

POLICY BRIEF

AUF EINEN BLICK

Die Monopolkommission begrüßt das angekündigte Auslaufen des Tankrabatts und empfiehlt, die strukturelle Untersuchung der Raffinerie- und Großhandelsstufe fortzusetzen.

- Der Tankrabbatt wurde zu einem großen Teil, aber nicht vollständig, weitergegeben. Es ist richtig, den Tankrabbatt nicht fortzusetzen.
- Die Weitergabe unterscheidet sich abhängig von der regionalen Lieferstruktur und deutet erneut auf mögliche Wettbewerbsprobleme auf der Raffinerie- und Großhandelsstufe.
- Eine strukturelle Lösung dieser Wettbewerbsprobleme ist sinnvoll. Die entsprechenden Bemühungen des Bundeskartellamts auf Basis von § 32f GWB sollten fortgesetzt werden.

Auslaufen des Tankrabatts richtig – nun die strukturelle Untersuchung der Raffinerie- und Großhandelsebene konsequent fortsetzen

Der Krieg im Iran treibt die Kraftstoffpreise in Deutschland stark nach oben. Die Bundesregierung hatte sich deshalb für einen Tankrabbatt entschieden, der die Energiesteuer auf alle Kraftstoffe um rund 14 Cent senkt, was die Kraftstoffpreise inklusive Mehrwertsteuer um rund 17 Cent verringert und etwa 1,6 Mrd. Euro kostet. Die Analyse der Monopolkommission zeigt, dass der Tankrabbatt die Verbraucherinnen und Verbraucher zu einem großen Teil,

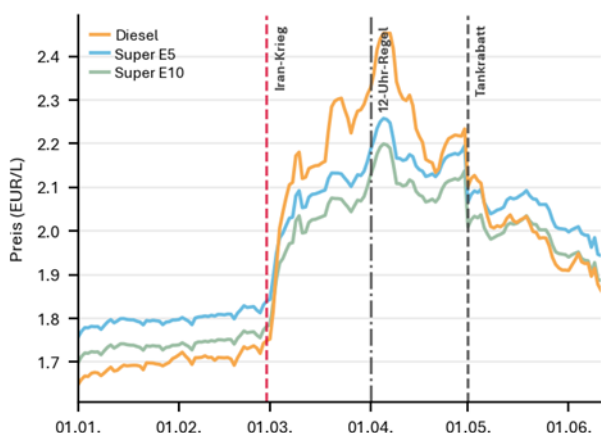
aber nicht vollständig erreichte und dass die Weitergabe regional unterschiedlich erfolgte. Das deutet erneut auf ein Wettbewerbsproblem auf der vorgelagerten Marktstufe hin. Diese Wettbewerbsprobleme sollten durch das Bundeskartellamt im Verfahren nach § 32f Abs. 3 GWB weiter bekämpft werden.

Am 28. Februar 2026 hat der Iran-Krieg begonnen. Mit der zeitweisen Sperrung der Straße von Hormus, durch die ein erheblicher Teil des weltweit

gehandelten Öls verschifft wird, hat sich das Angebot an Rohöl schlagartig verknappt. Rohöl ist die zentrale Vorleistung für alle Kraftstoffe, und seine kriegsbedingte Verknappung hat die Beschaffung deutlich verteuert. Es handelt sich somit um eine grundlegende, angebotsseitige Verknappung. Als Reaktion hierauf hat die Internationale Energieagentur eine koordinierte Freigabe von rund 400 Mio. Barrel strategischer Ölreserven organisiert, etwa ein Fünftel der Mitgliederreserven. Die Europäische Kommission koordinierte zusätzlich die Freigabe nationaler Reserven.

