

# **Ermittlungsbericht: Tankstellenmarkt im Lungau**

Wien, März 2025

## **Impressum**

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:  
Bundeswettbewerbsbehörde,  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
Gesamtumsetzung: Bundeswettbewerbsbehörde  
Stand: März 2025

## **Copyright und Haftung:**

Auszugsweiser Abdruck ist nur mit Quellenangabe gestattet, alle sonstigen Rechte sind ohne schriftliche Zustimmung des Medieninhabers unzulässig.

Es wird darauf verwiesen, dass alle Angaben in dieser Publikation trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr erfolgen und eine Haftung der Bundeswettbewerbsbehörde und der Autorin/des Autors ausgeschlossen ist. Rechtsausführungen stellen unverbindliche Meinungen der Autorin/des Autors dar und können der Rechtsprechung unabhängiger Gerichte keinesfalls vorgreifen.

Rückmeldungen: Allfällige Stellungnahmen und Überlegungen zu vorliegender Publikation übermitteln Sie bitte an [wettbewerb@bwb.gv.at](mailto:wettbewerb@bwb.gv.at).

# Inhaltsverzeichnis

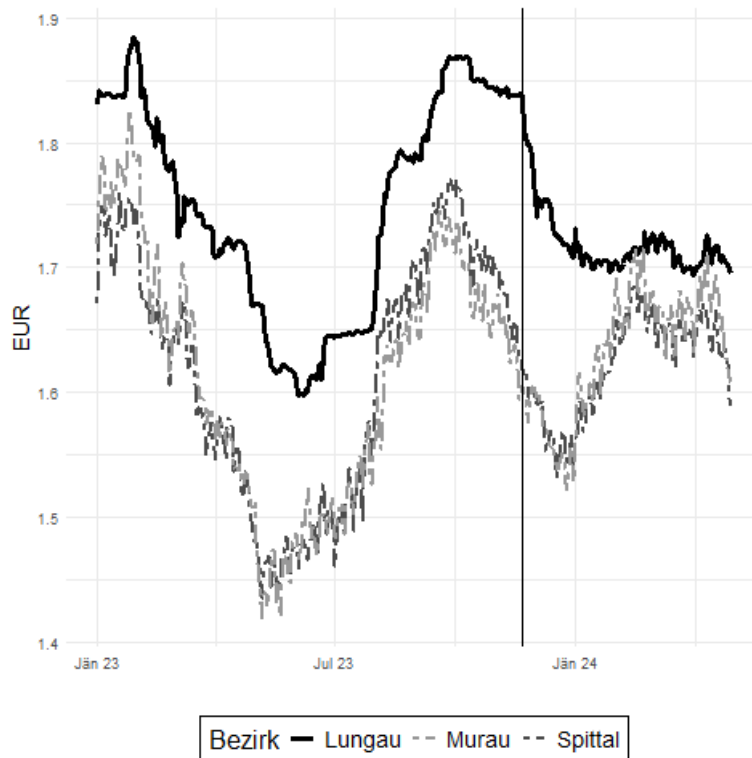
<b>Inhaltsverzeichnis.....</b>	<b>3</b>
<b>1 Executive Summary .....</b>	<b>5</b>
<b>2 Sachverhalt und Ersteinschätzung.....</b>	<b>7</b>
2.1 Beschwerde durch den Regionalverband Lungau .....	7
2.2 Ersteinschätzung .....	7
2.3 Zusätzlich eingegangene Beschwerden mit ähnlichem Kontext.....	10
<b>3 Datengrundlagen und Ermittlungsverfahren .....</b>	<b>11</b>
3.1 Datengrundlage, Spritpreisrechner der E-Control .....	11
3.2 Auskunftsverlangen an Marktteilnehmende .....	11
<b>4 Regulatorisches Umfeld des Treibstoffhandels .....</b>	<b>12</b>
4.1 Preisauszeichnungsgesetz und Verordnungen .....	12
4.2 Preistransparenzgesetz und Preistransparenzverordnung.....	12
4.3 Mineralölsteuergesetz.....	13
<b>5 Tankstellen im Lungau .....</b>	<b>14</b>
5.1 Marktstruktur .....	14
5.1.1 Lage und Erreichbarkeit des Lungau .....	14
5.1.2 Tankstellen und Treibstofflieferanten.....	16
5.1.3 Marktabgrenzung .....	18
5.1.4 Beschaffungsmarkt.....	22
5.1.5 Einzelhandelsmarkt .....	23
5.1.6 Markttransparenz und Produktdifferenzierung.....	26
5.2 Marktverhalten .....	26
5.2.1 Beschaffungsmarkt: Versorgungsverträge und Preisformeln .....	26
5.2.2 Einzelhandelsmarkt: Preisfestsetzung und Marktbeobachtungen .....	27
5.3 Marktergebnis .....	28
5.3.1 Einkaufspreise .....	28
5.3.2 Verkaufsmengen .....	30
5.3.3 Fixkosten.....	31

5.3.4 Profitabilität der Tankstellen.....	32
5.4 Analyse der Preisentwicklung im zeitlichen Verlauf der Ermittlungen.....	35
5.4.1 Ermittlungen zu Tankstellen, die nicht im Spritpreisrechner aufscheinen .....	35
5.4.2 Erhöhte Preistransparenz führt im Lungau zum Absinken des Preisniveaus.....	35
5.4.3 Erhöhte Preistransparenz führt im Lungau zu einem Anstieg der Preismeldungen ....	37
<b>6 Ergebnis; Einhaltung der Transparenzpflichten für den Wettbewerb wichtig.....</b>	<b>39</b>
6.1 Ergebnisse und Erkenntnisse der Ermittlungen .....	39
6.1.1 Keine Feststellung einer Marktbeherrschung oder eines kartellrechtswidrigen Verhalten .....	39
6.1.2 Keine höhere Profitabilität des Treibstoffgeschäfts im Lungau .....	39
6.1.3 Positive Preiseffekte von Transparenzmaßnahmen.....	40
6.1.4 Sachverhaltsdarstellung an die BH-Tamsweg als Verwaltungsstrafbehörde.....	40

# 1 Executive Summary

- (1) Im Bezirk Tamsweg, der geographisch mit der Region Lungau deckungsgleich ist, zahlen Autofahrerinnen und Autofahrer an den Zapfsäulen seit Jahren systematisch höhere Preise für Diesel oder Benzin als in angrenzenden Bezirken. Dieser Umstand veranlasste den Regionalverband Lungau, im April 2023 eine diesbezügliche Beschwerde bei der BWB einzubringen, mit dem Ersuchen einer Prüfung durch die BWB.
- (2) Nach einer Ersteinschätzung des Sachverhalts verschickte die BWB in zwei Runden Auskunftsverlangen an Betreiberinnen und Betreiber von Tankstellen im Lungau und in angrenzenden Bezirken. Im Zentrum der nachfolgenden Analysen stand die Auswertung der Rückmeldung, die **Bestimmung der Markstellung** der im Lungau aktiven Tankstellenbetreiber und Treibstofflieferanten sowie ein **Profitabilitätsvergleich** des Treibstoffeinzelschmalhandels im Lungau und angrenzenden Bezirken.
- (3) Weder auf dem Einzelhandels- noch auf dem Großhandelsmarkt (dh Beschaffungsmarkt) konnte eine marktbeherrschende Stellung festgestellt werden. Die Marktanteile auf dem Einzelhandelsmarkt liegen mit wenigen Ausnahmen in einigen Jahren unter der Marktbeherrschungsvermutungsschwelle von 30%. Kein Treibstofflieferant vereint mehr als 30% der gesamten Liefermengen im Lungau auf sich, zusätzlich stehen am Beschaffungsmarkt etliche Ausweichmöglichkeiten zur Verfügung.
- (4) Im Lungau liegen die Einkaufspreise für Benzin und Diesel im Durchschnitt nicht mehr als 3 Cent/Liter höher, als in angrenzenden Bezirken. Diese Unterschiede verringerten sich auf unter 1 Cent/Liter, wenn Tankstellenbetreibende verglichen werden, die sowohl im Lungau als auch in angrenzenden Bezirken aktiv sind, bei den Transportkosten konnten keine signifikanten Unterschiede festgestellt werden. Insgesamt liegen die **Bruttomargen** (dh ohne Abzug von Fixkosten) des Treibstoffgeschäfts im Lungau zwar **systematisch höher als bei der Vergleichsgruppe** (im Durchschnitt über den gesamten Zeitraum zwischen 3 und 4 Cent/Liter), doch konnte **keine höhere Profitabilität der Lungauer Tankstellen** festgestellt werden. Ein wesentlicher Grund dafür sind die **beträchtlich geringeren Verkaufsmengen** im Lungau (20-35% niedriger als in den Vergleichsbezirken), wodurch **höhere Fixkosten** (ca 3-4 Cent pro Liter) gedeckt werden müssen. Im Lungau entfallen rund 75% der insgesamt verkauften Treibstoffmenge auf Diesel.
- (5) Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass einerseits **keine Einzelmarktbeherrschung** vorliegt und andererseits davon auszugehen ist, dass aufgrund des fehlenden Erfolgs der Tankstellen im Lungau **ein Missbrauch einer kollektiven Marktbeherrschung aus den Daten nicht ableitbar** ist. Die Ermittlungen ergaben auch **keine Hinweise auf vertikale Preisbindung**. Die im Lungau systematisch geringeren Verkaufsmengen erfordern aufgrund der Fixkostendegression höhere Deckungsbeiträge mit der Konsequenz von höheren Preisen an den Zapfsäulen.
- (6) Eine vergleichsweise günstige Dieseltankstelle hatte an die Preistransparenzdatenbank der E-Control nicht angemeldet. Noch während der laufenden Ermittlungen der BWB meldete diese ab der zweiten Jahreshälfte 2023 deren Preise wieder ein. Daraufhin konnte ein spürbares Absinken der durchschnittlichen Dieselpreise im Lungau gegenüber den angrenzenden Bezirken, sowie ein signifikanter Anstieg der tatsächlichen Preismeldungen festgestellt werden. Mit **Stand November 2024 findet man im Lungau Tankstellen, die Diesel günstiger als in angrenzenden Bezirken verkaufen**. Die Analyse zeigt den **Vorteil von Preistransparenz** für Autofahrerinnen und Autofahrer:

**Abbildung 1: Tägliche Diesel-Durchschnittspreise (Jänner 2023 bis April 2024)**



Quelle: Spritpreisrechner der E-Control.

- (7) Im Zuge der Ermittlungen musste festgestellt werden, dass zumindest drei Tankstellenbetreibende im Lungau deren Meldeverpflichtung nach dem Preistransparenzgesetz bzw der Preistransparenzverordnung nicht nachgekommen sind. Dieser Umstand wurde der Bezirkshauptmannschaft Tamsweg – als sachlich und örtlich **zuständige Verwaltungsstrafbehörde** – in Form einer **Sachverhaltsdarstellung** zur Kenntnis gebracht. Ziel dieser Sachverhaltsdarstellung war es, die betreffenden Tankstellenbetreiber dazu zu bewegen, deren Meldeverpflichtung zur Förderung der Preistransparenz zukünftig nachzukommen.

## 2 Sachverhalt und Ersteinschätzung

### 2.1 Beschwerde durch den Regionalverband Lungau

Ab dem 1. Februar 2023 berichteten diverse Medien über Vorbereitungen des Regionalverbands Lungau (nachfolgend „**Regionalverband**“ oder „**Beschwerdeführer**“), wegen der hohen Spritpreise im Lungau, eine diesbezügliche Beschwerde bei der Bundeswettbewerbsbehörde (nachfolgend „**BWB**“) einzubringen.<sup>1</sup> Im Zuge dieser Vorbereitungen wurden durch den Regionalverband Lungau im Einvernehmen mit den 15 Bürgermeister\*innen des Lungaus<sup>2</sup> Aufzeichnungen über die bisherigen Treibstoffpreise und deren Entwicklung angefertigt.

Die Beschwerde wurde samt einer ausführlichen Sachverhaltsdarstellung und Beilagen am 14. April 2023 – im Namen und im Auftrag des Regionalverbands Lungau – durch dessen rechtliche Vertretung (nachfolgend „**Beschwerde**“) bei der BWB eingebracht. Darin wird (i) ausgeführt, dass die Treibstoffpreise im Lungau systematisch höher lägen als in angrenzenden oder strukturell vergleichbaren Regionen im österreichischen Bundesgebiet, sowie (ii) eine rechtliche Würdigung/Schlussfolgerung dahingehend getroffen, dass es zu kartellrechtswidrigem Verhalten gekommen sei und aktuell weiterhin komme.

### 2.2 Ersteinschätzung

Um die vom Regionalverband übermittelten Daten der Preisuntersuchung auf deren Plausibilität zu prüfen, wurden die bei der E-Control für die Preistransparenzdatenbank von den diversen Tankstellen gemeldeten Daten von der BWB einer Erstanalyse unterzogen. Um eine – besonders für den Lungau relevante – Vergleichbarkeit gewährleisten zu können, wurden sämtliche Tankstellen ausgewählt, die im Lungau und den Vergleichsbezirken<sup>3</sup> liegen und im Spritpreisrechner<sup>4</sup> aufscheinen. Für sämtliche Bezirke wurden die täglichen Durchschnittspreise für Diesel und Benzin berechnet, die Vergleichswerte sind in der nachfolgenden Abbildung 2 dargestellt. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** für Diesel und Benzin ersichtlich. Dabei zeigt sich, dass an den Lungauer Tankstellen im Fall von Diesel an den meisten Tagen und im Fall von Benzin an fast allen Tagen durchschnittlich höhere Preise zu bezahlen sind, als an den Tankstellen in ähnlichen Regionen.

---

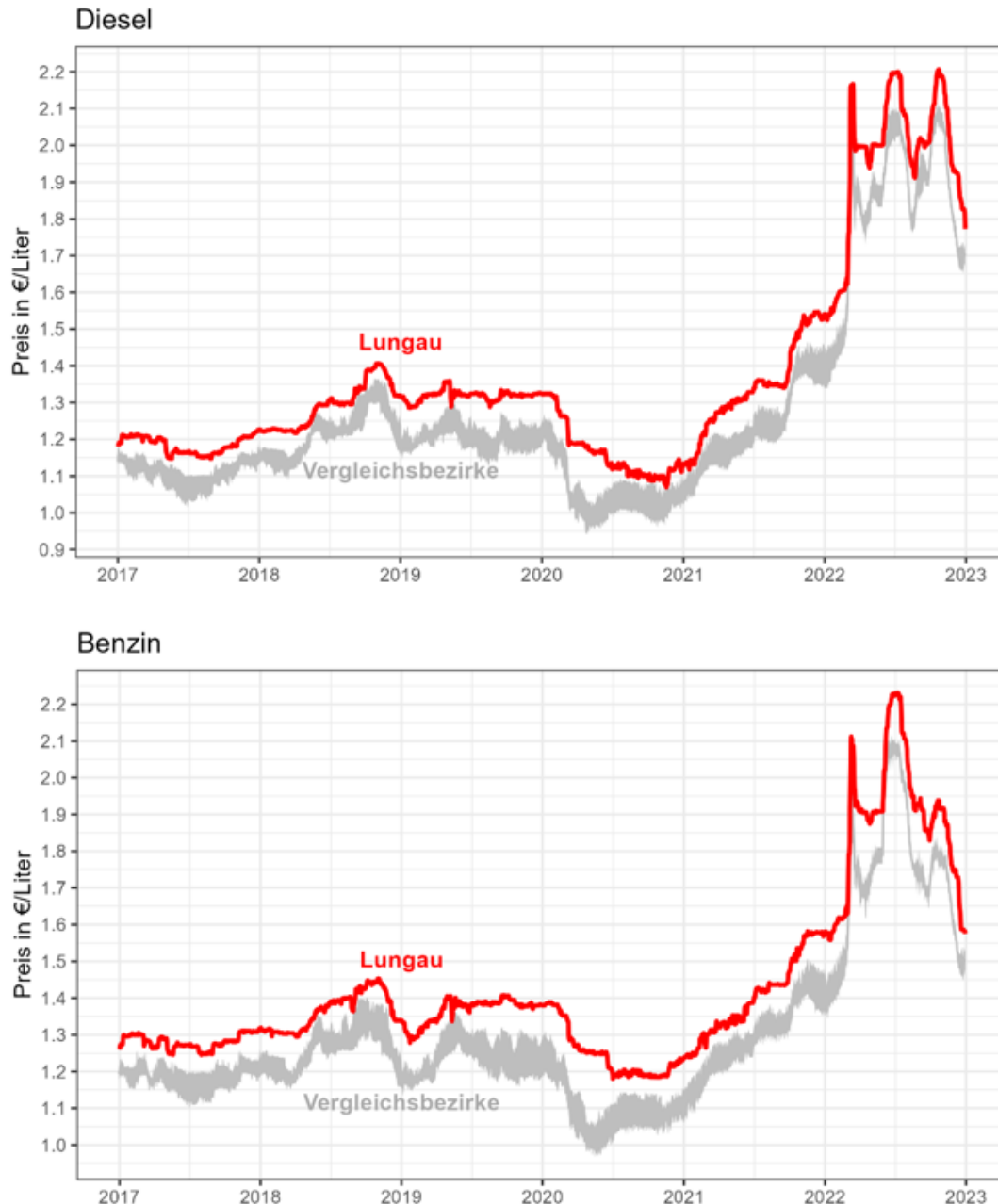
<sup>1</sup> Salzburger Nachrichten: <https://www.sn.at/salzburg/politik/hohe-spritpreise-lungauer-buergermeister-schalten-wettbewerbsbehoerde-ein-133396006>; MeinBezirk: [https://www.meinbezirk.at/lungau/c-politik/der-regionalverband-ergreift-rechtliche-schritte\\_a5846410](https://www.meinbezirk.at/lungau/c-politik/der-regionalverband-ergreift-rechtliche-schritte_a5846410); ORF-Salzburg: <https://salzburg.orf.at/stories/3195370/>.

<sup>2</sup> Die geographische Region Lungau ist mit dem politischen Bezirk Tamsweg (Salzburg) deckungsgleich, im Folgenden bezeichnet als „**Lungau**“.

<sup>3</sup> Die an das Lungau angrenzenden Bezirke St. Johann, Spittal a.d. Drau, Murau und Liezen, sowie den nicht angrenzenden aber strukturell vergleichbaren Bezirken Gmünd, Waidhofen a. d. Thaya, Lienz, Jennersdorf und Hermagor werden nachfolgend gemeinsam als „**Vergleichsbezirke**“ bezeichnet.

