beschaffungskosten und wurde unter der Annahme eines typischen europäischen 3:2:1 Crack Spread (3 Barrel Rohöl werden zu zwei Barrel Diesel und einem Barrel Benzin verarbeitet) berechnet. Betrachtet man die von der Raffinerie in der Schweiz ausgewiesenen, um die übrigen Kostenfaktoren bereinigten Nettomargen pro Produkt, d.h. den Gewinn, so lässt sich mit der Gewinnsteigerung auf Raffinerieebene eine Erhöhung der Endproduktpreise von bis zu [10-20] Rappen pro Liter erklären (Vergleich April 2022 mit dem Jahresdurchschnitt 2019, d.h. vor Corona).

Die wesentlichen Erkenntnisse aus den Analysen der Schweiz, Deutschlands und Österreichs zu der Preis-, Kosten- und Margenentwicklung der Raffinerien können wie folgt zusammengefasst werden: Es gibt bei den Raffinerien eine verstärkte Entkopplung der Verkaufspreise von deren Kostenentwicklung. Eine solche zumindest kurzfristig bestehende Entkopplung konnte auch in der Schweiz festgestellt werden: im April 2022 verdoppelte sich die Bruttomarge der einzigen Schweizer Raffinerie. Da die

Betriebskosten kaum gestiegen sind, schlug sich dies in höheren Gewinnen nieder. Diese vermögen eine Erhöhung der Endproduktpreise von bis zu [10-20] Rappen pro Liter zu erklären.

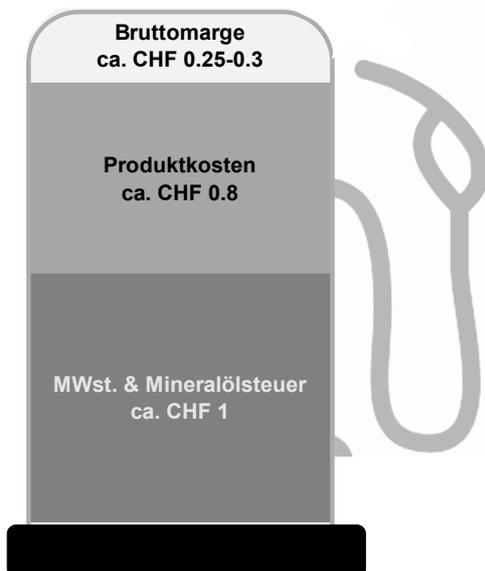
4 Analyse der der Margen der Tankstellen

4.1 Tankstellenpreise und Margen

Der Preis eines Liters Benzins (Verkaufspreis ca. 2,10 Franken) an der Zapfsäule setzt sich aus drei Hauptkomponenten zusammen (vgl. Abbildung 4):

- den Steuern und Abgaben (Mineralölsteuer, Mineralölsteuerzuschlag, Importabgabe und Mehrwertsteuer), die etwa die Hälfte des Verkaufspreises für Benzin Bleifrei 95 ausmachen (Avenenergy Suisse, 2022b).
- den Beschaffungskosten am internationalen Erdölmarkt inklusive der Frachtkosten (Produktkosten – vgl. Abbildung 4).
- der Bruttomarge, welche die Betriebskosten und die Nettogewinne umfasst.