Über die Lieferkette hat die Verknappung die deutschen Zapfsäulen erreicht. ↗Abbildung 1 zeigt die Entwicklung der Kraftstoffpreise für Diesel, E5 und E10 an deutschen Tankstellen für das Jahr 2026. Die Preise aller Kraftstoffsorten sind binnen weniger Wochen stark gestiegen, teilweise um mehr als ein Drittel. Der weitgehend parallele Anstieg von Diesel, Super E5 und Super E10 ist das Ergebnis des gemeinsamen Rohöl-Kostenschocks, der sich über Raffinerien und Großhandel bis zur Tankstelle fortsetzt. Im europäischen Vergleich fällt allerdings auf, dass die Preissteigerung in Deutschland besonders stark ausfällt.¹

Abbildung 1: Kraftstoffpreise in Deutschland



Quelle: Eigene Berechnung und Darstellung auf Basis von Tankerkönig (Stand Juni 2026)

Die Bundesregierung hat auf diese Belastung mit zwei Eingriffen in die freie Preisbildung reagiert, die beide auf die letzte Stufe der Lieferkette, den Tankstellenmarkt, zielen. Seit dem 1. April 2026 dürfen Tankstellen ihre Preise nur noch einmal täglich um 12 Uhr erhöhen, während Preissenkungen jederzeit zulässig bleiben (12-Uhr-Regel). Zwar sind die Preise unmittelbar nach ihrer Einführung gestiegen, was allerdings auch mit dem Beginn der Osterferien zusammenhängen kann, doch erste empirische Evidenz deutet darauf hin, dass die Regelung selbst kurzfristig eher preisdämpfend gewirkt hat.² Zum 1. Mai 2026 ist zudem der Tankrabatt in Kraft getreten, eine bis zum 30. Juni befristete Senkung der Energiesteuer um rund 14 Cent je Liter auf alle Kraftstoffe, was die Kraftstoffpreise inklusive Mehrwertsteuer um rund 17 Cent senkt. Die Kosten für den Staat betragen etwa 1,6 Mrd. Euro. Einen vergleichbaren Tankrabatt hatte die Bundesregierung bereits 2022 im Zuge des Ukraine-Kriegs eingeführt. Die Monopolkommission stellte damals eine weitgehende Weitergabe fest, schwächer fiel sie aber dort aus, wo starke lokale Marktmacht herrschte sowie an Autobahntankstellen.³

Der Tankrabatt verlagert die durch den erhöhten Ölpreis gestiegenen Kraftstoffpreise auf den Staatshaushalt und soll die Endkundenpreise unmittelbar absenken. Dadurch schwächt er das Preissignal der Angebotsverknappung ab: Die hohen Preise würden Verbraucherinnen und Verbraucher ansonsten veranlassen, weniger zu verbrauchen. Zudem hat der Tankrabatt verteilungspolitische Auswirkungen: Da die Entlastung von der getankten Menge abhängt, profitieren diejenigen besonders stark, die viel fahren oder deren Fahrzeuge besonders viel Kraftstoff verbrauchen. Ob der Tankrabatt seine entlastende Wirkung überhaupt entfaltet, hängt zudem entscheidend davon ab, ob die Steuersenkung entlang der Lieferkette an die Verbraucherinnen und Verbraucher weitergegeben wird, und das wiederum bestimmt der Wettbewerb auf den vorgelagerten Marktstufen.

WETTBEWERB ENTLANG DER LIEFERKETTE

Nach § 8 EnergieStG fällt die Energiesteuer an, sobald ein Kraftstoff das Steuerlager verlässt. Geschuldet wird sie von den Steuerlagerinhabern, also von den Raffinerien sowie den Importeuren und Großhändlern. Die Steuersenkung kommt damit zuerst bei diesen Unternehmen an. Ob sie bis zur Zapfsäule durchgereicht wird, entscheidet der Wettbewerb auf der Raffinerie- und Großhandelsstufe und zu einem gewissen Grad auch die öffentliche Aufmerksamkeit. Stehen die Raffinerien und Großhändler unter Wettbewerbs- oder Öffentlichkeitsdruck, geben sie die Senkung tendenziell in größerem Umfang weiter. Haben sie Marktmacht, können sie einen Teil als zusätzliche Marge einbehalten.

Welcher Teil des Tankrabatts am Ende tatsächlich an der Zapfsäule angekommen ist, zeigt die folgende empirische Schätzung, die die Preisentwicklung in Deutschland mit jener in Frankreich vergleicht und so den Anteil der Steuersenkung quantifiziert, der bei den Verbraucherinnen und Verbrauchern ankommt.

