

E.CA Economics

# Benzinpreise – Marktmacht, Preissetzung und Konsequenzen

Arbeitskreis Kartellrecht, Bonn, 6.10.2011

---

## **Kritische Würdigung der Feststellung kollektiver Marktbeherrschung**

---

Dr. Hans W. Friederiszick  
E.CA und ESMT

## Einleitende Bemerkung

- E.CA Economics war im Rahmen der Sektorenuntersuchung für den Mineralölwirtschaftsverband, MWV, gutachterlich tätig
- Auf Basis eines Teildatensatzes (Hamburger Tankstellenmarkt) haben wir empirische Analysen durchgeführt, sowie konzeptionell uns mit der Frage der Beurteilung von zyklischen Märkten auseinandergesetzt
- In zwei Treffen (einmal vor und einmal nach Veröffentlichung der Sektorenuntersuchung) haben wir unsere Sicht der Dinge mit dem BKartA diskutiert/ vorgestellt
- Wesentliches Ergebnis
  - Über den empirischen Befund des Vorliegens von Zyklen besteht Konsens
  - Auch wird der modelltheoretische Ansatz von Maskin/ Tirol (1988) als theoretischer Ausgangsrahmen beidseitig akzeptiert
  - Fundamental Differenz besteht jedoch
    - In der Interpretation der Theorie
    - In der Auswertung empirischer Evidenz in anderen Märkten
    - In wichtigen Detailfragen: Bedeutung von Preissetzungsmuster; Marktbeherrschung von fünf, wenigen oder keinem?
  - Und somit in der wettbewerbsökonomischen Gesamtbeurteilung...

## Einleitende Bemerkung (Fortsetzung)

- Wir vertreten eine grundsätzlich positive wettbewerbsökonomische Beurteilung zyklischer Preisverläufe
- Diese Sichtweise wird geteilt von Wettbewerbsbehörden:

*"Street-level pricing is cyclical as competitors attempt to increase market share by cutting prices or by restoring prices when operating margins fall to unsustainable levels. [...] Price swings of up to 10 per cent are not uncommon. In gasoline retailing, the constant cycle of price changes in a market is actually a **sign that the market is competitive.**"*

– (Hervorhebung hinzugefügt) , Competition Bureau Canada, Consumer Fact Sheet on Gasoline Prices, posted March 2006, retrieved 26.6.2011 from <http://www.competitionbureau.gc.ca/eic/site/cb-bc.nsf/eng/01906.html>
- ...wie auch von anerkannten Wissenschaftlern:

*"When a retail gasoline market experiences price cycles, periodic large price increases are the norm, even when there are no changes in the wholesale market that would seem to trigger it. Many fear it is a form of collusion and an indication that prices are anti-competitively high. However, Prof. Noel's research suggest the opposite - that **cycles are indicative of a competitive market.**"*

(Hervorhebung hinzugefügt), Professor Michael Noel, retrieved 26.06.2011 from <http://weber.ucsd.edu/~mdnoel/index-media.html#welfare>