<sup>4</sup> Online abrufbar unter [Spritpreisrechner.at](https://www.spritpreisrechner.at). Gewerbliche Tankstellen sind verpflichtet, ihre aktuellen Preise der E-Control zu melden. Für Abfragen von Verbraucher\*innen und Verbrauchern werden die fünf günstigsten Preise von Tankstellen im näheren Umkreis bekanntgegeben, weitere Tankstellen in der näheren Umgebung sind ohne Preisangabe zu nennen. Für eine weitere Erläuterung wird auf Abschnitt 4.2 verwiesen.

**Abbildung 2 Tägliche Durchschnittspreise im Lungau und Vergleichsbezirken**

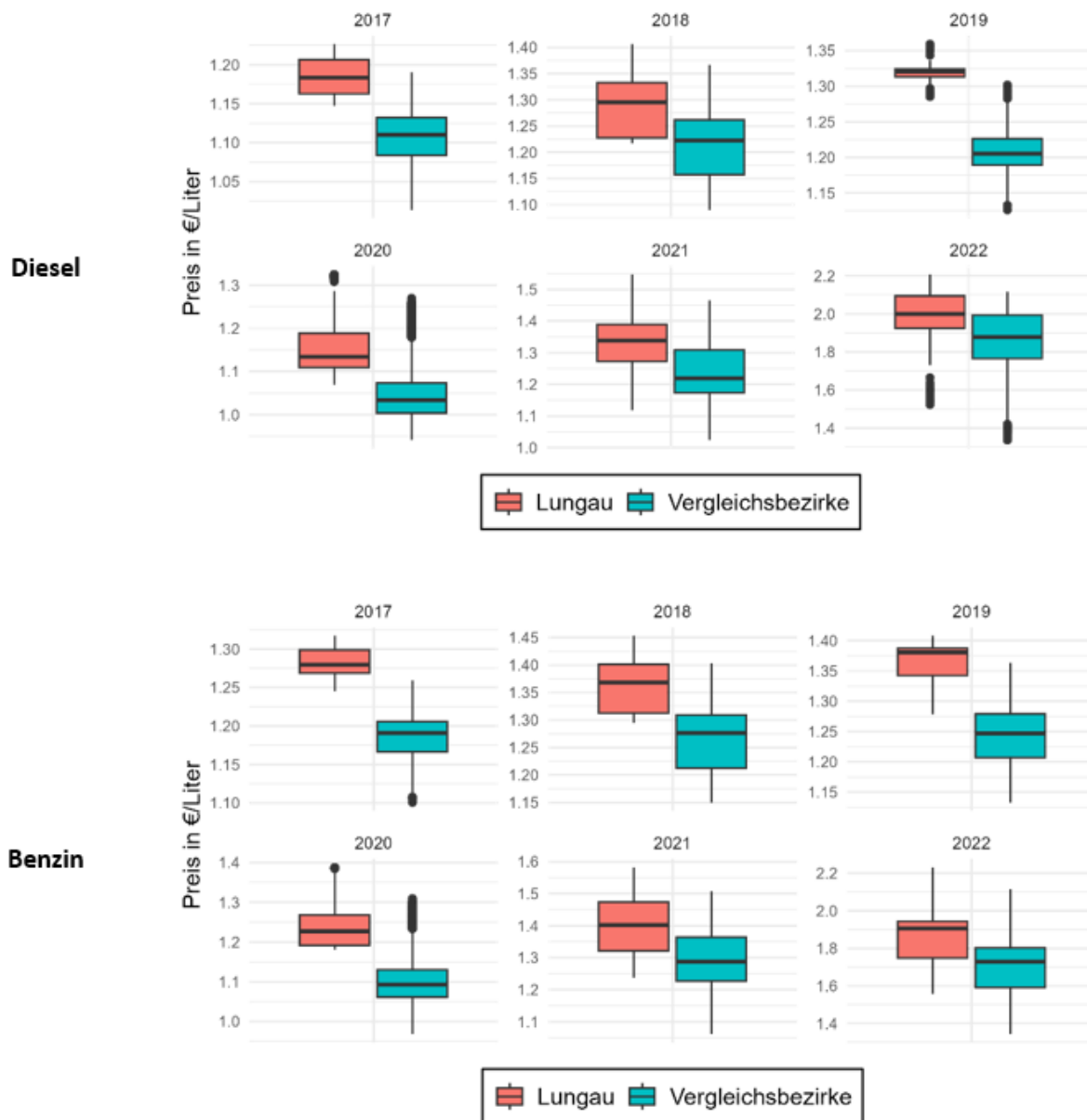


Die Unterschiede im Preisniveau werden durch die nachfolgende Darstellung der täglichen Durchschnittspreise von Benzin und Diesel als Boxplots verdeutlicht (siehe Abbildung 3). Die Mediane der Tagesdurchschnittspreise im Lungau liegen in allen Jahren sowohl für Diesel als auch Benzin über den Medianen der Tagesdurchschnitte in den vergleichbaren Regionen. Allerdings muss darauf hingewiesen werden, dass nicht alle Lungauer Tankstellen während des Beobachtungszeitraums Verkaufspreise an die E-Control gemeldet haben<sup>5</sup>. Die genaue Preislage im Bezirk Tamsweg kann deshalb mithilfe der Spritpreisrechner-Daten nicht abgebildet werden.

<sup>5</sup> Auf diese Thematik wird weiter unten genauer eingegangen, sh Punkt 5.4.1.



**Abbildung 3 Diesel- und Benzinpreise im Lungau gegenüber Vergleichsbezirken**



Quelle: Spritpreisrechner der E-Control. Berechnung durch die BWB.

Die durchgeführten Plausibilitätschecks der übermittelten Beschwerde veranlassten die BWB, ein offizielles Ermittlungsverfahren im Lungauer Tankstellenmarkt einzuleiten. Das Vorbringen des Regionalverbands und die Ersteinschätzung lassen das Vorliegen von Wettbewerbsverzerrungen oder -beschränkungen vermuten, die sich im vorliegenden Sachverhalte auf folgende - auch von den Beschwerdeführern behaupteten - Verhaltensweisen beziehen:

- i. Missbrauchs einer marktbeherrschenden Stellung (v.a. Preishöhenmissbrauch),
- ii. Absprachen von Verkaufspreisen, und
- iii. Unzulässige Preisbindung der zweiten Hand.

Diesen Verdachtselementen wurde im Zuge des Ermittlungsverfahrens nachgegangen.

## 2.3 Zusätzlich eingegangene Beschwerden mit ähnlichem Kontext

Im Jahr 2023 gingen auch weitere Beschwerden bei der BWB ein, die ebenfalls einen ähnlichen Kontext der vorgebrachten Beschwerdepunkte aufwiesen und im Nachgang auf die Branchenuntersuchung Kraftstoffmarkt 2022 formuliert wurden. In diesen wurde teilweise auch auf regionale Preisunterschiede hingewiesen, die sich aus Sicht von Verbraucherinnen und Verbrauchern als nicht gerechtfertigt darstellen. Auch diese Beschwerden wurden einer inhaltlichen Prüfung unterzogen.

Die aufgrund der zusätzlich eingegangenen Beschwerden erhobenen Informationen und Inhalte wurden ebenfalls in diesem Fallbericht miteinbezogen und berücksichtigt. Teilweise stützten diese die bereits bestehenden Verdachtsmomente.

## 3 Datengrundlagen und Ermittlungsverfahren

Die von der BWB durchgeführten Ermittlungen basierten auf Daten und Informationen, die aus mehreren – teilweise öffentlich zugänglichen – Quellen zusammengetragen bzw erhoben wurden. Darüber hinaus wurden Information und Marktdaten im Zuge von Auskunftsverlangen eingeholt. Auf diese Datenquellen und die einzelnen Ermittlungsschritte wird im Folgenden überblicksartig eingegangen.

Wesentlicher Bestandteil der Erhebungen war auch, die rechtlichen Rahmenbedingungen und das regulatorische Umfeld für den Vertrieb von Treibstoffen in Österreich zu erheben und zusammenzufassen. Siehe dazu die Ausführungen in Abschnitt 4.

### 3.1 Datengrundlage, Spritpreisrechner der E-Control

Die Verkaufspreise und Tankstellenstandorte wurden der BWB von der E-Control zur Verfügung gestellt (Spritpreisrechnerdaten). Die Spritpreisrechnerdaten enthalten Informationen zur Kraftstoffart, zum Betreiber und dem Standort der jeweiligen Tankstelle, dem Zeitpunkt von Preismeldungen sowie die eingemeldeten Preise. Der Zeithorizont der Preisdaten erstreckt sich von Jänner 2017 bis April 2024.

Sämtliche Betreiber von Tankstellen in Österreich, die Treibstoffe gewerbsmäßig verkaufen, sind verpflichtet, die an ihren jeweiligen Tankstellenarealen bzw. Standorten ausgezeichneten Preise für Dieselmotorkraftstoff und Superbenzin (95 Oktan) an die Preistransparenzdatenbank der E-Control in elektronischer Form zu melden. Im Zuge der Ermittlungen wurde jedoch klar, dass die gesetzliche Verpflichtung nicht vollumfänglich der gelebten Praxis entspricht. So befinden sich unter den 12 Lungauer Tankstellen, die seit 2017 im Spritpreisrechner aufscheinen zumindest zwei Standorte, die in den Jahren 2017 bis 2022 kaum Preisanpassungen einmeldeten. Auch wurde festgestellt, dass im Lungau weitere Tankstellen betrieben werden, die im Spritpreisrechner nicht aufscheinen. Die im Zuge der Ermittlungen erhobenen Informationen wurden der Bezirkshauptmannschaft Tamsweg – als örtliche zuständige Verwaltungsstrafbehörde nach dem Preistransparenzgesetz – durch Übermittlung einer Sachverhaltsdarstellung zur Kenntnis gebracht (sh Zusätzlich die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 4.2).

### 3.2 Auskunftsverlangen an Marktteilnehmende

Im Zuge der Ermittlungen wurden zwei Tranchen an Auskunftsverlangen an diverse Adressaten versendet, um Einblick in die topografischen und strukturellen Gegebenheiten im Lungau zu erhalten und Marktdaten für vertiefende Analysen zu erheben. Diese Auskunftsverlangen richteten sich auch an mehrere Tankstellenbetreiber im Lungau sowie an eine ausgewählte Gruppe von Tankstellenbetreibern in angrenzenden Bezirken des Lungau („**Vergleichsgruppe**“). Eine Gegenüberstellung der Marktergebnisse im Lungau und in der Vergleichsgruppe soll Aufschluss darüber geben, inwiefern die im Lungau höheren Treibstoffpreise erklärt werden können.

## 4 Regulatorisches Umfeld des Treibstoffhandels

Der Vertrieb von Treibstoffen unterliegt in Österreich strengen gesetzlichen Regelungen und Bestimmungen, die auf diversen gesetzlichen Grundlagen basieren und durch eine Vielzahl an Verordnungen ergänzt bzw konkretisiert werden. Nachfolgend wird auf einige dieser – für den gegenständlichen Fall als relevant erachteten – einschlägigen Bestimmungen ohne Anspruch auf Vollständigkeit eingegangen. Das sind (i) das Preisauszeichnungsgesetz<sup>6</sup> („**PrAG**“) sowie Verordnungen, die auf dessen Grundlage erlassen wurden (ua TankstpreisauszVO und TreibstoffpreiserhöhungsVO)<sup>7</sup>, (ii) das Preistransparenzgesetz<sup>8</sup> („**PrTrpG**“) und die auf dessen Grundlage erlassene Preistransparenzverordnung Treibstoffpreise<sup>9</sup> („**PrTrpVO**“) und (iii) das Mineralölsteuergesetz<sup>10</sup> („**MinStG**“).

### 4.1 Preisauszeichnungsgesetz und Verordnungen

Tankstellenbetreibende sind aufgrund des PrAG verpflichtet, deren Preise erkenntlich auszuzeichnen. Da diese Preise von den vorbeifahrenden Kraftfahrzeugen – von der Fahrbahn aus – ersichtlich und erkennbar bzw leserlich sein müssen, bestehen diesbezügliche Sondervorschriften. Sämtliche Treibstoffe, die zum Verkauf angeboten werden, nämlich Benzin und Dieselkraftstoffe (sowie allfällige Premiumprodukte), müssen auf den Preissäulen bzw „Totems“ erkennbar sein. Die dort ausgezeichneten Preise für Treibstoffe unterliegen darüber hinaus aber auch einer Preisanpassungsregulierung. Dadurch soll sichergestellt werden, dass die Verbraucherinnen und Verbraucher durch mehrmals täglich ändernde Treibstoffpreise nicht in die Irre geführt werden. Preissenkungen dürfen zwar jederzeit vorgenommen werden, Preiserhöhungen jedoch höchstens einmal pro Tag, nämlich um 12:00 Uhr mittags. Verstöße gegen diese Bestimmungen sind sanktionsbewehrt.

### 4.2 Preistransparenzgesetz und Preistransparenzverordnung

Das PrTrpG bildet die gesetzliche Grundlage für den von der E-Control geführten und online verfügbaren Spritpreisrechner<sup>11</sup>. Zur Erhöhung der Preistransparenz von Preisen für Erdöl und Mineralölerzeugnisse wurde die PrTrpVO erlassen. Diese sieht vor, dass Betreiber von Tankstellen, die auch Verbraucherinnen und Verbrauchern<sup>12</sup> Treibstoffe gewerbsmäßig anbieten, die an ihren jeweiligen Tankstellenarealen bzw. Standorten ausgezeichneten Preise für Dieselkraftstoff und Superbenzin (95 Oktan) nach jeder Preisänderung – in elektronischer Form – an die Preistransparenzdatenbank der E-Control zu melden haben. Diese Daten sind

<sup>6</sup> Bundesgesetz über die Auszeichnung von Preisen (Preisauszeichnungsgesetz – PrAG), StF: BGBl. Nr. 146/1992, idgF.

<sup>7</sup> Verordnung betreffend Preisauszeichnung für bestimmte Leistungen und für Treibstoffe bei Tankstellen („TankstpreisauszVO“), StF: BGBl. Nr. 813/1992, idgF; Verordnung betreffend Ständeregeln für Tankstellenbetreiber über den Zeitpunkt der Preisauszeichnung für Treibstoffe bei Tankstellen („TreibstoffpreiserhöhungsVO“) StF: BGBl. II Nr. 484/2010, idgF.

<sup>8</sup> Bundesgesetz über die Transparenz von Preisen für Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gas, Strom und Arzneimittel sowie der Preisauszeichnungsvorschriften (Preistransparenzgesetz), StF: BGBl. Nr. 761/1992, idgF.

<sup>9</sup> Verordnung des Bundesministers für Wirtschaft, Familie und Jugend betreffend Mitteilung und Meldung von Treibstoffpreisen an die Preistransparenzdatenbank nach dem Preistransparenzgesetz (Preistransparenzverordnung Treibstoffpreise 2011), StF: BGBl. II Nr. 246/2011, idgF.

<sup>10</sup> Bundesgesetz über eine Verbrauchsteuer auf Mineralöl, Kraftstoffe und Heizstoffe (Mineralölsteuergesetz 2022 – MinStG 2022), StF: BGBl. Nr. 630/1994, idgF.

<sup>11</sup> Online Verfügbar unter <https://www.spritpreisrechner.at/#/fossil>.

<sup>12</sup> Definition iSd § 1 Bundesgesetz vom 8. März 1979, mit welchem Bestimmungen zum Schutz der Verbraucher getroffen werden (Konsumentenschutzgesetz – KSchG), StF: BGBl. Nr. 140/1979, idgF („**KSchG**“).

von der E-Control für Abfragen von Verbraucherinnen und Verbrauchern zu veröffentlichen, wobei die günstigsten Preise von Tankstellen im näheren Umkreis bekanntgegeben werden müssen und die weiteren Tankstellen ohne Preisangabe zu nennen sind. Verstöße gegen diese Bestimmungen sind sanktionsbewehrt.

Im Ergebnis fördert diese Maßnahme die Preistransparenz und verringert die Suchkosten für die Nachfrageseite. In der ökonomischen Literatur ist der Effekt von Preistransparenzmaßnahmen auf Gewinnspannen und somit Verbraucherpreise jedoch nicht eindeutig. Während Montag & Winter (2020)<sup>13</sup> als Folge von Preistransparenzmaßnahmen in Deutschland einen Rückgang der Gewinnspannen um 13% fanden, stellte Luco (2019)<sup>14</sup> in Chile den gegenteiligen Effekt fest.

### 4.3 Mineralölsteuergesetz

Mineralöle, Kraftstoffe und Heizstoffe, die im Bundesgebiet<sup>15</sup> hergestellt oder eingebracht/eingeführt werden, unterliegen einer eigenen Verbrauchsteuer, nämlich der Mineralölsteuer (MÖSt), welche im MinStG festgelegt ist. Seit 01.06.2013 beträgt die MÖSt für Diesel EUR 0,397/Liter und für Benzin EUR 0,482/Liter. Diese Beträge werden grundsätzlich mit Entstehen der Steuerschuld fällig, wobei dieser Betrag beim Erwerb von Benzin und Diesel von den Verbraucherinnen und Verbrauchern an der Tankstelle als fixer Kostenbestandteil in Rechnung gestellt wird.

---

<sup>13</sup> Montag/Winter, Price transparency against market power (2020). <https://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3256476>

<sup>14</sup> Luco, Who benefits from information disclosure? The case of retail gasoline. American Economic Journal (2019): Microeconomics, 11(2), 277-305.

<sup>15</sup> Anmerkung: Bundesgebiet Österreich, ausgenommen das Gebiet der Ortsgemeinden Jungholz (Tirol) und Mittelberg (Vorarlberg).

## 5 Tankstellen im Lungau

### 5.1 Marktstruktur

Bereits im Vorkapitel wurde mit dem regulatorischen Umfeld des Treibstoffhandels in Österreich ein wichtiger struktureller Rahmen erläutert. Im Folgenden sollen weitere Aspekte der Marktstruktur im Bereich Tankstellen im Lungau dargelegt werden. Nach einer kurzen Einführung zur Lage und Erreichbarkeit des Lungaus werden Marktteilnehmer erläutert und relevante Märkte definiert, in welchen sich Tankstellen und Treibstofflieferanten im Wettbewerb befinden. Anschließend folgt eine Erläuterung der Marktanteile auf Beschaffungs- und Einzelhandelsmärkten, der Preistransparenz und der Produktdifferenzierung.

