

Sektoruntersuchung Kraftstoffe

Pressekonferenz

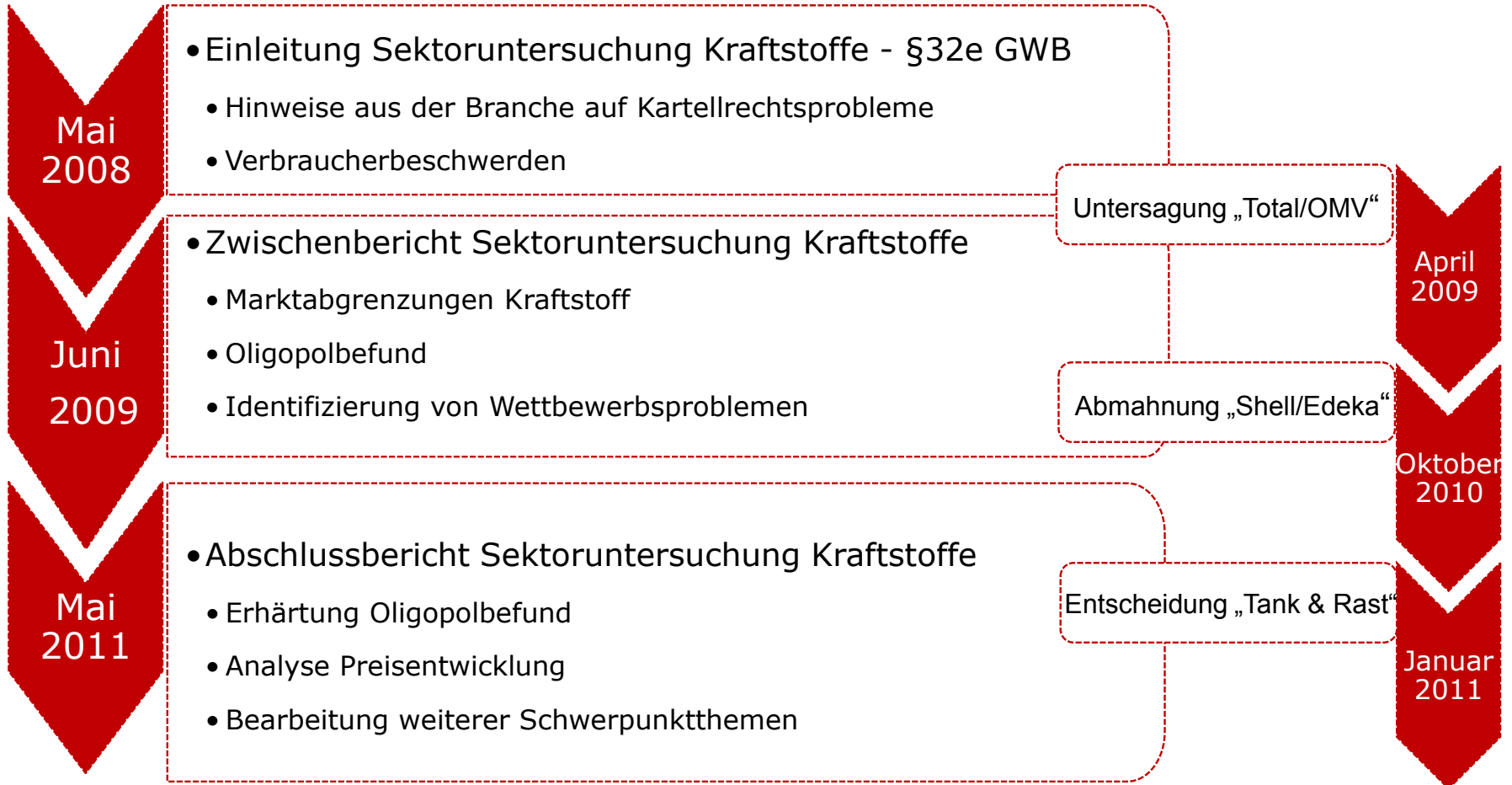
Abschlussbericht Sektoruntersuchung Kraftstoffe