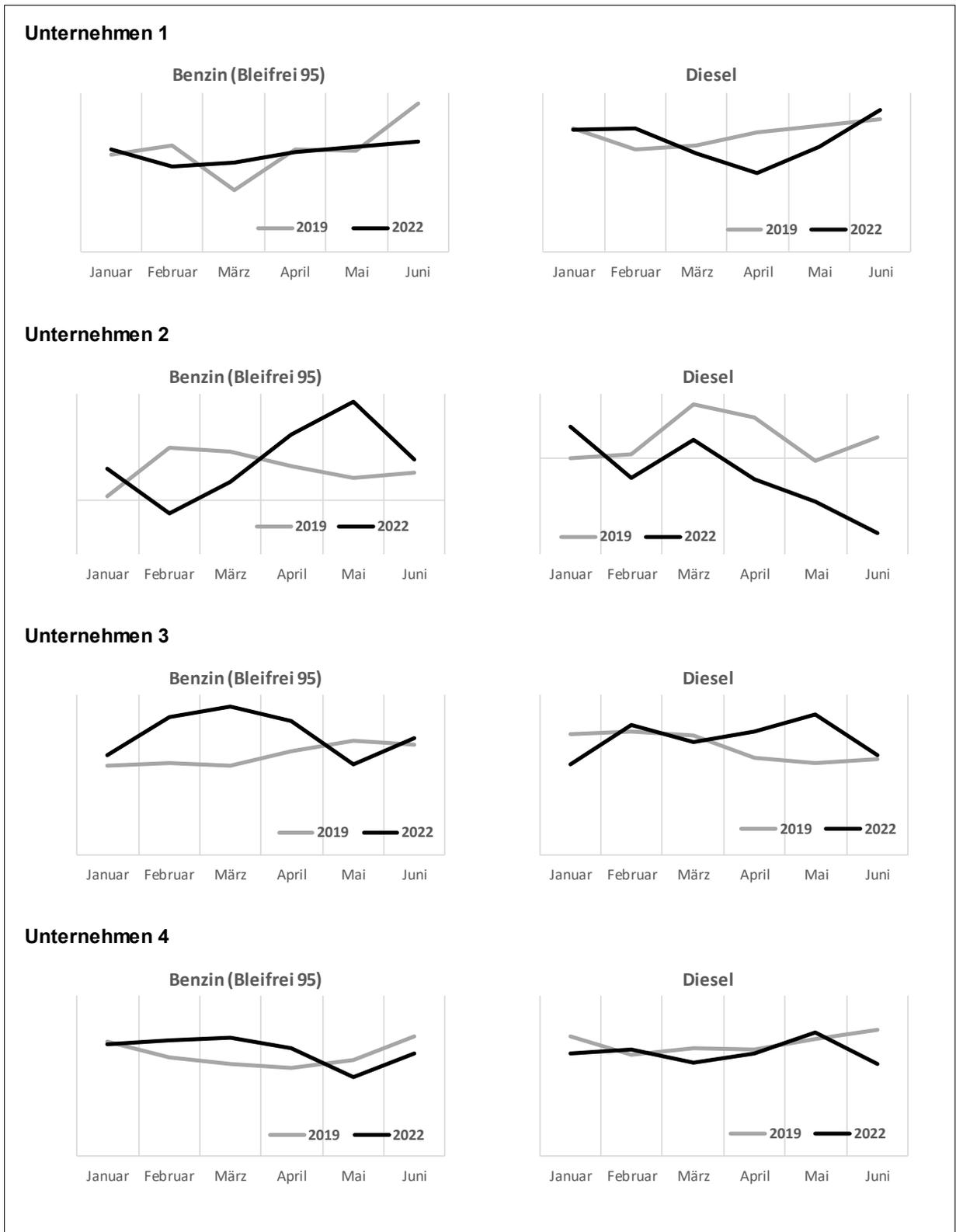
Abbildung 4: Zusammensetzung des Endkundenpreises eines Liters Benzin in der Höhe von CHF 2.10 (Realistischer Wert für das erste Halbjahr 2022)



Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 5 zeigt die Entwicklung der Bruttomargen von vier ausgewählten Unternehmen des Einzelhandels im ersten Halbjahr 2022 im Vergleich zum ersten Halbjahr 2019. Abbildung 6 zeigt die diesbezügliche prozentuale Veränderung. Eine systematische Erhöhung der Bruttomarge im ersten Halbjahr 2022 – wie sie von vielen Konsumentinnen und Konsumenten vermutet worden war - kann den Daten, die der Preisüberwachung zur Verfügung gestellt wurden, nicht entnommen werden. Dies kann jedoch nicht als Hinweis gewertet werden, dass es diese nicht gibt. Sicher ist bisher nur, dass aufgrund der aktuell mangelhaften Datenlage keine belastbaren Aussagen möglich sind.