#### 5.1.1 Lage und Erreichbarkeit des Lungau

Die Lage des Lungau und die Erreichbarkeit im Individualverkehr kann aufgrund der vorherrschenden geografischen Gegebenheiten als relativ abgeschottet wahrgenommen werden. So wurde – im Zuge des Ermittlungsverfahrens – betreffend die Transport- und Logistikkosten von einer der Marktteilnehmenden angemerkt, dass diese höher ausfallen können *„wenn ein Standort weiter entfernt von Raffinerien oder Hafenanlagen, vor allem aber nicht in der Nähe eines zentralen Lagers liegt“*. Es gibt nur wenige Ein- und Ausfahrtsstraßen als Verbindung der Region mit den umliegenden Bezirken. Zu erwähnen ist hier als Nord-Süd Verbindung die Tauern-Autobahn A10 („A10“) sowie die Katschberg-Bundesstraße B99 („B99“). Auf dem gesamten Abschnitt der A10 im Lungau herrscht eine streckenbezogene Mautpflicht für Fahrzeuge bis 3,5 Tonnen höchstzulässiges Gesamtgewicht<sup>16</sup>. Auch für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen höchstzulässiges Gesamtgewicht gilt auf diesem Streckenabschnitt ein erhöhter Mauttarif.<sup>17</sup> Geht man von einer durchschnittlichen Menge in der Höhe von 10.000 Liter Treibstoff pro Lieferung aus, so bewegen sich die daraus resultierenden Mehrkosten bei maximal 0,2 EUR-Cent pro Liter. Auf der B99 herrscht auf dem Streckenabschnitt des Tauernpasses ein LKW-Fahrverbot, von dem allerdings Ziel- und Quellverkehr in den Lungau explizit ausgenommen sind<sup>18</sup>. Dennoch gilt die B99 durch enge Kurven und steile Passagen als schwierig zu befahren. Als Ost-West Verbindungen dienen lediglich die Turracher-Bundesstraße B95 („B95“) und die Murtal-Bundestraße B96 („B96“) als Anschluss in den Bezirk Murau.

---

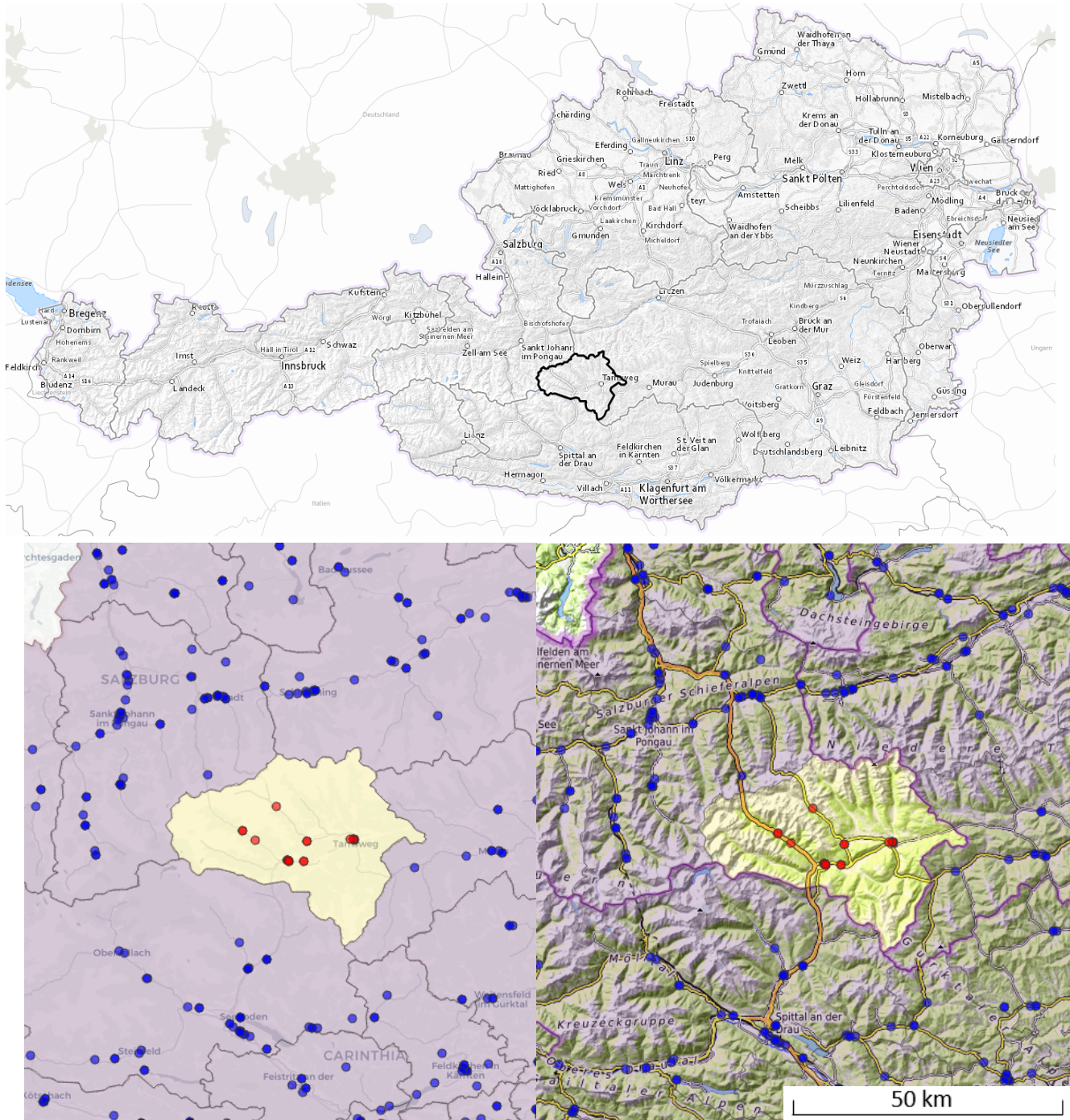
<sup>16</sup> Siehe Homepage der Asfinag, <https://www.asfinag.at/maut-vignette/streckenmaut/>, abgerufen am 05.11.2024.

<sup>17</sup> Siehe Asfinag Maut-Tarife für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen höchstzulässiges Gesamtgewicht, Normaltarif <https://www.asfinag.at/media/eghenchl/go-maut-tarife-2024.pdf>, sowie für Streckenmaut-Abschnitte A 9, A 10, A 11, A 13, S 16 und die A 12 <https://www.asfinag.at/media/4bkksedr/go-maut-tarife-2024-streckenmaut.pdf>.

<sup>18</sup> Siehe LKW-Fahrverbote im Land Salzburg, [https://www.salzburg.gv.at/verkehr/\\_Documents/LKW%20Fahrverbot.pdf](https://www.salzburg.gv.at/verkehr/_Documents/LKW%20Fahrverbot.pdf).



Abbildung 4: Lage und Erreichbarkeit des Lungau

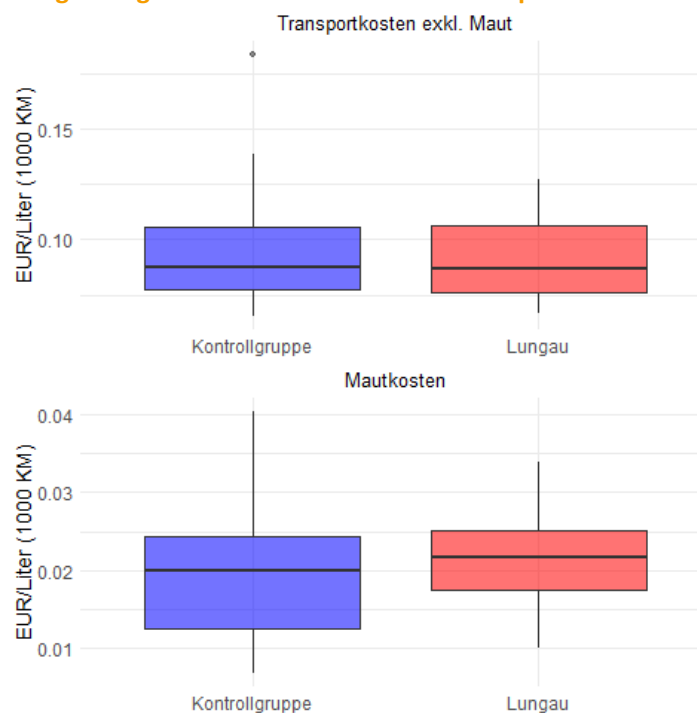


Quelle: Statistik Austria, E-Control (Tankstellenstandorte).

Vor diesem Hintergrund ist festzuhalten, dass es nach der Auffassung des Beschwerdeführers keine signifikanten Unterschiede in der Erreichbarkeit des Lungaus im Vergleich zu angrenzenden Bezirken wie Linz oder Murau gebe. Um diesen Schluss zu untermauern, wurden Erreichbarkeitsgrade aus der Studie „Österreich unterwegs 2013/2014“ herangezogen. Die BWB überprüfte diese Behauptung anhand von Berechnungen zu den anfallenden Transportkosten. Dazu wurden Frachtkosten eines Frächters zwischen den Standorten einer relevanten Auswahl von Tanklagern und Tankstellen analysiert. Im Zuge der Auskunftsverlangen wurde abgefragt, von welchen Tanklagern die befragten Betreiber ihre Tankstellen im Lungau und in den Vergleichs-

bezirken beliefern lassen. Schließlich wurde verglichen, inwiefern sich die Frachtkosten von einem bestimmten Tanklager zu verschiedenen Tankstellen innerhalb und außerhalb des Lungaus unterscheiden. Dabei wurden Transportkosten pro Liter für eine Strecke von 1.000 Kilometer berechnet. Dabei konnten keine signifikanten Unterschiede bei den standardisierten Transportkosten ohne Maut festgestellt werden, wie das obere Panel in Abbildung 5 zeigt. Die mittlere Distanz von relevanten Tanklagern zu Tankstellen im Lungau liegt um 1% höher als zu Tankstellen in Vergleichsbezirken.<sup>19</sup> **Höhere Transportkosten (exkl. Maut) können also höchstens nur einen vernachlässigbar geringen Anteil der höheren Treibstoffpreise im Lungau erklären. Dasselbe gilt für die Mautkosten, die für Tankstellen im Lungau im Mittel nur geringfügig höher sind als in Vergleichsbezirken** (siehe unteres Panel in Abbildung 4).

**Abbildung 5 Vergleich der standardisierten Transport- und Mautkosten**



Quelle: Auskunftsverlangen.

### 5.1.2 Tankstellen und Treibstofflieferanten

Aus den Daten der Transparenzdatenbank geht hervor, dass im Lungau 12 Tankstellen betrieben werden. Von den fünf in Österreich tätigen „**Majors**“<sup>20</sup> sind OMV, ENI und Shell mit sogenannten *Company owned-company operated* Tankstellen („**COCO-Tankstellen**“) im Lungau vertreten. COCO-Tankstellen stellen die engste Form der Zusammenarbeit zwischen dem Mineralölkonzern und der einzelnen Tankstelle dar<sup>21</sup>. BP ist lediglich mit einer *Dealer owned-dealer operated* Tankstelle („**DODO-Tankstelle**“) in St. Michael im Lungau vertreten. Somit sind im gesamten Lungau 6 Major-Tankstellen sowie 6 weitere Tankstellen (freie oder weiße

<sup>19</sup> Anmerkung: Das entspricht etwa 2 km und einer um 5% höheren Fahrzeit, was wiederum in etwa 13 Minuten entspricht.

<sup>20</sup> Anmerkung: Unter „**Majors**“ bezeichnet man die größten internationalen Mineralölkonzerne. In Österreich sind das OMV AG („**OMV**“), ENI Austria GmbH („**ENI**“, Tochter des italienischen Energiekonzerns ENI), Shell Austria GmbH („**Shell**“, Tochter der britischen Royal Dutch SHELL plc), BP Europa SE Zweigniederlassung BP Austria („**BP**“, Tochter der britischen BP plc), JET Tankstellen Austria GmbH („**JET**“, Tochter der US-amerikanischen Conoco Phillips Company); Siehe BWB-BU-Kraftstoffmarkt 2022.

<sup>21</sup> Vgl. Koch, Messung von lokaler Marktmacht auf dem österreichischen Tankstellenmarkt (2011). [Doktorarbeit, WU Wien].



Tankstellen) im Markt vertreten. Nicht auf dem lokalen Markt im Lungau aktiv ist eine klassische Diskont-tankstelle, wie zB „**DISKONT am Hoferparkplatz**“<sup>22</sup> oder „**Turmöl**“<sup>23</sup>. Solche Diskonttankstellen können auf die umliegenden Tankstellenstandorte einen zusätzlichen Preisdruck erzeugen, sodass am lokalen Markt zuverlässige Preistrichter entstehen, die zu einem Absinken des allgemeinen Preisniveaus beitragen<sup>24</sup>. Gerade bei Tankstellen muss zusätzlich beachtet werden, dass Betreiber und Markenauftritt (Branding) einer Tankstelle nicht zwingend übereinstimmen müssen. So betrieben eigenständige Unternehmen Tankstellenstandorte im Lungau, die als Shell gebrandet und lizenziert sind, aber nicht als COCO- oder *Company owned- dealer operated* („**CODO**“) Tankstelle eng an einen der Majors gebunden sind. Diese Unternehmen setzen – abhängig von der Kooperationsform mit Shell – ihre Preise und Einkaufsmengen entweder selbst fest oder lassen dies direkt über Shell abwickeln.

Im Zuge der Ermittlungen stellte sich heraus, dass es zusätzlich zu den 12 genannten Standorten, die sich in den Daten des Spritpreisrechners finden, noch zumindest drei vergleichsweise kleinere Tankstellenstandorte gibt, die keine Daten an die E-Control melden (sh dazu auch die Ausführungen unter Punkt 5.4.1).

In den folgenden Abbildungen werden die Standorte von Tankstellen in und um den Lungau im Detail ersichtlich gemacht. Abbildung 6 zeigt die Tankstellen im Lungau. Anhand dieser Darstellung ist die geografische Lage und die Versorgungssituation in und um den Lungau ersichtlich. Dabei werden die einzelnen im Lungau befindlichen Tankstellen bezeichnet, sowie generelle Parameter zu diesen angegeben. Die in Abbildung 7 markierten bzw nummerierten Tankstellen entsprechen jenen, die in der nachfolgenden Tabelle 1 gelistet sind. Dabei werden sämtliche Tankstellen bezeichnet, die der BWB im Zuge ihres Ermittlungsverfahrens bekannt geworden sind sowie deren Anschrift und ob diese zum Abschluss des Ermittlungsverfahrens (November 2024) im Spritpreisrechner der E-Control ersichtlich waren.

**Tabelle 1 Tankstellen im Lungau**

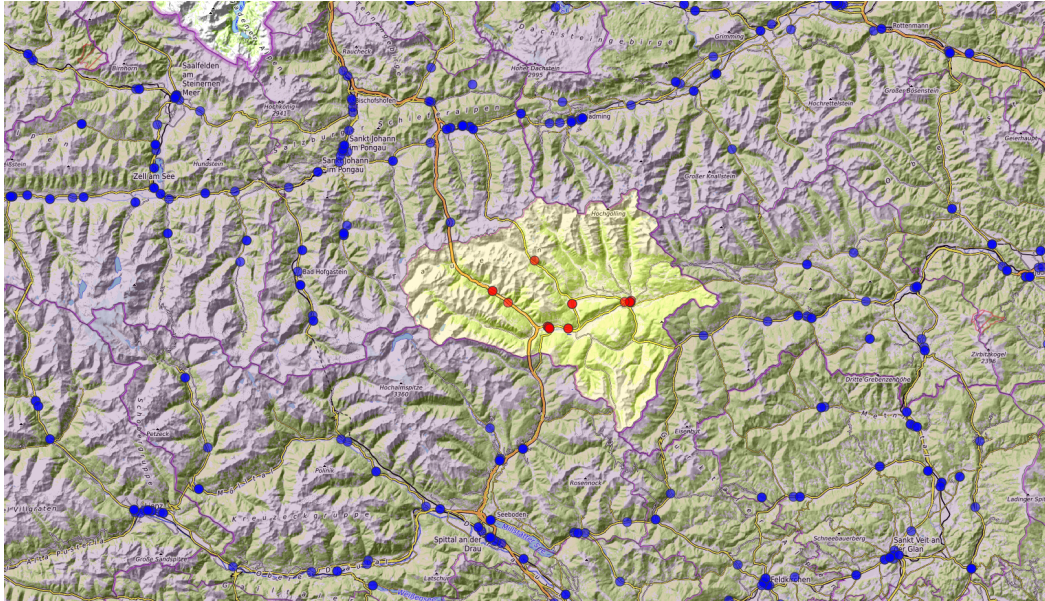
Nr.	Bezeichnung	Anschrift
1	AVIA Xpress (Automaten-Tankstelle)	Zinsgasse 21, 5580 Tamsweg
2	BP	Murtaler Straße 579, 5582 St. Michael
3	Diesel Prommegger St. Michael	Gewerbestraße 649, 5582 St. Michael
4	Lagerhaus-Tankstelle 24 h	Wöltingerstrasse 9a, 5580 Tamsweg
5	Lagerhaus-Tankstelle 24 h	Zederhaus 107, 5584 Zederhaus
6	OMV	Bundesstr 112, 5582 St. Michael im Lungau
7	Rumpold	Gewerbepark, 5580 Tamsweg
8	Shell	Austrasse 21, 5582 St. Michael
9	Shell Austria	Zinsgasse 20, 5580 Tamsweg
10	ENI	Lamm 113, 5584 Zederhaus
11	ENI	Katschberg Bundesstr, 5570 Mauterndorf
12	Rumpold	Gewerbepark, 5580 Tamsweg
13	Griessner	Ledermooserstraße 117, 5570 Mauterndorf
14	S-Point Reifenteam Tankstelle	Hans-Schmid-Straße 1, 5580 Tamsweg
15	Hendlkönig	Alling 175, 5591 Ramingstein
16	LM Energy	Tauernstraße 21, 5536 Tweng

<sup>22</sup> Anmerkung: „DISKONT am Hoferparkplatz“ ist eine Diskontmarke der OMV.

<sup>23</sup> Anmerkung: Turmöl ist eine Diskontmarke der ORLEN Austria GmbH. Die Marke wurde in der zweiten Jahreshälfte 2023 von der Doppler-Gruppe erworben. Siehe dazu Kommission, Entscheidung vom 25.09.2023, COMP/M.11240 - Orlen / Doppler Energie.