Bonn, 26. Mai 2011



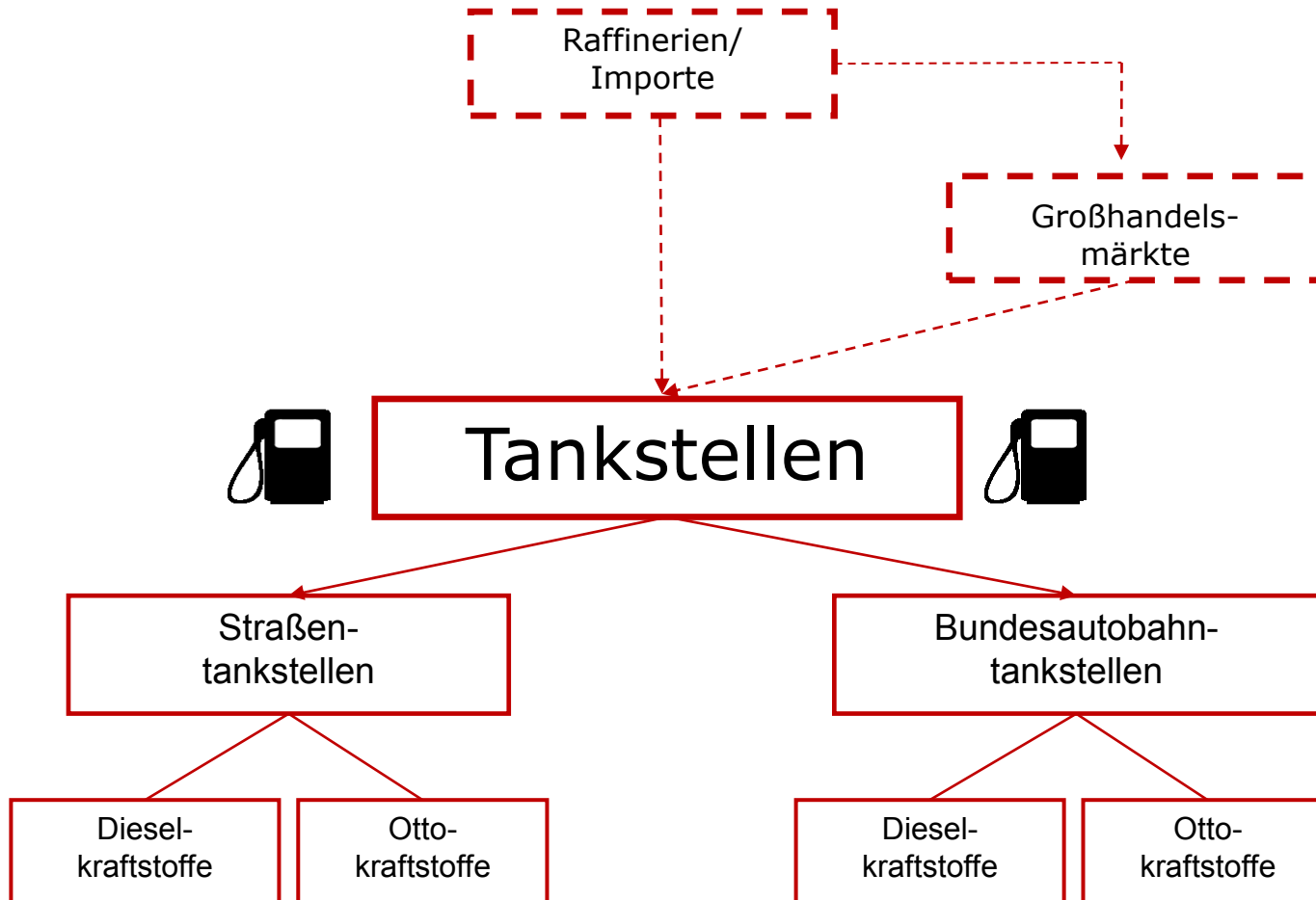
I. Verlauf und Inhalt

2



I. Verlauf und Inhalt

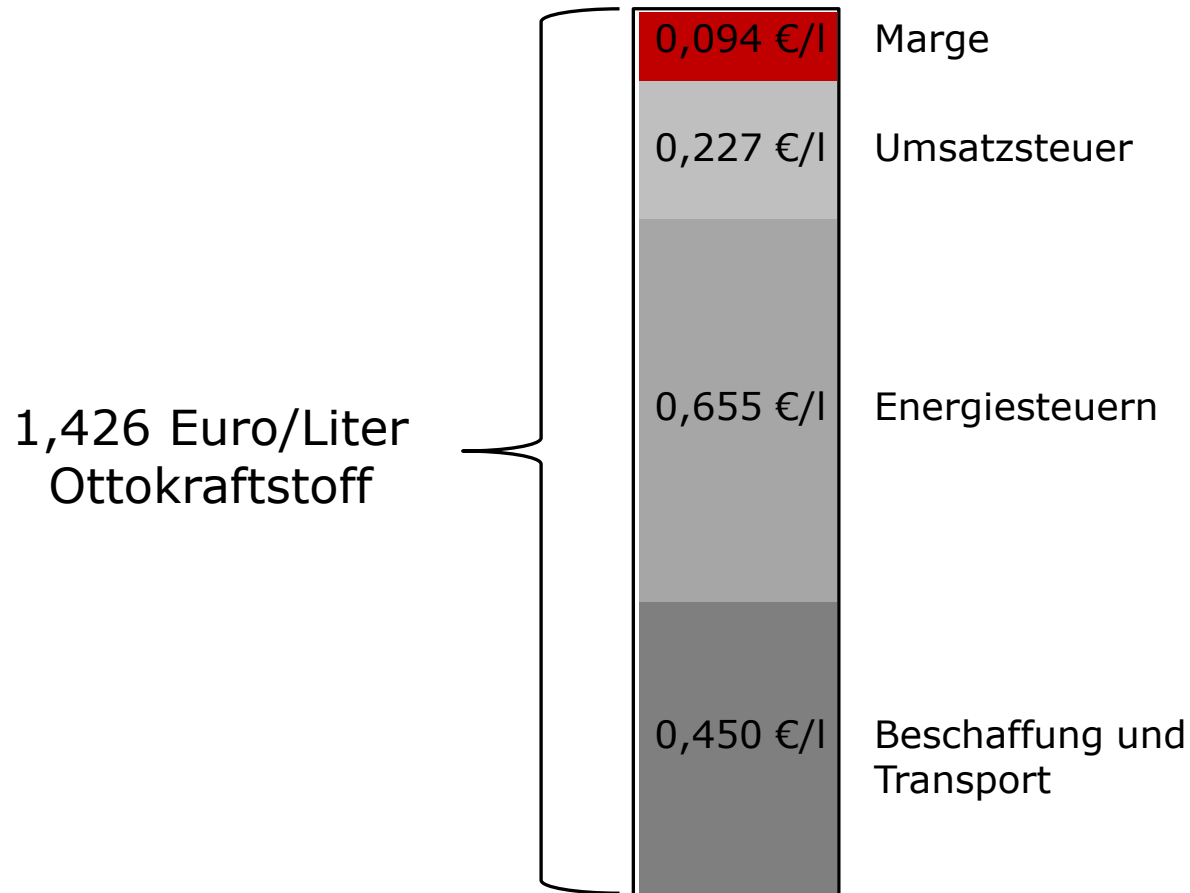
3



I. Verlauf und Inhalt

4

Beispielhafte Zusammensetzung des Kraftstoffpreises am 26.5.2010



II. Ergebnisse – Bundesautobahntankstellen (BAT)

5

- Beendigung Quotenmodell bei Vergabe von BAT
 - Tank & Rast marktbeherrschend - Diskriminierungsverbot
 - Bislang Vergabe aufgrund von Quoten durch Einschaltung eines BAT-Arbeitskreises – Gefahr der Marktabschottung
- Neue Vergabekriterien von BAT ab 1.1.2013 für fünf Jahre
 - Weniger Tankstellen nach dem Quotenmodell vergeben und Einschaltung eines Sachverständigen
 - Erstmals Auktionierung von BAT durch Tank & Rast
 - Daneben: Selbstbelieferung durch Tank & Rast

