

Frau Bundesministerin
Dr. Margarete Schramböck
Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort
Stubenring 1
1010 Wien

Wien, 29. April 2022

Wettbewerbspolitischen Grundsatzanalyse des Treibstoffmarktes – Zwischenbericht der WBK

Sehr geehrte Frau Bundesministerin!

In Beantwortung Ihres Schreibens vom 21.3.2022 betreffend Ihren Wunsch nach Erstellung eines **Gutachtens durch die Wettbewerbskommission (WBK) zum Thema der „wettbewerbspolitischen Grundsatzanalyse des Treibstoffmarktes“** hat Ihnen die WBK am **25.3.2022 eine Stellungnahme zu den ersten beiden von Ihnen gestellten Fragen** (Beilage) übermittelt.

Die WBK hat in diesem Schreiben angekündigt bis Ende April einen Zwischenbericht zu den übrigen Fragen zu erstatten.

Insgesamt haben Sie zum Zwecke der gesamthaften Beurteilung ersucht, insbesondere folgende Themenbereiche zu beleuchten:

- 1) Entwicklung der Treibstoffpreise (Super 95, Diesel) in Österreich unter Berücksichtigung der Entwicklung des internationalen Rohölpreises, der weiteren Wertschöpfungsstufen und Entwicklungen in vergleichbaren europäischen Ländern und Beurteilung der Frage, ob es sich im Vergleich um eine Steigerung in einem ungewöhnlichen Maße handelt.**
- 2) Wie soll mit möglichen Parallelitäten nach dem Preisgesetz und den Untersuchungen durch die Wettbewerbsbehörden umgegangen werden?**
- 3) Darstellung der Wertschöpfungskette inklusive Darstellung der geographischen Beschaffungsmärkte und mögliche Änderungen im Zeitablauf aufgrund der aktuellen Krisen.**
- 4) Darstellung der Einflussfaktoren auf die Preisbildung in Österreich im Vergleich zu ausgewählten EU-MS.**
- 5) Darlegung der Gründe für die Preisentwicklung unter Berücksichtigung sowohl aktueller Geschehnisse als auch unternehmerischer Entscheidungen und Mengenverfügbarkeiten.**

6) Analyse und Erörterung der Zusammenhänge von Preisentwicklungen am Rohölmarkt und den Endkundenpreisen und mögliche zeitverzögerte Preisentwicklungen.

7) Mit welchen Maßnahmen kann die Transparenz in der Wertschöpfungskette gesteigert werden?

8) Welche sonstigen Maßnahmen werden empfohlen?

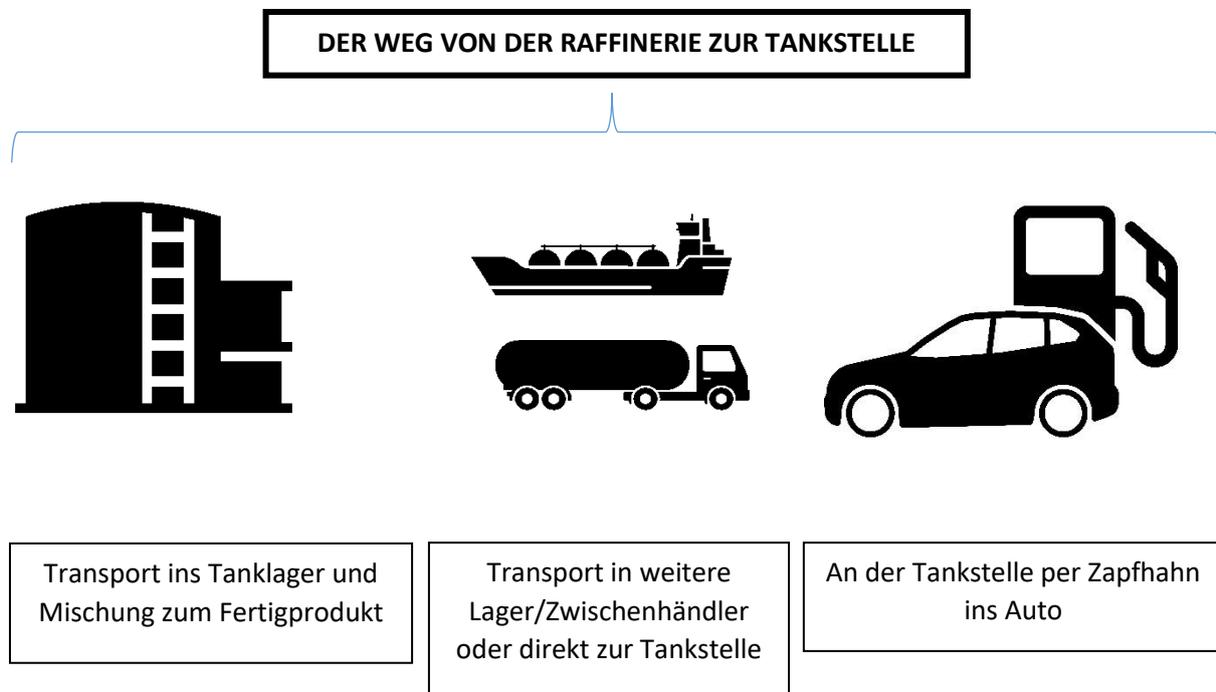
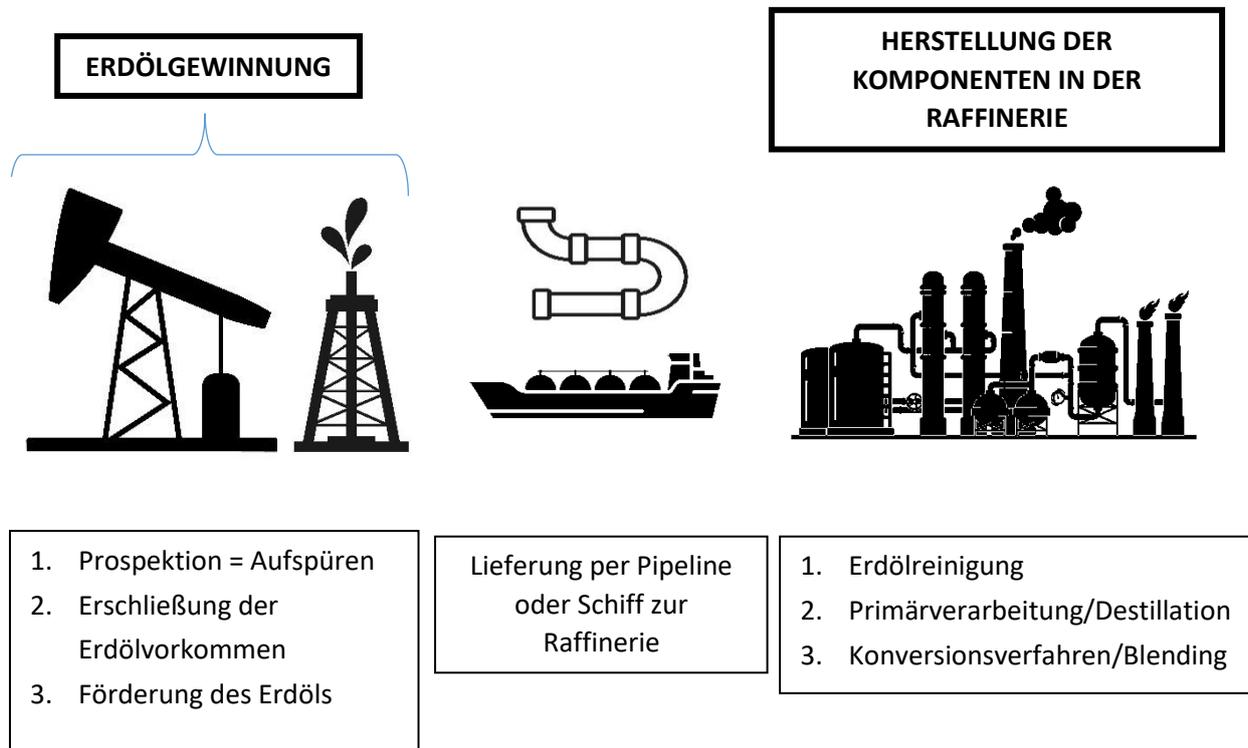
Die WBK hat sich in den Sitzungen am 6.4.2022 (inkl. Expertenhearings), 8.4.2022 (inkl. Expertenhearings), 26.4.2022 und 29.4.2022 mit den von Ihnen aufgeworfenen Fragen beschäftigt und erstattet hiermit folgenden Zwischenbericht.

Zwischenbericht der WBK zur Analyse des Treibstoffmarkts

Inhalt

I.	Der Weg vom Erdöl bis zur Tankstelle.....	4
II.	Entwicklung	5
A.	Ausgangslage international	5
B.	Ausgangslage national.....	5
1.	Versorgung mit Rohöl in Österreich.....	6
2.	Versorgung mit Rohölprodukten in Österreich.....	6
C.	Diesel vs. Super - AT als Dieselland	9
III.	Preisbildung auf den unterschiedlichen Handelsstufen.....	9
A.	Preiselastizität der Nachfrage	9
B.	Preisbildung bei Rohöl.....	10
C.	Preisbildung bei Erdölprodukten - Großhandelsebene - und Auswirkungen auf die Preise bei den Tankstellen	11
D.	Preise an den Tankstellen.....	12
1.	Beobachtungszeitraum.....	12
2.	Mittelfristige Entwicklung (Ein-Jahres-Zeitraum: 22.3.2021 - 25.4.2022)	13
3.	Kurzfristige Entwicklung (7.3. - 14.3.2022 bzw 1.1.2022 - 21.3.2022).....	14
4.	Langfristige Entwicklung (1970 - 2022)	16
5.	Währungsschwankungen	18
6.	Preismeldungen bei der Europäischen Kommission	19
E.	Zusammensetzung des Kraftstoffpreises	20
IV.	Statistik Tankstellen.....	21
V.	Staatliche Eingriffe im Europavergleich	22
VI.	Antworten der Interviewten auf Frage zu Regulierung.....	24
VII.	Resumee	25
A.	Abfederung von Treibstoffpreisen	25
B.	Transparenz	27
C.	Gesichtspunkte, die eine weitergehende Untersuchung nahelegen	27
1.	Rolle und Funktionsweise von Börsen.....	27
2.	Ausbau des Angebots des öffentlichen Personennahverkehrs.....	28

I. Der Weg vom Erdöl bis zur Tankstelle



- II. Entwicklung
- A. Ausgangslage international

Nach der Corona-Krise und der Erholung der Wirtschaft im 2. Halbjahr 2021 stieg die Nachfrage nach Treibstoffen, insbesondere Diesel extrem an. Grund dafür war, dass viele Unternehmen (insbesondere in der chemischen Industrie und in Kraftwerken) als Ersatz von Gas auf Öl/Heizöl umgestiegen sind.¹ Mit dem Kriegsbeginn in der Ukraine am 24.2.2022 stiegen die Rohölpreise und die Preise für Mineralölprodukte wie Benzin, Diesel und Heizöl an. Zudem wollen Staaten und Unternehmen die Abhängigkeit von Russland reduzieren, was in der Folge zu einem geringeren Produktangebot auf den nachgelagerten Märkten führt.² Derzeit gibt es aufgrund dieser unterschiedlichen Gemengelage einen Engpass an Diesel; diese Situation ist auch durch die OPEC-Politik bedingt, weil Förderquoten wegen der niedrigen Rohölpreise nicht erfüllt werden, weshalb weniger in Aufsuchung und Gewinnung investiert wird.³

- B. Ausgangslage national

Zudem zeigen sich in Österreich noch folgende Phänomene:

Es herrscht eine für den fraglichen Zeitraum unübliche extrem hohe Nachfrage nach Produkten wie Heizöl. Darüber hinaus spielt der Tanktourismus, insbesondere der Durchzug der LKW durch Österreich, eine große Rolle. Weiters gibt es aufgrund der Kriegssituation Logistikprobleme, wie fehlende Lokführer und erschwerte Zugangsbedingungen in den Schwarzmeerhäfen. Auch das Niedrigwasser am Rhein führte zu Problemen bei den Importen nach Österreich. Derzeit finden außerdem die gesetzlich vorgeschriebenen Instandsetzungsarbeiten in den Raffinerien in Österreich, Slowakei und Ungarn statt. Das bedeutet, dass die Lager davor für 6 Wochen aufgebaut werden müssen, weshalb weniger Mengen am Spotmarkt verkauft werden und Abnehmer dort dann auch weniger kaufen konnten. Energiehändler befürchteten, ihre Kunden nicht beliefern zu können. Diese Fakten erklären den speziellen Anstieg der Preise in den ersten beiden Märzwochen in Österreich.⁴ Weiters haben sich infolge der Ukraine Krise die Importmengen nach Österreich merkbar reduziert, was wahrscheinlich auf die fehlenden russischen Dieselmengen und Halbfertigprodukte am europäischen Markt zurückzuführen ist. Zudem kam es aufgrund der Angst vor weiter steigenden Preisen und Produktknappheiten vorübergehend zu Panikkäufen, was zu einer weiteren Verknappung geführt hat.⁵

Aufgrund dieser kritischen Situation tagte der Energielenkungsausschuss und es kam in der Folge zur Freigabe von Pflichtnotstandsreserven im Erdölbereich, welche im Gleichklang mit der Internationalen Energieagentur durchgeführt wurde. In AT erfolgte eine Freigabe in Höhe von 387.000 Barrel.⁶

Auch wenn sich ähnliche Preissteigerungen zu Beginn anderer kriegerischer Auseinandersetzungen beobachten ließen, sind die in der jetzigen Situation mit besonderen Umständen gepaart: (i) drohende Unterversorgung, (ii) Russland ist ein wesentlicher Anbieter von Rohöl, (iii) einer beabsichtigten

¹ DI Dr. Hedwig Doloszeski, FV Mineralölindustrie, Expertengespräch am 6.4.2022;

² Pressemeldungen: [Wie sich die Abhängigkeit von russischem Öl reduzieren lässt \(handelsblatt.com\)](#), [EU-Energieminister: „Abhängigkeit von Russland beenden“ - news.ORF.at](#)

³ DI Dr. Hedwig Doloszeski, FV Mineralölindustrie, Expertengespräch am 6.4.2022.