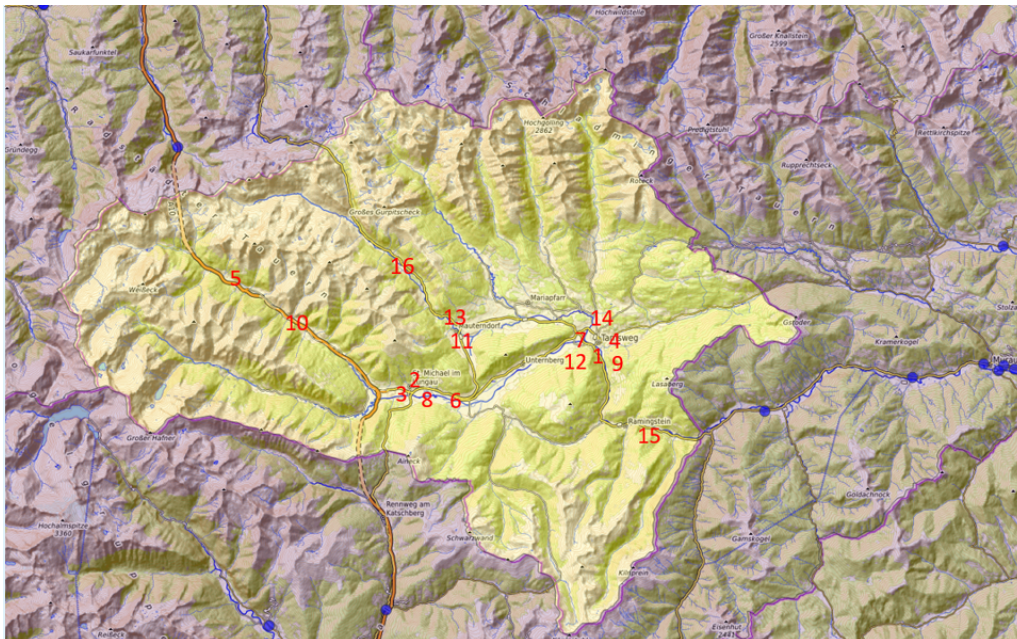
<sup>24</sup> Siehe dazu zB Hastings, J. S. (2004). Vertical relationships and competition in retail gasoline markets: Empirical evidence from contract changes in Southern California. American Economic Review, 94(1), 317-328. Darin fokussiert sich die Autorin zwar auf unabhängige (nicht vertikal integrierte) Tankstellen, die Charakteristika passen jedoch auf eine breite Definition von Diskonttankstellen.

**Abbildung 6 Tankstellenstandorte im Lungau und Umgebung**



Quelle: Spritpreisrechner der E-Control.

**Abbildung 7 Tankstellenstandorte Lungau**



Quelle: Spritpreisrechner der E-Control, Auskunftsverlangen.

### 5.1.3 Marktabgrenzung

Für eine kartellrechtliche Beurteilung des Sachverhalts ist ein relevanter Markt abzugrenzen. Dieser hat sowohl eine sachliche wie räumliche Dimension, in seltenen Fällen auch eine zeitliche.

Im gegenständlichen Fall ist in sachlicher Dimension grob zwischen einem vorgelagerten Beschaffungsmarkt und einem nachgelagerten Absatzmarkt (Einzelhandelsmarkt) zu unterscheiden. Auf dem Beschaffungsmarkt beziehen Tankstellen Motorkraftstoffe von Großhändlern für den Vertrieb, auf dem Einzelhandelsmarkt werden diese Motorkraftstoffe an Verbraucherinnen und Verbraucher weiterverkauft.

Der Handel von raffinierten Petroleumprodukten bzw. Motorkraftstoffen lässt sich nach ständiger Kommissionspraxis *sachlich* zumindest in zwei, wenn nicht drei nachgelagerte Stufen unterteilen:<sup>25</sup>

1. Ex-refinery sales: Verkauf von Motorkraftstoffen direkt von der Raffinerie in großen Mengen an Großhändler;
2. Non-retail sales: Verkauf von Motorkraftstoffen an Tankstellen, unabhängige kleinere Wiederverkäufer sowie industrielle und gewerbliche Abnehmer; und
3. Retail sales: Verkauf von Motorkraftstoffen an Endkunden, primär über Tankstellen.

Auf den beiden vorgelagerten Stufen *ex-refinery sales* und *non-retail sales* wurde von der Kommission regelmäßig eine Segmentierung nach Kraftstofftyp (Diesel, Benzin, Kerosin etc.) vorgenommen.<sup>26</sup> Dagegen vertrat die Kommission regelmäßig die Auffassung, dass der Einzelhandel von Motorkraftstoffen alle Kraftstofftypen umfasse, die an Tankstellen zum Verkauf angeboten werden.<sup>27</sup> Zwar gebe es keine nachfrageseitigen Substitutionsmöglichkeiten, da zB Dieselaautos nur mit Diesel betrieben werden können, doch stehen an der Tankstelle in der Regel mehrere Kraftstofftypen zur Auswahl, weswegen Substitutionsmöglichkeiten auf der Angebotsseite gegeben seien. Die BWB ist vorsichtig skeptisch gegenüber dieser sachlich weiten Abgrenzung der Kommission für *retail sales* und tendiert zu einer Segmentierung nach Kraftstofftypen. So finden sich im Lungau Tankstellen, die ausschließlich Diesel verkaufen und somit mit anderen Tankstellen nur im Wettbewerb um Dieselnkunden stehen. Zwar kann dieser strukturelle Unterschied zwischen Diesel und Benzin dem ersten Anschein nach vernachlässigt werden, doch zeigt sich in einer Analyse zur Preistransparenz unter Punkt 5.4, dass sich die Intensität des Preiswettbewerbs durchaus spürbar unterscheiden kann. In den folgenden Analysen wird daher ein nach **Diesel und Benzin segmentierter Einzelhandelsmarkt für Motorkraftstoffe abseits von Autobahnen** herangezogen. Die systematisch höhere Treibstoffpreise an Autobahntankstellen verzerren die Analyse von Durchschnittspreisen, weswegen die BWB eine Einschränkung auf Tankstellen abseits von Autobahnen vorgenommen hat. In der Vergangenheit nahm die Kommission jedoch nicht immer eine sachliche Trennung zwischen Tankstellen auf und abseits von Autobahnen vor.<sup>28</sup>

Bei der Beschaffung ist in der Regel zwischen Major-Tankstellen und unabhängigen bzw. nicht-integrierten Tankstellen zu unterscheiden. Während der Kraftstoffbezug von Major-Tankstellen dem *ex-refinery sales* Markt zuzurechnen ist, sind die Lieferungen an unabhängige Tankstellen durch Treibstoffhändler dem *non-retail* Markt zuzuschlagen.<sup>29</sup> Da es in der Prüfung für die BWB darum geht, die potenziellen Ausweichmöglichkeiten auf dem Beschaffungsmarkt für die Tankstellen im Lungau einzuschätzen, wurde schließlich keine Trennung zwischen *ex-refinery sales* und *non-retail sales* vorgenommen. Sachlich wurde also ein **Beschaffungsmarkt für Motorkraftstoffe** angenommen, der sowohl *ex-refinery* und *non-retail sales* beinhaltet und nach **Diesel und Benzin** weiter segmentiert wurde.

<sup>25</sup> Siehe COMP/M.9014 - PKN ORLEN / GRUPA LOTOS, Rz 144–146, 598–599.

<sup>26</sup> Siehe COMP/M.9014 - PKN ORLEN / GRUPA LOTOS, Rz 165–166.

<sup>27</sup> Siehe COMP/M.9014 - PKN ORLEN / GRUPA LOTOS, Rz 598–599.

<sup>28</sup> Siehe COMP/M.9014 - PKN ORLEN / GRUPA LOTOS, Rz 609–626.

<sup>29</sup> In der Regel werden Verbrauchsteuern wie die MÖSt in den internen Verrechnungspreisen von Majors auch nicht erfasst, während die an unabhängige Tankstellen verrechneten Kraftstoffpreise inklusive MÖSt verrechnet werden.

In der Vergangenheit vertrat die Europäische Kommission die Auffassung, dass der Wettbewerbsmarkt für *ex-refinery sales* den gesamten Europäischen Wirtschaftsraum („EWR“) oder Mittel/Osteuropa umfasse. Sie argumentierte jedoch gelegentlich auch für eine nationale Abgrenzung, zB da sich die Wettbewerbsbedingungen im polnischen Raum von jenen in Deutschland merkbar unterscheiden. Gegen eine räumlich weitere Abgrenzung sprach auch die Entfernung zum Hauptcluster von Raffinerungs- und Exportkapazitäten im ARA-Raum (Amsterdam - Rotterdam - Antwerp).<sup>30</sup> Im Gegensatz dazu ist Österreich stark mit dem deutschen Raum verwoben, österreichische Tankstellen werden regelmäßig von Raffinerien im norddeutschen und westdeutschen Raum beliefert. Vier der neun Raffinerien der in Österreich aktiven Majors befinden sich in Brandenburg, Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen. In Baden-Württemberg und in Bayern finden sich drei weitere Raffinerien. Die restlichen beiden Raffinerien sind schließlich in Schwechat nahe Wien und in Norditalien ansässig.<sup>31</sup> Dementsprechend ist konkret für Österreich eine nationale Abgrenzung wohl zu eng gefasst. In der Branchenuntersuchung Kraftstoffmarkt 2022 wurde deshalb ein EWR-weiter Markt für *ex-refinery sales* zugrunde gelegt, auch weil Einzugsbereiche von mehreren hundert Kilometern nicht grundsätzlich auszuschließen sind.<sup>32</sup>

Die genaue räumliche Abgrenzung für den *non-retail sales* wurde bisher offengelassen. In der bisherigen Entscheidungspraxis der Kommission wurde dieser Markt meist national, selten auch enger abgegrenzt.<sup>33</sup> Der Fokus der nachfolgenden Analysen richtet sich auf die Ausweichmöglichkeiten der im Lungau befindlichen Tankstellen im Kraftstoffbezug. Aus den Antworten auf die Auskunftsverlangen geht hervor, dass die Tankstellen im Lungau ihre Kraftstoffe größtenteils aus Tanklagern beziehen, die das gesamte Bundesgebiet versorgen. Darüber hinaus werden die Treibstoffe teilweise auch aus Tanklagern in Süddeutschland bezogen. Für den oben definierten Beschaffungsmarkt für Motorkraftstoffe bedeutet dies, dass der Markt zwar räumlich **zumindest österreich-deutschlandweit** abzugrenzen ist, und zwar sowohl für Diesel als auch Benzin, es aber nach Einschätzung der BWB ausreichte, die gesamten Liefermengen von Diesel und Benzin in den Lungau sowie die damit im Zusammenhang stehenden Lieferanten zu betrachten. Bereits in diesem räumlich engen Beschaffungsmarkt konnten ausreichend Ausweichmöglichkeiten identifiziert werden, weswegen auf eine über den Lungau hinausgehende Betrachtung letztendlich verzichtet wurde.

Im Markt der *retail sales* findet der Wettbewerb aus Sicht der BWB auf lokaler Ebene statt.<sup>34</sup> Die Kommission ist in ihrer bisherigen Entscheidungspraxis meist von nationalen Märkten ausgegangen, hob jedoch auch lokale Elemente hervor.<sup>35</sup> Das Bundeskartellamt und auch die BWB legten in ihren jüngsten Entscheidungen und Zusammenschlussverfahren Einzugsgebiete von 20 bis 30 Fahrminuten sowohl für den städtischen als auch ländlichen Raum zugrunde.<sup>36</sup> Vom Ortskern der Marktgemeinde Tamsweg können in 30 PKW-Fahrminuten sämtliche Tankstellen im Lungau erreicht werden (sh Abbildung 8). Räumlicher Ausgangspunkt der

---

<sup>30</sup> Siehe zB COMP/M.9014 - PKN ORLEN / GRUPA LOTOS, Rz 179.

<sup>31</sup> Siehe BWB-BU-Kraftstoffmarkt 2022; Auskunftsverlangen.

<sup>32</sup> Siehe S. 48–49 in Bundeskartellamt, Ad-hoc Sektoruntersuchung – Raffinerie und Kraftstoffgroßhandel, Zwischenbericht, online verfügbar und abrufbar unter [https://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Publikation/DE/Sektoruntersuchungen/Sektoruntersuchung\\_Raffinerien\\_Zwischenbericht.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=3](https://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Publikation/DE/Sektoruntersuchungen/Sektoruntersuchung_Raffinerien_Zwischenbericht.pdf?__blob=publicationFile&v=3)

<sup>33</sup> Siehe zB COMP/M.9014 - PKN ORLEN / GRUPA LOTOS, Rz 180.

<sup>34</sup> Siehe BWB-BU-Kraftstoffmarkt 2022, S.81.

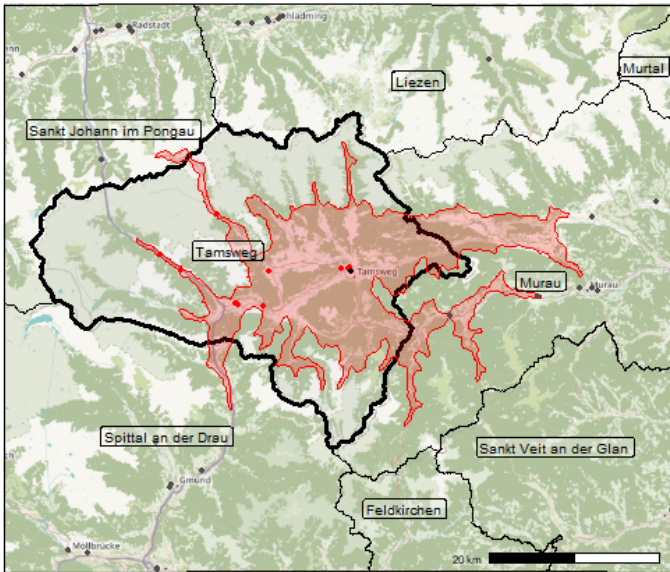
<sup>35</sup> Siehe zB COMP/M.7196 - Kuwait Petroleum BV / Kuwait Petroleum Italia / Shell Italia / Shell Aviazione Rz 28–29; siehe zB COMP/M.9014 - PKN ORLEN / GRUPA LOTOS, Rz 646–653.

<sup>36</sup> Siehe zB B8-32/09 Shell Deutschland Oil GmbH / Lorenz Mohr GmbH & Co KG; B8-175/08 - Total Deutschland GmbH / OMV Deutschland GmbH; oder B8-134/07 - Shell Deutschland Oil GmbH / Hanseatic Petrol Vertriebs GmbH / Rooyal Dutch Shell plc.; BkartA (2022), Ad-hoc Sektoruntersuchung – Raffinerien und Kraftstoffgroßhandel: Zwischenbericht, S. 99–100.



untenstehenden Wettbewerbsanalysen war deshalb der gesamte Lungau inklusive Tankstellen im grenznahen Raum. So befinden sich zwei Tankstellen im Bezirk Murau in der Steiermark, die ebenfalls im 30-Minuten-Einzugsbereich von Tamsweg liegen und dementsprechend dem räumlich relevanten Markt zugerechnet werden. Schränkt man den Einzugsbereich auf 20 PKW-Fahrminuten mit St. Michael im Lungau als Zentrum<sup>37</sup> ein, so verbleiben alle Lungauer Tankstellen weiterhin im Einzugsbereich. Da die Nicht-Berücksichtigung der beiden Murauer Standorte die Marktanteile der Lungauer Tankstellen nur um wenige Prozentpunkte – ohne Auswirkungen auf die von der BWB gezogenen Schlüsse – steigen lässt, beschränkte sich die BWB in den folgenden Analysen des Einzelhandelsmarktes auf einen **Einzugsbereich von 30 PKW-Fahrminuten mit Tamsweg als Zentrum**.

Abbildung 8 Erreichbarkeit vom Ortskern Tamsweg in 30 PKW-Fahrminuten



Quelle: openrouteservice.org by HeiGIT | Map data © OpenStreetMap contributors

### Überblick über die sachlich und räumlich relevanten Märkte:

Sachlich relevanter Markt	Räumlich relevanter Markt
Beschaffungsmarkt für Diesel	zumindest österreich-deutschlandweit <sup>38</sup>
Beschaffungsmarkt für Benzin	zumindest österreich-deutschlandweit <sup>39</sup>
Einzelhandelsmarkt für Diesel (off-motorway)	Lungau oder Einzugsgebiet von 20–30 Fahrminuten
Einzelhandelsmarkt für Benzin (off-motorway)	Lungau oder Einzugsgebiet von 20–30 Fahrminuten

<sup>37</sup> Anmerkung: Bei Beibehaltung des Zentrums in Tamsweg liegen lediglich ein Autobahnstandort (der ohnehin nicht berücksichtigt wird) und ein anderer Standort außerhalb des Einzugsbereichs. Dies hat keinen Einfluss auf die wettbewerbliche Beurteilung durch die BWB.

<sup>38</sup> Anmerkung: In der Analyse beschränkt sich die BWB auf die gesamten Liefermengen in den Lungau.

<sup>39</sup> Siehe Fn. 38.

### 5.1.4 Beschaffungsmarkt

Selbst wenn man von einem hypothetischen Beschaffungsmarkt von (i) Diesel und (ii) Benzin im Lungau ausgeht, was räumlich eine unrealistisch enge Marktabgrenzung darstellt (die bisherige Entscheidungspraxis geht von einem EWR-weiten Markt aus), so kann die **Vermutung einer Einzelmarktbeherrschung auf den Beschaffungsmärkten verneint** werden. Die Vermutungsschwelle von 30% für Marktbeherrschung wird in den Jahre 2017 bis 2023Q1 mit einer Ausnahme (Shell bei Benzin im Jahr 2017) von keinem Lieferanten überschritten, wie Tabelle 2 und Tabelle 3 entnommen werden kann.

**Tabelle 2 Marktanteile auf dem Beschaffungsmarkt für Diesel im Lungau**

Unternehmen	Marktanteile in %						
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023Q1
BP	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[20-30]
Hettegger	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[0-5]	[0-5]	[0-5]	[0-5]
MOL Austria	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]
OMV	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]
Shell	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]
Spot-Markt	[10-20]	[5-10]	[20-30]	[20-30]	[20-30]	[20-30]	[10-20]
Rest	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]
Gesamtmarktvolumen (Mio L)	[15-16]	[15-16]	[16-17]	[14-15]	[15-16]	[14-15]	[2-3]
Marktteilnehmer <sup>40</sup>	>12	>12	>12	>11	>11	>12	>11

Anmerkung: für 2023 beschränken sich die Zahlen auf das erste Quartal.