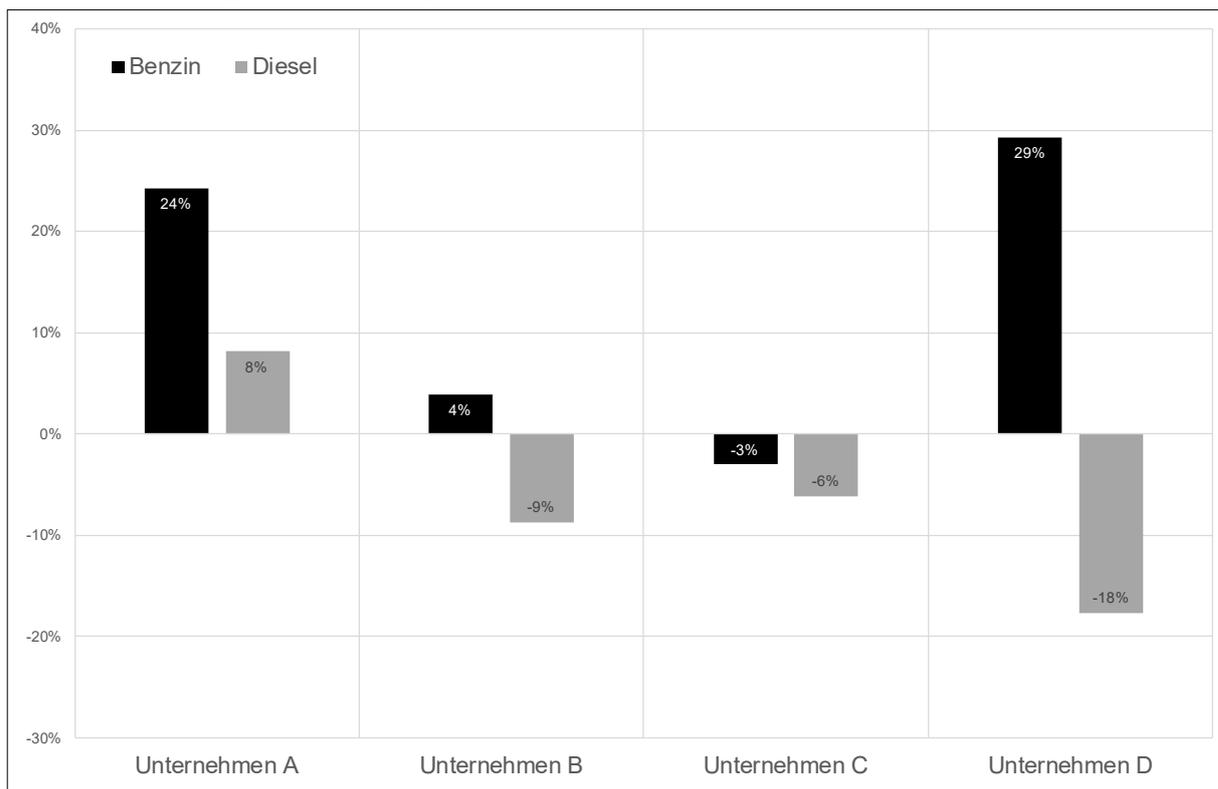
Abbildung 5: Vergleich der Bruttomargen von vier ausgewählten Unternehmen im ersten Halbjahr der Jahre 2019 und 2022



Quelle: Marktbeobachtung Preisüberwachung 2022

Bemerkung: Es handelt sich um die Bruttomarge von vier Unternehmen, die gegenüber dem Preisüberwacher Bruttomargen mit ausreichender Datenqualität und -tiefe ausgewiesen haben. Zur Wahrung der Geschäftsgeheimnisse der vier Unternehmen wurden die Angaben anonymisiert, die Wertachsen individuell angepasst und entfernt.

Abbildung 6: Prozentuale Veränderung der Bruttomarge von vier ausgewählten Unternehmen im 1. Halbjahr 2022 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2019



Quelle: Marktbeobachtung Preisüberwachung 2022

Bemerkung: Es handelt sich um die Veränderung der Bruttomarge von vier Unternehmen, die gegenüber dem Preisüberwacher Bruttomargen mit hinreichender Datenqualität und -tiefe ausgewiesen haben. Die Angaben wurden zur Wahrung der Geschäftsgeheimnisse der vier Unternehmen anonymisiert.

4.2 Beschaffungs-, Fracht- und Nebenkosten

Beschaffungs-, Fracht- und Nebenkosten (d.h. ohne Produktpreis) frei Lager machten im ersten Halbjahr 2022 laut Angaben von Unternehmen etwa 3 bis 6 Rappen pro Liter aus. Der Anteil dieser Kosten am Endkundenpreis ist also eher gering.