⁴ Auflistung der österreichischen Spezifika durch DI Dr. Hedwig Doloszeski, FV Mineralölindustrie, Expertengespräch am 6.4.2022.

⁵ Schriftliche Stellungnahme der OMV in Folge des Expertenaustausches am 8.4.2022 vom 13.4.2022, S 2.

⁶ [Hauptausschuss genehmigt Aufenthaltsrecht für Vertriebene aus der Ukraine \(PK-Nr. 261/2022\) | Parlament Österreich](#)

zukünftigen Energiewende und (iv) Störungen in der Lieferkette. Diese Gemengelage führt zu dieser speziellen Situation auf dem Markt.⁷

1. Versorgung mit Rohöl in Österreich

Rohölimporte Österreich 2019

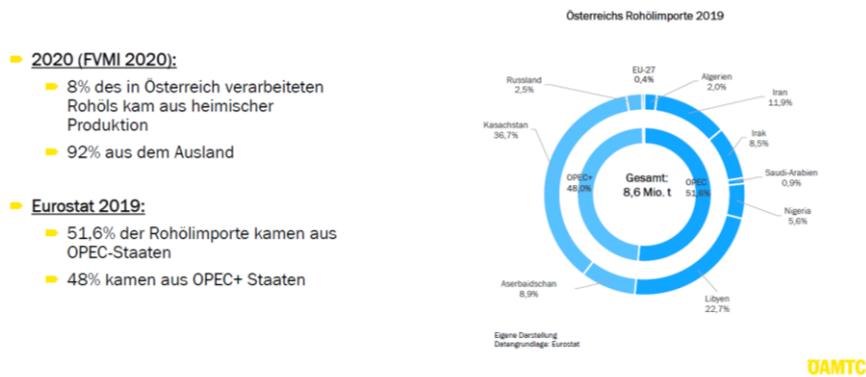


Abb. 1: Rohölimporte Österreich 2019; Quelle: ÖAMTC⁸

8 % des in Österreich verarbeiteten Rohölbedarfs stammt aus Österreich, Rest wird aus dem Ausland importiert (lt. Eurostat beinahe gänzlich aus OPEC und OPEC plus Staaten).

2. Versorgung mit Rohölprodukten in Österreich

Die Versorgung in Österreich mit Rohölprodukten stellt sich wie folgt dar:

Ottokraftstoffe gesamt (t)			Dieselkraftstoff gesamt (t)		
Aufbringung	Inland	1.742.136	Aufbringung	Inland	3.088.228
	Import	563.906		Import	4.502.806
	Gesamt	2.306.042		Gesamt	7.591.034
Verbrauch	Inland	1.441.752	Verbrauch	Inland	6.505.872
	Export	1.125.391		Export	1.519.779

Gasöl f. Heizzwecke - Heizöl Extraleicht (t)		
Aufbringung	Inland	383.258
	Import	516.793
	Gesamt	900.051
Verbrauch	Inland	935.003
	Export	16.358

⁷ DI Dr. Hedwig Doloszeski, FV Mineralölindustrie, Expertengespräch am 6.4.2022.

⁸ Mag. Martin Grasslober, ÖAMTC, Expertengespräch am 8.4.2022.

Österreich		OK (%)	DK (%)	HEL (%)
Aufbringung	Inland	76	41	43
	Import	24	59	57
Verbrauch	Inland	56	81	98
	Export	44	19	2

Abb. 2: Versorgung mit Rohölprodukten in Österreich; Quelle: Verbrauchstatistik BMK 2021; Berechnungen des FV Mineralölindustrie⁹

Kraftstoffströme Österreich mit restlicher Welt*

Angaben in Millionen Tonnen im Jahr 2019

- Raffinerie Schwechat deckt rund 53 % des Inlandsbedarfs (FVMI 2021)
- Inlandsverbrauch 2021 (FVMI 2022):
 - ~9,7 Milliarden Liter Kraftstoff
 - 1,9 Milliarden Liter Benzin
 - 7,8 Milliarden Liter Diesel
- Nettoimporteur von Diesel
- Nettoexporteur von Benzin
- Ohne Importe aus Deutschland, Italien und Slowakei wäre die Versorgung mit Mineralölprodukten nicht gewährleistet. (BWB 2011)

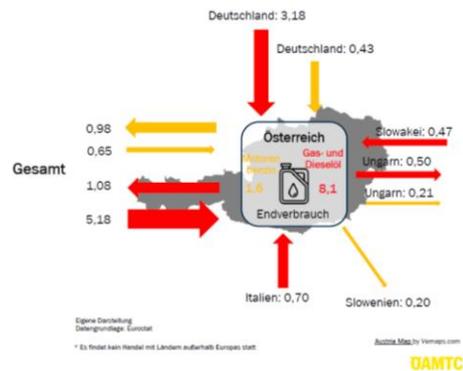


Abb. 3: Kraftstoffströme Österreich mit restlicher Welt für das Jahr 2019; Quelle: ÖAMTC¹⁰

⁹ DI Dr. Hedwig Doloszeski, FV Mineralölindustrie, Expertengespräch am 6.4.2022.

¹⁰ Mag. Martin Grasslobler, ÖAMTC, Expertengespräch am 8.4.2022.

Länderstatistik Import Dezember 2021 (Auswertung gemäß § 6 Abs. 1 Z 2 Erdölstatistik-Verordnung 2011)

Produkte	Land	Import Tonnen bis Dezember 2021	Prozentanteil
51. Eurosuper nach Ö-Norm EN 228 MIT beigemengtem biogenen Kraftstoff	DEUTSCHLAND	345 755,40	68,47%
	SLOWAKEI	109 118,63	21,61%
	TSCHECHIEN	13 342,61	2,64%
	Gesamtsumme	504 965,31	
21. Dieseldieselkraftstoff OHNE Anteil biogenem Kraftstoff	DEUTSCHLAND	319 597,41	49,41%
	ITALIEN	62 573,45	9,67%
	SLOWAKEI	33 726,42	5,21%
	SLOWENIEN	213 245,37	32,97%
	TSCHECHIEN	11 647,00	1,80%
Gesamtsumme	646 844,40		
54. Dieseldieselkraftstoff MIT beigemengtem biogenen Kraftstoff	DEUTSCHLAND	2 296 382,11	63,63%
	ITALIEN	845 122,28	23,42%
	SLOWAKEI	255 079,78	7,07%
	SLOWENIEN	123 889,05	3,43%
	TSCHECHIEN	26 754,22	0,74%
	UNGARN	57 535,69	1,59%
	Gesamtsumme	3 608 910,37	
55. 100% reiner biogener Kraftstoff für Beimengung zu oder Verwendung als Dieseldieselkraftstoff	BULGARIEN	68 872,44	27,88%
	DEUTSCHLAND	117 559,85	47,59%
	NIEDERLANDE	15 406,71	6,24%
	SLOWAKEI	29 531,53	11,95%
	TSCHECHIEN	10 823,75	4,38%
Gesamtsumme	247 050,93		
22. Gasöl f. Heizzwecke	DEUTSCHLAND	222 551,23	43,06%
	ITALIEN	139 616,00	27,02%
	SLOWAKEI	39 463,58	7,64%
	SLOWENIEN	86 983,12	16,83%
	UNGARN	28 156,14	5,45%
	Gesamtsumme	516 793,13	

Abb. 4: Importe nach Österreich, Dezember 2021; Quelle: Länderstatistik 2021 BMK; vom FV Mineralölindustrie zur Verfügung gestellt¹¹

Diese Zahlen zeigen, dass 41 % des österreichischen Dieselbedarfs im Inland durch die Raffinerie Schwechat aufgebracht werden, 59 % aber importiert werden, wovon wiederum die eine Hälfte aus Deutschland importiert wird und die andere Hälfte aus Italien, Ungarn, Slowakei, Slowenien und Tschechien.¹² Das führt dazu, dass Österreich zwar nicht direkt von russischen Importen abhängig ist, aber indirekt, weil die genannten Importländer selbst aus Russland direkt Rohöl beziehen. Wenn daher Deutschland versucht, seine Abhängigkeit von russischem Erdöl zu reduzieren, wirkt sich das auf die österreichischen Preise aus.¹³ Laut Untersuchung der BWB von 2011 werden 73 % aller Treibstoffe der Majors für den österreichischen Markt aus Produktionsstätten mit einem Radius von maximal 200 km um Österreichs Mitte bezogen.¹⁴ 53 % des Inlandsbedarfs an Mineralölprodukten in Österreich wird durch die Raffinerie Schwechat abgedeckt.¹⁵ Die Grafiken zeigen, dass Österreich ein Nettoimporteur von Diesel und ein Nettoexporteur von Benzin ist.¹⁶

Die große Menge an Dieseldieselimporten aus Deutschland ist auf unternehmensinterne Versorgung großer Ölkonzerne zurückzuführen. Diese Importe werden in Produktlagern rund um Salzburg eingelagert und können dort von Großhändlern bezogen werden. Wenn diese Tanklager gefüllt sind, können 85 % bis 110 % der jeweils vertraglich zugesicherten Mengen abgeholt werden. Manche haben in den ersten

¹¹ DI Dr. Hedwig Doloszeski, FV Mineralölindustrie, Expertengespräch am 6.4.2022.

¹² DI Dr. Hedwig Doloszeski, FV Mineralölindustrie, Expertengespräch am 6.4.2022.

¹³ DI Dr. Hedwig Doloszeski, FV Mineralölindustrie, Expertengespräch am 6.4.2022.

¹⁴ Mag. Martin Grasslobler, ÖAMTC, Expertengespräch am 8.4.2022.

¹⁵ Mag. Martin Grasslobler, ÖAMTC, Expertengespräch am 8.4.2022 aus dem Branchenreport Mineralöl 2020/21“ des Fachverbands der Mineralölindustrie.

¹⁶ Mag. Martin Grasslobler, ÖAMTC, Expertengespräch am 8.4.2022.

Märzwochen aus Angst vor Engpässen jedoch zu viel bezogen, weshalb für andere nicht mehr ausreichende Mengen zur Verfügung standen. Die Preise bei langfristigen Verträgen werden für bestimmte Mengen in diesen Verträgen geregelt, aber sie enthalten auch eine tageweise Preiskomponente.¹⁷

Als Exkurs ergänzend die Kraftstoffströme der EU-MS:

Kraftstoffströme EU-27 mit restlicher Welt

Angaben in Millionen Tonnen im Jahr 2019

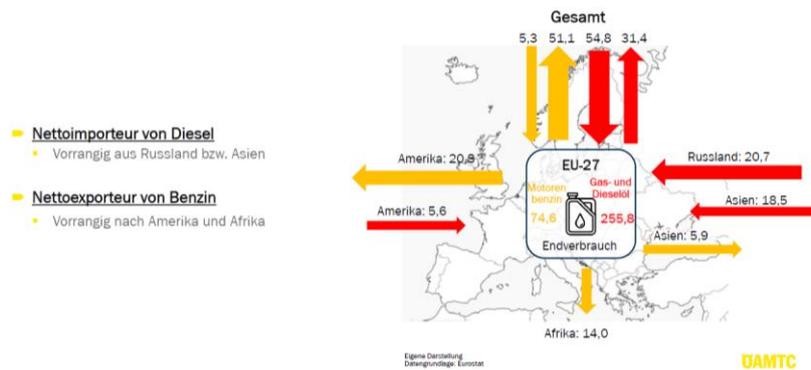


Abb. 5: Kraftstoffströme EU-27 mit restlicher Welt; Quelle: ÖAMTC¹⁸

Diese Grafik zeigt, dass die EU-MS Nettoimporteur von Diesel und Nettoexporteur von Benzin (insbesondere nach Amerika und Afrika) sind.