# Übersicht

Wettbewerbsökonomische Beurteilung der Theorie der Edgeworth-Zyklen

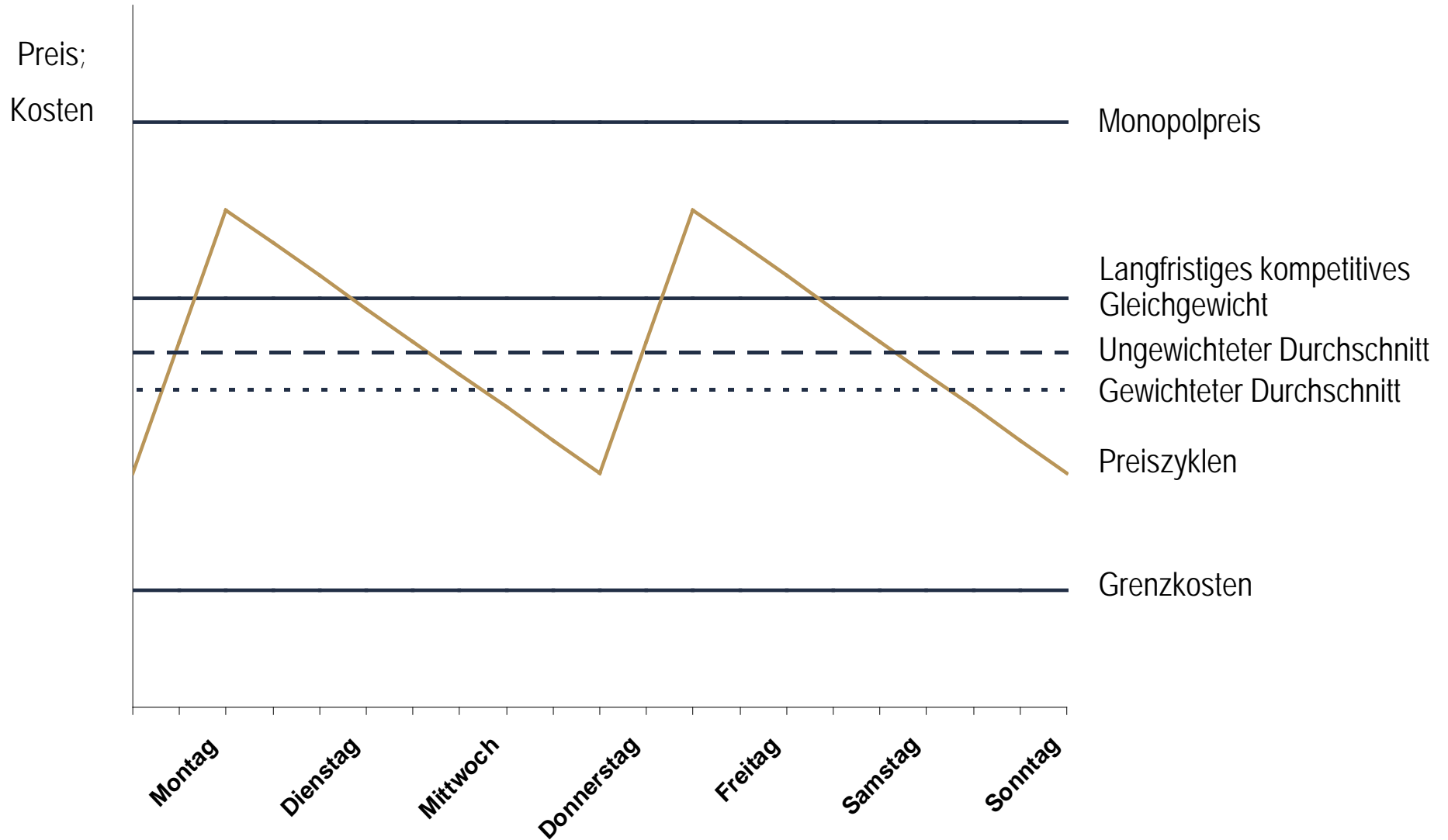
Bewertung der empirischen Evidenz von Edgeworth-Zyklen