Quelle: Auskunftsverlangen

**Tabelle 3 Marktanteile auf dem Beschaffungsmarkt für Benzin im Lungau**

Unternehmen	Marktanteile in %						
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023Q1
BP	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]
MOL Austria	[10-20]	[5-10]	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[5-10]
Nordsteirische	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]
OMV	[10-20]	[10-20]	[20-30]	[20-30]	[10-20]	[10-20]	[10-20]
Shell	[20-30]	[20-30]	[20-30]	[30-40]	[20-30]	[20-30]	[20-30]
Spot-Markt	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]
TBG	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[0-5]	[0-5]	[0-5]	[0-5]
Rest	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]
Gesamtmarktvolumen (Mio L)	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[3-4]	[4-5]	[4-5]	[1-2]
Marktteilnehmer <sup>41</sup>	>10	>10	>10	>9	>9	>9	>9

Anmerkung: für 2023 beschränken sich die Zahlen auf das erste Quartal.

Quelle: Auskunftsverlangen

Aus den durchgeführten Ermittlungen geht hervor, dass der Beschaffungsmarkt durch eine Vielzahl von unterschiedlichen Anbietern geprägt ist und diese Vielfalt auch von den Tankstellenbetreibern genutzt wird.

<sup>40</sup> Anmerkung: Bei der Anzahl der Marktteilnehmenden wurde der Spot-Markt als eine Marktteilnehmerin gezählt, wobei dieser logischerweise aus vielen verschiedenen Unternehmen besteht, daher ist die Anzahl der Marktteilnehmenden als untere Grenze zu verstehen.

<sup>41</sup> Siehe Fn. 40.

Aufgrund der verfügbaren Anzahl an Lieferanten sowie dem Umstand, dass von den Tankstellenbetreibern häufig mehrere Lieferverträge parallel abgeschlossen werden, ist der Schluss erlaubt, dass **kompetitive Ausweichmöglichkeiten für die Beschaffung von Motorkraftstoffen** zur Verfügung stehen.

### 5.1.5 Einzelhandelsmarkt

Auf der Seite des Einzelhandels mit Motorkraftstoffen (*retail sales*) wird zunächst die Marktanteilsverteilung für Diesel beschrieben. Die berechneten Marktanteile deuten dabei auf eine moderate Konzentration hin. Kein einziger Tankstellenbetreiber überschreitet im Lungau die Marktbeherrschungsvermutung von 30%. Die fünf größten Betreiber im Lungau, die Diesel vertreiben, erreichen allesamt Marktanteile zwischen 10% und 20%. In den letzten Jahren wurde auch die Vermutungsschwelle nach § 4 Abs 2a Z 1 KartG von 50% Marktanteil der drei größten Marktteilnehmer nicht überschritten. Jene nach § 4 Abs 2a Z 2 KartG wird zwar teilweise leicht überschritten, aufgrund des fehlenden Erfolgs der Tankstellen im Lungau (siehe 5.3.4) kann ein Missbrauch einer **kollektiven Marktbeherrschung auf dem Einzelhandelsmarkt für Dieselaus den Daten nicht abgeleitet werden**. Über den Beobachtungszeitraum hinweg ist zu erkennen, dass ENI seine Marktanteile stark steigern konnte. Ausweichmöglichkeiten, die wechselseitig Wettbewerbsdruck erzeugen, sind also vorhanden. Die Marktanteile auf dem Lungauer Einzelhandelsmarkt für Diesel sind in Tabelle 4 dargestellt.

**Tabelle 4 Marktanteile: Einzelhandelsmarkt für Diesel**

Unternehmen	Auftritt	Marktanteile in %						
		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023Q1
ENI Austria	ENI	[0-5]	[0-5]	[0-5]	[5-10]	[5-10]	[10-20]	[10-20]
Leikermoser	BP/LM Energy	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]
OMV	OMV	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]
Roth Energie	Rumpold	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[5-10]	[10-20]	[10-20]	[10-20]
Shell	Shell	[20-30]	[20-30]	[20-30]	[20-30]	[20-30]	[10-20]	[10-20]
Diesel Promegger	Diesel Promegger	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]
Lagerhaus Tamsweg	Genol	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]
SOCAR	SOCAR	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]
Rest	Diverse	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]
Gesamtmarktvolumen (Mio L)		[14-15]	[14-15]	[14-15]	[12-13]	[13-14]	[12-13]	[2-3]
Marktteilnehmer		11	11	12	12	12	12	12

Anmerkung: für 2023 beschränken sich die Zahlen auf das erste Quartal.  
Quelle: Auskunftsverlangen.

Ein ähnliches Bild zeigt sich auf dem Einzelhandelsmarkt für Benzin. Aufgrund der geringeren Anzahl an Anbietern ist die Konzentration naturgemäß höher als auf dem Einzelhandelsmarkt für Diesel. Mit Shell findet sich auch ein Unternehmen, welches in den Jahren 2018 und 2020 jeweils die Vermutungsschwelle von 30% überschreitet. Aufgrund der hohen Preistransparenz, der niedrigen Kundenbindung und der Produkthomogenität ist nach Ansicht der BWB jedoch im Einzelfall für diese Jahre nicht von einer marktbeherrschenden Stellung auszugehen. Dies trifft auch auf die Vermutungsschwellen nach § 4 Abs 2a KartG zu. Diese Einschätzung wird dadurch gestützt, dass die vorübergehend hohen Marktanteile nicht nachhaltig ausgebaut bzw.

gehalten werden konnten. Zum Beispiel konnte ENI seine Marktstellung über die Jahre kontinuierlich ausbauen und so verstärkt Wettbewerbsdruck ausüben, während Shell im Zeitverlauf an Marktanteilen einbüßte. Die Marktanteile auf dem Lungauer Einzelhandelsmarkt für Benzin finden sich in Tabelle 5.

**Tabelle 5 Marktanteile: Einzelhandelsmarkt für Super-Benzin**

Unternehmen	Auftritt	Marktanteile in %						
		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023Q1
Leikermoser	BP/LM Energy	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[20-30]
Shell	Shell	[30-40]	[30-40]	[20-30]	[30-40]	[20-30]	[20-30]	[20-30]
ENI Austria	ENI	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[10-20]	[10-20]	[10-20]
OMV	OMV	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]
Lagerhaus Tamsweg	Genol	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]
Seifriedsberger	AVIA Xpress	[5-10]	[5-10]	[10-20]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]
Shell Holleis	Shell	-	-	[0-5]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]
Shell Moser	Shell	[5-10]	[5-10]	[0-5]	-	-	-	-
Rest	Diverse	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[0-5]
Gesamtmarktvolumen (Mio L)		[4-5]	[4-5]	[4-5]	[3-4]	[3-4]	[3-4]	[1-2]
Marktteilnehmer		9	9	10	10	10	10	10

Anmerkung: für 2023 beschränken sich die Zahlen auf das erste Quartal.  
Quelle: Auskunftsverlangen.

Im Laufe der Ermittlungen erfuhr die BWB von der Existenz von zumindest drei weiteren Tankstellen, deren Absatzmengen (bei Diesel und/oder Benzin) jedoch vernachlässigbar erscheinen.<sup>42</sup> Die Tatsache, dass diese Tankstellen nicht im Spritpreisrechner der E-Control aufscheinen, wurde an die zuständige Bezirkshauptmannschaft als Verwaltungsstrafbehörde herangetragen (sh die Ausführungen unter Punkt 5.4.1).

Eine Kennzahl, um die Konzentration eines Marktes bzw. die Asymmetrie der Marktanteilsverteilung zu beschreiben, ist der Herfindahl-Hirschman Index (HHI). Formal ist dieser folgendermaßen definiert:

$$HHI = \sum_{i=1}^N s_i^2,$$

wobei  $N$  die Anzahl der Marktteilnehmenden und den jeweiligen Marktanteil von Unternehmen  $i$  bezeichnen. Die Marktanteile sind definiert als Zahlen zwischen 0 und 100, sodass der HHI einen Wert zwischen 0 (hypothetisch) und 10.000 annehmen kann. Je höher der HHI, desto asymmetrischer ist die Marktanteilsverteilung und desto höher folglich die Marktkonzentration.

<sup>42</sup> Diese Einschätzung ergibt sich vor allem auf Grundlage von Recherchen in öffentlich zugänglichen Karten die zeigten, dass diese Tankstellen über nicht annähernd vergleichbare Infrastruktur wie anderen Tankstellen im Lungau verfügen und deutlich geringere Abgabemengen aufweisen dürften. Aufgrund fehlender Beschilderung in Straßennähe kann davon ausgegangen werden, dass ein Großteil der Verbraucherinnen und Verbraucher im Lungau keine Kenntnis über die Existenz dieser Tankstellen verfügt.



Zur besseren Einschätzung des Konzentrationsgrads über die HHI-Höhen bietet Tabelle 7 eine Übersicht über die Beurteilungsmaßstäbe der Europäischen Kommission sowie des US Department of Justice:

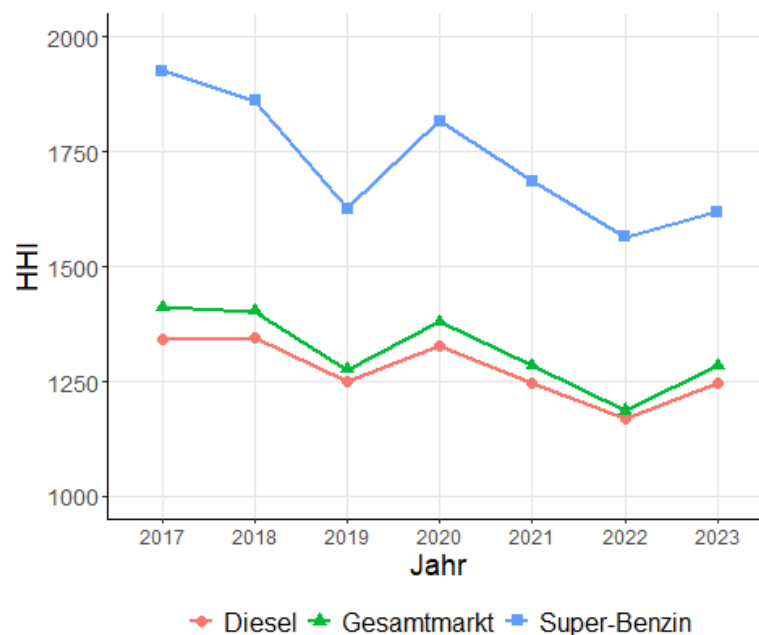
**Tabelle 6 HHI-Referenzwerte**

	Konzentrationsgrad		
	gering	moderat	hoch
Europäische Kommission	$HHI < 1.000$	$1.000 \leq HHI < 2.000$	$HHI \geq 2.000$
United States Department of Justice <sup>43</sup>	—	$HHI < 1.800$	$HHI \geq 1.800$

Quelle: EK, Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse gemäß der Ratsverordnung über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen, ABl. 2004/C 31/03, Rz 19ff, [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:52004XC0205\(02\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:52004XC0205(02)); DOJ, Horizontal Merger Guidelines, Guideline 1, 2023, <https://www.justice.gov/d9/2023-12/2023%20Merger%20Guidelines.pdf>

Die HHI-Werte auf den Einzelhandelsmärkten für Diesel und Benzin sowie auf einem (hypothetischen) Gesamtmarkt für Diesel und Benzin im Lungau sind in Abbildung 9 dargestellt und zeigen einen moderat konzentrierten Markt, wobei der HHI-Wert mit etwa 1.200 im Jahr 2022 näher an einem geringen als hohen Konzentrationsgrad liegt. In den Jahren von 2017 bis 2023 ist darüber hinaus ein leichter Abwärtstrend zu beobachten. Das Abfallen der Marktkonzentration im Jahr 2019 ist auf eine zweimonatige Schließung einer großen Tankstelle wegen Umbauarbeiten zurückzuführen<sup>44</sup>. Die leichte Erhöhung im Jahr 2023 stellt kein Indiz für eine erhöhte Marktkonzentration dar, da die HHI-Werte im Jahr 2023 lediglich mit Zahlen für das erste Quartal berechnet wurden und somit heterogene saisonale Schwankungen zwischen den Marktteilnehmenden nicht vollständig abgebildet werden (zB Urlauberverkehr).

**Abbildung 9 HHI-Werte der relevanten Einzelhandelsmärkte**



<sup>43</sup> In den Merger Guidelines des DoJ aus dem Dezember 2023 wird nicht zwischen geringer und moderater Konzentration unterschieden. Es findet sich lediglich eine Abgrenzung hochkonzentrierter Märkte ab einem HHI von 1.800.

<sup>44</sup> Wenn ein zuvor hoher Marktanteil stark sinkt und zuvor niedrige Marktanteile kleinerer Mitbewerber deshalb ansteigen, bewirkt dies in Summe eine Reduktion der Summe der quadrierten Marktanteile.

Der Einzelhandelsmarkt für Benzin zeigt ebenfalls einen moderaten Konzentrationsgrad. Der HHI-Wert von knapp 1.550 im Jahr 2022 liegt jedoch um etwas mehr als 300 Indexpunkte über dem HHI auf dem Einzelhandelsmarkt für Diesel. Auch für Benzin ist ein Abwärtstrend des HHIs über den Beobachtungszeitraum zu erkennen.

Die Konzentration und die Entwicklung derselben auf den Einzelhandelsmärkten für Diesel und Benzin bietet wenig Anlass für wettbewerbliche Bedenken. Im Zusammenhang mit anderen strukturellen Bedingungen, wie hohe Preistransparenz und hohe Produkthomogenität, kann man mit den bisher durchgeführten Analysen durchaus einen effektiven Wettbewerb erwarten.

### 5.1.6 Markttransparenz und Produktdifferenzierung

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass der Tankstellenmarkt in Österreich sehr transparent ist. Dies liegt unter anderem an der gesetzlichen Verpflichtung, die Verkaufspreise im Spritpreisrechner der E-Control zu veröffentlichen (s. die Ausführungen unter Punkt 3.1). Dieser regulatorische Umstand wurde in den Rückmeldungen auf die Auskunftsverlangen mehrmals erwähnt, um auf die hohe Preistransparenz und die daraus resultierende hohe Preissensitivität der Verbraucherinnen und Verbrauchern hinzuweisen.

Durch die Homogenität der Produkte, die Auszeichnung an den Standorten der Tankstellen sowie die Veröffentlichung im Spritpreisrechner werden Preisvergleiche zwischen den Tankstellen für Verbraucherinnen und Verbraucher erleichtert. Zwar findet eine gewisse Form der Produktdifferenzierung statt, diese beschränkt sich jedoch auf wenige Additive zu den Kraftstoffen. Auch die Kundentreue zu einzelnen Unternehmen kann als gering angesehen werden. Zwar können Faktoren wie Marketing oder Zusatzangebote (zB ein Tankstellenshop oder eine Waschanlage) eine geringe Form der Kundenbindung durch Produktdifferenzierung erzeugen, jedoch ist der Preis der weitaus wichtigste Wettbewerbsparameter am Einzelhandelsmarkt. Diesbezüglich äußerte eine Marktteilnehmende gegenüber der BWB, dass „*bei einem Großteil der Verbraucher die Markenloyalität und damit die Bindung an bestimmte Anbieter in der Regel denkbar gering*“ seien, was die Wichtigkeit des Preises im Wettbewerb unterstreicht. Hohe Preistransparenz und weitgehende Produkthomogenität lassen in der Regel den Schluss zu, dass die einzelnen Tankstellenbetreiber in einem **relativ intensiven Preiswettbewerb** miteinander (Bertrand-Wettbewerb)<sup>45</sup> stehen.

## 5.2 Marktverhalten

### 5.2.1 Beschaffungsmarkt: Versorgungsverträge und Preisformeln

Die im Zuge der Ermittlungen befragten Tankstellen beziehen den zu verkaufenden Kraftstoff entweder von Großhändlern (*non-retail*) oder direkt von Raffinerien (v.a. *ex-refinery*). Zu einem großen Teil liegen diesem

---

<sup>45</sup> Ein Bertrand-Wettbewerb ist ein Wettbewerbsmodell mit mindestens zwei Unternehmen, die homogene Produkte (im Extremfall perfekte Substitute) verkaufen und praktisch nur über ihre Preisgestaltung im Wettbewerb zueinanderstehen. Das Resultat dieses intensiven Preiswettbewerbs bei gleicher Kostenstruktur der Unternehmen sind einheitliche Preise zu Grenzkosten wie in einem vollkommenen Wettbewerbsmodell.

Bezug einjährige Versorgungsverträge (Term-Verträge) zugrunde, wobei einige Tankstellen eine Beschaffungsstrategie ohne derartige Versorgungsverträge betreiben. Diese beziehen die Treibstoffe auf dem Spot-Markt, indem sie sich für die anfallende Lieferung jeweils den günstigsten Lieferanten für die aktuell benötigten Mengen suchen.

In der Regel orientieren sich die Einkaufspreise am Beschaffungsmarkt für Diesel und Benzin an allgemein akzeptierten Preisnotierungen, die sich auf den Börsenmärkten im ARA-Raum (Amsterdam - Rotterdam - Antwerpen) bilden. Hier sind vor allem die internationalen Preisnotierungen von Argus Media und S&P Platts zu nennen. Der Diesel-Benchmark mit der Bezeichnung *Diesel 10ppm Platts FOB ARA Barge med* wird von S&P Platts bewertet, während der Benzin-Benchmark mit der Bezeichnung *Argus Eurobob oxy NWE Barge med* vor April 2023 und der Bezeichnung *Argus Eurobob non-ox NWE mean* ab April 2023 von Argus Media bereitgestellt wird.<sup>46</sup> Die Bioanteile in den Kraftstoffen (7% bei Diesel, 5% bei Benzin vor April 2023 und 7% danach) werden ebenfalls an Preisnotierungen von Argus Media und S&P Platts referenziert. Die Preisnotierungen haben dabei enorme Bedeutung für die an den Zapfsäulen an die Endkundinnen und Endkunden verrechneten Preise.<sup>47</sup> Die genaue Zusammensetzung der im Einzelfall anzuwendenden Preisformel ist meist vertraglich festgelegt, genauso wie etwaige Auf- und Zuschläge. Die Term-Verträge werden in der Regel mit unterjährig konstanten Aufschlägen auf die gewählten Preisnotierungen abgeschlossen und jährlich im Herbst neu verhandelt, wobei etwaige andere Auf- und Zuschläge auch vom jeweiligen Tanklager als Bezugsquelle abhängig sind. Für Marktteilnehmende, die sowohl Tankstellen innerhalb als auch außerhalb des Lungaus betreiben, werden diese Aufschläge pauschal für das gesamte Unternehmen festgelegt.