C. Diesel vs. Super - AT als Dieselland

Inlandsverbrauch Diesel ist rund 4mal so hoch wie der Benzinbedarf.¹⁹ In Österreich wurden im Jahr 2021 rund 7 Mio. to Diesel verbraucht, während hingegen bei Benzin der jährliche Verbrauch rund 1,5 Mio. to betrug.²⁰

III. Preisbildung auf den unterschiedlichen Handelsstufen

A. Preiselastizität der Nachfrage

Die Diskussion über die Preise und Preisbildung von Treibstoffen ist bestimmt von der Frage, wie in einer Marktwirtschaft Preise gebildet werden. Treibstoffe sind ein sehr preisunelastisches (aber homogenes) Gut. Das bedeutet, dass sich - selbst wenn sich der Preis ändert - die nachgefragte Menge trotzdem nicht (sehr stark) ändert. Die Mineralölkonzerne orientieren sich bei der Preisfestsetzung an der Zahlungsbereitschaft der Konsumenten, indem sie versuchen die Konsumentenrente weitestgehend abzuschöpfen. Die Preise werden folglich in jener Höhe festgesetzt, dass diese von den Konsumenten gerade noch das akzeptiert werden. Demgegenüber treten die tatsächlichen Kosten (und allfällige Änderungen) der Mineralölkonzerne in den Hintergrund. Dieses Phänomen zeigt sich auch an den Preissteigerungen im März 2022, trotz hoher Treibstoffpreise ging die Nachfrage nicht (stark) zurück. Die Nachfrage ist insgesamt sehr unelastisch, wenngleich es im „kleinen“ auch Preistrichter gibt, d.h. dass Autofahrer viele Kilometer fahren, weil bei einer anderen Tankstelle der Literpreis um einen Bruchteil eines Cents günstiger ist.²¹ Die Nachfrage ist unter anderem auch deshalb

¹⁷ DI Dr. Hedwig Doloszeski, FV Mineralölindustrie, Expertengespräch am 6.4.2022.

¹⁸ Mag. Martin Grasslobler, ÖAMTC, Expertengespräch am 8.4.2022.

¹⁹ Mag. Martin Grasslobler, ÖAMTC, Expertengespräch am 8.4.2022.

²⁰ Schriftliche Stellungnahme der OMV in Folge des Expertenaustausches am 8.4.2022 vom 13.4.2022, S 9.

²¹ Diese Ausführungen beruhen auf wissenschaftlicher Ausführung von MMMag. Dr. Michael Böheim, WIFO, Expertengespräch am 8.4.2022.

so unelastisch, weil es für einen Großteil der Menschen keine Auswegmöglichkeiten im öffentlichen Verkehr gibt.²²

B. Preisbildung bei Rohöl

Mineralölunternehmen beziehen zur weiteren Verarbeitung in Raffinerieprodukte (z.B. Diesel, Benzin) Rohöl. Der Preis für Rohöl basiert auf dem sog. Brent-Index, welcher ein Referenzpreis für Rohöl ist. „Brent“ stammt aus der Nordsee und ist die wichtigste Referenzölsorte für den Rohölhandel in Europa. „Brent“ wird an der Londoner Warenterminbörse International Petroleum Exchange gehandelt. Dieser Referenzpreis wird auch im außerbörslichen Bereich verwendet. Abhängig von der Qualität des Rohöls gibt es einen (Qualitäts-)Aufschlag bzw. Abschlag auf die Notierung.²³

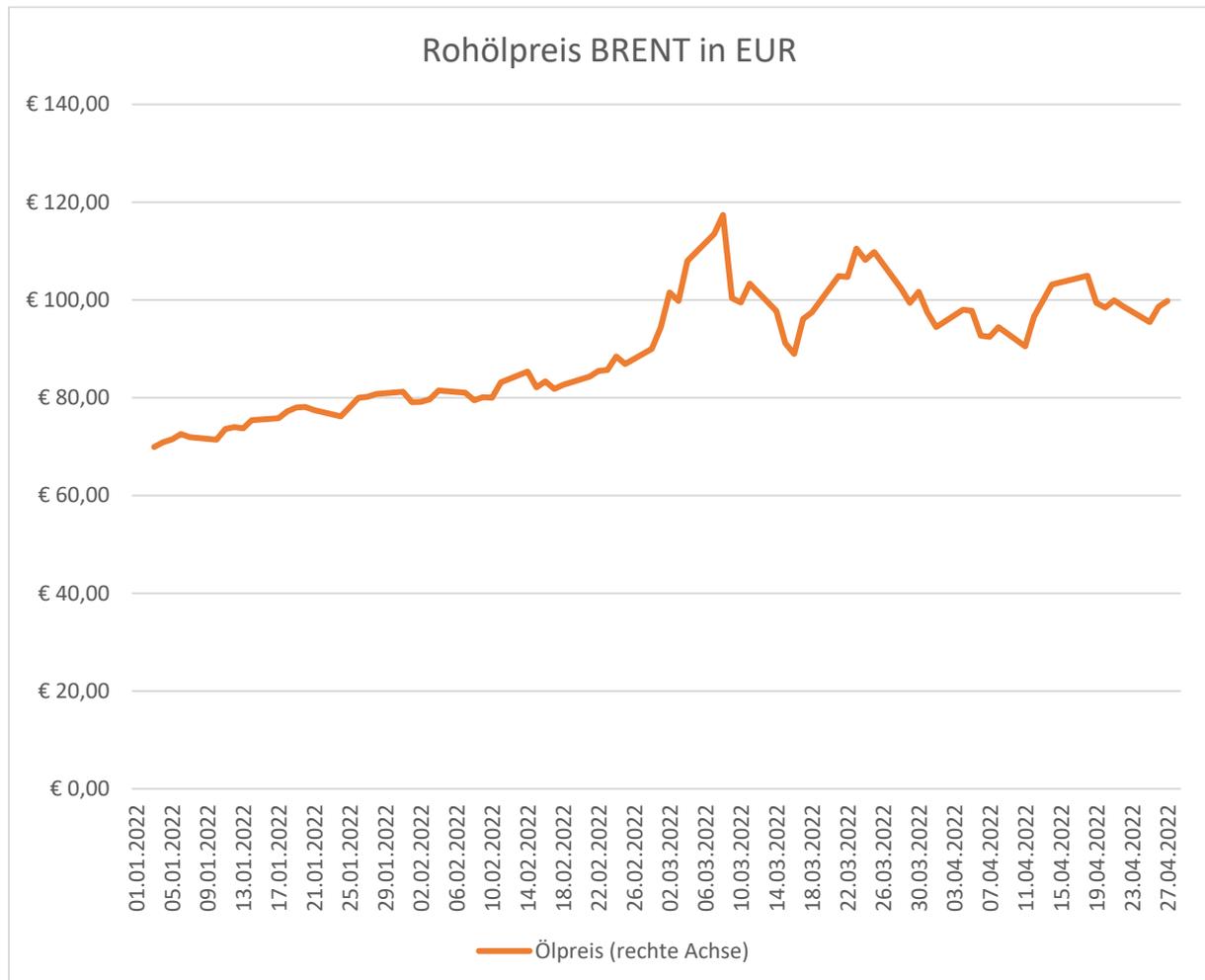


Abb. 6: Entwicklung Rohölpreis BRENT in EUR, Quelle: [Öl Historisch | BÖRSE ONLINE \(boerse-online.de\)](https://www.boerse-online.de)

Der Rohölpreis (Brent Crude Rohöl Preis²⁴) entwickelte sich im laufenden Jahr zwischen USD 78,9207 (3.1.2022) auf 107,7482 (18.3.2022; + 36,52 %) mit Spitzen bis zu 128,8519 (8.3.2022; + 63,27 %).

Seit dem absoluten Tiefpunkt der Preisentwicklung in der ersten Phase der COVID-Pandemie (2.Q 2020) ist der Rohölpreis um ca. 509 %, seit Anfang Jänner 2022 bis Anfang März um ca. 69 % gestiegen.²⁵ Der Rohölpreis stieg im Verlauf seit Beginn 2021 kontinuierlich stark an, wobei längere

²² Mag. Lea Steininger (WU Wien), Expertengespräch am 8.4.2022.

²³ Schriftliche Stellungnahme der OMV in Folge des Expertenaustausches am 8.4.2022 vom 13.4.2022, S 1.

²⁴ Börse Frankfurt, ISIN XC0009677409

²⁵ Quelle: Brent Rohöl Chart in Euro; börse.de.

Anstiegsphasen durch kräftige Einbrüche (zuletzt November 2021) unterbrochen worden sind. Diese Preisentwicklung spiegelt wohl die weltwirtschaftliche Erholungsphase nach der ersten Phase der COVID-Pandemie wider und führte zur Rückkehr zu Marktpreisniveaus der Jahre 2018/2019. Der Ausbruch des Ukrainekriegs setzte auf der Spitze des Erholungsprozesses auf und löste nunmehr einen weiteren Anstieg aus. Damit scheint die Phase des „billigen Rohöls“, die Ende 2014 eingesetzt hat, vorerst zu Ende zu sein. Mit der Notierung von 7./8.3.2022 wurde der bisherige Höhepunkt erreicht. Seit 16.3.2022 steigt der Rohölpreis wieder an.

Nachstehend soll die Entwicklung des Erdölpreises (Brent) in Euro näher graphisch aufbereitet werden:



Abb. 7: Entwicklung Rohölpreis BRENT in EUR von 27. April 2021 bis 27. April 2022; Quelle: finanzen.net

C. Preisbildung bei Erdölprodukten - Großhandelsebene - und Auswirkungen auf die Preise bei den Tankstellen

Auf Großhandelsebene werden als Referenzpreis sowohl für Term- als auch für Spotverträge tägliche Notierungen von Preisinformationsdienstleistern herangezogen (z.B. Platts²⁶, Argus²⁷). Dabei gibt es unterschiedliche Referenznotierungen (z.B. Bezugnahme auf bestimmte Handelsregionen, wobei dann auch bestimmte Zuschläge aufgeschlagen werden, welche die Kosten für Logistik, Lagerung u.ä. widerspiegeln).²⁸ Der Großhandelsmarkt setzt sich aus Großkunden (Unternehmen mit eigenen Tankstellen wie z.B. Speditionen, Baufirmen und Tankstellenbetreiber) und Wiederverkäufern (z.B. Weiterverkauf an Endkunden oder Betreiber eigener freier Tankstellen) zusammen.²⁹

²⁶ Preis-Informationdienst für den Handel mit Energie, Rohstoffen und Agrarprodukten, v.a. Erdöl, Erdgas, Strom, Metalle und Zucker; 1909 in den USA gegründet, seit 1953 Teil des S&P Global-Konzerns; [Latest Oil, Energy & Metals News, Market Data and Analysis | S&P Global Commodity Insights \(spglobal.com\)](#); [Platts \(Unternehmen\) – Wikipedia](#).

²⁷ Preis-Informationdienst für den Handel mit Erdöl, petrochemischen Produkten, Erdgas, Strom und Bioenergie, Kohle, Emissionsrechten, Düngemitteln sowie Metallen. Das Unternehmen hat seinen Hauptsitz in London und befindet sich in Privatbesitz; [Commodity & Energy Price Benchmarks | Argus Media](#); [Argus Media – Wikipedia](#).

²⁸ Schriftliche Stellungnahme der OMV in Folge des Expertenaustausches am 8.4.2022 vom 13.4.2022, S 1.

²⁹ Schriftliche Stellungnahme der OMV in Folge des Expertenaustausches am 8.4.2022 vom 13.4.2022, S 2.

Die derzeitigen Preisentwicklungen sind auf gestiegene Indexpreise zurückzuführen, wobei sich der Preisfestsetzungsmechanismus nicht verändert hat.³⁰

Die Produktnotierungen für Diesel und Benzin sind gestiegen, wobei es einen stärkeren Anstieg beim Diesel gibt, der aber auch in der zweiten Märzwoche wieder stärker zurückgegangen ist.³¹

Grund dafür sind die Auswirkungen der Russlandsanktionen und weniger Diesel-Importe aus Russland.³² Mit der Angebotsverknappung bei Diesel in Europa ging eine allgemeine Nachfragesteigerung einher („Panikkäufe“), weshalb der Diesel an der Tankstelle im März teurer als Benzin war.³³

Zudem führen die steigenden Energiekosten, die einen Kostenfaktor bei der Verarbeitung des Rohöls darstellen, auch zu einem Anstieg der Produktionskosten, die sich dann auch im Preis für Treibstoffe niederschlagen.