II. Ergebnisse – Straßentankstellen

6

1. Marktbeherrschendes Oligopol

- Nachweis eines Oligopols zentral für kartellbehördliches Einschreiten
 - Nur Marktbeherrscher Adressat der kartellrechtlichen Missbrauchsaufsicht
 - Nur bei Marktbeherrschung Untersagung von Unternehmenszusammenschlüssen möglich
- Nachweis eines 5er-Oligopols



II. Ergebnisse – Straßentankstellen

7

1. Marktbeherrschendes Oligopol

- Kennzeichen des Oligopols
 - Markt wird dominiert von wenigen großen Anbietern (Oligopolisten) – hohe addierte Marktanteile
 - Kein wesentlicher (Binnen-)Wettbewerb zwischen Oligopolisten
 - Überwiegend zersplitterter Außenwettbewerb

II. Ergebnisse – Straßentankstellen

8

1. Marktbeherrschendes Oligopol

- Fehlender Wettbewerb zwischen den Oligopolisten
 - Diesel- und Ottokraftstoffe homogene Massengüter
 - Hohe Markttransparenz
 - Umfangreiche Sanktionsmöglichkeiten zwischen Oligopolisten
- Überragende Marktstellung gegenüber Dritten
 - Oligopol-Außenseiter von Oligopolisten abhängig
 - Hohe Marktzutrittsschranken

II. Ergebnisse – Straßentankstellen

9

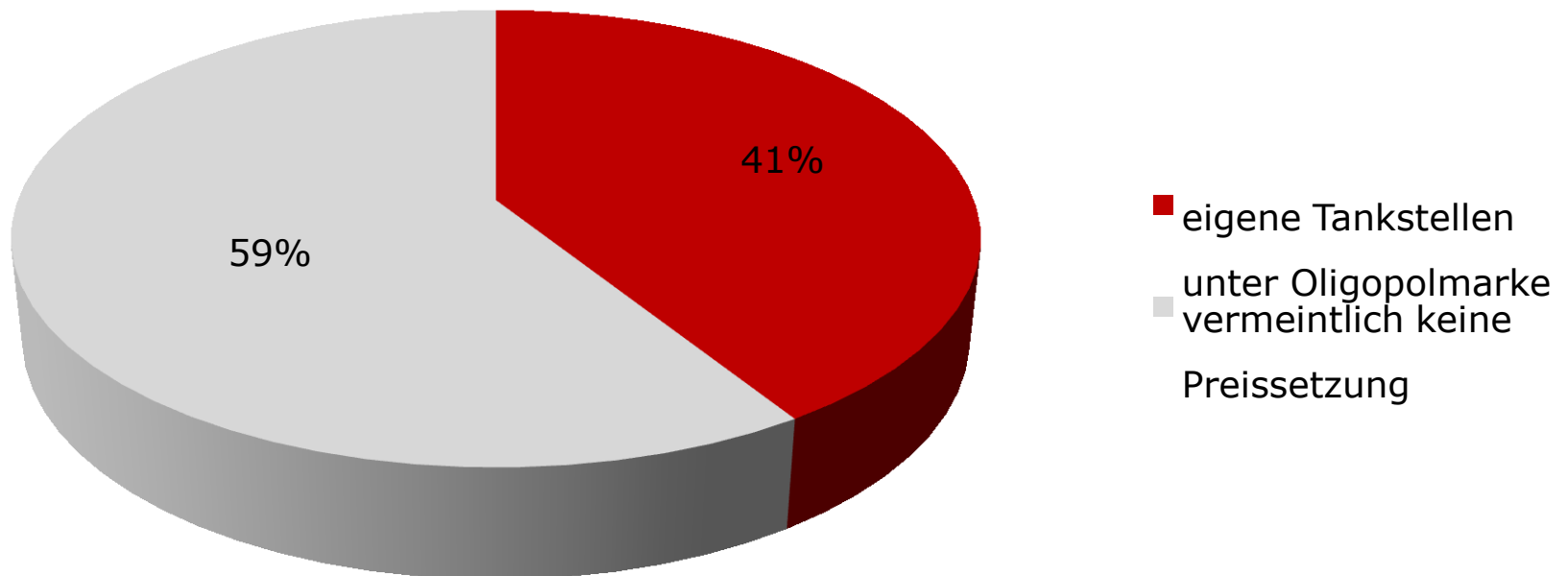
2. Marktbedeutung des Oligopols

- Oligopolisten bei Kraftstoffabsatz über Tank- und Servicekarten führend – Kundenbindungsprogramm
- Markenpartner- und Markenhändlerverträge – Bindung fremder Tankstellen an die Konzerne
 - Ausgedehnte Vertragsnetze vor allem bei Aral und Shell
 - Mineralölmittelstand hat Oligopol wenig entgegen zu setzen