Mit steigenden Frachtpreisen auf dem Rhein, wie dies etwa im Sommer 2022 der Fall war, versuchen die Importeure zwar mehr Güter auf die Schiene zu verlegen. Eine Verteuerung der Importe war jedoch trotzdem die Folge. Das Deutsche Bundeskartellamt kam zum Schluss, dass Treibstoffpreise im Süden Deutschlands im August 2022 deutlich höher als im übrigen Bundesgebiet waren. Eine Gegenüberstellung der zeitlichen Entwicklung der Differenz zwischen den Kraftstoffpreisen in Bayern und den Preisen im übrigen Deutschland einerseits und dem Rhein-Pegelstand andererseits zeigte, dass diese Entwicklungen zumindest zeitlich korrespondierten ([Bundeskartellamt, 2022b, S. 78](#)). Diese Beobachtung dürfte auch für die Schweiz gelten. Wenn im September 2022 ein Frachtpreis von 100 Franken pro Tonne statt lediglich 30 Franken pro Tonne verrechnet wurde, so entspricht dies einer Zunahme der Frachtkosten von 4 bis 6 Rappen pro Liter Treibstoff. Allerdings gilt dies lediglich auf dem Anteil, der über den Rhein importiert wurde. 2021 wurden fast 30% der in die Schweiz eingeführten Erdölmengen über die Rheinhäfen abgewickelt ([Neue Zürcher Zeitung, 2022](#)).

Auch in der Schweiz wirkten die Frachtkosten preistreibend. Allerdings erhöhten sich die Frachtkosten erst im 2. Halbjahr 2022 und damit ausserhalb des Betrachtungshorizont des Preisüberwachers, der sich auf das 1. Halbjahr 2022 beschränkte.