Aufgrund dieser Faktoren besteht eine Korrelation zwischen den Rohölpreisen und den Preisen für Raffinerieprodukten Diesel und Benzin. Allerdings besteht nicht immer ein „*völliger Gleichlauf der Preiskurven*“, weil zusätzliche Faktoren wie die Kostenfaktoren der Raffinerieproduktion oder andere Marktdynamiken wie Produktverknappung sich in den Preisen widerspiegelt.³⁴

Der Verkauf von Raffinerieprodukten auf Großhandelsebene beruht auf Term- und Spot-Verträgen. Die Preisfestlegung auf der Großhandelsebene erfolgt auf Basis eines Durchschnittspreises über mehrere Wochen, nicht jedoch auf einem Tagespreis, weshalb ein Tagesvergleich des Rohölpreises mit Tankstellenpreisen mit Vorsicht zu genießen ist, weil dieser die relevanten Kostenfaktoren über die Wertschöpfungskette nicht berücksichtigt.³⁵

D. Preise an den Tankstellen

1. Beobachtungszeitraum

Die Entwicklung der (wöchentlich erhobenen) Treibstoffpreise (für Super 95, Diesel) in Österreich (ohne Abgaben und Steuern) wurde durch Einschau in transparent geführte öffentlich zugängliche Statistiken³⁶ überblicksmäßig erhoben.

Von erheblicher Bedeutung ist die Wahl des Beobachtungszeitraums. Hier können grundsätzlich Untersuchungen etwa zu den Zeiträumen seit 1970, seit 2022 oder seit Beginn des Ukraine-Krieges oder zu noch kürzeren Perioden angestellt werden. Aus Gründen der Übersichtlichkeit wurde für die Kurzanalyse eine Mittelfrist-Betrachtung (Ein-Jahres-Zeitraum: 22.3.2021 - 25.4.2022) gewählt. Diese Darstellung wird durch Graphiken verdeutlicht.

³⁰ Schriftliche Stellungnahme der OMV in Folge des Expertenaustausches am 8.4.2022 vom 13.4.2022, S 1.

³¹ DI Dr. Hedwig Doloszeski, FV Mineralölindustrie, Expertengespräch am 6.4.2022.

³² Schriftliche Stellungnahme der OMV in Folge des Expertenaustausches am 8.4.2022 vom 13.4.2022, S 3.

³³ Schriftliche Stellungnahme der OMV in Folge des Expertenaustausches am 8.4.2022 vom 13.4.2022, S 3.

³⁴ Schriftliche Stellungnahme der OMV in Folge des Expertenaustausches am 8.4.2022 vom 13.4.2022, S 2.

³⁵ Schriftliche Stellungnahme der OMV in Folge des Expertenaustausches am 8.4.2022 vom 13.4.2022, S 2.

³⁶ Weekly Oil Bulletin der EU-Kommission, abrufbar unter: [https://ec.europa.eu/energy/observatory/reports/Oil Bulletin Prices History.xlsx](https://ec.europa.eu/energy/observatory/reports/Oil_Bulletin_Prices_History.xlsx); BMK ([Aktuelle Treibstoffpreise \(bmk.gv.at\)](https://www.bmk.gv.at))

Ergänzt wird diese Darstellung um eine kurzfristige und eine langfristige Betrachtung: Langfrist-Tabelle (1970 - 25.4.2022)³⁷ und eine Kurzfrist-Darstellung (7.3. - 14.3.2022³⁸ bzw. 3.1. - 21.3.2022).

2. Mittelfristige Entwicklung (Ein-Jahres-Zeitraum: 22.3.2021 - 25.4.2022)

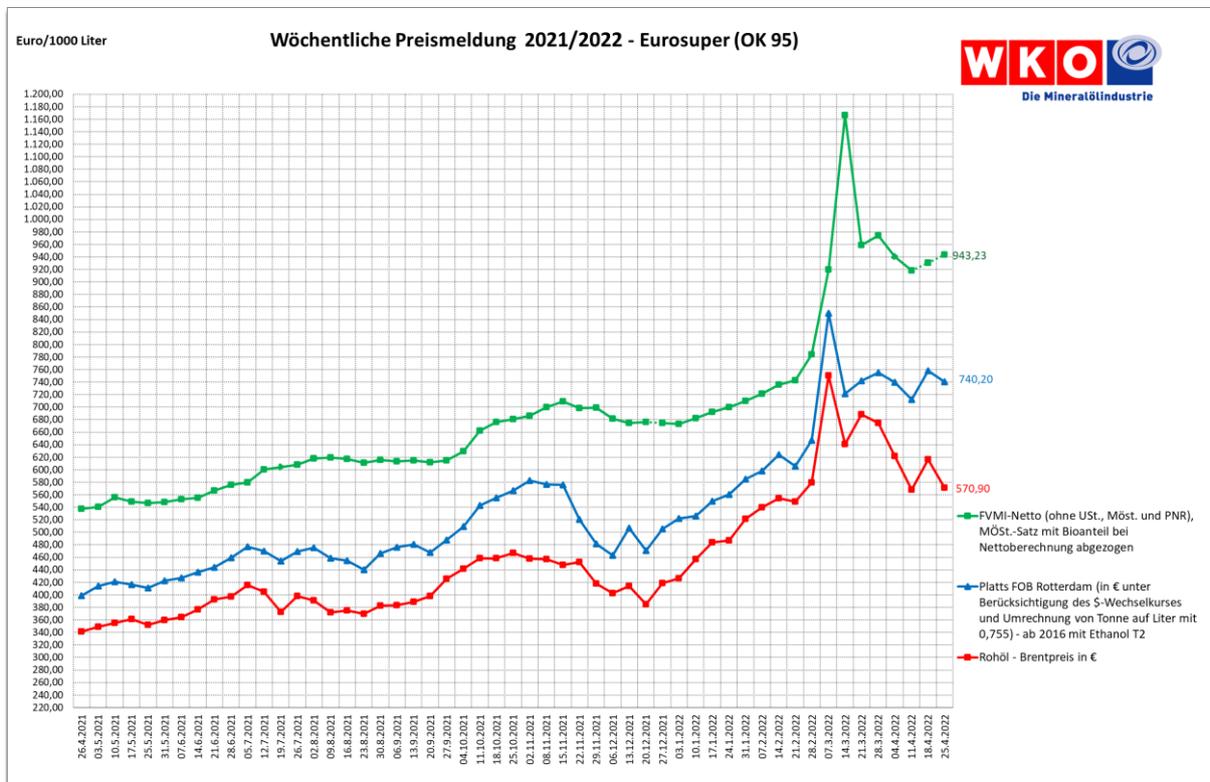


Abb. 8: Wöchentliche Preismeldung 2021/2022 - Eurosuper (OK 95); Quelle: Fachverband Mineralölindustrie³⁹

³⁷ Zur Verfügung gestellt von Mercedes Ritschl (IV).

³⁸ Zur Verfügung gestellt von Helmut Gahleitner (AK).

³⁹ DI Dr. Hedwig Doloszeski, FV Mineralölindustrie.

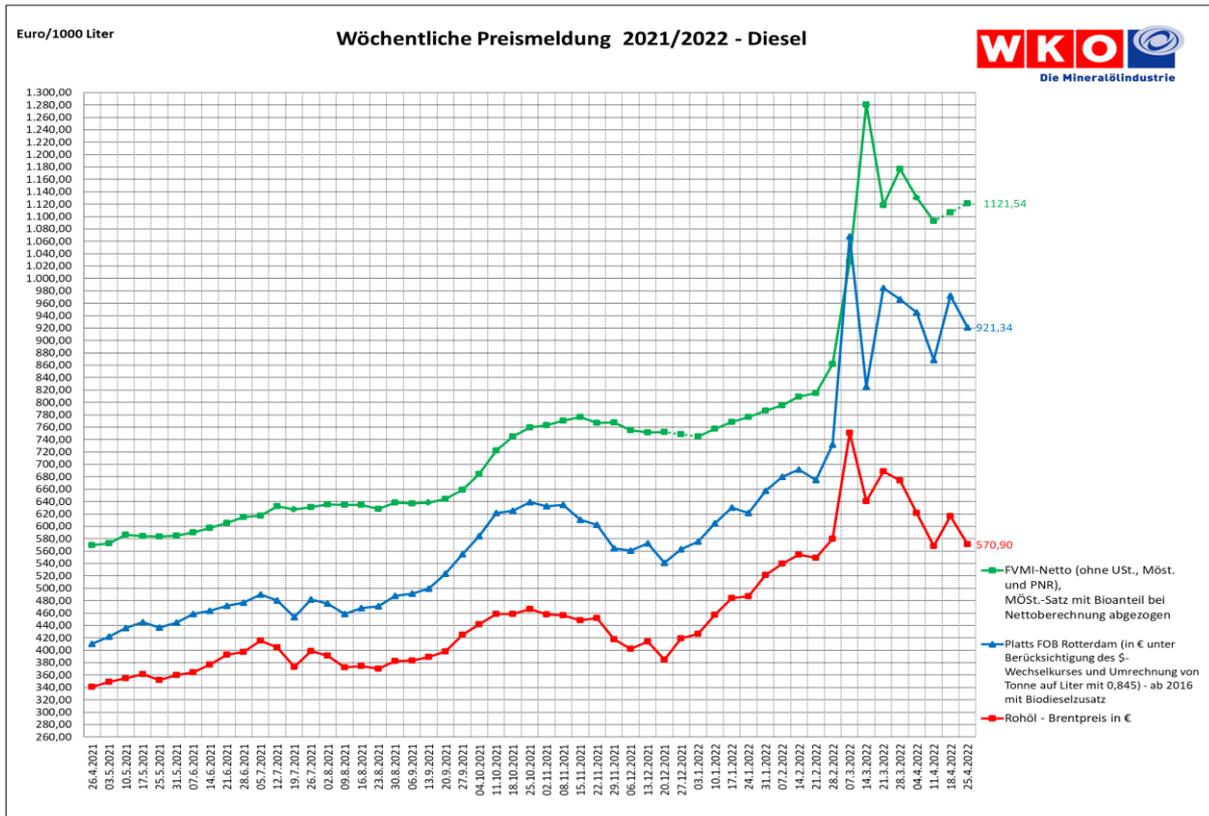


Abb. 9: Wöchentliche Preismeldung 2021/2022 - Diesel; Quelle: Fachverband Mineralölindustrie⁴⁰

An diesen Daten (Grafik und Zahlen des Oil Bulletin) der wöchentlichen Meldungen sieht man, dass die Preise zwischen 28.2.2022 und 14.3.2022 stark gestiegen sind, aber auch, dass nachher der stärkste Rückgang der Preise erfolgte. Österreich befindet sich mit seinen Preisen zwar nicht mehr an 19./20. Stelle (siehe dazu Abb. 19), was auf staatliche Maßnahmen in anderen Mitgliedstaaten zurückzuführen ist, welche die Preise sinken ließen (Tankrabatte, Preisdeckel). Bei den Grafiken, auf denen auch die Entwicklung des Rohölpreises ersichtlich ist, erkennt man den Anstieg der Preisentwicklung bei Diesel bedingt durch die Panik, dass Diesel nicht mehr ausreichend verfügbar sein könnte, den aber auch folgenden starken Rückgang und die Einpendelung auf einem höheren Preisniveau aus Angst vor möglichen Engpässen und der anhaltenden Kriegssituation.⁴¹

3. Kurzfristige Entwicklung (7.3. - 14.3.2022 bzw 1.1.2022 - 21.3.2022)



Abb. 10: Preisvergleich Diesel und Benzin vom 7.3.2022 und 14.3.2022; Quelle: BAK⁴²

⁴⁰ DI Dr. Hedwig Doloszeski, FV Mineralölindustrie.

⁴¹ DI Dr. Hedwig Doloszeski, FV Mineralölindustrie, Expertengespräch am 6.4.2022.

⁴² Zur Verfügung gestellt von Helmut Gahleitner (BAK).