- Der geschätzte Preiseffekt des Tankrabatts ergibt sich aus der Differenz beider Länder vor und nach dem 1. Mai. Dieses Verfahren wird als Differenzen-von-Differenzen-Schätzung bezeichnet.
- Aus der französischen Vergleichsgruppe werden TotalEnergies-Tankstellen ausgeschlossen, weil das Unternehmen dort einen freiwilligen Preisdeckel eingeführt hat – ebenso Autobahntankstellen, da TotalEnergies dort einen Großteil betreibt.
- Der geschätzte Preiseffekt ist eine vorsichtige Obergrenze: Kriegsbedingt erhöhte Aufschläge der Raffinerien sowie vorgezogene Preisreaktionen nach der Ankündigung des Tankrabatts am 23. April gingen zeitgleich mit dessen Einführung zurück. Da dieser Rückgang mit dem Tankrabbatt zusammenfällt, wird ein Teil dem geschätzten Preiseffekt zugerechnet. Die tatsächliche Weitergabe liegt deshalb wahrscheinlich unterhalb des geschätzten Preiseffekts.



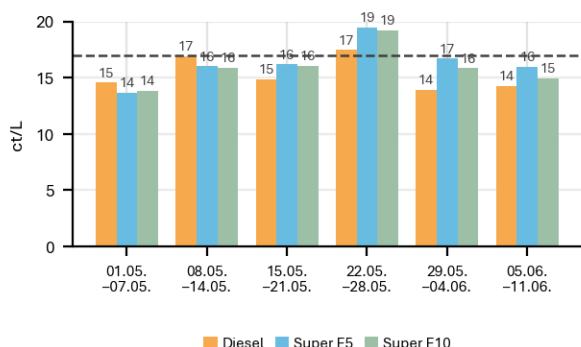
Schätzmethode der Tankrabbatt-Weitergabe

- Die Monopolkommission vergleicht die tägliche Preisentwicklung in Deutschland mit Frankreich als Vergleichsgruppe. Beide Märkte sind ähnlich aufgebaut und erlebten einen vergleichbaren Rohölpreisschock. Die französische Preisentwicklung zeigt, wie sich die deutschen Preise ohne den Tankrabbatt entwickelt hätten.

TANKRABBATT WIRD NICHT VOLLSTÄNDIG WEITERGEGEBEN

➤Abbildung 2 zeigt die Differenzen-von-Differenzen-Schätzung des wöchentlichen Preisrückgangs in Deutschland relativ zu Frankreich in Cent je Liter nach Kraftstoffsorte. Die gestrichelte Linie markiert die volle Weitergabe von 17 Cent.

Abbildung 2: Wöchentlicher Preisrückgang in Deutschland gegenüber Frankreich



Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis von Tankerkönig und Ministère de l'Économie (Stand Juni 2026)

In der ersten Maiwoche liegt der geschätzte Preisrückgang in Deutschland gegenüber Frankreich je nach Kraftstoffart bei maximal 15 Cent. Ende Mai erreicht er einen Höhepunkt von knapp über 19 Cent, bevor ab Anfang Juni wieder ein deutlicher Rückgang zu beobachten ist. Selbst unter Zugrundelegung der konservativen Schätzmethode liegt der Preiseffekt des Tankrabatts also insgesamt unter 17 Cent. Der durchschnittliche geschätzte Preisrückgang über alle Wochen liegt je nach Kraftstoff zwischen 15 und 16 Cent. Bei einem Gesamtvolumen von 1,6 Mrd. Euro für die Steuersenkung verbliebe so am Ende der Tankrabattperiode eine Differenz von 100-200 Mio. Euro, die nicht bei den Verbraucherinnen und Verbrauchern ankommt.