### 5.2.2 Einzelhandelsmarkt: Preisfestsetzung und Marktbeobachtungen

Die Preissetzung am Einzelhandelsmarkt (*retail sales*) erfolgt nach Auskunft der befragten Tankstellenbetreiber vorwiegend kostenorientiert. Die wesentlichen Kostenkomponenten sind (i) der Einkaufspreis für das Mineralölprodukt, (ii) die Transport- und Logistikkosten sowie (iii) die Betriebskosten am spezifischen Standort. Auf die Summe dieser Komponenten wird schließlich eine angestrebte Marge aufgeschlagen. Auch die anfallenden Steuern und Abgaben bilden dabei einen Preisbestandteil.

Marktbeobachtungen – auch teilweise engmaschige – sind grundsätzlich ein legitimes Mittel zur Vorbereitung der Preissetzung. Gerade auf dem Einzelhandelsmarkt für Motorkraftstoffe ist eine gewisse Preistransparenz auch vom Gesetzgeber gewünscht (siehe hierzu die Ausführungen unter Punkt 5.1.6). Darüber hinaus sind intensive Preisbeobachtungen auch ein Indiz für intensiven Wettbewerb. Senkt ein Konkurrent den Preis, so muss in einem intensiven Wettbewerbsumfeld innerhalb kurzer Zeit darauf reagiert werden, um preissensible Kunden halten zu können. Eine rasche Reaktion ist jedoch nur mit hinreichend intensiven Marktbeobachtungen möglich. Die öffentlich zugänglichen Preise im Spritpreisrechner (d.h. der günstigen Anbieter in der Umgebung) stellen in dieser Hinsicht sicherlich eine Erleichterung dar.

---

<sup>46</sup> Aufgrund der Novelle der Kraftstoffverordnung, die Anfang 2023 in Kraft trat, stellten Tankstellen in Österreich Ende März/Anfang April 2023 von Superbenzin 95 E5 auf Superbenzin 95 E10 um. Bei E10 wird dem Benzin zehn Prozent Bioethanol beigemischt. Siehe <https://www.diepresse.com/6291710/oesterreichs-tankstellen-stellen-fast-unbemerkt-auf-e10-benzin-um>.

<sup>47</sup> Die Branchenuntersuchung der BWB zum Kraftstoffmarkt aus dem Jahr 2022 zeigte bereits, dass Zapfsäulenpreise weitgehend Bewegungen der internationalen Preisnotierungen widerspiegeln. Siehe BWB-BU-Kraftstoffmarkt 2022, S. 42-43.

Die individuell angestrebte Marge soll im Rahmen der Jahresplanung eine gewisse Profitabilität des spezifischen Standorts im Lungau sicherstellen. Dabei spielt die Wettbewerbssituation am jeweiligen Standort ebenfalls eine wichtige Rolle. Die Marktteilnehmenden beobachten die Preise der weiteren Wettbewerber gegenseitig sehr intensiv. Diese Marktbeobachtungen erfolgen – aufgrund der im Zuge erlangten Erkenntnisse – unter anderem auf Basis öffentlicher Daten bzw der öffentlich ausgezeichneten Preise an den Standorten oder im Spritpreisrechner der E-Control. So beschreibt ein Betreiber sein strategisches Preisverhalten wie folgt:

*„Der ... kalkulierte Verkaufspreise wird ... um 12.00 Uhr einheitlich festgelegt. Innerhalb der nächsten 24 Stunden werden Preisänderungen unmittelbarer Konkurrenztankstellen mithilfe der öffentlichen Preisinformationen der Internetplattform [www.spritpreisrechner.at](http://www.spritpreisrechner.at) eingesehen, um ggfls. die eigenen Verkaufspreise marktkonform anzupassen.“*

Die Tankstellenbetreiber wurden zu möglichen Marktbeobachtungen befragt, wobei fast alle angaben, die Preise der Wettbewerber in der Umgebung zu beobachten. Gerade aber für den Lungau tritt auch ein weiterer Faktor für die Preisgestaltung hinzu, nämlich das individuelle Absatzvolumen, um die Fixkosten eines Tankstellenstandorts zu decken. Durch das niedrige Verkehrsaufkommen im Lungau und die sich daraus ergebenden Absatzvolumina, entstehe für die Preisgestaltung ein zusätzlicher limitierender Faktor. Die Absatzvolumina seien laut Auskunft der Tankstellenbetreiber im Lungau schlicht zu niedrig, um mit vergleichbar geringen Preisen wie in angrenzenden Bezirken die Fixkosten decken zu können.

## 5.3 Marktergebnis

Im Folgenden werden die Marktergebnisse im Lungau jenen der Vergleichsgruppe gegenübergestellt. Dieser Vergleich ermöglicht es, Auffälligkeiten und signifikante Abweichungen im Lungau zu identifizieren und genauer zu prüfen.

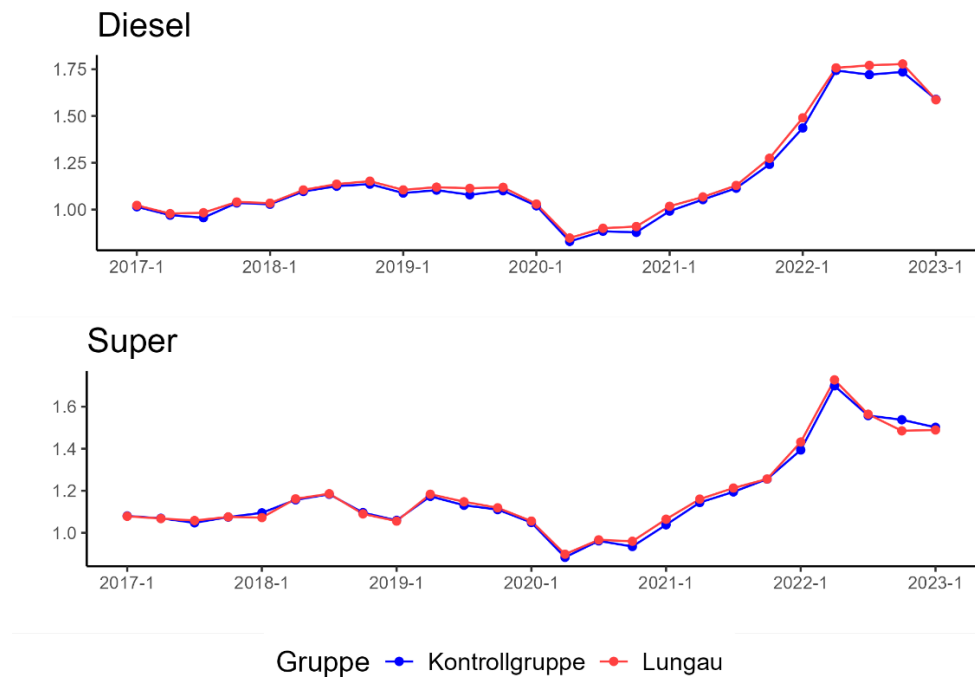
### 5.3.1 Einkaufspreise

Die BWB hat im Zuge ihrer Ermittlungen Daten zu den Einkaufspreisen der Tankstellen im Lungau sowie der Vergleichsgruppe abgefragt und analysiert. Die durchschnittlichen Einkaufspreise pro Quartal von 2017Q1 bis 2023Q1 finden sich in Abbildung 10, wobei zwischen dem Lungau und den Vergleichsbezirken unterschieden wird. Da in den erhobenen Daten teilweise Einkaufspreise von den Bezugskosten nicht getrennt werden konnten (häufig wird eine „frei-Tankstelle“ Lieferung vereinbart), beinhalten die herangezogenen Einkaufspreise gegebenenfalls auch zusätzlich anfallende Transportkosten. Da die Zeitreihen nur geringfügig voneinander abweichen, wurde die Differenz berechnet und in Abbildung 11 dargestellt. In den meisten Quartalen liegt der Preisunterschied unter 3 Cent (brutto<sup>48</sup>) pro Liter und somit einem Nettounterschied von etwa 2,5 EUR-Cent. Das entspricht über den Beobachtungszeitraum einem durchschnittlichen höheren Einkaufspreis von etwa 1,2% bei Diesel und Benzin<sup>49</sup>.

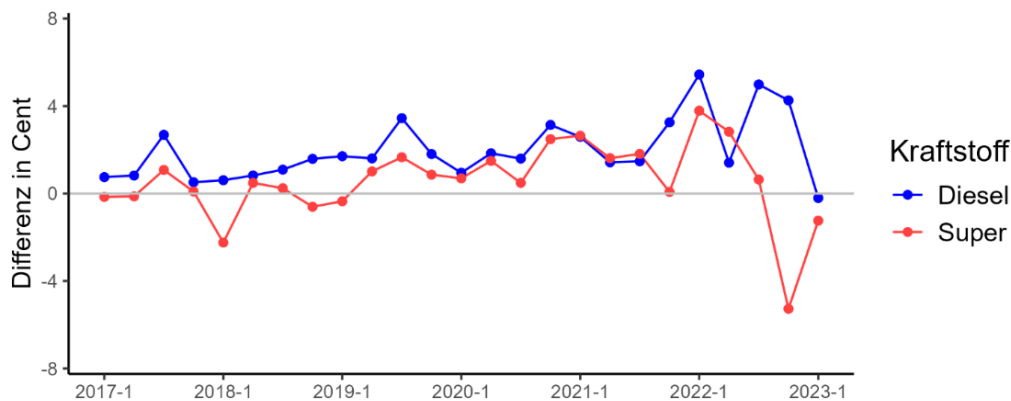
<sup>48</sup> Anmerkung: Der Bruttopreis beinhaltet die MwSt. Zur Illustration: Ein Unterschied von 1,8 Cent (brutto) entspricht einem Unterschied von 1,5 Cent exkl MwSt.

<sup>49</sup> Anmerkung: Definiert auf Basis des Bruttoeinkaufspreises der Vergleichsgruppe.

**Abbildung 10 Einkaufspreise der Tankstellen: Lungau und Vergleichsgruppe**



**Abbildung 11 Differenzen der Einkaufspreise**

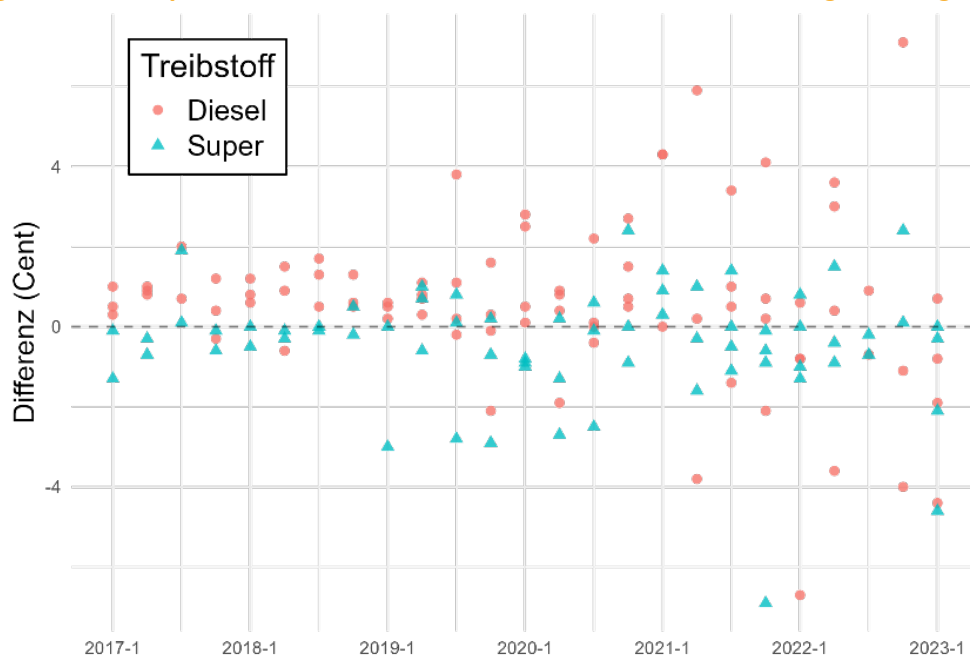


Quelle: Auskunftsverlangen.

Aus Sicht der BWB ist ein derart geringer Preisaufschlag bei den Einkaufspreisen, für sich genommen kein ausreichendes Verdachtsmoment für kartellrechtswidrige Verhaltensweisen von Seiten der Treibstoffhandelsunternehmen. Die beobachtbaren Unterschiede bei den Einkaufspreisen sind teilweise auch auf die Zusammensetzung der Tankstellen in den Daten zurückzuführen. Abbildung 12 zeigt die Einkaufspreisunterschiede für Tankstellenbetreiberinnen und Tankstellenbetreiber, die sowohl Tankstellen im Lungau und in angrenzenden Bezirken führen. Der durchschnittliche Unterschied beträgt sowohl für Diesel als auch Benzin weniger als 1 Cent/Liter. Die oben genannten 3 Cent/Liter (brutto) ergeben sich dadurch, da sich einige Lungauer Tankstellen Treibstoffe (va Diesel) über andere Tankstellen im Lungau beschaffen, sodass sich in deren Einkaufspreisen zwei oder sogar mehr Aufschläge (und gegebenenfalls zusätzliche Transportkosten) finden, die nicht isoliert werden können. Die geringen Preisunterschiede reichen letztendlich nicht aus, auf

ein missbräuchliches Verhalten einer Raffinerie oder eines Großhandelsunternehmens bzw mehrerer Beteiligter auf dem Beschaffungsmarkt zu schließen.<sup>50</sup>

**Abbildung 12: Einkaufspreisunterschiede innerhalb der Unternehmen: Lungau - Vergleichsgruppe**



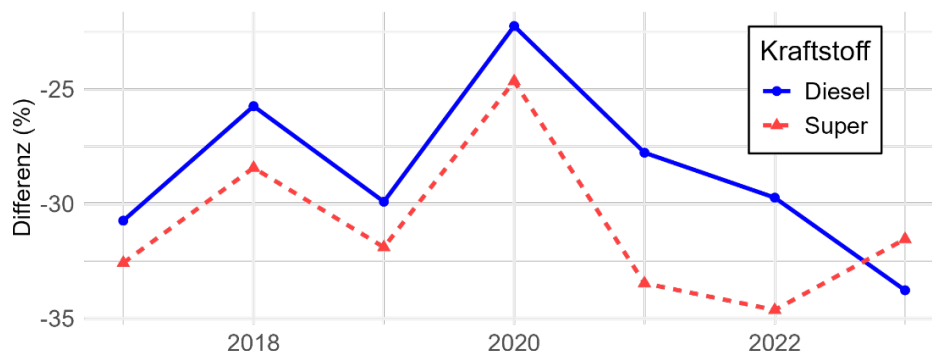
Quelle: Auskunftsverlangen.

### 5.3.2 Verkaufsmengen

Im Zuge der Ermittlungen wurde gegenüber der BWB wiederholt geäußert, dass für die vergleichsweise hohen Treibstoffpreise im Lungau auch die geringen Verkaufsmengen eine wesentliche Rolle spielen. Im Lungau sei das Absatzvolumen und die Betankungsfrequenz vergleichsweise gering. Das macht höhere Deckungsbeiträge für jeden verkauften Liter an Treibstoff notwendig. Als mögliche Gründe für die niedrigen Absatzvolumina der Tankstellen im Lungau nennen einzelne Betreiber zB die „*geographische Randlage*“ des Lungaus, das „*sehr gering[e] Verkehrsaufkommen*“, die „*niedriger[e] Bevölkerungsdichte*“ und die „*sehr hohe Tankstellendichte*“. Die Erhebungen bestätigten das geringe Absatzvolumen pro Tankstelle im Lungau. Gegenüber den Vergleichsbezirken ist das Absatzvolumen im Lungau regelmäßig um 20-30% geringer, in Einzelfällen finden sich für bestimmte Unternehmen und bestimmte Quartale sogar Unterschiede von mehr als 40% für Diesel und mehr als 65% für Superbenzin pro Quartal (siehe Abbildung 13 und Abbildung 14). Im Lungau entfallen rund 75% der insgesamt verkauften Treibstoffmenge auf Diesel.

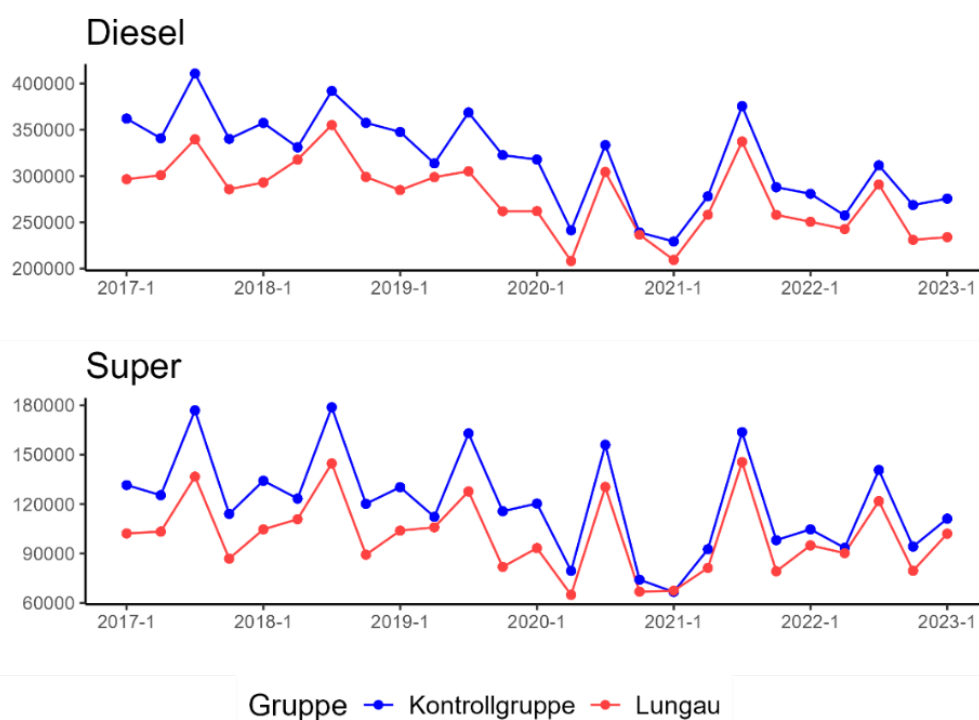
<sup>50</sup> Anmerkung: An dieser Stelle sei nochmals daran erinnert, dass die vorgelagerten Stufen (Ex-Refinery und Non-Retail Verkäufe) zumindest österreich- und deutschlandweit abzugrenzen sind. Der im Text getroffene Schluss bezieht sich auf einen Vergleich der Situation im Lungau gegenüber der Situation in angrenzenden Vergleichsbezirken. Keine Aussage wurde hingegen darüber getroffen, ob auf dem räumlich weiten Ex-Refinery oder Non-Retail Markt eine marktbeherrschende Stellung vorliegt und, wenn ja, ob diese auch missbraucht wird.