II. Ergebnisse – Straßentankstellen

10

Preissetzung durch das Oligopol an eigenen Tankstellen unter Oligopolmarke

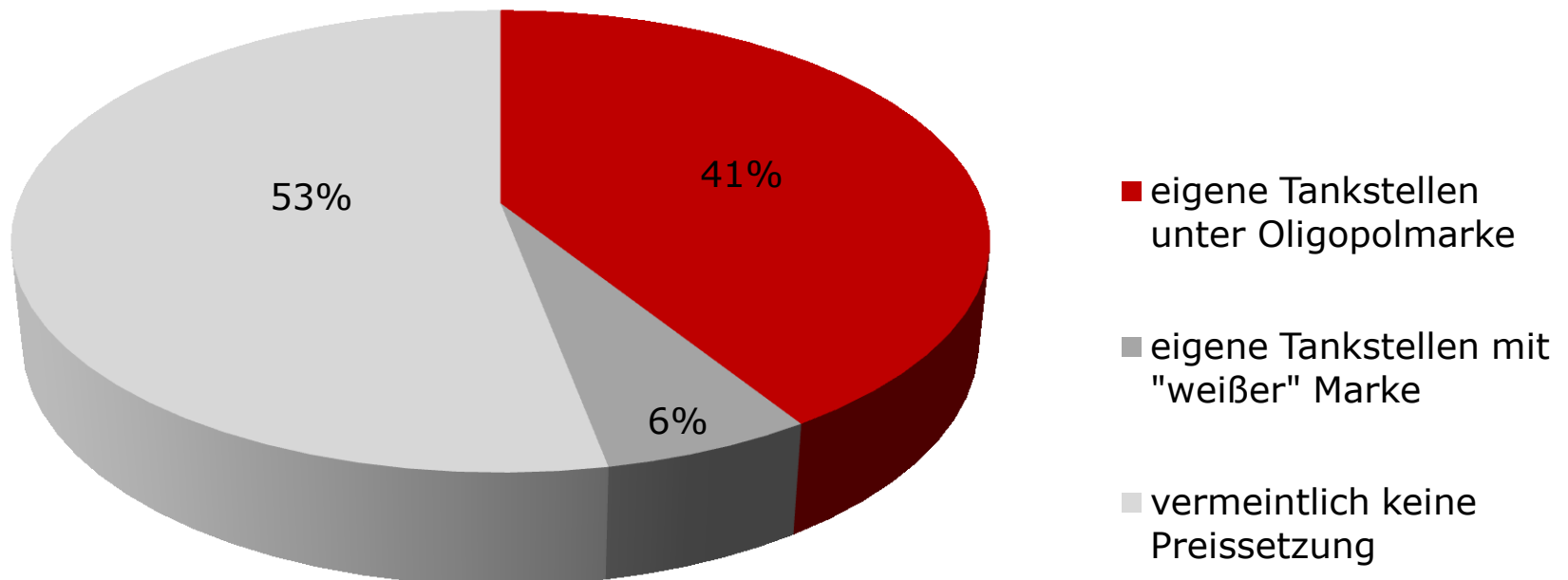


Angaben in % des Diesel-/Ottokraftstoffes an Straßentankstellen

II. Ergebnisse – Straßentankstellen

11

Preissetzung durch das Oligopol an eigenen Tankstellen

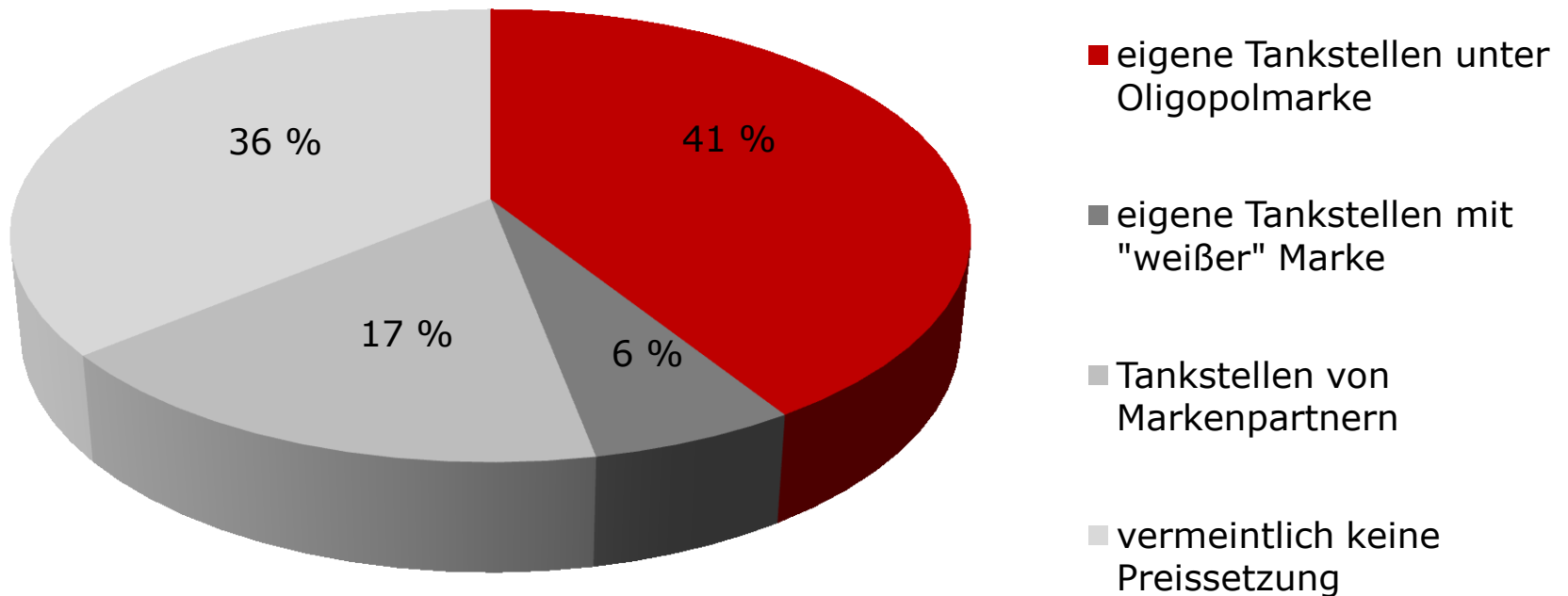


Angaben in % des Diesel-/Ottokraftstoffes an Straßentankstellen

II. Ergebnisse – Straßentankstellen

12

Preissetzung durch das Oligopol an eigenen und Markenpartner-Tankstellen

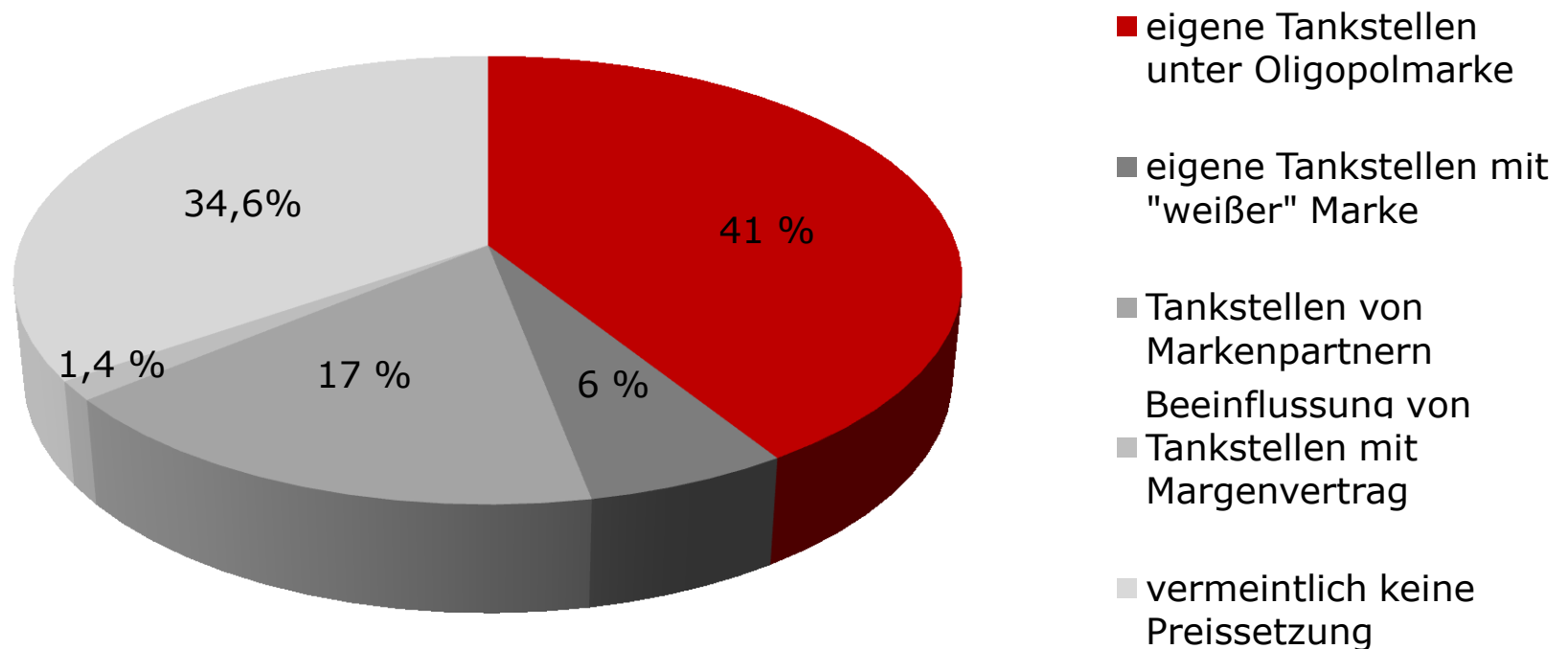


Angaben in % des Diesel-/Ottokraftstoffes an Straßentankstellen

II. Ergebnisse – Straßentankstellen

13

Preissetzung durch das Oligopol an eigenen und Partner- Tankstellen

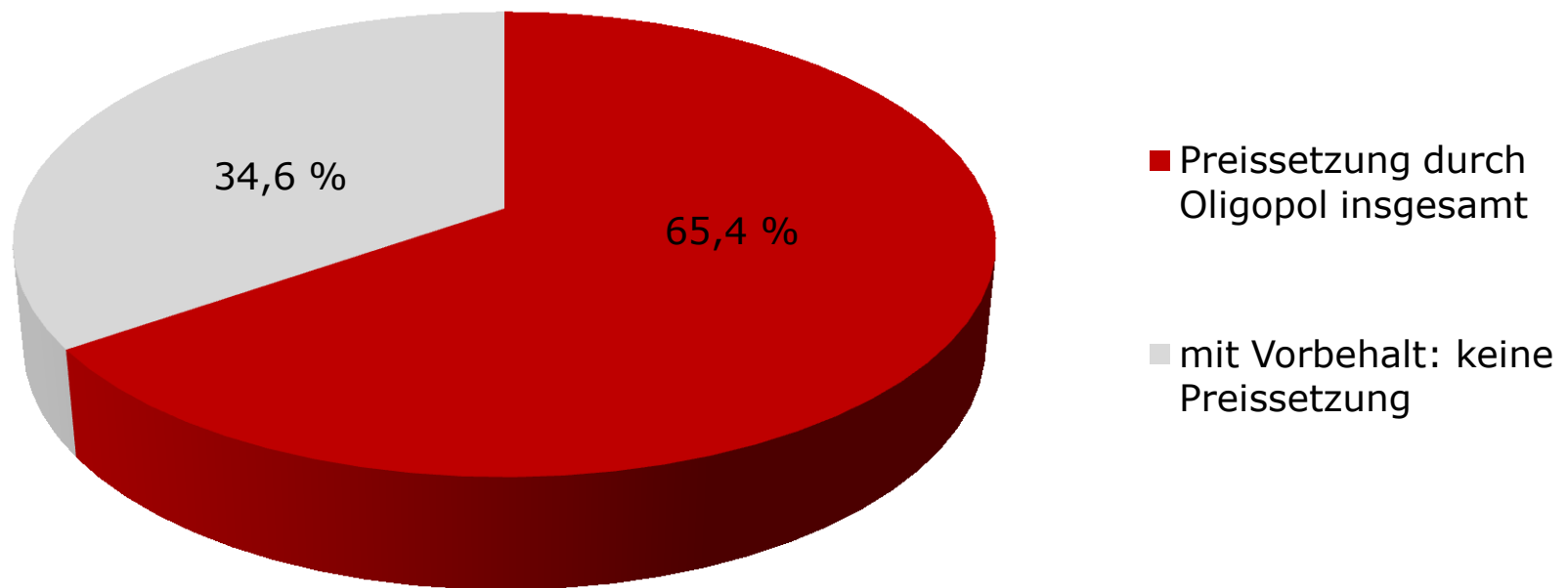


Angaben in % des Diesel-/Ottokraftstoffes an Straßentankstellen

II. Ergebnisse – Straßentankstellen

14

Tatsächliche Preissetzung durch das Oligopol insgesamt

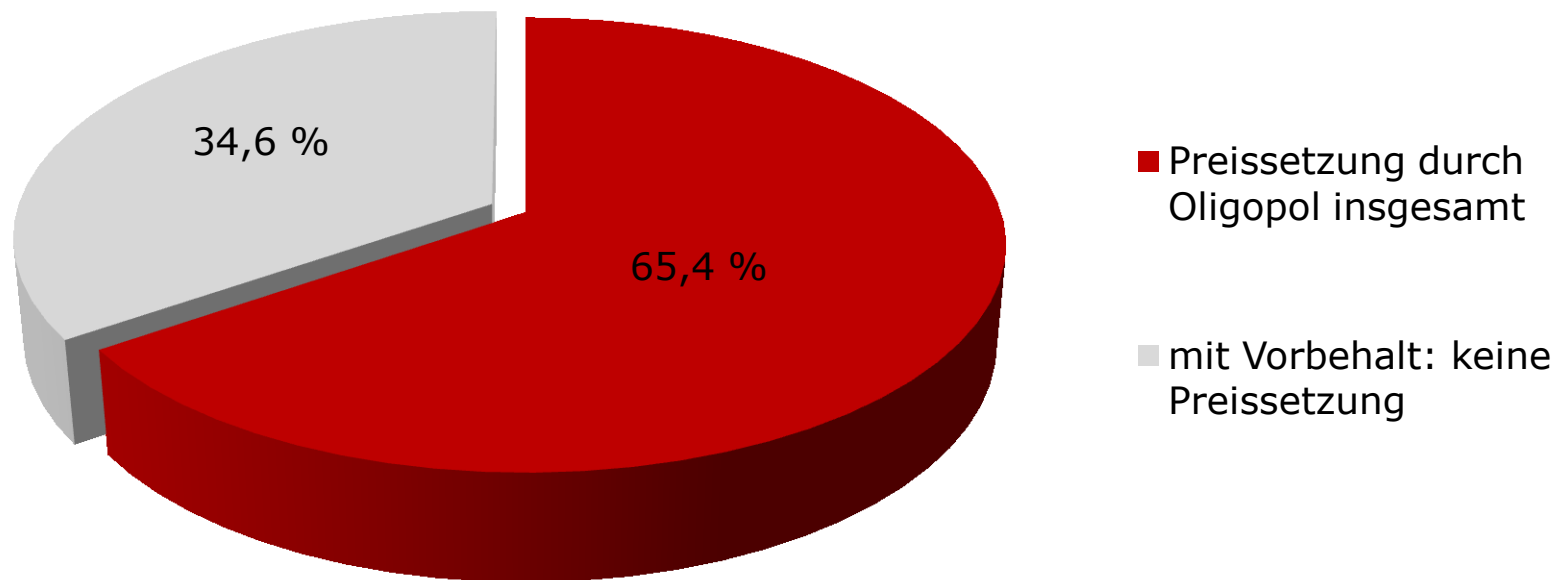


Angaben in % des Diesel-/Ottokraftstoffes an Straßentankstellen

II. Ergebnisse – Straßentankstellen

15

„Dunkelziffer“ faktische Preisbindung durch das Oligopol