Im Beobachtungszeitraum 7.3. - 14.3.2022 kam es hingegen zu doch sehr deutlichen, sprunghaften Preisanstiegen von Benzin und Diesel, die in dieser Woche stärker ausfielen als der EU-Durchschnitt (hier dargestellt im Länder-Vergleich).⁴³

Bei einem etwas erweiterten Beobachtungszeitraum (1.1. - 21.3.2022) ergibt sich – hier eine Darstellung der Europäischen Kommission ohne Steuern und Abgaben - folgendes Bild, wo wieder Preisrückgänge zu verzeichnen waren, die im Ländervergleich wiederum in Österreich stärker ausfielen (siehe die tabellarische Darstellung im Anhang):

	Diesel	Eurosuper	
03.01.2022	0,74487	0,67323	
14.03.2022	1,2807	1,16656	Höchster Wochenpreis seit 03.01.2022
Differenz in % (zu 03.01.'22)	+71,93 %	+ 73,29 %	
21.03.2022	1,1182	0,95906	
Differenz in % (zu 14.03.'22)	-12,69 %	- 17,79 %	

Abb. 11: Wöchentliche Preisentwicklung bei Diesel und Eurosuper, Berechnung zur Verfügung gestellt von BAK⁴⁴

Die Dieselpreis-Entwicklung (seit 1.1.2022) kann durch nachstehende Graphik verdeutlicht werden:

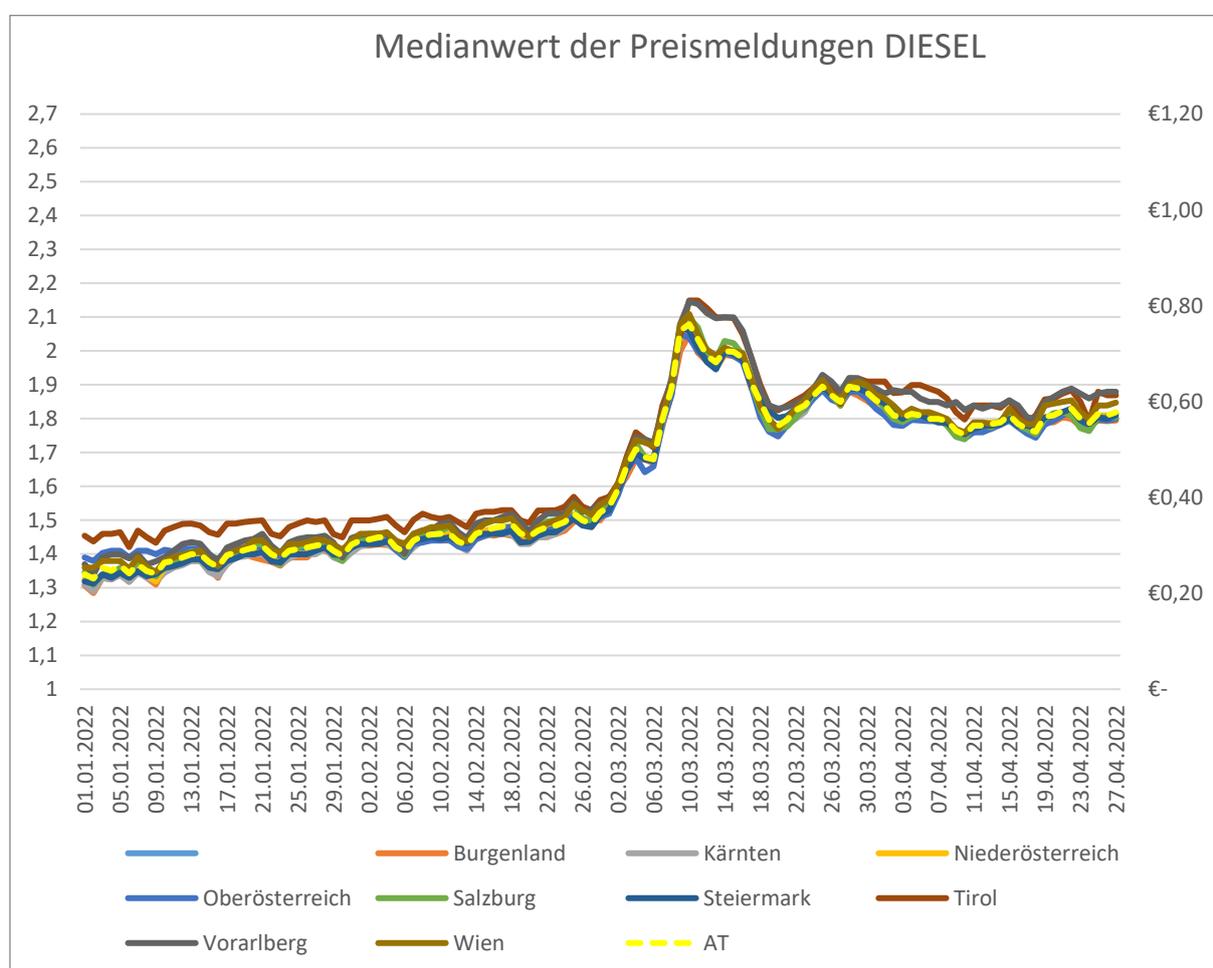


Abb. 12: Wöchentliche Preisentwicklung bei Diesel und Eurosuper, Graphik zur Verfügung gestellt von BMDW

⁴³ Zur Verfügung gestellt von Helmut Gahleitner (BAK).

⁴⁴ Zur Verfügung gestellt von Helmut Gahleitner (BAK).

4. Langfristige Entwicklung (1970 - 2022)

Es wird die Entwicklung der Dieselpreise inkl. Steuern seit 1970 nominell (laufende Preise) und real (zu Preisen des Jahres 2021) dargestellt.

Abb. 13 zeigt, dass bereits 1981, 2008 und 2012 ein sehr ähnliches Niveau wie dieses Jahr erreicht wurde. Die Aussage, dass wir derzeit einen Preisanstieg in „*noch nie dagewesenes Ausmaß*“ erleben, kann somit in einer langfristigen Betrachtung prima vista nicht untermauert werden. Dazu kommt, dass das Gehaltsniveau in den 80er Jahren niedriger war, wodurch die hohen Treibstoffpreise die damaligen Haushaltseinkommen wesentlich stärker belastet haben.

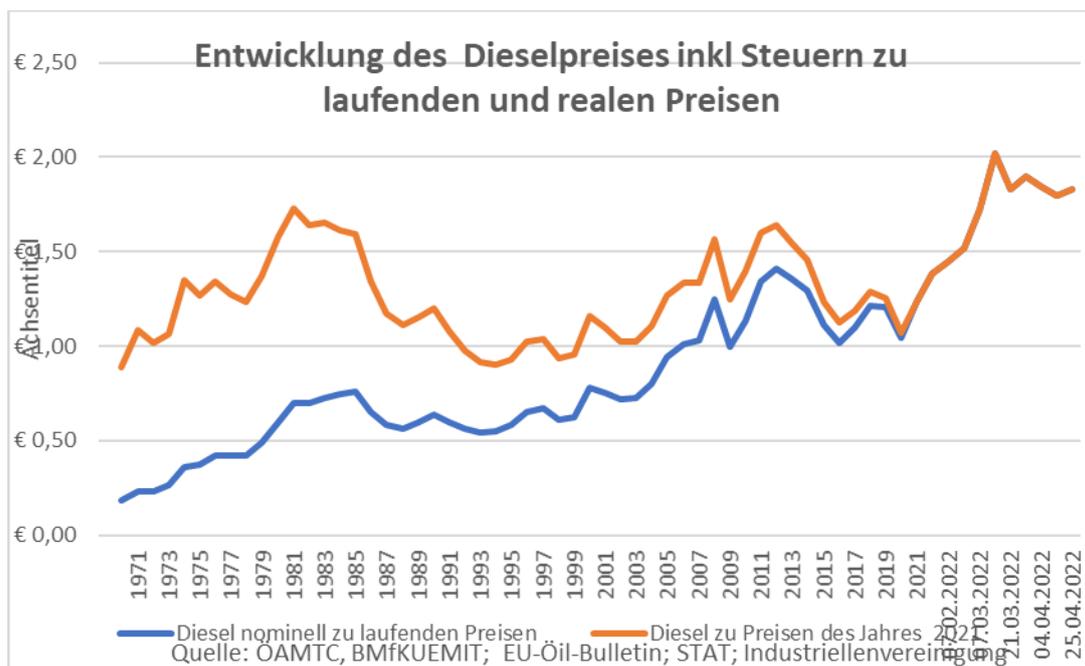


Abb. 13: Entwicklung des Dieselpreises inkl Steuern zu laufenden und realen Preisen, Quelle: IV⁴⁵

⁴⁵ Zur Verfügung gestellt von Mercedes Ritschl (IV).

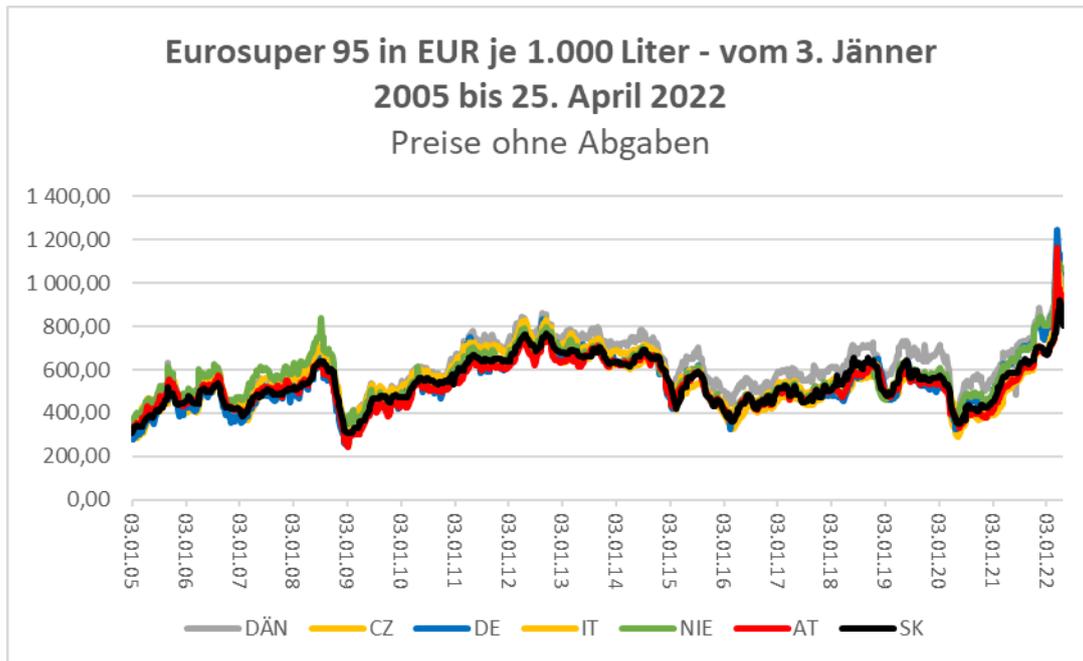


Abb. 14: Entwicklung Preis Eurosuper ohne Abgaben 3.1.2005 - 25.4.2022, Quelle: IV⁴⁶, Skalierung bis 3.1.2022, Daten in der Graphik bis 25.4.2022

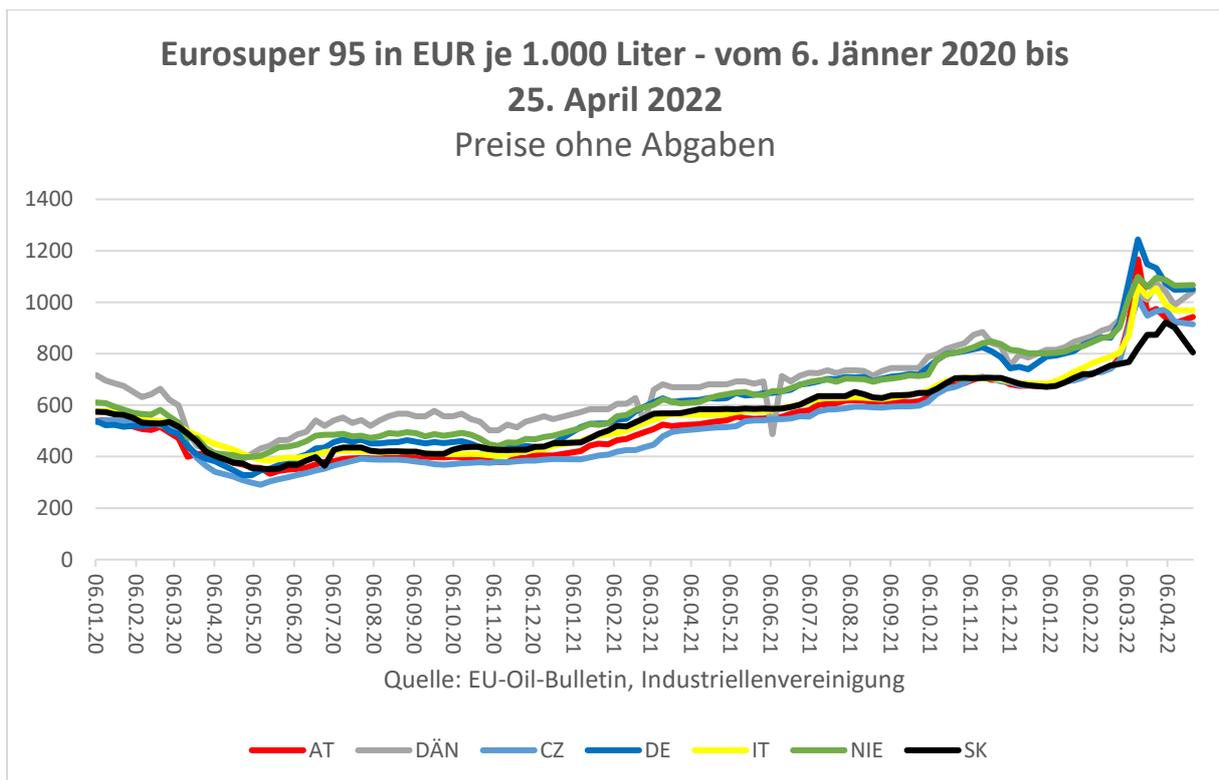


Abb. 15: Entwicklung Preis Eurosuper ohne Abgaben 6.1.2020 - 25.4.2022, Quelle: IV⁴⁷, Skalierung bis 6.4.2022, Daten in der Graphik bis 25.4.2022

⁴⁶ Zur Verfügung gestellt von Mercedes Ritschl (IV).