Abbildung 13 Prozentuelle Differenz der Abgabemenge pro Tankstelle



Quelle: Auskunftsverlangen.

Abbildung 14 Durchschnittliche Abgabemengen je Quartal



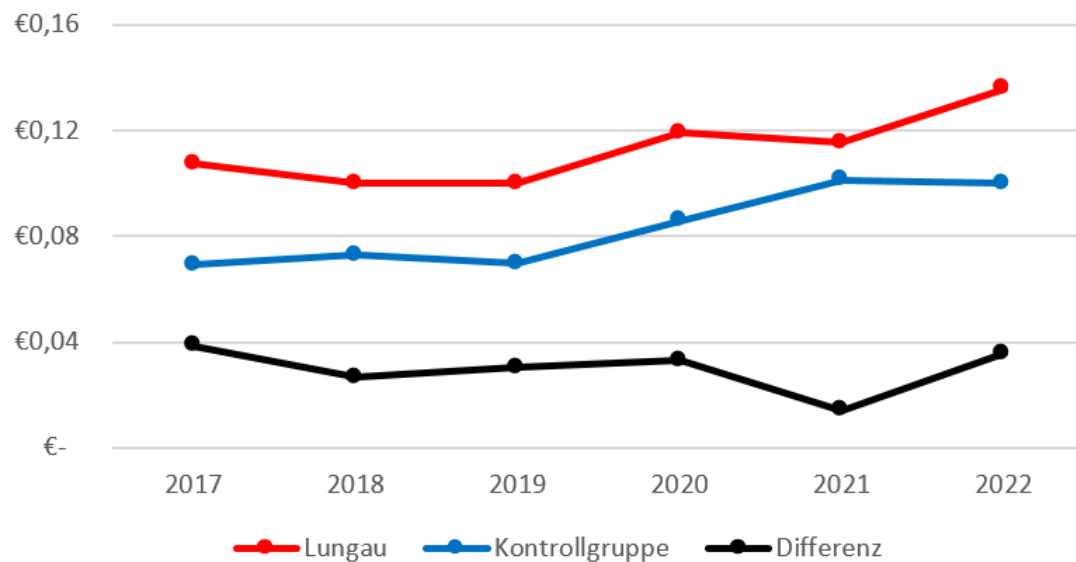
Quelle: Auskunftsverlangen.

### 5.3.3 Fixkosten

Der Großteil der Inputkosten im Einzelhandel mit Motorkraftstoffen (*retail sales*) entfällt auf den Einkauf der diversen Kraftstoffe (sh dazu unter Punkt 5.3.1). Abgesehen von diesen variablen Kosten fallen für den Betrieb einer Tankstelle auch Fixkosten, wie Lizenzgebühren, Wartungsverträge, Pacht oder Abschreibungen an. Bei bemannten Tankstellen werden auch Arbeitskosten den Fixkosten zugeschlagen. Nicht alle befragten Tankstellenbetreiber konnten umfangreiche Daten zu deren Fixkosten übermitteln. Die übermittelten Daten ermöglichten dennoch die Aufbereitung einer aussagekräftigen Fixkostenstruktur der Tankstellen im Lungau und in den Vergleichsbezirken. Abbildung 15 zeigt den Verlauf der Fixkosten je abgesetztem Liter an Kraftstoff von 2017 bis 2022, wobei hier die Verkaufsmengen von Diesel und Benzin zusammengefasst sind. Im Durchschnitt müssen Tankstellen im Lungau 3 bis 4 Cent an höheren Fixkosten mit jedem verkauften Liter abdecken

als Tankstellen in den Vergleichsbezirken.<sup>51</sup> Ein Teil der im Lungau höheren Preise lässt sich also durch **Fixkostendegression wegen geringerer Verkaufsmengen erklären**. Die Erkenntnisse aus der Branchenuntersuchung Kraftstoffmarkt 2022<sup>52</sup> lassen den Schluss zu, dass die Gewinnmargen der österreichischen Tankstellen nicht ausreichen, um höhere Fixkosten im Ausmaß von ca. 4 Cent/Liter vollständig zu absorbieren. Die Konsequenz sind höhere Verkaufspreise.

Abbildung 15 Fixkosten pro abgesetztem Liter



Quelle: Auskunftsverlangen.

### 5.3.4 Profitabilität der Tankstellen

Auf Basis der im Zuge der Ermittlungen abgefragten und analysierten Daten und Informationen war es der BWB möglich, die erzielten Bruttomargen der Tankstellen im Treibstoffgeschäft zu berechnen. Dazu wurden die „Doppelnetto“-Werte herangezogen, d.h., es wurde der Umsatz exklusive Umsatzsteuer und MÖSt sowie ab Oktober 2022 abzüglich CO2-Steuer berechnet. Davon wurden die Doppelnetto-Einkaufspreise abgezogen und anschließend durch die gesamte Verkaufsmenge dividiert. Dies ergibt eine Bruttomarge pro Liter<sup>53</sup>, die auch als Stück-Deckungsbeitrag<sup>54</sup> interpretiert werden kann. Die Berechnungsformel ist gegeben durch:

$$\text{Durchschnittsbruttomarge} = \sum_{i=1}^N \frac{R_i - C_{var,i}}{Q_i},$$

wobei  $R_i - C_{var,i}$  den Umsatz abzüglich variabler Kosten - also den Deckungsbeitrag - für Unternehmen  $i$  darstellt und  $Q_i$  dessen Absatzmenge in Liter.

<sup>51</sup> Anmerkung: Erhöhen die Tankstellen ihre Nettoverkaufspreise um 3 bis 4 Cent/Liter, um ihre Fixkosten decken zu können, so steigen die Verkaufspreise wegen der MWSt. an den Zapfsäulen um 3,6 bis 4,8 Cent/Liter.

<sup>52</sup> Siehe BWB-BU-Kraftstoffmarkt 2022, S. 46-49.

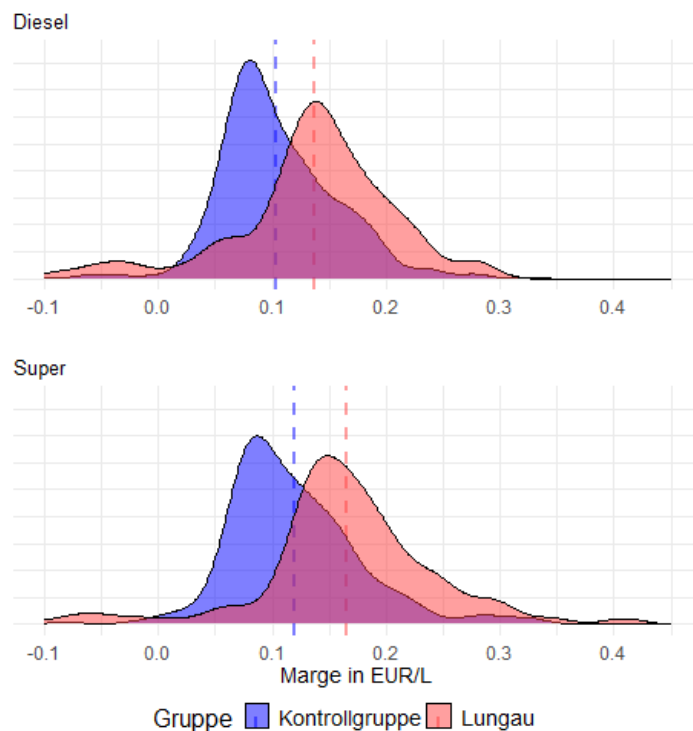
<sup>53</sup> Anmerkung: Diese Approximation deckt sich mit dem Vorgehen der BWB in BWB-BU-Kraftstoffmarkt 2022, S.46. Im Gegensatz zur Branchenuntersuchung, worin Preisnotierungen als Approximation herangezogen wurden, werden in diesem Fallbericht tatsächliche Einkaufspreise der Tankstellen verwendet und Transportkosten berücksichtigt.

<sup>54</sup> Anmerkung: Der Deckungsbeitrag gibt Aufschluss darüber, wieviel zur Deckung der Fixkosten beigetragen wird.



In Abbildung 16 zeigt sich, dass die Margenverteilung im Lungau weiter rechts als jene in den Vergleichsbezirken liegt. Im Durchschnitt werden im Lungau also höhere Bruttomargen erzielt als in den Vergleichsbezirken. Der Unterschied beträgt im Mittelwert etwa 3,3 Cent/Liter für Diesel und 4,6 Cent/Liter für Superbenzin. Betrachtet man das gesamte Treibstoffgeschäft (Diesel und Benzin), so lassen sich im Lungau Bruttomargen berechnen, die durchschnittlich weniger als 4 Cent/Liter über den Bruttomargen in den Vergleichsbezirken liegen. Zieht man davon die in Kapitel 5.3.3 berechnete Fixkostendiskrepanz von 3 bis 4 Cent/Liter ab, die zusätzlich im Lungau abzudecken ist, so muss an dieser Stelle festgehalten werden, dass **Tankstellen im Lungau nicht profitabler sind als in den Vergleichsbezirken**.

**Abbildung 16 Verteilung der Durchschnittsmargen pro Liter (2017-2023)**



Quelle: Auskunftsverlangen

Die getroffene Aussage wird dadurch untermauert, dass die Kapazitätsgrade (KG) an den einzelnen Tankstellen im Lungau in der Regel geringer sind als in den Vergleichsbezirken.<sup>55</sup> Der KG ergibt sich durch Division des gesamten Deckungsbeitrags  $(DB)$  durch die Fixkosten  $(C_{fix})$ :

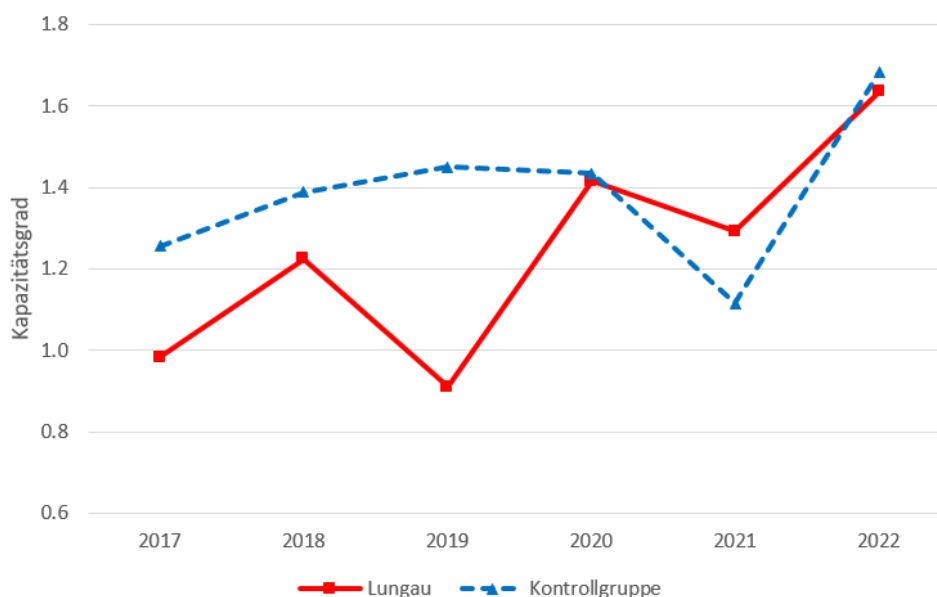
$$KG = \frac{DB}{C_{fix}}$$

Mit Ausnahme des Jahres 2021 liegen die KG im Lungau über die Jahre 2017 bis 2022 durchwegs unter denen der Vergleichsgruppe. In den Jahren 2017 und 2019 befanden sich die KG sogar unter der langfristigen Untergrenze von 1 für einen dauerhaften Verbleib im Markt. In diesen Jahren reichten die Deckungsbeiträge aus dem Treibstoffgeschäft mit Diesel und Benzin nicht aus, um die Fixkosten vollständig zu decken. Die höheren Treibstoffpreise und somit höheren Deckungsbeiträge im Lungau resultieren in den Jahren 2017 bis

<sup>55</sup> Anmerkung: Der KG gibt Auskunft darüber, welcher Anteil der Fixkosten durch den erzielten Deckungsbeitrag gedeckt werden können. Ein KG von 1 bildet somit die langfristige Untergrenze für einen weiteren Verbleib im Markt. Kurzfristig kann auch ein KG von unter 1 möglich sein.

2022 also nicht in einer höheren Profitabilität. Vielmehr mussten damit die höheren Fixkosten/Liter gedeckt werden.

Abbildung 17 Kapazitätsgrade im Lungau und Vergleichsgruppe



Quelle: Auskunftsverlangen.

Die von den Betreibern für einzelne Tankstellen übermittelten EBIT-Beträge<sup>56</sup> zeigen ebenfalls eine durchwegs geringere Profitabilität von Lungauer Tankstellen gegenüber den Tankstellen in den Vergleichsbezirken.<sup>57</sup> Nicht allen befragten Unternehmen war es möglich, den EBIT für einzelne Tankstellen anzugeben. Da sich die Kostenrechnung, insbesondere die Zuordnung der Gemeinkosten, von Unternehmen zu Unternehmen unterscheidet, wurde die Profitabilität jeweils innerhalb desselben Betreiberunternehmens verglichen, um zu prüfen, ob die Tankstellen im Lungau höhere Gewinne als in den Vergleichsbezirken erzielen. Schließlich konnte nur für einen Tankstellenbetreiber, der sowohl Tankstellen im Lungau und in den Vergleichsbezirken betreibt, eine höhere EBIT-Marge (= EBIT/Nettoumsatz) im Lungau als in den Vergleichsbezirken festgestellt werden. In Summe konnten an den Tankstellen im Lungau also keine systematisch höheren Gewinne erzielt werden.

Zusammenfassend kann also festgehalten werden, dass **die im Lungau höheren Verkaufspreise in den letzten Jahren zu keinen systematisch höheren Gewinnen führten als in den angrenzenden Bezirken**. Grund dafür sind vor allem die höheren Fixkosten/Liter wegen der beträchtlich geringeren Verkaufsmengen an Diesel und Benzin.

<sup>56</sup> Anmerkung: Earnings before interest and taxes.

<sup>57</sup> Anmerkung: Der EBIT bezieht sich auf das gesamte Tankstellengeschäft inklusive Zusatzleistungen.

## 5.4 Analyse der Preisentwicklung im zeitlichen Verlauf der Ermittlungen

### 5.4.1 Ermittlungen zu Tankstellen, die nicht im Spritpreisrechner aufscheinen

Im Zuge der Ermittlungen konnten drei Tankstellenbetreiber identifiziert werden, die ihrer Meldeverpflichtung nach dem PrTrpG bzw. dem PrTrpVO nicht nachgekommen sind. Dieser Umstand wurde der Bezirkshauptmannschaft Tamsweg – als aus Sicht der BWB sachlich und örtlich zuständige Verwaltungsstrafbehörde – in Form einer Sachverhaltsdarstellung zur Kenntnis gebracht.

Da diese Tankstellen frühestens im zweiten Halbjahr 2023 ihrer Meldeverpflichtung wieder nachgekommen sind, konnte die BWB diesen Umstand ausnutzen, um den Effekt höherer Preistransparenz durch die öffentlich zugänglichen Daten im Spritpreisrechner zu analysieren. Es stellte sich nämlich heraus, dass eine Tankstelle im Lungau Diesel zu günstigeren Preisen als andere Tankstellen im Lungau und in angrenzenden Bezirken verkaufte und diese Verkaufspreise bzw. die Anpassungen derselben nicht an die E-Control meldete. Nach Beginn der Preismeldungen im zweiten Halbjahr 2023 waren die Dieselpreise dieser Tankstelle für alle anderen Tankstellen im Lungau und auch für Autofahrerinnen und Autofahrer über den Spritpreisrechner tagtäglich beobachtbar. Im Folgenden wird die Wirkung dieser erhöhten Preistransparenz auf die Preise im Lungau analysiert.

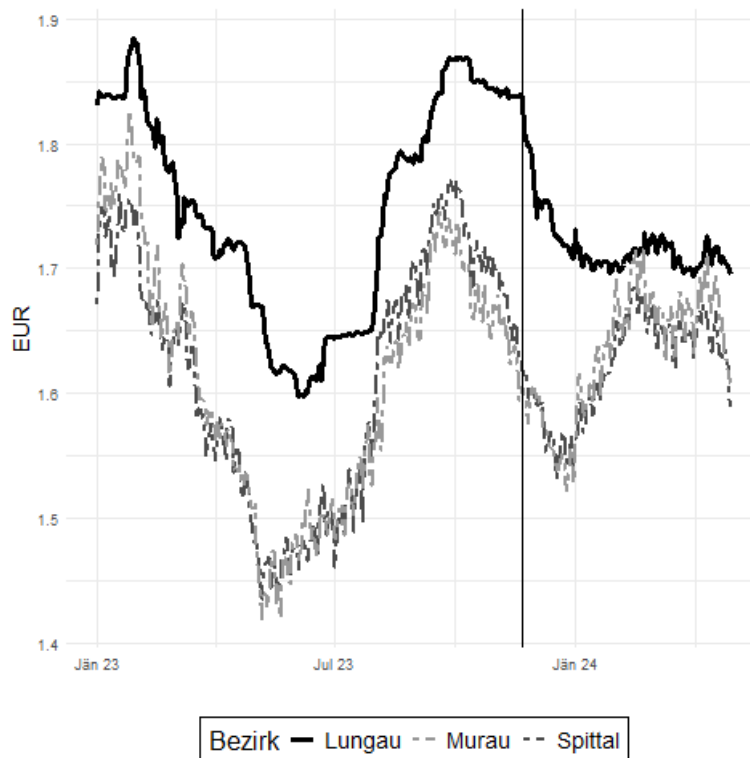
### 5.4.2 Erhöhte Preistransparenz führt im Lungau zum Absinken des Preisniveaus

Eine jener Tankstellen, für die lange keine Einmeldungen in den Spritpreisrechner vorhanden waren (siehe auch **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**), begann ab Ende November 2023 Preisanpassungen an die E-Control zu melden. Aus den im Zuge der Ermittlungen erhobenen Informationen war zu erkennen, dass diese Tankstelle im Vergleich zu den anderen Tankstellen im Lungau Diesel durchwegs zu niedrigeren Preisen verkaufte. Dieser Fall stellt ein natürliches Experiment dar, um die Wirkung erhöhter Preistransparenz auf die Preise im Lungau aufgrund der Sichtbarkeit eines günstigeren Dieselpreises ab Ende November 2023 im Spritpreisrechner zu analysieren. Dazu wurden die durchschnittlichen Diesel- und Benzin-Tagespreise der fünf günstigsten Tankstellen jeweils im Lungau und in den Vergleichsbezirken Murau und Spittal verglichen. Wie Abbildung 18 zeigt, kommt es nach der Einmeldung ab Ende November 2023 (vertikale Linie) im Lungau tatsächlich zu einem abrupten Abfall der günstigsten Dieselpreise im Durchschnitt. Obwohl die Tankstelle, die ab Ende November 2023 wieder begonnen hat, Preise einzumelden, ausschließlich Diesel verkauft, kann auch für die günstigsten Benzinpreise im Durchschnitt ein Rückgang im Lungau festgestellt werden, wie Abbildung 19 zeigt.