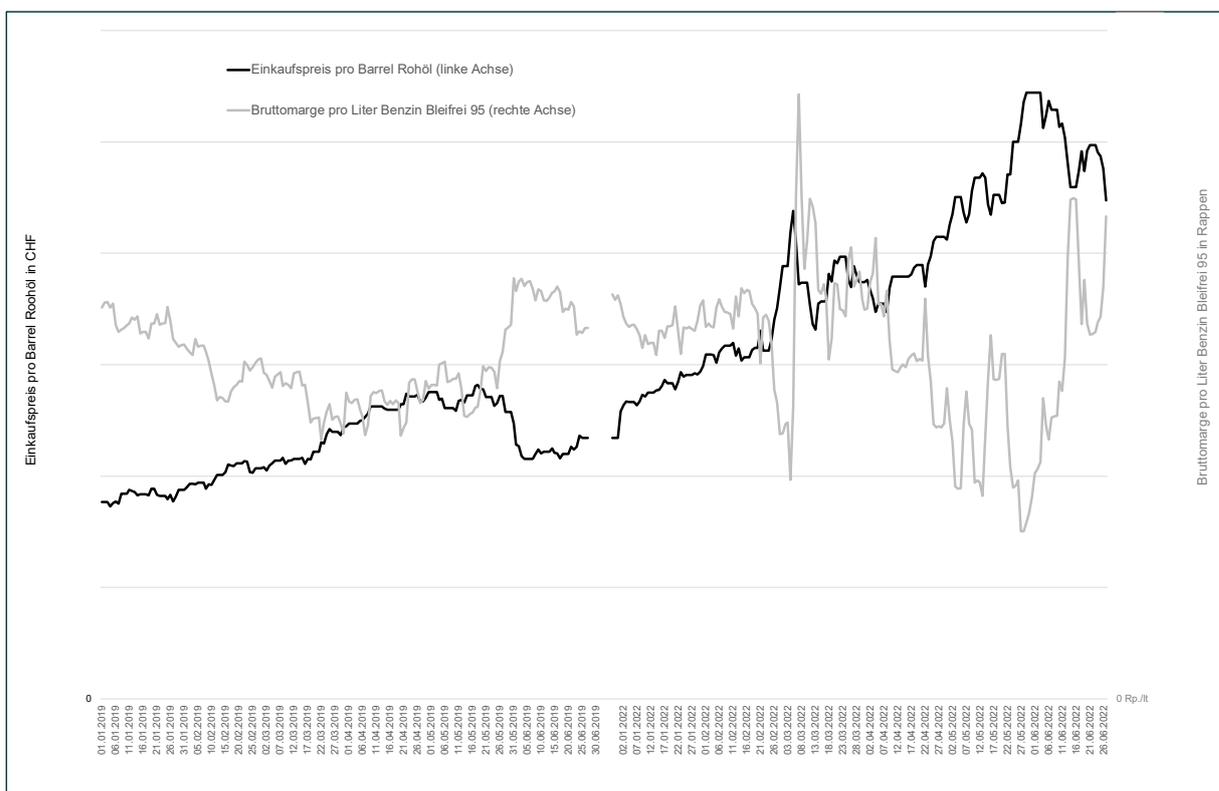
4.3 Asymmetrische Preisbildung

Eine Asymmetrische Preisbildung (Rocket and Feather Pricing) erfolgt dann, wenn Pumpenpreise nach einem Anstieg der Inputpreise schnell steigen, während es länger dauert, bis sie nach einem Rückgang der Inputpreise sinken.

Eine Analyse der CMA in Grossbritannien ([Competition & Markets Authority CMA, 2022b, S. Rz. 50ff](#)) ergab zwar für den Zeitraum vor 2022 keine Hinweise auf eine allgemeine asymmetrische Preisgestaltung («Rockets and Feathers»). Als die Analyse jedoch auf das Jahr 2022 ausgeweitet wurde, fanden sich solche Hinweise auf eine Preisgestaltung nach diesem Muster. Bei der Untersuchung der Auswirkungen einer solchen Preisgestaltung ist eine Schlüsselfrage, ob diese mit steigenden Gewinnspannen verbunden ist. Es gibt im UK erste Anhaltspunkte dafür, dass die Gewinnspannen der Einzelhändler gestiegen sind. Die CMA wird nun weitere Analysen durchführen.

Das Muster der schnellen Weitergabe bei Preisanstiegen und der verzögerten Weitergabe von Preissenkungen kann auch in der Schweiz nicht ausgeschlossen werden. Grundsätzlich sind bei den wenigen, von den Unternehmen zur Verfügung gestellten Daten entsprechende Tendenzen (steigende Margen bei sinkenden Rohstoffpreisen) erkennbar (vgl. Abbildung 7).

Abbildung 7: Entwicklung von Einkaufspreis und Bruttomarge eines ausgewählten Unternehmens



Quelle: Marktbeobachtung Preisüberwachung 2022.

Bemerkung: Zur Wahrung des Geschäftsgeheimnisses des betroffenen Unternehmens wurden die Wertachsen entfernt.

5 Vorläufiges Fazit

Die vorliegende Analyse des Preisüberwachers bestätigt Erkenntnisse ausländischer Branchenuntersuchungen. Die Margenentwicklung im Bereich der Raffinerien kann einen Teil der Entkopplung der Rohölpreise von den Endkundenpreisen erklären. Ob ein dem Wettbewerbsrecht widersprechendes Verhalten vorliegt oder die Margenerhöhungen vollumfänglich auf eine Verknappung der Raffineriekapazitäten zurückzuführen sind, müsste vertieft untersucht werden.

Bei den Tankstellen konnte der Preisüberwacher anhand der zur Verfügung stehenden Daten keine generelle Margenerhöhung feststellen. Dabei sind zwei Vorbehalte anzubringen. Einerseits war die Qualität und Tiefe der dem Preisüberwacher zur Verfügung gestellten Daten grossmehrheitlich

nicht hinreichend. Andererseits greift eine isolierte Analyse der Margenentwicklung auf der Stufe des Einzelhandels aufgrund der vertikalen Integration womöglich zu kurz. Eine Gesamtanalyse des Marktes für Treibstoffe ist ohne vorgängige vertiefte Analyse der Marktstruktur, wie sie etwa für Österreich und Deutschland vorliegt, nicht möglich.

Die Englische Competition and Markets Authority CMA kommt in ihrer Untersuchung 2022 ([Competition & Markets Authority CMA, 2022a, S. Rz. 6.12.](#)) zum Schluss, dass es zielführend sein könnte, formalisiertere und umfassendere Preisvergleichssysteme anzubieten.³ Der Preisüberwacher teilt diese Einschätzung. Er hat eine solche Datenaufbereitung bereits im März 2022 angeregt. Inzwischen hat das Parlament diese Idee mit diversen Motionen (Motionen [Romano 22.3436](#), [Bischof 22.3804](#) und [WAK-NR 22.3884](#)) aufgegriffen und teilweise angenommen (Stand Februar 2023). Der TCS brachte im Herbst 2022 eine entsprechende Anwendung für die Schweiz auf den Markt. Ob sich diese App bei den Konsumentinnen und Konsumenten nachhaltig etablieren wird, lässt sich derzeit noch nicht beurteilen. Im Falle einer breiten und stabilen Nutzung einer zuverlässig funktionierenden Treibstoffpreis-App kann erwartet werden, dass der Wettbewerb intensiviert wird, wodurch sich auch allfällige Eingriffe durch die Wettbewerbsbehörden erübrigen könnten.