Angaben in % des Diesel-/Ottokraftstoffes an Straßentankstellen

II. Ergebnisse – Straßentankstellen

16

4. Verdrängung freier Tankstellen

- Preisscheren-Problematik
 - Mineralölkonzern fordert von freien Tankstellen höhere Preise für Kraftstoff-Lieferung als er selbst von Autofahrern verlangt
 - Verbrauchervorteil nur vordergründig - Schädigung der Marktstruktur zieht höheres Preisniveau nach sich
- Musterverfahren
- Entwicklung von Beurteilungsgrundsätzen
 - Ermittlung der Vorliefer- und Tankstellenpreise
 - Umgang mit Rabatten auf den Tankstellenpreis

II. Ergebnisse – Straßentankstellen

17

5. Preisanalyse: Datengrundlage

Untersuchte Modellregionen	Köln, Hamburg, München, Leipzig
Zeitraum der Datenerhebung	1. Januar 2007 bis 30. Juni 2010
Befragte Unternehmen	19
Analysierte Tankstellen	407
Preisanalyse bezogen auf	Diesel- und Ottokraftstoff
Umfang	Alle Preisbewegungen im Zeitraum, tägliche Absatzmengen je Tankstelle
Datenpunkte insgesamt	Über 3 Millionen

II. Ergebnisse – Straßentankstellen

18

5. Preisanalyse: Preisbeobachtung

- Preisbeobachtung der Tankstellen als Voraussetzung der festgestellten Muster
 - Jede Tankstelle beobachtet im Durchschnitt 3,38 andere Tankstellen