Vorliegen bestimmter Muster im Preiserhöhungswettbewerb

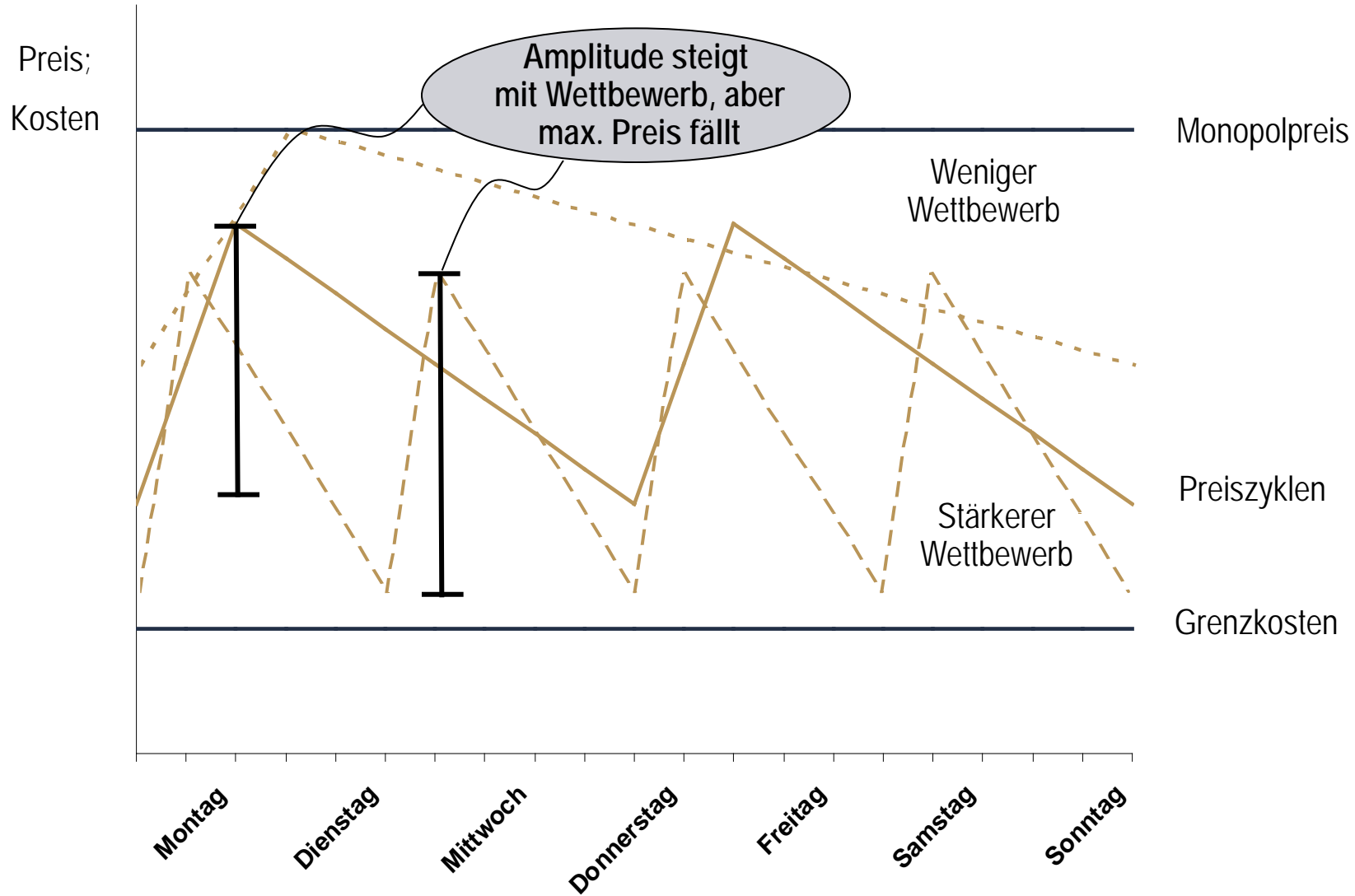
## Wettbewerbsökonomische Beurteilung der Theorie der Edgeworth-Zyklen

- Edgeworth-Zyklen entsprechen **nicht dem Standardmodell** koordinierten Verhaltens; insbesondere fallen sie aus dem Rahmen der „Airtours-Kriterien“
- Für eine wettbewerbsökonomische neutrale/positive Beurteilung der Theorie der Edgeworth-Zyklen sprechen:
  - die ökonomischen **„Auslöser“ von Zyklen liegen nicht unter der Kontrolle** der Unternehmen
  - **Preis auf dem Niveau effektiver Wettbewerbspreise** in einer Branche mit signifikanten Fixkosten kann von der Theorie nicht ausgeschlossen werden
  - Wesentliche **pro-kompetitive Verhaltensweisen** werden in dem Modell nicht berücksichtigt
- Wir sind auf Basis der Sichtung der theoretischen Arbeiten zu dem Schluss gekommen, dass eine wettbewerbsökonomische Beurteilung auf Basis der Theorie allein nicht möglich ist