Der Preisüberwacher und das WEKO-Sekretariat stehen im Zusammenhang mit der aktuellen Preissituation auf den Energiemärkten in engem Austausch und koordinieren ihre Aktivitäten. Sollten sich konkrete Hinweise auf missbräuchliches (Preissetzungs- oder kartellrechtswidriges) Verhalten von Marktteilnehmenden konkretisieren oder verstärken, kann sofort reagiert werden.

³ "As a result, we think there is value in developing more formalised and comprehensive schemes, which could provide commercial opportunities for innovative third-party apps and websites to offer consumers real-time comparisons of fuel prices. This, in turn, could encourage PFSs [PUE: Petrol Filling Station] to compete more intensely to attract consumers that have greater visibility over prices in their local area."

Kontext

Der Preisüberwacher hat 2022 infolge der Energiekrise einen Schwerpunkt auf die **Energiepreise** gelegt. Bei Energieholz, Fernwärme und Gaspreisen wird er auch 2023 weiter bestrebt sein, Transparenz zu schaffen, wettbewerbsrechtlich problematische Praktiken zu beanstanden und sich darum bemühen, mittels Transparenz und Vergleichen den Wettbewerb zu intensivieren. Sollten sich Hinweise auf einen Preissmissbrauch ergeben, so wird er diesem Sachverhalt prioritär nachgehen.

Die Energiekrise hat Einfluss auf die gesamte Wertschöpfungskette des **Energieholzmarkts**. Eine Frage drängt sich aus preisüberwachungsrechtlicher Sicht auf: Hat es in den einzelnen Energieholzsegmenten genügend Anbieter und verhalten sich diese so, dass sich wirksamer Preiswettbewerb einstellt? Um die Marktsituation beurteilen, allfälligen Handlungsbedarf erkennen und den Meldenden adäquat Auskunft geben zu können, hat der Preisüberwacher Ende 2022 eine Marktbeobachtung durchgeführt. Der Fokus lag im Einzelnen auf Energie-Stückholz, Hackschnitzel und Pellets. Unter anderem wurde eine Befragung unter den Brennstofflieferanten durchgeführt, die auf www.holzenergie.ch gelistet sind.

Bei den wenig verarbeiteten Produkten *Stückholz und Hackschnitzeln*, welche grossmehrheitlich lokal hergestellt werden, ist der Preisüberwacher auf Richttarife gestossen oder auf Listen, die als Preisempfehlung interpretiert werden könnten. Inwieweit dies wettbewerbsrechtlich problematisch sein könnte, müsste nun die Wettbewerbskommission beurteilen.

Auch bei *Pelletpreisen* lassen sich steigende Inputpreise und eine grössere Nachfrage erkennen. Starke Preiserhöhungen sind festzustellen. Die Marktbeobachtung zeigt zum Teil grosse Unterschiede zwischen Endverkaufspreisen und Verkaufspreisen an den Zwischenhandel. Dies kann ein Hinweis auf höhere Margen sein. Eine abschliessende Einschätzung ist jedoch mit dem heutigen Wissenstand noch nicht möglich. Eine Intervention des Preisüberwachers ist an das Vorliegen von Marktmacht bzw. an fehlenden wirksamen Wettbewerb gebunden. Dieser Nachweis müsste in einem nächsten Schritt erst noch erbracht werden.

Auch in anderen europäischen Ländern befassen sich die Wettbewerbsbehörden mit den Pelletpreisen. Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass in Österreich offenbar allein die Eröffnung einer kartellrechtlichen Untersuchung genügte, um signifikante Preissenkungen auszulösen ([Jäger, 2023](#)).