 - Innerhalb des Oligopols dominiert die Beobachtung anderer Oligopolisten
 - Tankstellen außerhalb des Oligopols beobachten überwiegend die Oligopol-Tankstellen

II. Ergebnisse – Straßentankstellen

19

5. Preisanalyse: Preise nach Wochentagen

Durchschnittspreise für Ottokraftstoff in Köln nach Wochentagen und Jahren

	2007	2008	2009	2010
Montag (0-24 Uhr)	1,332	1,378	1,256	1,371
	1,330	1,378	1,256	1,370
	1,323	1,369	1,247	1,385
	1,326	1,363	1,245	1,401
Dienstag (0-24 Uhr)	1,347	1,395	1,277	1,408
	1,347	1,395	1,280	1,410
	1,345	1,393	1,280	1,404
	1,341	1,388	1,271	1,394
Mittwoch (0-24 Uhr)	1,344	1,400	1,290	1,416
	1,344	1,400	1,292	1,419
	1,339	1,394	1,288	1,423
	1,335	1,385	1,277	1,405
Donnerstag (0-24 Uhr)	1,341	1,397	1,282	1,422
	1,341	1,397	1,284	1,423
	1,335	1,390	1,279	1,425
	1,335	1,383	1,266	1,407
Freitag (0-24 Uhr)	1,348	1,402	1,282	1,412
	1,348	1,402	1,285	1,412
	1,347	1,400	1,285	1,414
	1,348	1,401	1,288	1,425
Samstag (0-24 Uhr)	1,348	1,399	1,286	1,423
	1,348	1,399	1,286	1,423
	1,343	1,393	1,279	1,407
	1,337	1,385	1,268	1,387
Sonntag (0-24 Uhr)	1,336	1,384	1,266	1,382
	1,336	1,384	1,266	1,382
	1,334	1,381	1,261	1,376
	1,332	1,379	1,257	1,372