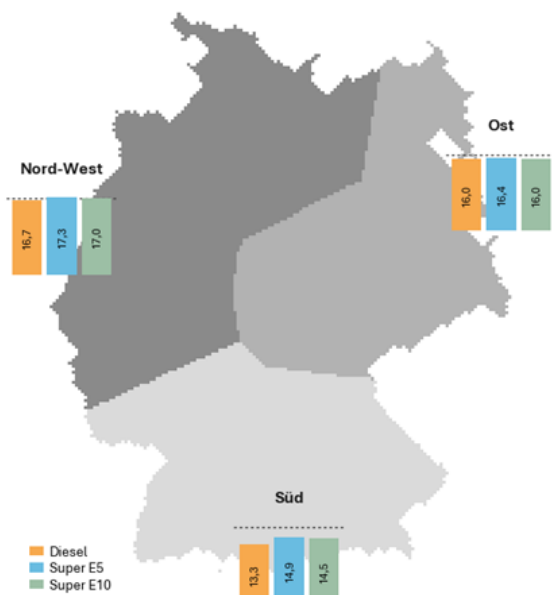
DIE WEITERGABE IST VON DER VERSOR- GUNGSSTRUKTUR ABHÄNGIG UND DEUTET AUF EIN WETTBEWERBSPROBLEM AUF RAFFI- NERIE- UND GROßHANDELEBENE HIN

Der Kraftstoffmarkt reicht von der Rohölförderung über Raffinerie und Großhandel bis zur Zapfsäule. Die Tankstellenstufe an seinem Ende ist der transparenteste und wettbewerblichste Teil. Innerhalb des Tankstellenmarktes sind lediglich Autobahn-

standorte und Regionen mit geringer lokaler Konkurrenz Stellen mit schwachem Wettbewerb.⁴

Ergänzend zur wöchentlichen Analyse wurde geprüft, ob die Weitergabe des Tankrabatts 2026 mit dem Versorgungsweg der jeweils nächstgelegenen Raffinerie, also mit einem Strukturmerkmal der vorgelagerten Stufen, zusammenhängt. Dazu wurden alle Tankstellen der jeweils nächstgelegenen Raffinerie zugeordnet und im Anschluss mit der dominanten Bezugsroute verbunden. Dieser Ansatz ist sowohl in empirischer Forschung⁵ als auch beim Bundeskartellamt⁶ üblich. Im Wesentlichen lassen sich deutsche Tankstellen so in drei große Versorgungsgebiete einteilen: den über das Mittelmeer versorgten Süden, der über die Transalpine Pipeline beliefert wird, den ARA-orientierten Nordwesten mit Bezug aus dem Raum Rotterdam und den Nordsee-Häfen und den über die Drushba-Pipeline versorgten Osten.

Wenn der Tankrabatt je nach Liefergebiet systematisch unterschiedlich an die Tankstellenpreise weitergegeben wird, deutet dies auf Unterschiede in der Wettbewerbsintensität auf der vorgelagerten Marktstufe hin. Insbesondere kommen dabei mögliche Probleme mit der Marktmacht auf Ebene der Raffinerien und des Großhandels in Betracht, die sich bis in die Endkundenpreise fortsetzen können. Zwar könnte die unterschiedliche Weitergabe auch auf Kostenentwicklungen entlang der Bezugswege zurückgehen, etwa wenn sich Großhandelspreise, Transport- oder Beschaffungskosten zwischen den drei Liefergebieten unterschiedlich entwickeln. Die empirische Evidenz zum Tankrabatt 2022 spricht jedoch gegen eine rein kostengetriebene Erklärung: Gregor und Haucap (2025) zeigen, dass die Raffineriemargen auch nach Herausrechnen der Rohöl- und Transportkosten stiegen, der Marktmachtkanal auf der vorgelagerten Stufe also auch dann eine zentrale Rolle spielt.

Abbildung 3: Preisrückgang nach Versorgungsstruktur

Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis von Tankerkönig und Ministère de l'Économie (Stand Juni 2026)

Abbildung 3 zeigt den empirisch geschätzten Preiseffekt des Tankrabatts nach Kraftstoffsorte für die drei Liefergebiete. Die Ergebnisse sind anhand alternativer Schätzmethode verifiziert. Da die Schätzwerte methodenbedingt Obergrenzen darstellen, liegt die tatsächliche Weitergabe höchstwahrscheinlich darunter. Zwei Ergebnisse gehen aus der Schätzung hervor: Der durchschnittliche Preisrückgang variiert systematisch mit der Versorgungsstruktur. Er ist im Nordwesten am höchsten (16,7 bis 17,3 Cent pro Liter) und im Süden am geringsten (13,3 bis 14,9 Cent). Zudem sind die regionalen Unterschiede bei Diesel am größten: 3,4 Cent pro Liter zwischen Nordwesten und Süden, gegenüber rund 2,4 Cent bei E5 und E10.