Infolge der Energiekrise wurden sowohl **Gas-, wie auch Fernwärmetarife** angepasst. Dutzende solcher Preisanpassungen wurden durch den Preisüberwacher geprüft, teilweise musste er infolgedessen entsprechende Empfehlungen aussprechen. Insbesondere in Winterthur wurde seiner Empfehlung gefolgt. Um zusätzlich eine generelle Übersicht über die Fernwärme-Tariflandschaft in der Schweiz zu erhalten und die Situation besser verstehen zu können, führt der Preisüberwacher derzeit eine Marktbeobachtung durch. Auch im Gasbereich ist es das Ziel des Preisüberwachers, Transparenz zu schaffen und einen Überblick über die von den Unternehmen an die Konsumenten in Rechnung gestellten Preise zu gewinnen. Dazu werden die Tarife von rund 100 Gasversorgungsunternehmen von der Preisüberwachung regelmässig erhoben und auf der speziell dafür errichteten Gaspreisvergleichswebseite publiziert. Bereits im Januar 2023 hat der Preisüberwacher zusätzlich zu dieser permanenten Preisüberwachung über die Gaspreisentwicklungen informiert. Auch hierzu wurden nun weitere Arbeiten aufgenommen.

[Stefan Meierhans, Jana Josty, Zoé Rüfenacht, Greta Lüdi]

6 Literaturverzeichnis

- Anenergy Suisse. (3. März 2022b). *Beispiel Preiszusammensetzung Benzin bleifrei 95*. Abgerufen am 21. 02 2023 von https://www.avenergy.ch/images/220301_Preisbeispiel_B95_DE.pdf
- Avenergy Suisse. (2022a). *Jahresbericht 2021*. Abgerufen am 21. Februar 2023 von https://www.avenergy.ch/images/pdf/Jahresberichte/Jahresbericht_2021_de.pdf
- BAYERNOIL. (20. 02 2023). *Anteilseigner*. Abgerufen am 21. Februar 2023 von <https://www.bayernoil.de/unternehmen/anteilseigner/>
- Bundeskartellamt. (Mai 2011a). *Sektoruntersuchung Kraftstoffe. Abschlussbericht gemäß § 32e GWB*. Abgerufen am 20. Februar 2023 von https://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Publikation/DE/Sektoruntersuchungen/Sektoruntersuchung%20Kraftstoffe%20-%20Abschlussbericht.pdf?__blob=publicationFile&v=5
- Bundeskartellamt. (Mai 2011b). *Sektoruntersuchung Kraftstoffe. Abschlussbericht Mai 2011 - Zusammenfassung*. Abgerufen am 20. Februar 2023 von https://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Publikation/DE/Sektoruntersuchungen/Sektoruntersuchung%20Kraftstoffe%20-%20Zusammenfassung.pdf?__blob=publicationFile&v=5
- Bundeskartellamt. (Februar 2022a). *Beschluss im Verwaltungsverfahren B 8 - 77/21*. Abgerufen am 21. Februar 2023
- Bundeskartellamt. (28. November 2022b). *Ad-hoc Sektoruntersuchung. Raffinerien und Kraftstoffgrosshandel. Zwischenbericht*. Abgerufen am 21. Februar 2023 von https://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Publikation/DE/Sektoruntersuchungen/Sektoruntersuchung_Raffinerien_Zwischenbericht.pdf?__blob=publicationFile&v=4
- Bundeswettbewerbbehörde BWB. (August 2022). *Branchenuntersuchung Kraftstoffmarkt. Eine Analyse der Preise, Bruttomargen und Marktbedingungen von Tankstellen und Raffinerien*. Abgerufen am 21. Februar 2023 von https://www.bwb.gv.at/fileadmin/user_upload/Abschlussbericht_BU_Kraftstoffe_2022_final_barrierefrei.pdf
- Chesnes, M. (2016). Asymmetric Pass-Through in U.S. Gasoline Prices. *The Energy Journal, Volume 37, Number 1*. doi:10.5547/01956574.37.1.mche
- Competition & Markets Authority CMA. (8. Juli 2022a). *Road fuel Review*. Abgerufen am 20. Februar 2023 von <https://www.gov.uk/cma-cases/uk-fuel-retail-market-review>
- Competition & Markets Authority CMA. (6. Dezember 2022b). *Supply of road fuel in the United Kingdom market study. Initial update report*. Abgerufen am 20. Februar 2023 von https://assets.publishing.service.gov.uk/media/638e169bd3bf7f328063e812/Road_fuel_initial_update_report_For_Publication__1_.pdf
- Dewenter, R., Linder, M., & Schwalbe, U. (1. März 2017). *Preiszyklen im Kraftstoffmarkt - Wettbewerb oder Kollusives Verhalten?* Abgerufen am 20. Februar 2023 von <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/168246/1/VfS-2017-pid-3412.pdf>
- EiD Energie Informationsdienst. (9. November 2022). *Raffinerien: Margenexplosion im Oktober*. Abgerufen am 21. Februar 2023 von https://www.eid-aktuell.de/login.html?redirect_url=/nachrichten/mineraloelmarkt/detail/news/margenexplosion-im-oktober.html
- Fasoula, E., & Schweikert, K. (2. Mai 2018). Price regulations and price adjustment dynamics : evidence from the Austrian retail fuel market. *Hohenheim discussion papers in business*,