II. Ergebnisse – Straßentankstellen

20

5. Preisanalyse: Menge nach Wochentagen

Täglicher Durchschnittsabsatz von Ottokraftstoff in Litern im Regionalmarkt Köln

	2007	2008	2009	2010	Durchschnitt 2007-2010
Montag	6707	7917	8893	8063	7895
Dienstag	5626	5881	5912	6172	5898
Mittwoch	6238	6148	5902	5667	5989
Donnerstag	6400	6796	6228	5753	6294
Freitag	6385	6481	6203	6019	6272
Samstag	5846	6092	5928	5715	5895
Sonntag	4821	5257	5330	5832	5310

(Werte gerundet / nur Absatzmengen von Aral, Esso, Jet, Shell und Total erfasst)

II. Ergebnisse – Straßentankstellen

21

5. Preisanalyse: Preisbewegungen

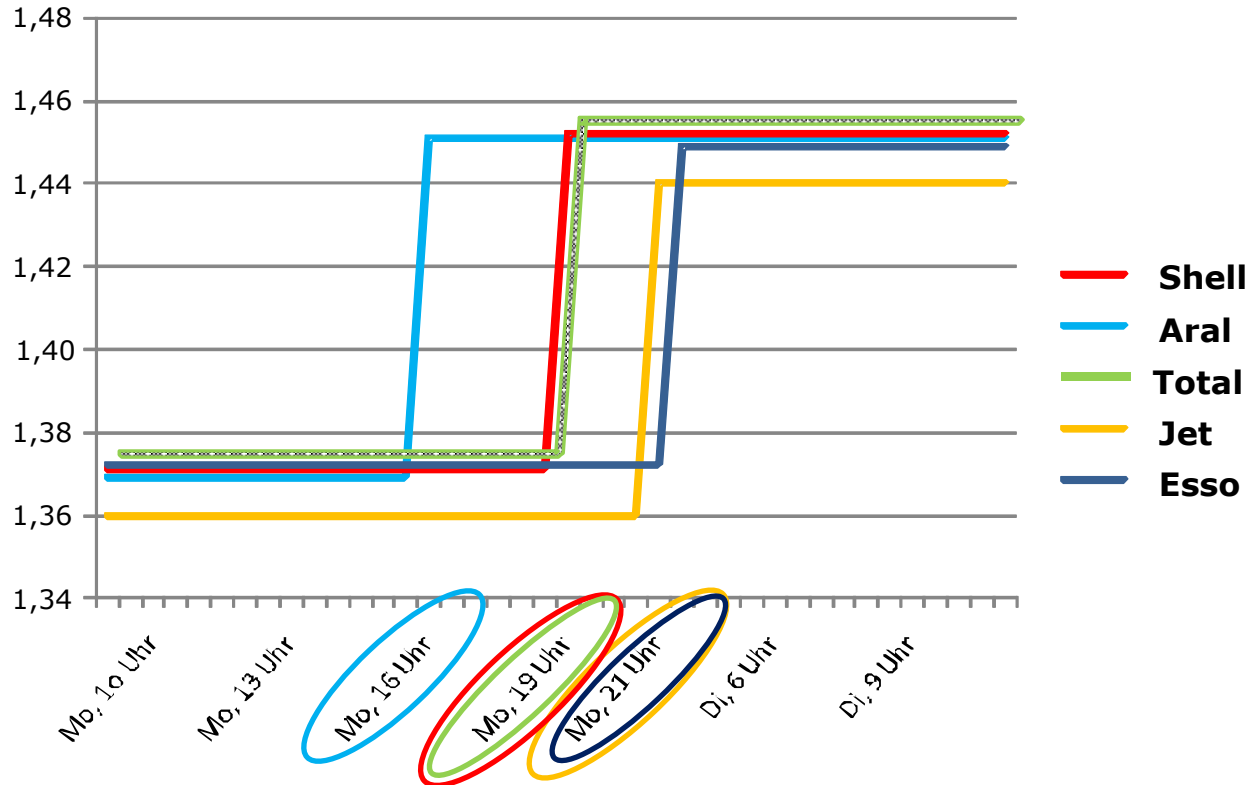
- Interpretationen der Preisbewegungen
 - Autofahrer: „Verbotene Absprachen“
 - Mineralölwirtschaft: „Lebhafter Wettbewerb“
 - Bundeskartellamt: „Suche nach dem Gleichgewichtspreis auf einem höheren Preisniveau“