Diese Ergebnisse deuten insgesamt darauf hin, dass der unvollständige und regional unterschiedliche Preiseffekt des Tankrabatts kein Phänomen der Tankstellenebene ist, sondern ein Symptom unzureichenden Wettbewerbs auf der vorgelagerten Marktstufe. Die systematische Variation

entlang der Lieferstruktur stützt zusammen mit der angeführten Evidenz zum Tankrabatt 2022 diesen Schluss. Wieviel einer steuerlichen Entlastung bei den Verbraucherinnen und Verbrauchern an der Tankstelle ankommt, dürfte damit maßgeblich von den vorgelagerten Marktstufen der Raffination und des Großhandels abhängen. Die Befunde sprechen folglich für ein strukturelles Wettbewerbsproblem auf dieser Ebene.

§ 32f GWB ANWENDEN UND DAS EINGELEITETE VERFAHREN KONSEQUENT FÜHREN

Schon kleine Unterschiede in der Weitergabe wiegen schwer, weil sie sich dauerhaft in den Endkundenpreisen niederschlagen. Wie die vorliegende Untersuchung zeigt, fielen sie je nach Lieferweg unterschiedlich aus. Zusammen mit den im europäischen Vergleich besonders starken Preissteigerungen und den Befunden der Sektoruntersuchung des Bundeskartellamts nährt das den Verdacht eines nur bedingt wirksamen Wettbewerbs auf der Raffinerie- und Großhandelsstufe. Dabei handelt es sich um ein strukturelles Problem, das anzugehen ist, damit der Wettbewerb niedrige Preise ohne überhöhte Margen hervorbringen kann und steuerliche Entlastungen verlässlich bei den Verbraucherinnen und Verbrauchern ankommen.

Mit dem Verfahren nach § 32f Abs. 3 GWB hat der Gesetzgeber 2023 ein Instrument gerade für solche Fälle geschaffen. Anders als ein Kartell- oder Missbrauchsverfahren setzt es keinen Nachweis eines konkreten Verstoßes voraus, sondern knüpft an eine erhebliche und fortwährende Störung des Wettbewerbs an, wie sie in strukturell verfestigten Märkten wie der Raffinerieebene und dem Kraftstoffgroßhandel entstehen kann. Seine Stärke liegt darin, dass das Bundeskartellamt verbindliche Abhilfemaßnahmen anordnen kann – von Verhaltensauflagen bis hin zu strukturellen Eingriffen –, die unmittelbar an der Ursache der Störung ansetzen statt lediglich einzelne Verhaltensweisen im

Nachhinein zu sanktionieren. Voraussetzung ist eine abgeschlossene Sektoruntersuchung. Eine solche liegt mit der Untersuchung zu Raffinerien und Kraftstoffgroßhandel bereits vor. Aufbauend hierauf hat das Bundeskartellamt bereits ein Verfahren nach § 32f Abs. 3 GWB eingeleitet, um zu prüfen, ob im Kraftstoffhandel eine solche erhebliche und dauerhafte Wettbewerbsstörung vorliegt. Unter anderem untersucht es, ob einzelne Marktteilnehmer gezielt die Preisnotierungen von Preisinformationsdiensten beeinflussen.

Die Fortführung des Verfahrens ist derzeit allerdings erschwert: Das Oberlandesgericht Düsseldorf hat in zwei Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes Zweifel an der Zulässigkeit einzelner Auskunftsbeschlüsse des Bundeskartellamts und an den Ermittlungsbefugnissen des Amtes insgesamt geäußert. Das Bundeskartellamt sieht sich dadurch gegenwärtig an der Fortführung des Verfahrens gehindert und will zunächst die Entscheidung des Bundesgerichtshofs abwarten.