economics and social sciences. Abgerufen am Februar 21 2023 von <http://opus.uni-hohenheim.de/volltexte/2018/1481/>

Jäger, A. (2. März 2023). Hausdurchsuchungen bei Pellets-Firmen: Tatverdacht laut Gericht begründet. *KLEINE ZEITUNG*. Abgerufen am 25. 04 2023 von https://www.kleinezeitung.at/wirtschaft/6257571/Daten-werden-ausgewertet_Hausdurchsuchungen-bei-PelletsFirmen_

Loy, J.-P., Pennerstorfer, D., Rroshi, D., Weiss, C., & Yontcheva, B. (September 2022). Consumer Information and Price Transmission: Empirical Evidence. *Industrial Economics, Volume 70, Issue 3*, S. 631-683. doi:10.1111/joie.12300

Motion Bischof 22.3804. (6. Juni 2022). *Treibstoffpreise. Einen Preisrechner nach österreichischem Vorbild einführen*. Abgerufen am 21. Februar 2023 von <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20223804>

Motion Romano 22.3436. (10. Mai 2022). *Es soll auch in der Schweiz einen Preisrechner für Treibstoffpreise geben, in Anlehnung an das österreichische Vorbild*. Abgerufen am 21. Februar 2023 von <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20223436>

Motion WAK-NR 22.3884. (15. August 2022). *Einführung eines Online-Preisrechners für Treibstoffe*. Abgerufen am 21. Februar 2023 von <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20223884>

Neue Zürcher Zeitung. (12. August 2022). Der niedrige Wasserspiegel des Rheins belastet die Konjunktur zusätzlich. Abgerufen am 21. Februar 2023 von <https://www.nzz.ch/wirtschaft/der-tiefe-wasserspiegel-des-rheins-belastet-die-konjunktur-zusaetzlich-ld.1697671?reduced=true>

OECD Competition Committee. (21. 11 2013). *Competition in Road Fuel*. Abgerufen am 20. Februar 2023 von <https://www.oecd.org/competition/CompetitionInRoadFuel.pdf>

Perdiguero-Garcia, J. (Juni 2013). Symmetric or asymmetric oil prices? A meta-analysis approach. *Energy Policy, Volume 57*, S. 389-397. Abgerufen am 21. Februar 2023 von <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0301421513000931>

Reuters. (8. Dezember 2022). *Factbox: Windfall tax mechanisms on energy companies across Europe*. Abgerufen am 21. Februar 2023 von <https://www.reuters.com/business/energy/windfall-tax-mechanisms-energy-companies-across-europe-2022-12-08/>

The Economist. (6. Februar 2023). *Where on Earth is big oil spending its \$150bn profit bonanza?* Abgerufen am 20. Februar 2023 von <https://www.economist.com/business/2023/02/06/where-on-earth-is-big-oil-spending-its-150bn-profit-bonanza>

Torrado, M., & Escribano, A. (10. April 2020). European gasoline markets: price transmission asymmetries in mean and variance. *Applied Economics, Volume 52*. doi:10.1080/00036846.2020.1739224

Wettbewerbskommission. (Januar 2021). *Recht und Politik des Wettbewerbs RPW. 4. Oel-Pool AG / bp Schweiz*. Abgerufen am 20. Februar 2023 von https://www.weko.admin.ch/dam/weko/de/dokumente/2022/rpw_2021_4.pdf.download.pdf/RPW%202021-4.pdf