II. Ergebnisse – Straßentankstellen

22

5. Preisanalyse: „Erhöhungs-Runde“

Preis pro Liter
Kraftstoff

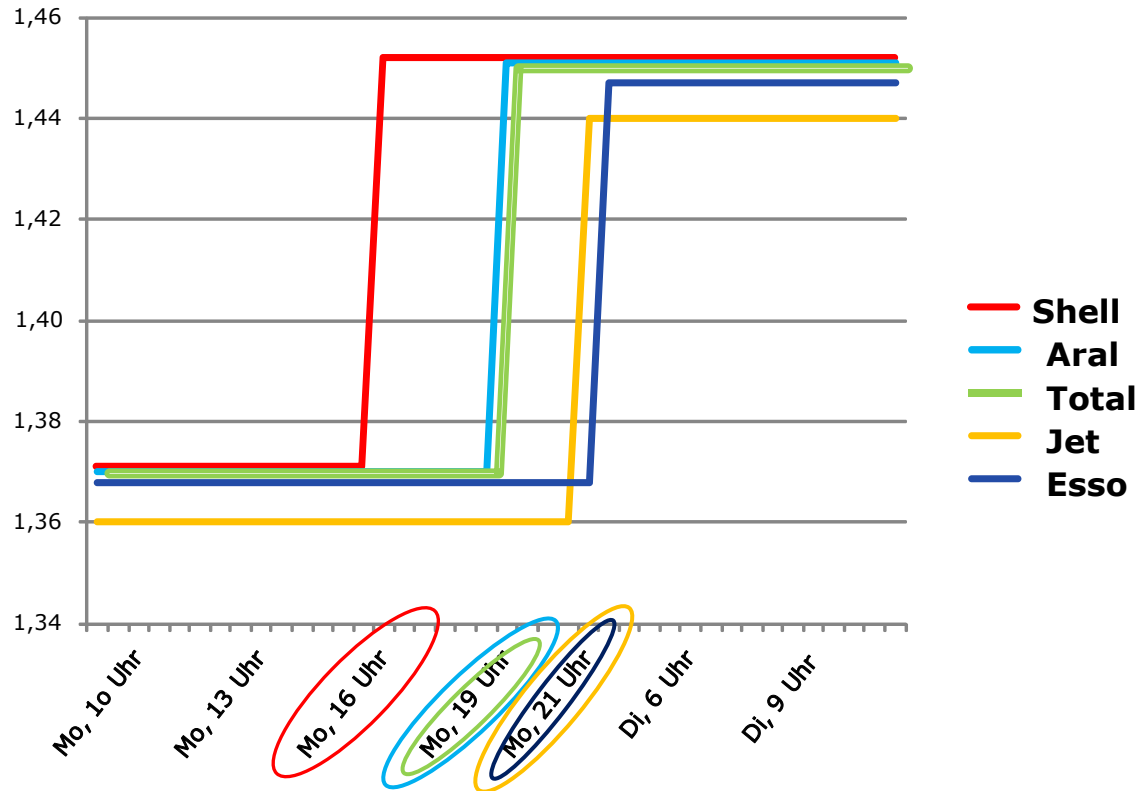


II. Ergebnisse – Straßentankstellen

23

5. Preisanalyse: „Erhöhungs-Runde“

Preis pro
Liter Kraftstoff



II. Ergebnisse – Straßentankstellen

24

5. Preisanalyse: „Erhöhungs-Runde“

- Stabile Muster in allen Modellregionen und bei Diesel- bzw. Ottokraftstoffen
- Aral oder Shell „Initiator“ der Preiserhöhung
 - Jeweils anderer (Aral bzw. Shell) zieht in der Regel nach 3 Stunden nach
 - Andere Oligopolisten ziehen in der Regel in festem Zeitabstand nach

II. Ergebnisse – Straßentankstellen

25

5. Preisanalyse: Preisbewegungen

- Interpretationen der Preisbewegungen
 - Verbotene Preisabsprachen nicht erforderlich für einheitliches Preissetzungsverhalten
 - Preissetzungsverhalten ist Ausdruck des funktionierenden Oligopols



„Implizite Kollusion“ = „Parallelverhalten“

III. Fazit und Handlungsempfehlungen

26

1. Einschreiten gegen das Oligopol

- Fortsetzung der Untersagungslinie bei Zusammenschlüssen unter der Beteiligung von Oligopolisten
 - Untersagung „Total/OMV“ im April 2009
 - Abmahnung „Shell/Edeka“ im Oktober 2010 in ursprünglicher Form
 - Freigabe unter Auflagen: „Shell/Lomo“ im Mai 2009

III. Fazit und Handlungsempfehlungen

27

1. Einschreiten gegen das Oligopol

- Schutz kleiner und mittlerer Mitbewerber vor Behinderungspraktiken
 - Verhinderung von Preisscheren durch Oligopolisten
 - Verhinderung von Untereinstandspreisverkauf durch Oligopolisten
 - Unzulässige Kopplungspraktiken

III. Fazit und Handlungsempfehlungen

28

2. Beseitigung von Wettbewerbsbeschränkungen

- Beseitigung von unzulässigen Preisbindungen und Preisbeeinflussungen
- Ahndung von Absprachen über Tankstellennetze
- Auflösungsverfahren wegen verbotswidrig vollzogener Zusammenschlüsse
- Prüfung möglicher Abschottungseffekte durch Markenpartner- und Markenhändlerverträge

III. Fazit und Handlungsempfehlungen

29

3. Umgang mit der Preisbildung

- Keine Lösung: Preismissbrauchsverfahren
 - Nicht praktikabel
 - Nicht zielführend, sondern kontraproduktiv



Ansetzen an der Ursache, nicht an der Wirkung

III. Fazit und Handlungsempfehlungen

30

3. Umgang mit der Preisbildung

Internationale Erfahrungen: **Österreich**

- „Spritpreis-Verordnung“ seit Januar 2011
 - Preiserhöhungen nur noch um 12 Uhr, Senkungen jederzeit möglich
 - Aufbau einer Kraftstoffpreis-Datenbank beim Energieregulierer geplant
 - Noch keine verlässlichen Evaluationsergebnisse
- Marktbeobachtung durch österreichische Wettbewerbsbehörde

III. Fazit und Handlungsempfehlungen

31

3. Umgang mit der Preisbildung

Internationale Erfahrungen: **Australien**

- „FuelWatch“ in West-Australien seit 2001
 - „24-Hour Rule“
 - Kraftstoffpreis-Datenbank für Autofahrer
 - Wirkung auf Preisniveau unklar
- Landesweite Marktbeobachtung durch australische Wettbewerbsbehörde

Sektoruntersuchung Kraftstoffe

Pressekonferenz

Abschlussbericht Sektoruntersuchung Kraftstoffe

Bonn, 26. Mai 2011