Aus Sicht der Monopolkommission ist eine Unterbrechung oder gar ein Abbruch des Verfahrens höchst misslich. Die festgestellte Wettbewerbsstörung ist struktureller Natur und verlangt nach einer strukturellen Lösung, für die § 32f gerade geschaffen wurde. Als erstmalige Anwendung dieses Instruments wird das Verfahren unvermeidlich Fragen aufwerfen. Es ist unverständlich, dass das OLG Düsseldorf die Rechtsbeschwerde zum Bundesgerichtshof (BGH) bei dieser erstmaligen Anwendung der Vorschrift nicht zugelassen hat. Dadurch wird das Verfahren ungebührlich verzögert. Die Monopolkommission würde es begrüßen, wenn der BGH die Rechtsbeschwerde zulässt und die offenen Fragen rasch klärt. Unabhängig davon sollte das Bundeskartellamt so weit wie möglich auf eine strukturelle Lösung der Wettbewerbsprobleme drängen.

DATENERHEBUNG AUF DIE VERFAHREN KONZENTRIEREN

Unabhängig davon stellt sich die Frage, wie die Datengrundlage der Wettbewerbsaufsicht auf der Vorleistungsstufe verbessert werden kann. Einer dauerhaften, auf einzelne Branchen begrenzten Datenerhebung steht die Monopolkommission allerdings zurückhaltend gegenüber: Die Datenverfügbarkeit sollte in erster Linie im jeweiligen Verfahren selbst geklärt werden. Sektorspezifische Marktbeobachtungen werfen ordnungspolitische Fragen auf und sollten die Ausnahme bleiben. Wird ein solches Instrument gleichwohl geschaffen – wie mit der in der 12. GWB-Novelle vorgeschlagenen Neufassung des § 47k Abs. 7 GWB, die es der Markttransparenzstelle Kraftstoffe erlaubt, vertraulich Preis- und Absatzinformationen von Raffinerien und Großhandel anzufordern und an das Bundeskartellamt weiterzuleiten –, sollte es so ausgestaltet werden, dass Fokus und Angemessenheit der Datenerhebung gewahrt bleiben:

- Inhalt und Zeitrahmen verbindlich festlegen: welche Daten (Preise, Mengen, Vertragslaufzeiten, Vertragsparteien), in welcher Form (maschinenlesbar) und über welchen Zeitraum erhoben werden. Das schafft Planungssicherheit für die Unternehmen und vergleichbare Daten für die Behörden.
- Eine Mengenschwelle vorsehen, sodass sich die Erhebung auf die preissetzenden Anbieter konzentriert und kleinere Marktteilnehmer nicht unnötig belastet werden.
- Die Erhebung evaluieren und wissenschaftlich begleiten und hierfür in § 47k Abs. 6 GWB neben der Weitergabe an die Kartellbehörden auch einen Datenzugang der Monopolkommission verankern, wie er für die auf Tankstellenebene erhobenen Daten bereits besteht.

DAS AUSLAUFEN DES TANKRABATTS IST RICHTIG – WEITERE ENTLASTUNGEN ZIELGENAU AUSGESTALTEN

Die Monopolkommission begrüßt die Entscheidung der Bundesregierung, den Tankrabatt nicht zu verlängern. Die Steuersenkung kommt nur teilweise an der Zapfsäule an, weitere Nachteile treten hinzu: Sie ist mit rund 1,6 Mrd. Euro teuer, sie entlastet überproportional Vielfahrende und Fahrzeuge mit hohem Verbrauch, und ökonomisch am schwersten wiegt, dass sie das Preissignal dämpft, mit dem die kriegsbedingte Rohölknappheit die Verbraucherinnen und Verbraucher eigentlich zu einem sparsameren Verbrauch anhalten sollte. Hat das jüngst ausgehandelte Rahmenabkommen zwischen den USA und dem Iran Bestand, könnte sich mittelfristig zudem eine Entspannung am Ölmarkt abzeichnen, was zusätzlich gegen eine Verlängerung spricht.