# Was bedeutet Zyklen für Verbraucher?



# Und wie wirkt sich zunehmender Wettbewerb auf Preiszyklen aus?



# Übersicht

Wettbewerbsökonomische Beurteilung der Theorie der Edgeworth-Zyklen

Bewertung der empirischen Evidenz von Edgeworth-Zyklen

Vorliegen bestimmter Muster im Preiserhöhungswettbewerb



## Empirischen Evidenz von Edgeworth-Zyklen

Studie	Region	Studienumfang	Stärke des Unterschieds
Doyle et al., (2010), „Edgeworth Cycles Revisited“, Energy Economics	USA	115 MSA, tägliche Preise von 2000-2001	1-2 US Cent pro Gallone (20 – 40% der Nettomarge)
Noel, M., (2004), „Edgeworth Price Cycles, Cost based Pricing and Sticky Pricing in Retail Gasoline Markets“, Arbeitspapier, UCSD	Kanada	19 Städte, wöchentliche Preise 1989-1999	ca. 1 Kanadischer Cent pro Gallone (ca. 15% der Bruttomarge)
Wang, Z., (2009), „Mixed Strategy in Oligopoly Pricing: Evidence from Gasoline Price Cycles before and under a Timing Regulation“, Journal of Political Economy	Australien	3 Städte, wöchentliche Durchschnittspreise 2001-2003	0,09 - 1,8 Australische Cent pro Liter
Zimmerman et al., (2010), „Edgeworth Price Cycles in Gasoline: Evidence from the U.S.“, FTC Arbeitspapier	USA	355 Städte, jährliche (Wochen-) Durchschnittspreise 2001-2007	ca. 3 US Cent pro Gallone (ca. 21% der Bruttomarge)

# Bewertung der empirischen Evidenz von Edgeworth-Zyklen

## Wettbewerbsökonomische Beurteilung der empirischen Ergebnisse zu Edgeworth-Zyklen

- Die meisten verfügbaren Studien weisen auf niedrigere Margen in Märkten mit Edgeworth-Zyklen hin
- Diese Interpretation wird von Prof. Noel geteilt:  
*"In his Ph.D. dissertation, Noel notes that margins are lower under Edgeworth Cycles than under other equilibrium types, controlling for differences in margins across cities and time. The majority of other articles, but not all, find a similar result."* Professor Michael Noel, retrieved 26.06.2011 from <http://weber.ucsd.edu/~mdnoel/index.html>
- Es liegen weitere pro-kompetitive Indizien vor
  - Potentielle Unterschätzung des Preiseffekt aufgrund **strategischen Verhaltens der Verbraucher**
  - **Schnellere Weitergabe von Kostensenkungen** bzw. geringeres Ausmaß asymmetrischer Kostenweitergabe in Märkten mit Edgeworth-Zyklen

# Übersicht

Wettbewerbsökonomische Beurteilung der Theorie der Edgeworth-Zyklen

Bewertung der empirischen Evidenz von Edgeworth-Zyklen

Vorliegen bestimmter Muster im Preiserhöhungswettbewerb

## Vorliegen bestimmter Muster im Preiserhöhungswettbewerb

- In Bezug auf die Airtours-Kriterien stützt sich das BKartA allein auf **Preissetzungsmuster in Preiserhöhungsphasen**; dieses – zum Teil durchaus erklärungsbedürftige Preissetzungsverhalten – genügt unseres Erachtens nicht, um das allgemein positive Bild des zyklischen Preisverlaufs zu entkräften und von „degenerierten Zyklen“ auszugehen:
  - Der Anreiz zur Preiserhöhung besteht **unilateral für Firmen mit einem großen Tankstellennetz**
  - Es wird kein **wettbewerblicher Vergleichsmaßstab** vom BKartA vorgelegt
  - **Sanktionsmechanismen bleiben weitestgehend** unberücksichtigt oder werden fehlerhaft geprüft. Unsere Tests konnten keine Hinweise auf Sanktionsverhalten finden
  - Keine Analyse von (mengengewichteten) Durchschnittspreisen und Margen. Die **niedrigen Margen in Deutschland werden ignoriert**
  - **Abweichende Preismuster einzelner Unternehmen** werden benannt, aber in der wettbewerbsrechtlichen Würdigung ignoriert
- BKartA schließt von (partiell) Parallelverhalten auf **gemeinsame Marktbeherrschung**. Es herrscht aber Konsens, dass Parallelverhalten nicht ausreicht um **gemeinsame Marktbeherrschung nachzuweisen**

## Zusammenfassung

- Klassische Edgeworth-Zyklen sind **jedenfalls kein Indiz auf das Vorliegen kollektiver Marktbeherrschung**
- Empirische Ergebnisse weisen auf **eine positive Wirkung auf die Endkunden** hin
- „Degenerierte Edgeworth-Zyklen“ problematisch; Degeneration muss dann **jedoch rigoros unter den Airtours-Kriterien** festgestellt werden
- Unabhängig davon steht die vorgebrachte Evidenz zum Preissetzungsmuster **in Widerspruch zu der 5er Oligopolthese** des BKartA

# Herzlichen Dank!

Dr. Hans W. Friederiszick

friederiszick@e-ca.com  
+49 30 212 31-70 10

E.CA Economics

Schlossplatz 1  
10178 Berlin

Tel.: +49 30 212 31 - 7009  
Fax: + 49 30 212 31 - 7099

info@e-ca.com  
www.e-ca.com