⁴⁷ Zur Verfügung gestellt von Mercedes Ritschl (IV).

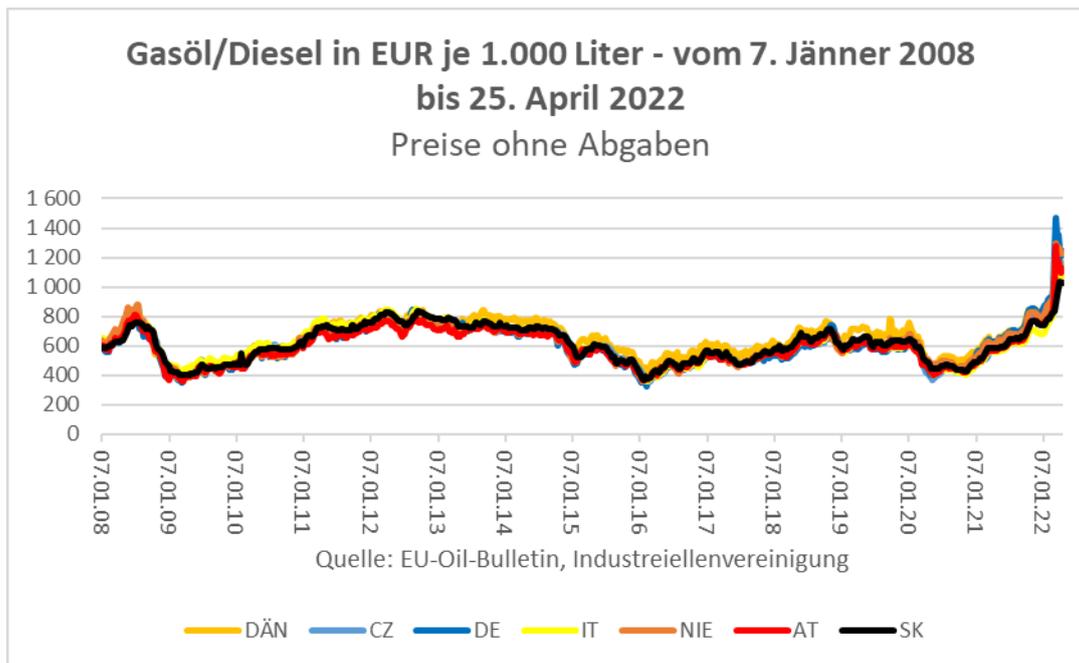


Abb. 16: Entwicklung Preis Diesel ohne Abgaben 7.1.2008 - 25.4.2022, Quelle: IV⁴⁸, Skalierung bis 7.1.2022, Daten in der Graphik bis 25.4.2022

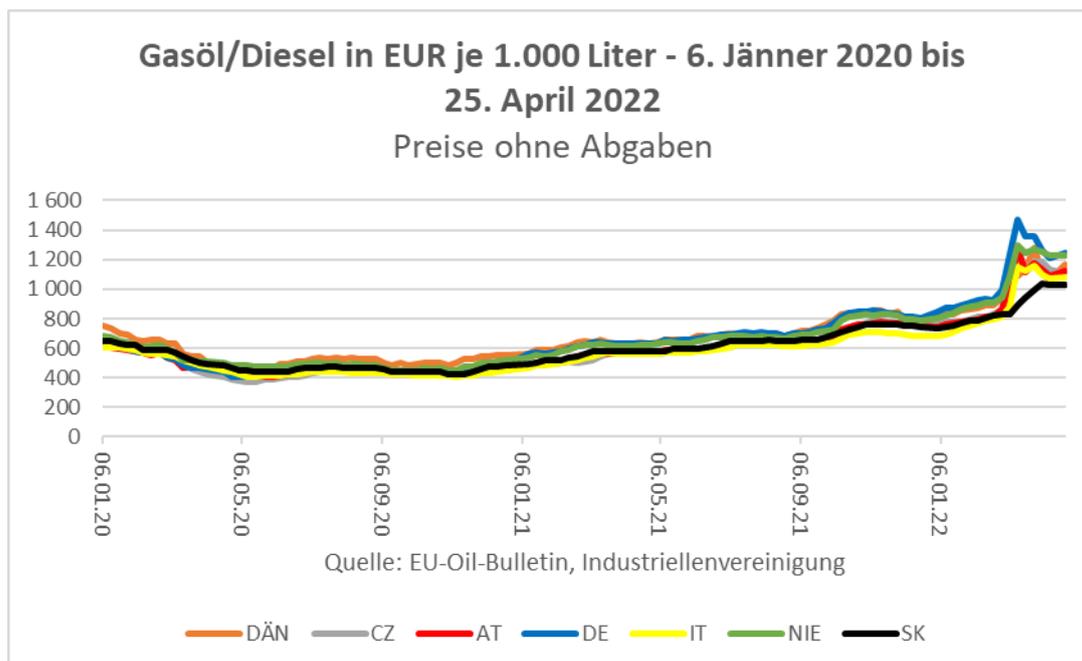


Abb. 17: Entwicklung Preis Diesel ohne Abgaben 6.1.2020 - 25.4.2022, Quelle: IV⁴⁹, Skalierung bis 6.1.2022, Daten in der Graphik bis 25.4.2022

5. Währungsschwankungen

Als Währungseinheit wurde für den internationalen Rohölpreis der US-Dollar, für die Preisentwicklung in Österreich der EURO gewählt. Allein in diesem Zeitraum gab es bemerkenswerte

⁴⁸ Zur Verfügung gestellt von Mercedes Ritschl (IV).

⁴⁹ Zur Verfügung gestellt von Mercedes Ritschl (IV).

Währungsveränderungen von knapp 4 % (3.1.2022: 1 EUR = 1,14570 USD; 21.3.2022: 1 EUR = 1,10180 USD)⁵⁰.

6. Preismeldungen bei der Europäischen Kommission

Die Wirtschaftskammer Österreich meldet wöchentlich am Dienstag die am Montag geltenden Preise für Mineralölerzeugnisse (FV Mineralölindustrie: Treibstoffe, FV Energiehandel: Heizöl). Die rechtliche Grundlage dafür sind das österreichische Preistransparenzgesetz und die Preistransparenz-VO-Öl auf Grund einer EU-Ratsentscheidung über ein gemeinschaftliches Verfahren zur Unterrichtung und Konsultation über die Kosten der Versorgung mit Rohöl und die Verbraucherpreise für Mineralölerzeugnisse im Jahr 1999.

Es gibt allerdings keine harmonisierten Vorgaben der EU, welche Daten zu übermitteln sind. In Österreich erhält der Fachverband Mineralölindustrie Meldungen von den Preisen ausgewählter Tankstellen, wobei 63 % davon zu den Majors gehören, 6 % sind Diskonttankstellen. 60 % der gemeldeten Preise sind mengengewichtet, der Rest wird geschätzt. Aufgrund der derzeitigen Situation und des extrem volatilen Marktes sind starke Preisschwankungen auch der Produktpreise auch innerhalb eines Tages möglich, zudem kommt, dass die österreichische Spritpreisverordnung vorsieht, dass nur einmal am Tag um 12:00 die Preise erhöht werden dürfen.

Der Vergleich mit den anderen EU-MS ist derzeit nur bedingt möglich, weil in vielen Ländern staatliche Maßnahmen zur Preissenkung getroffen wurden, was wiederum die gemeldeten Preise beeinflusst. So gibt es neben sich bei einem Nettopreisvergleich nicht auswirkende Steuerkürzungen (Irland, Deutschland, Spanien, Belgien, Niederlande, Italien, Polen, Rumänien, Schweden) etwa auch Tankrabatte (Frankreich) und Preisdeckel (Ungarn, Slowenien, Kroatien), die sich auf Nettopreise und daher auch auf die gemeldeten Preise auswirken. Der Vergleich funktioniert prinzipiell gut, in der derzeitigen Situation muss man aber diese Umstände im Auge behalten.

Datum	Prozentuelle Veränderung		
	Brent EUR	Platt´s Diesel EUR	Platt´s Eurosuper EUR
20.12.2021			
27.12.2021	8,80	4,07	7,30
03.01.2022	1,81	2,19	3,40
10.01.2022	7,13	5,03	0,65
17.01.2022	5,86	4,32	4,61
24.01.2022	0,65	-1,49	1,87
31.01.2022	7,12	5,87	4,42
07.02.2022	3,44	3,44	2,16
14.02.2022	2,72	1,64	4,33
21.02.2022	-0,93	-4,95	-2,94
28.02.2022	5,56	11,37	6,87
07.03.2022	29,53	45,95	31,34
14.03.2022	-14,67	-22,72	-15,13
21.03.2022	7,52	19,31	2,91
28.03.2022	-2,10	-1,92	1,78

⁵⁰ Europäische Zentralbank.

04.04.2022	-7,84	-2,19	-2,09
11.04.2022	-8,54	-8,06	-3,71
25.04.2022	0,45	6,06	3,94

Abb. 18: EU-Vergleich-Treibstoffe- Position Österreich, Prozentuelle Veränderung; Quelle: EU 27 Weekly oil bulletin; Berechnungen vom Fachverband Mineralölindustrie

EU-Vergleich-Treibstoffe - Position Österreich

Datum der Veröffentlichung	Eurosuper 95 Netto	Dieselmotorkraftstoff Netto
03.01.2022	20. Stelle	13. Stelle
10.01.2022	19. Stelle	13. Stelle
17.01.2022	19. Stelle	13. Stelle
24.01.2022	21. Stelle	15. Stelle
31.01.2022	19. Stelle	17. Stelle
07.02.2022	19. Stelle	16. Stelle
14.02.2022	20. Stelle	17. Stelle
21.02.2022	21. Stelle	17. Stelle
28.02.2022	19. Stelle	12. Stelle
07.03.2022	6. Stelle	9. Stelle
14.03.2022	2. Stelle	5. Stelle
21.03.2022	15. Stelle	13. Stelle
28.03.2022	14. Stelle	10. Stelle
04.04.2022	16. Stelle	10. Stelle
11.04.2022	18. Stelle	10. Stelle
25.04.2022	16. Stelle	11. Stelle

Abb. 19: EU-Vergleich-Treibstoffe- Position Österreich Quelle: EU 27 Weekly oil bulletin; Berechnungen vom Fachverband Mineralölindustrie

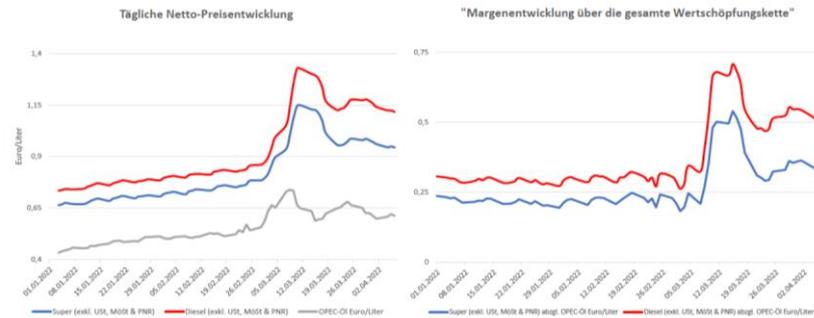
E. Zusammensetzung des Kraftstoffpreises

Die Zusammensetzung des Kraftstoffpreises ist komplex, ihm liegen viele, sich stets verändernde Faktoren zugrunde (Steuer, Produkt, Deckungsbeitrag).

Die Tankstellenpreise setzen sich aus folgenden Faktoren zusammen: (i) Steuern und Abgaben, (ii) internationale Preisentwicklung für Kraftstoffe, nämlich Rohölpreise und Produktpreise, (iii) Wechselkurs zwischen US-Dollar und Euro und (iv) Angebot und Nachfrage. Derzeit schwanken aber nicht nur die Rohölnotierungen, sondern auch die Produktnotierungen und das auch innerhalb eines Tages.