Sollte die Lage an den Kraftstoffmärkten weiterhin angespannt bleiben und weitere staatliche

Entlastungen aus Sicht der Politik erforderlich machen, empfiehlt die Monopolkommission, diese zielgenauer auszugestalten. Statt einer pauschalen Senkung der Kraftstoffpreise, die das Preissignal für alle dämpft und vor allem Vielfahrende begünstigt, sollte ein einkommensabhängiger Zuschuss für Pendlerinnen und Pendler oder eine gezielte Entlastung kleiner, besonders betroffener Betriebe geprüft werden. Ein solcher Transfer erreicht gezielt diejenigen, die auf das Auto angewiesen sind und die Mehrkosten am wenigsten tragen können, und lässt den Sparanreiz des Preissignals weitgehend bestehen.

Zugleich verweist der Tankrabatt erneut auf das strukturelle Wettbewerbsproblem auf der Raffinerie- und Großhandelsstufe. Die rechtlichen Grundlagen, um es anzugehen, liegen mit § 32f GWB bereits vor und werden durch die 12. GWB-Novelle ergänzt; sie sollten nun konsequent genutzt werden, um das Problem klar zu identifizieren und wettbewerblich aufzulösen.

➤ EMPFEHLUNGEN

- Auf Eingriffe in die freie Preisbildung wie den „Tankrabatt“ sollte zukünftig verzichtet werden, weil sie teuer sind, asymmetrisch entlasten, nur unvollständig an die Verbraucherinnen und Verbraucher weitergegeben werden und vor allem knappheitsbedingte Preissignale dämpfen.
- Das Bundeskartellamt sollte das begonnene Verfahren nach § 32f GWB auf Basis der ihm zur Verfügung stehenden Instrumente und Daten mit Nachdruck fortführen. Dabei kann die neue Datenerhebung gemäß dem vorgeschlagenen § 47k Abs. 7 GWB-E die Datengrundlage verbessern. Grundsätzlich sollten die notwendigen Daten aber in den jeweiligen Verfahren erhoben werden.
- Die durch die 12. GWB-Novelle geplante Übermittlung von Kraftstoffpreisen der Großhandelsebene sollte so adjustiert werden, dass Fokus und Angemessenheit der Datenerhebung sichergestellt sind. Die vertrauliche Übermittlung der Daten ausschließlich an das Bundeskartellamt sollte beibehalten werden, da eine Veröffentlichung Absprachen erleichtern könnte.

Die Monopolkommission ist ein unabhängiges Beratungsgremium, das die Bundesregierung und den Gesetzgeber in den Bereichen Wettbewerbspolitik, Wettbewerbsrecht und Regulierung berät. Die Monopolkommission besteht aus fünf Mitgliedern, die vom Bundespräsidenten auf Vorschlag der Bundesregierung ernannt werden. Professor Tomaso Duso ist seit 2024 Vorsitzender der Kommission.

KONTAKT

Monopolkommission
Kurt-Schumacher-Str. 8 · 53113 Bonn
info@monopolkommission.de
www.monopolkommission.de

 Monopolkommission



Abonnieren Sie den Policy Brief
bequem über unseren Mail-Newsletter:
www.monopolkommission.de/newsletter



¹ Duso, T. und S. Oschmann (2026), Kraftstoffpreise und die Rolle des Wettbewerbs, ifo Schnelldienst 6/2026, S.36–41

² Siehe Breiderhoff, X. und R. Dewenter (2026), Short-Term Effects of the 12 p.m. Rule in Germany – A Difference-in-Differences Approach, mimeo

³ Monopolkommission (2023): 9. Sektorgutachten Energie, S.147 ff.

⁴ Monopolkommission (2023): 9. Sektorgutachten Energie, S.140 ff.

⁵ Oschmann, S. (2025). Vertical market structure matters: The case of a horizontal retail merger in the German gasoline market(No. 418). DICE Discussion Paper.

Gregor, L., & Haucap, J. (2025). The rise of refinery margins: The case of energy tax cut in Germany (No. 431). DICE Discussion Paper.

Haucap, J., Heimeshoff, U., & Siekmann, M. (2017). Fuel prices and station heterogeneity on retail gasoline markets. The Energy Journal, 38(6), 81-104.

⁶ Siehe BKartA (2025): Abschlussbericht Sektoruntersuchung Raffinerien und Kraftstoffgroßhandel