Die ermittelten Preiseinbrüche bei sowohl Diesel als auch Benzin betragen etwa 8 Cent innerhalb einer Woche nach der erstmaligen Einmeldung der günstigeren Dieselpreise. Die erneute Einmeldung fällt jedoch mit einer Zeit sinkender Abgabepreise in ganz Österreich zusammen. Für eine vollständige kausale Interpretation im Sinne eines *Difference-in-Differences Estimator* müssten die Trends vor dem Stichtag im Lungau und den Vergleichsregionen parallel zueinander verlaufen, was nicht notwendigerweise der Fall ist. Nichtsdestotrotz kann für Diesel eine Preiskonvergenz zwischen dem Lungau, Murau und Spittal beobachtet werden. Ab Februar 2024 ist der Unterschied in den Dieselpreisen im Durchschnitt merkbar geringer als noch vor November

2023. Wählt man im Spritpreisrechner Tamsweg als Mittelpunkt, zeigt sich, dass nun mehrere Tankstellen günstigeren Diesel als Tankstellen in angrenzenden Bezirken verkaufen (Stand: 27. November 2024). Zusätzlich fällt an diesem Tag (27.11.2024) auf, dass unter den günstigsten Benzinpreisen zumindest zwei Tankstellen im Lungau zu finden sind, die bis April 2024 ebenfalls keine Einmeldungen in den Spritpreisrechner vorgenommen haben. Die Ergebnisse dieser deskriptiven Analyse decken sich mit einer empirischen Untersuchung von Fischer, Martin und Schmidt-Dengler (2023), welche die Wirkung von Markteintritten auf Treibstoffpreise in Deutschland analysierten<sup>58</sup>. **Die flächendeckende Durchsetzung des Preistransparenzgesetzes scheint also nicht nur die Preistransparenz zu erhöhen, sondern auch die Preise merkbar zu drücken.**

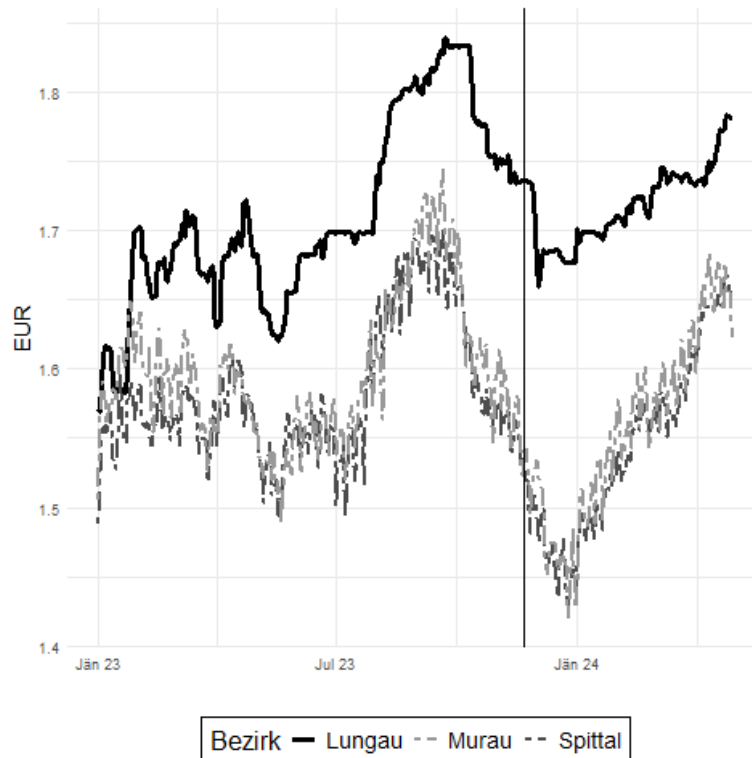
**Abbildung 18: Tägliche Diesel-Durchschnittspreise (Jänner 2023 bis April 2024)**



Quelle: Spritpreisrechner der E-Control.

<sup>58</sup> Siehe *Fischer/Martin/Schmidt-Dengler*, The heterogeneous effects of entry on prices (2023).

Abbildung 19: Tägliche Benzin-Durchschnittspreise (Jänner 2023 bis April 2024)



Quelle: Spritpreisrechner der E-Control.

### 5.4.3 Erhöhte Preistransparenz führt im Lungau zu einem Anstieg der Preismeldungen

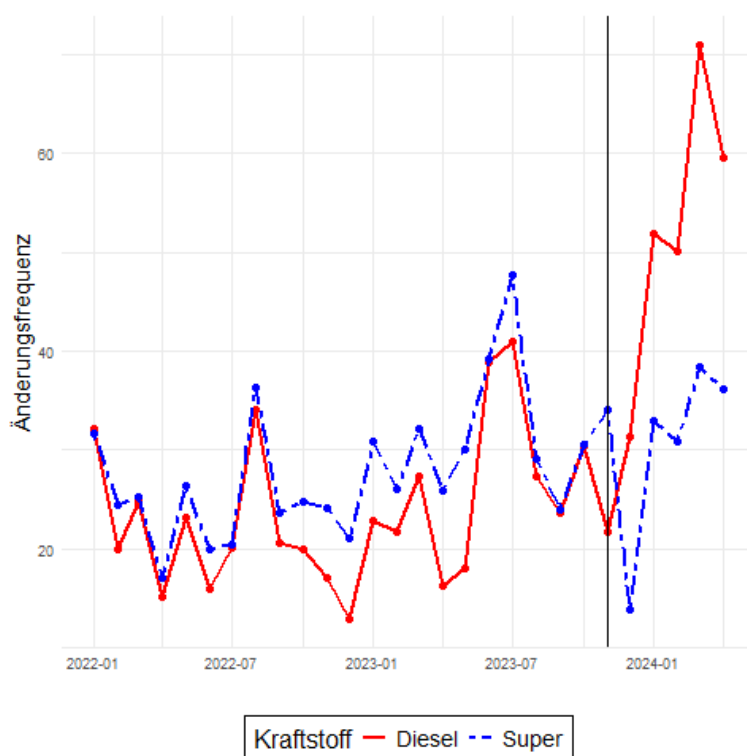
Die unter Punkt 5.4.2 beschriebenen Resultate veranlassten die BWB, auch die Preissetzungsdynamik vor und nach Beginn der Einmeldungen günstiger Dieselpreise im November 2023 zu beleuchten. Als Maßzahl wurde die Frequenz der Einmeldungen in den Spritpreisrechner pro Monat herangezogen. Dabei wurde für jeden Monat die Summe von Preisänderungsmeldungen durch die Anzahl der Tankstellen dividiert:

$$\text{Preisänderungsfrequenz}_t = \frac{\sum_{i=1}^N Q_{it}}{N_t} \quad | Q > 0$$

wobei  $Q_{it}$  die Anzahl der Einmeldungen von Tankstelle  $i$  im Monat  $t$  bezeichnet und  $N_t$  die Anzahl aller Tankstellen, die in Monat  $t$  zumindest einmal ihre Preise an die E-Control meldeten.

Die erhobenen Daten legen nahe, dass nach Beginn der Einmeldung günstiger Dieselpreise im Lungau die Meldungsfrequenz bei Diesel sprunghaft anstieg. Während vor der ersten Meldung im November 2023 pro Monat jede Tankstelle – die zumindest einmal in den Spritpreisrechner einmeldete – durchschnittlich rund 26 Dieselpreis- und 32 Benzinpreisänderungen einmeldete, stieg die Frequenz bei Diesel im Jahr 2024 auf über 50 pro Monat, während sich die Anzahl der Preisanpassungen bei Benzin nicht merkbar veränderte. Wie die Entwicklung der Zeitreihen in Abbildung 20 und der Zahlen in Tabelle 7 eindrücklich zu zeigen vermag, scheint eine **flächendeckende Durchsetzung des Preistransparenzgesetzes und somit erhöhte Preistransparenz die Wettbewerbsdynamik deutlich steigern zu können**. Das Resultat ist ein Abwärtsdruck auf die Preise (siehe Kapitel 5.4.2).

**Abbildung 20: Durchschnittliche Anzahl der Preisänderungen pro Monat und Tankstelle**



Quelle: Spritpreisrechner der E-Control

**Tabelle 7: Frequenz der Einmeldungen in den Spritpreisrechner<sup>59</sup>**

Jahr	Monat	Diesel				Benzin			
		Tankstellen	Meldungen	Durchsch.-Frequenz (DF)	Änderung der DF zum Vormonat	Tankstellen	Meldungen	Durchsch.-Frequenz (DF)	Änderung der DF zum Vormonat
2023	Jänner	10	228	22.8	-	9	277	30.8	-
	Februar	10	217	21.7	-4.8%	9	235	26.1	-15.3%
	März	9	246	27.3	+25.8%	8	258	32.2	+23.4%
	April	9	147	16.3	-40.3%	9	233	25.9	-19.6%
	Mai	9	162	18	+10.4%	8	241	30.1	+16.2%
	Juni	8	311	38.9	+116.1%	8	314	39.2	+30.2%
	Juli	7	287	41	+5.4%	6	286	47.7	+21.7%
	August	10	274	27.4	-33.2%	9	262	29.1	-39.0%
	September	10	236	23.6	-13.9%	8	192	24	-17.5%
	Oktober	8	243	30.4	+28.8%	8	245	30.6	+27.5%
	November	10	218	21.8	-28.3%	7	239	34.1	+11.4%
	Dezember	11	344	31.3	+43.6%	9	125	13.9	-59.2%
2024	Jänner	10	519	51.9	+65.8%	7	230	32.9	+136.7%
	Februar	11	551	50.1	-3.5%	9	278	30.9	-6.1%
	März	9	638	70.9	+41.5%	7	269	38.4	+24.3%
	April	10	595	59.5	-16.1%	9	325	36.1	-6.0%

Quelle: Spritpreisrechner der E-Control

<sup>59</sup> Anmerkung: Die farblich markierten Zellen signalisieren die Monate nach der Einmeldung der im Text beschriebenen Tankstelle.

## 6 Ergebnis; Einhaltung der Transparenzpflichten für den Wettbewerb wichtig

### 6.1 Ergebnisse und Erkenntnisse der Ermittlungen

#### 6.1.1 Keine Feststellung einer Marktbeherrschung oder eines kartellrechtswidrigen Verhalten

Kein einziges Lieferunternehmen für Treibstoffe überschreitet auf den **Beschaffungsmärkten für Diesel und Benzin** im Lungau die Marktbeherrschungsvermutung von 30%. Auch die Vermutungsschwellen für eine kollektive Marktbeherrschung werden nicht überschritten.

Mit wenigen Ausnahmen in vergangenen Jahren überschritt ein einziges tankstellenbetreibendes Unternehmen am **Einzelhandelsmarkt für Diesel** im Lungau die Marktbeherrschungsvermutung von 30%. Die fünf größten Unternehmen erreichen allesamt Marktanteile zwischen 10% und 20%. Die Vermutungsschwellen für eine kollektive Marktbeherrschung wurden zwar in den letzten Jahren teilweise leicht überschritten, aufgrund des fehlenden Erfolgs der Tankstellen im Lungau kann ein Missbrauch einer kollektiven Marktbeherrschung aus den Daten nicht abgeleitet werden.

Auf dem Lungauer **Einzelhandelsmarkt für Benzin** sind weniger Tankstellen aktiv. Die Konzentration ist dementsprechend höher als auf dem Einzelhandelsmarkt für Diesel. Mit Shell findet sich auf diesem auch ein Unternehmen, welches in den Jahren 2018 und 2020 jeweils die Vermutungsschwelle von 30% überschreitet. Aufgrund der hohen Preistransparenz, der niedrigen Kundenbindung und der Produkthomogenität ist nach Ansicht der BWB jedoch im Einzelfall für diese Jahre nicht von einer marktbeherrschenden Stellung auszugehen. Dies trifft auch auf die Vermutungsschwellen für eine kollektive Marktbeherrschung zu.

Zwar wurden teilweise die Vermutungsschwellen für kollektive Marktbeherrschung auf den Einzelhandelsmärkten überschritten, doch kann aufgrund des fehlenden Erfolgs – die Lungauer Tankstellen sind nicht profitabler als Tankstellen in angrenzenden Bezirken – eine stillschweigende Koordinierung und somit ein Missbrauch einer kollektiven Marktbeherrschung nicht aus den Daten abgeleitet werden. Geht man nämlich von einem Missbrauch einer Einzelmarktbeherrschung oder einer kollektiven Marktbeherrschung aus, so muss dieses Verhalten höhere Gewinnen mit sich bringen, da ansonsten ein Missbrauch ohne weitere Informationen oder Auffälligkeiten nicht überzeugend behauptet werden kann. Erhöhte Gewinne konnten im Lungau jedoch nicht festgestellt werden, sodass keine Anhaltspunkte für wettbewerbswidriges Verhalten vorliegen.

Im Zuge der Ermittlungen konnten letztendlich **keine (gerichtsfesten) Hinweise auf unzulässige vertikale oder horizontale Verhaltensweisen** im Sinne einer Absprache von Ein- oder Verkaufspreisen oder sonstigen Konditionen gefunden werden. Auch eine Preisbindung der zweiten Hand konnte nicht festgestellt werden.

#### 6.1.2 Keine höhere Profitabilität des Treibstoffgeschäfts im Lungau

Eine Gegenüberstellung der Bruttomargen, EBIT-Margen und Fixkosten von Tankstellen im Lungau und in angrenzenden Vergleichsbezirken konnte zwar höhere Bruttomargen an Lungauer Tankstellen im Ausmaß

von etwa 3-4 Cent/Liter zu Tage fördern, doch ergaben die Berechnungen auch höhere Fixkosten/Liter im selben Ausmaß von etwa 3-4 Cent/Liter. Die höheren Fixkosten/Liter sind Resultat substantiell geringerer Verkaufsmengen von Diesel und Benzin. Die abgesetzten Mengen liegen im Lungau etwa 20-35% unter jenen in den Vergleichsbezirken. Nur ein Tankstellenbetreiberunternehmen, das sowohl Tankstellen im Lungau und in den Vergleichsbezirken betreibt, erzielt im Lungau höhere EBIT-Margen als in den Vergleichsbezirken. In Summe erzielten die Tankstellen im Lungau jedoch keine höheren EBIT-Margen als Tankstelle in den Vergleichsbezirken.

Zusammenfassend kann also festgehalten werden, dass **die im Lungau höheren Verkaufspreise in den letzten Jahren zu keinen systematisch höheren Gewinnen führten als in den angrenzenden Bezirken**. Grund dafür sind vor allem die höheren Fixkosten/Liter wegen der beträchtlich geringeren Verkaufsmengen an Diesel und Benzin.

### 6.1.3 Positive Preiseffekte von Transparenzmaßnahmen

Im Zuge der Ermittlungen wurde anhand der Spritpreisrechnerdaten der E-Control festgestellt, dass zumindest drei Betreiber einer Tankstelle im Lungau deren **Meldeverpflichtung nach dem PrTrpG bzw der PrTrpVO** nicht nachgekommen sind.

Eine dieser Tankstellen begann Ende November 2023, Dieselpreisveränderungen an die E-Control einzumelden. Es stellte sich auch heraus, dass diese Tankstelle Diesel zu systematisch günstigeren Preisen verkaufte als andere Tankstellen im Lungau und in angrenzenden Bezirken. Nach Beginn der Einmeldungen fand sich diese Tankstelle also stets unter den fünf günstigsten Dieselvekäufern im Spritpreisrechner. Mit einer deskriptiven Analyse der Preisentwicklung und Preissetzungsdynamik vor und nach Beginn der Einmeldungen dieser günstigeren Dieselpreise konnte die BWB zeigen, dass eine flächendeckende Durchsetzung des Preistransparenzgesetzes nicht nur die Preistransparenz erhöht, sondern auch die Wettbewerbsdynamik im Sinne einer höheren Preisänderungsfrequenz steigern und somit die Preise merkbar drücken kann.

Seit dem öffentlichen Bekanntwerden der Ermittlungen durch die BWB war zu erkennen, dass die Frequenz der Preismeldungen an die Preistransparenzdatenbank besonders für Diesel signifikant angestiegen ist. Auch ist zu beobachten, dass sich die Preise für Diesel als auch Benzin im Lungau im Laufe der Ermittlungen den Preisen der umliegenden Bezirke annäherten und diese sogar teilweise günstiger waren. Dieser erhöhte Preiswettbewerb geht auch damit einher, dass sich die Zahl der im Lungau in der Preistransparenzdatenbank ersichtlichen Tankstellen vergrößerte.

### 6.1.4 Sachverhaltsdarstellung an die BH-Tamsweg als Verwaltungsstrafbehörde

Im Zuge der Ermittlungen musste festgestellt werden, dass zumindest **drei Betreibende** einer Tankstelle im Lungau deren **Meldeverpflichtung nach dem PrTrpG bzw der PrTrpVO** nicht nachgekommen sind. Dieser Umstand wurde der Bezirkshauptmannschaft Tamsweg – als aus Sicht der BWB sachlich und örtlich zuständige Verwaltungsstrafbehörde – in Form einer Sachverhaltsdarstellung zur Kenntnis gebracht. Ziel dieser Sachverhaltsdarstellung war es, die betreffenden Tankstellenbetreiber dazu zu bringen, deren Meldeverpflichtung zur Förderung der Preistransparenz nachzukommen.



**Bundeswettbewerbsbehörde**

Radetzkystrasse 2, 1030 Wien

+43 1 245 08 - 0

[wettbewerb@bwb.gv.at](mailto:wettbewerb@bwb.gv.at)

[bwb.gv.at](http://bwb.gv.at)