Auch ein Vergleich der Netto-Diesel- und Netto-Benzin-Preise zum OPEC Öl-Preis zeigt den Preisanstieg:

Preisentwicklung 2022



Quellen: ÖAMTC (Markterhebung an Werktagen); OPEC (1 U.S. Barrel = 158,9873 Liter); OENB

ÖAMTC

Abb. 20: Preisentwicklung 2022 Netto-Diesel- und Netto-Benzin-Preise zum OPEC Öl-Preis, Quelle: ÖAMTC⁵¹

Die Abb. 20 zeigt u.a. den deutlichen Anstieg der Nettopreise (exkl. USt, Mineralölsteuer und Pflichtnotstandsreserve) von Anfang bis Mitte März. Anschließend sanken die Preise zwar, dennoch lagen diese Anfang April 2022 um rund 20c bei Diesel und 10c bei Benzin höher als Anfang März 2022. Es wurde beobachtet, dass mitunter Tankstellen abseits des Autobahn- und Schnellstraßennetzes teurer waren als Tankstellen auf Autobahn- und Schnellstraßen.⁵²

IV. Statistik Tankstellen

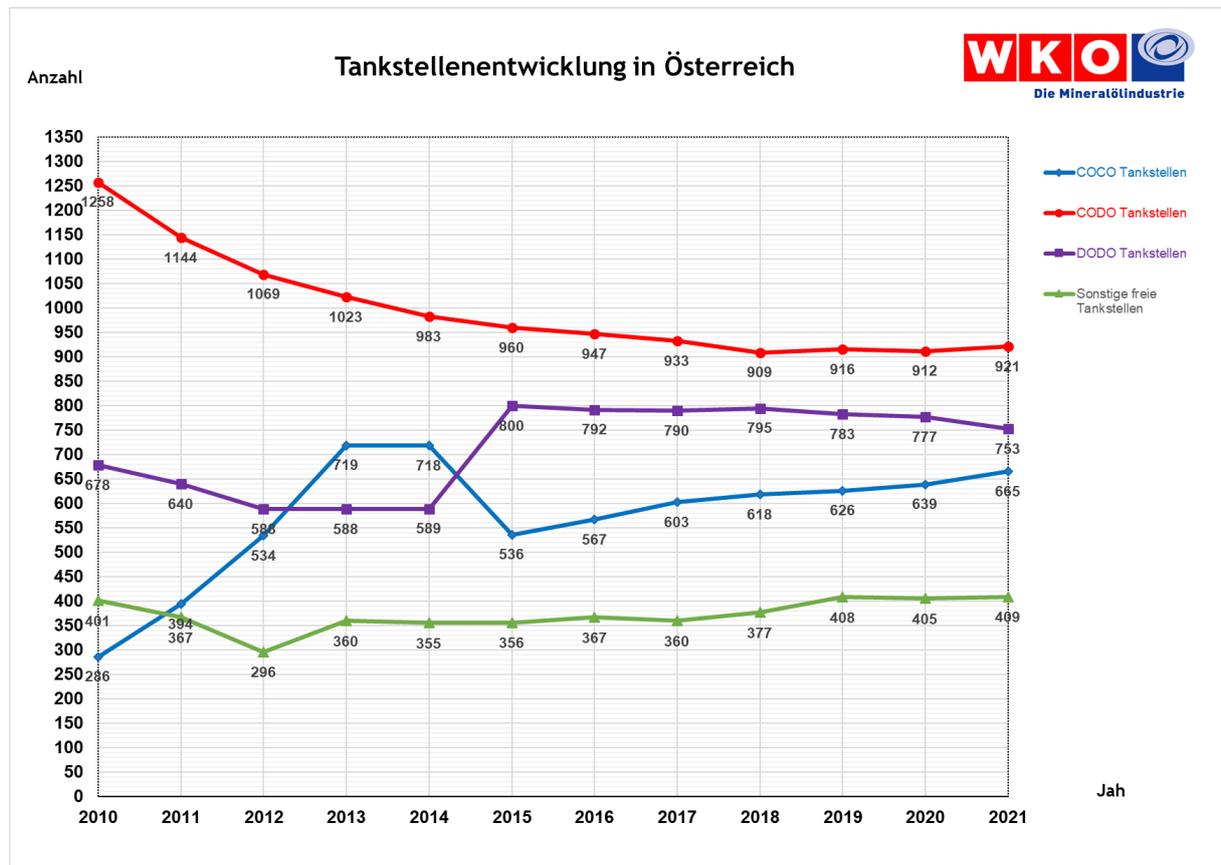


Abb. 21: Tankstellenentwicklung Österreich 2010 - 2021; Quelle: FV Mineralölindustrie

⁵¹ Mag. Martin Grasslobler, ÖAMTC, Expertengespräch am 8.4.2022.

⁵² Mag. Martin Grasslobler, ÖAMTC, Expertengespräch am 8.4.2022.

In Österreich gibt es 5 Majors (Eni-Gruppe, Shell, BP, OMV, JET) und mehr als 15 Unternehmen, die Tankstellen betreiben. Die Struktur der Tankstellenpächter ist unterschiedlich – siehe nachfolgende Kennzahlen aus der Tankstellenstatik 2021.⁵³

COCO (Company Owned Company Operated): 144 (Majors) / 521 (weitere Tankstellen),

CODO (Company Owned Dealer Operated): 810 (Majors) / 111 (weitere Tankstellen),

DODO (Dealer Owned Dealer Operated): 368 (Majors) / 385 (weitere Tankstellen)

Die restlichen Tankstellen (Differenz zur Gesamtzahl von 2748 Tankstellen österreichweit) werden als sogenannte freie/sonstige Tankstellen geführt.⁵⁴

Die Anzahl der Tankstellen hat sich seit 2010 auf 2.748 im Jahr 2021 österreichweit erhöht.

1677 Tankstellen haben einen angeschlossenen Shop und nehmen daher auch die Funktion eines Nahversorgers wahr.⁵⁵

V. Staatliche Eingriffe im Europavergleich

In **Deutschland** gab es heftige Diskussionen über einen Vorschlag des BMF. Dieses plante einen festen Rabatt zwischen 20 und 40 c/l und eine eventuelle Erhöhung der Pendlerpauschale. Schließlich wurde am 24.3.2022 beschlossen, dass die Energiesteuer für Kraftstoffe auf das europäische Mindestmaß gesenkt wird. Ein Liter Benzin wird dadurch um 30 Cent günstiger, ein Liter Diesel um 14 Cent. Dieser Beschluss soll drei Monate gelten. Massiv verbilligt werden auch Tickets im öffentlichen Personenverkehr.⁵⁶ Das deutsche Bundeskartellamt leitete eine Ad-hoc-Sektorenuntersuchung mit Fokus auf die Raffinerie- und Großhandelsebene ein, um die Gründe für die jüngsten Markt- und Preisentwicklungen zu durchleuchten.⁵⁷

Italien vereinbarte eine Reduktion der Mineralölsteuer auf Benzin und Diesel um € 0,25, die Geltungsdauer reicht von 23.3.2022 bis 30.4.2022 (40 Tage). Etwaige Extra-Gewinne, die die Treibstoffkonzerne dank der Preissteigerung erzielt haben, sollen mit einer Sondersteuer von 10 % belegt werden.⁵⁸

In **Ungarn** und **Slowenien** wurden jeweils Höchstpreise für Benzin und Diesel eingeführt, wobei die Regelung in Slowenien am 15.3.2022 eingeführt wurde und in Ungarn bereits am 15.11.2021. Die ungarische Deckelung wurde bis 15.5.2022 verlängert. Der ungarische Höchstpreis liegt bei 480 Forint/l für Benzin und Diesel (umgerechnet sind dies ca. € 1,30/l), auch der Großhandelspreis wurde mit 480 Forint/l gedeckelt. Der genaue Grund für die Bestimmung des Schwellenpreises von 480 HUF/Liter ist weder der VO, noch der damit verbundenen offiziellen Regierungskommunikation zu entnehmen. Der Benzinpreis hat im Herbst 2021 das erste Mal die 500 HUF/Liter Schwelle übertreten und die Regierung – bei der Annahme, dass die Einzelhandelspreisspanne bei 6-7 % liegt – diesen bei dem besagten Höchstpreis von 480 HUF/Liter maximiert. Der Großhandelspreis inkl. einem Logistikaufschlag lag zu

⁵³ DI Dr. Hedwig Doloszeski, FV Mineralölindustrie.

⁵⁴ DI Dr. Hedwig Doloszeski, FV Mineralölindustrie, Expertengespräch am 6.4.2022.

⁵⁵ DI Dr. Hedwig Doloszeski, FV Mineralölindustrie.

⁵⁶ [Billiger Sprit, günstige Öffi-Tickets: 300 Euro Energiehilfe für die Deutschen - Wirtschaftspolitik - derStandard.at > Wirtschaft.](#)

⁵⁷ [Bundeskartellamt - Homepage - Jahresbericht der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe – Bundeskartellamt startet ad hoc Untersuchung des Mineralölsektors.](#)

⁵⁸ [Italien: Tankrabatt ab heute – wie stark sinken die Preise an der Tankstelle? \(rnd.de\).](#)

diesem Zeitpunkt auch bei rd. 480 HUF, möglicherweise ist es deshalb dieser Preis geworden. Zwar müssen die amtlichen Preisregulierungen in Ungarn zu dieser Zeit im Zusammenhang mit den bevorstehenden Wahlen am 3.4.2022 werden. Experten sind sich aber einig, dass die Regierung keinesfalls davon ausgegangen ist, dass die Ölpreise auf dem Weltmarkt derart drastisch ansteigen werden.⁵⁹

Zusätzlich wurde in **Ungarn** beschlossen, dass keine weiteren Kosten oder Gebühren erhoben werden dürfen, die ungarische Ölgesellschaft MOL darf sich auch nicht weigern, einen Vertrag mit dem Einzelhändler zu schließen, der den offiziellen Preis anwendet. Diese Regelung führte dazu, dass MOL am 2.3.2022 Mengenbeschränkungen beim Kauf von Kraftstoff eingeführt. Es besteht nun eine Obergrenze von 100 Liter pro Kauf, bei Tankstellen mit größerem Umsatz erfolgt die Begrenzung bei 500 Liter pro Kauf, dies unabhängig von der Währung, in der bezahlt wird.⁶⁰ Zudem ist gesetzlich vorgeschrieben, dass eine Tankstelle nicht mehr als 48 Stunden außer Betrieb stehen darf, widrigenfalls die konkrete Tankstelle vom ungarischen Staat übernommen werden kann.

In **Slowenien** liegt der Höchstpreis für Diesel bei 1,541 €/l und für Benzin bei 1,503€/l. Der maximal zulässige Einzelhandelspreis für NMB 95 und Diesel wird auf der Grundlage des repräsentativen Durchschnittspreises der letzten 7 Tage für Mineralölprodukte für Slowenien bestimmt. Die Preise gelten dann für die nächsten 30 Tage.⁶¹

Belgien hob die Verbrauchssteuer von 17,5 c/l für Benzin und Diesel auf. Zusätzlich wurde ein „Reverse-Ratchet“-Mechanismus eingeführt, welcher die Verbrauchssteuer auf Kraftstoff senkt, wenn die Preise € 1,70/l erreichen.⁶²

Ein Nachlass in Höhe von 15 c/l wurde in **Frankreich** vereinbart, welcher mit 1.4.2022 für vier Monate in Kraft trat. Die jeweilige Ermäßigung erfolgt dann bei der Zahlung an der Tankstellen-Kasse oder per Bankkarte, zusätzlich wurde das Kilometergeld erhöht.⁶³ Außerdem wurde eine sofortige Hilfe von 400 Mio Euro für Spediteurunternehmen vereinbart.⁶⁴

Die **irische** Regierung hat beschlossen, Lastkraftwagenfahrern € 100 pro Woche zu bezahlen, um sie wegen der stark gestiegenen Spritpreise zu entlasten. Außerdem soll die Verbrauchssteuer bei Benzin um 20 Cent gesenkt werden, bei Diesel um 15 Cent, die Regelung gilt bis 31.8.2022.⁶⁵ Die irische Wettbewerbs- und Verbraucherschutzkommission (CCPC) hat zudem den Handelsverband von Benzinhändlern wegen möglicherweise wettbewerbswidriger öffentlicher Äußerungen über zukünftige Kraftstoffpreiserhöhungen verwarnt. Zudem stehen sie in Kontakt mit anderen Wettbewerbsbehörden um die durch den Krieg entstandenen Probleme, wie z.B. starke Preisschwankungen, zu erörtern und um zu klären, wie die Wettbewerbsregeln auf die veränderten Umstände angewandt werden sollen. In Irland gab es bisher 83 Beschwerden im Zusammenhang mit den Kraftstoffpreisen im Einzelhandel.⁶⁶

⁵⁹ [Ungarn führt Benzinpreisdeckel ein - Preislimit für Super und Diesel - DER SPIEGEL.](#)

⁶⁰ [Spritpreisstopp: MOL führt Mängenbeschränkungen ein \(ungarnheute.hu\).](#)

⁶¹ [Slowenien friert Spritpreise für 30 Tage ein - Wirtschaftspolitik - derStandard.at › Wirtschaft.](#)

⁶² **Belgium introduces new measures to cut energy prices**, *Camille Gijs* (15.03.2022) - POLITICO Pro.

⁶³ [Tankrabatt, Inflationsschutzschild oder Preisdeckel: Wie andere EU-Staaten Verbraucher wegen der hohen Energiepreise entlasten - Wirtschaft - Tagesspiegel Mobil.](#)

⁶⁴ [Europe: which countries are doing more to tackle high fuel prices? | trans.info](#)

⁶⁵ [Spritpreis-Entlastungen im Überblick: Tankrabatt bis Preisdeckel - so reagieren andere europäische Länder \(merkur.de\).](#)

⁶⁶ [https://www.rte.ie/news/politics/2022/0312/1285989-fuel-prices/.](https://www.rte.ie/news/politics/2022/0312/1285989-fuel-prices/)

In den **Niederlanden** wurden die Abgaben auf Benzin und Diesel um 21 % gesenkt, womit ab 1.4.2022 der Liter Benzin um 17 Cent und der Liter Diesel um 11 Cent weniger kostet.⁶⁷

Die Regierung in **Polen** senkte die Mehrwertsteuer ab 1.2.2022 von 23 % auf 8 %, Grundnahrungsmittel sind für 6 Monate sogar gänzlich von der MwSt befreit.⁶⁸

Die höchsten Steuern auf Kraftstoffe gibt es in **Schweden**, demnach erfolgte eine Senkung um 1,30 Kronen (zwölf Cent)/Liter von 1.6.2022 - 31.10.2022. Außerdem bekommt jeder Fahrzeughalter einen Zuschuss von mindestens 1000 Kronen (96 Euro) und Käufer von E-Autos werden gefördert.⁶⁹

Im März wurde in **Spanien** eine Beihilfe für die Transportindustrie über 500 Mio. Euro vereinbart und am 25.3.2022 schließlich eine Preissenkung der Kraftstoffsteuer über 20 Cent/l bis 30.6.2022.⁷⁰

in **Kroatien** wurde erstmals eine einmonatige Höchstgrenze für Treibstoff bereits im Oktober veranlasst, seitdem wurde die Maßnahme immer wieder eingeführt. Die letzten Höchstgrenzen liegen bei 11,37 Kuna (1,50 €) pro Liter für Super 95 und 11,29 Kuna (1,49 €) pro Liter Diesel.⁷¹

Rumänien hat die Verbrauchssteuer auf Kraftstoffe im Februar um 50 % reduziert, um den Preis beim Zapfhahn bei 7 lei/l zu halten. Die Maßnahme verfehlte aber ihr Ziel, die Regierung wird nun angehalten, nachzulegen.⁷²

Die Preisdeckelung in Ungarn führte zu totalen Verwerfungen am Markt. Tankstellen mussten zusperren.⁷³ Preisdeckelungen führen dazu, dass langfristig Treibstoffe an Tankstellen nicht (in ausreichender Menge) verfügbar sind, weil Treibstoffe von Mineralölunternehmen - die dazu auch aktienrechtlich verhalten sind - dort angeboten werden, wo dieser teurer verkauft werden kann; bei einer kurzfristigen Maßnahme ergäbe sich die Frage, was nach deren Auslaufen passiert bzw. welche Folgen es hat, wenn die Mengen nicht angeboten werden.⁷⁴ Zudem würde man mit niedrigen Treibstoffpreisen das Ziel konterkarieren, dass Leute weniger mit dem Auto fahren (ökologische Transformation); es sei sinnvoller jenen Menschen zu helfen, die sozial bedürftig sind und auf das Auto angewiesen sind.⁷⁵

VI. Antworten der Interviewten auf Frage zu Regulierung

Folgende Maßnahmen werden von ÖAMTC empfohlen:⁷⁶

- Beibehaltung der Veröffentlichung der aktuellen Werte auf der E-Control-Seite für Medien und Konsumenten, sollte im Sinne der Transparenz, jedenfalls beibehalten werden.
- Empfehlung zur Evaluierung der SpritpreisVO, um zu überprüfen, ob die bestehende Einschränkung der Darstellung auf die günstigsten Anbieter weiterhin notwendig ist.
- Einheitliche Vorgehensweise europaweit für Ermittlung der Brutto- und Nettopreise im Oil Bulletin sicherstellen. CO₂-Bepreisung –die wie Steuer wirkt –auch als solche berücksichtigen.

⁶⁷ [Tanktourismus durch hohe Spritpreise: Regierung sucht Lösungen | Nachrichten.at.](#)

⁶⁸ [Von 23 auf 8 Prozent: Polen senkt ab Februar Mehrwertsteuer auf Benzin und Diesel | rbb24.](#)

⁶⁹ [Tankrabatt, Inflationsschutzschild oder Preisdeckel: Wie andere EU-Staaten Verbraucher wegen der hohen Energiepreise entlasten - Wirtschaft - Tagesspiegel Mobil.](#)

⁷⁰ [Europe: which countries are doing more to tackle high fuel prices? | trans.info](#)

⁷¹ [Europe: which countries are doing more to tackle high fuel prices? | trans.info](#)

⁷² [Europe: which countries are doing more to tackle high fuel prices? | trans.info](#)

⁷³ DI Dr. Hedwig Doloszeski, FV Mineralölindustrie, Expertengespräch am 6.4.2022.

⁷⁴ MMMag. Dr. Michael Böheim, WIFO, Expertengespräch am 8.4.2022.

⁷⁵ MMMag. Dr. Michael Böheim, WIFO, Expertengespräch am 8.4.2022.

⁷⁶ Mag. Martin Grasslober, ÖAMTC, Expertengespräch am 8.4.2022.

Derzeit bei sehr volatilen Phasen seien die Vergleiche im Oil Bulletin mit Vorsicht zu betrachten.

Anregungen hinsichtlich der Fertigproduktmärkte

- Untersuchung in wie weit Preise der Preisinformationssysteme (Platts, Argus, oä .) maßgeblich für die Preisgestaltung in Österreich sind
- Untersuchung der Preisinformationssysteme und Handelsplattformen durch die Europäische Kommission bzw. die nationalen Wettbewerbsbehörden
- Ableitung von etwaigen Regulierungsmaßnahmen für diese Preisinformationssysteme und Handelsplattformen
- Öffentlicher Zugang zu den täglichen Notierungen (kostenfrei)

Folgende Maßnahmen werden darüber hinaus von Expertenseite empfohlen:

- EU-weite Abschaffung von Preis-Caps, um einen wettbewerbsfähigen Markt zu gewährleisten.
- Methode zur Beurteilung der Tankstellenpreise EU-weit vereinheitlichen, um eine Verzerrung in der öffentlichen Wahrnehmung der Höhe der Tankstellenpreise aufgrund nicht vergleichsfähiger Daten in einzelnen Mitgliedsstaaten zu vermeiden.

Folgende Maßnahmen werden von Mag. Lea Steininger empfohlen:⁷⁷

- Umverteilung der Steuereinkommen auf die Menschen, die unter den hohen Preisen leiden.
- Es soll angedacht werden, Aufsichtsrechte aus dem Bankensektor auch auf große Rohölunternehmen zu übertragen
- Öffentlicher Verkehr soll auf dem Land gratis sein, um hier Anreize zu setzen, die Alternativen, die es gibt, zu nutzen.
- Steuern auf Margen erhöhen.
- Zinserhöhungen von Seiten der EZB sind aus ihrer Sicht nicht wünschenswert, um die Inflation zu dämpfen und schließlich womöglich auch die Treibstoffpreise zu senken, da dies wenig Wirkung habe und die Finanzierungsbedingungen der Mitgliedstaaten schwieriger und Investitionen weniger attraktiv würden. Vor allem Investitionen in den Ausbau des öffentlichen Verkehrs aber auch generell um die Klimakrise zu bekämpfen seien essenziell.

VII. Resumee

Die Wettbewerbskommission hat sich mit den Fragen aus dem Schreiben vom 21.3.2022 erstmals am 25.3.2022 im Wege einer Stellungnahme zu den ersten beiden Fragen auseinandergesetzt und mit Blick auf die Beantwortung von Fragen 3) bis 8) des eingangs erwähnten Schreibens am 6.4.2022 und 8.4.2022 Experteninterviews durchgeführt und die darin zur Sprache gekommenen Themen mit Blick auf die Erstellung des vorliegenden Zwischenberichts bis 29.4.2022 einer ersten Würdigung unterzogen.

Es ist dabei der zeitlichen Vorgabe geschuldet, dass einzelne Aussagen bisweilen lediglich vorläufigen Charakter aufweisen und in bestimmten Themenbereichen noch eine weitergehende Auseinandersetzung mit konkreten Fragestellungen empfohlen wird, die dann im Rahmen eines Endberichts darzustellen sein werden.

A. Abfederung von Treibstoffpreisen

Folgendes **Bild** lässt sich nach Experteninterviews mit Blick auf die Frage der Möglichkeit der **Abfederung von Treibstoffpreisen** und dabei insbesondere der Sinnhaftigkeit von Maßnahmen der

⁷⁷ Mag. Lea Steininger (WU Wien), Expertengespräch am 8.4.2022.

Preisregulierung bzw. Einführung von Preisdeckeln sowie hinsichtlich der Weiterentwicklung einzelner **Transparenzmechanismen** erkennen:

Vorauszuschicken ist, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt **nach wie vor keine Hinweise** darauf gefunden werden konnten, dass derzeit die **Voraussetzungen für das Ergreifen von Maßnahmen der Preisregulierung wie ein Preisdeckel bei Treibstoffen tatsächlich vorlägen**, weil eine ungewöhnliche Entwicklung der Treibstoffpreise [insbesondere auch im Vergleich mit Österreichs Nachbarstaaten] auch nach Einholung weiterer Daten und Anhörung von Expertinnen und Experten aus diesem Themenbereich nach wie vor nicht abschließend bestätigt werden kann.

Von den befragten Expertinnen und Experten gab **niemand** eine **Empfehlung** für die Einführung von Maßnahmen der **Preisregulierung bzw. von Preisdeckeln** ab.

In ökonomischer Hinsicht stünde bei Einführung derartiger Maßnahmen zu befürchten, dass ein regulierter Preis - falsche - Anreize setzt, mehr Energie zu verbrauchen. Eine allfällige Situation der Knappheit beim Treibstoffangebot würde dadurch noch weiter verschärft. Anreize für den sparsamen Umgang mit knapper Energie gingen verloren.

Für **Anbieter im Bereich Tankstellennetz** können Maßnahmen der Preisregulierung (Preisdeckel) – wie insbesondere die Erfahrungen in Ungarn gezeigt haben – schwerwiegende Folgen zeitigen: infolge des Überkonsums (Tanktourismus auch aus Nachbarstaaten) könnten die Tankstellen „leer laufen“. Unter Umständen könnte es – je nach Art des Eingriffs – auch zu Situationen kommen, in denen der Betrieb der Tankstelle nur unter hohen Verlusten möglich wäre, was auf längere Sicht dazu führen kann, dass der Tankstellenbetreiber den Markt verlassen muss. Die in Ungarn ergriffenen Maßnahmen, um dieser Gefahr gegenzusteuern – Vorgabe, dass die Nichtverfügbarkeit eines Produkts an der Zapfsäule für 48 Stunden dazu führt, dass der Staat oder ein anderes Mineralölunternehmen diese Tankstelle übernehmen kann – muten drastisch bzw. bizarr und wenig wünschenswert an und scheinen mit den Rahmenbedingungen eines marktwirtschaftlichen Systems nicht kompatibel.

Mit Blick auf den möglichen **Ablauf von Preisregulierungsmaßnahmen** im Markt stellt sich insbesondere auch die Frage, was nach einem Auslaufen einer allfälligen Regulierungsmaßnahme geschehen würde.

Maßnahmen der Preisregulierung (einschließlich Price Caps) würden insgesamt Autofahrerinnen und Autofahrern mit höherem verfügbarem Einkommen in gleichem Maße zugutekommen wie jenen mit niedrigen Einkommen. **Eine wesentlich treffsichere Maßnahme wäre vor diesem Hintergrund allenfalls die Einführung von Unterstützungszahlungen für diejenigen Personen, die auf das Auto angewiesen sind und durch hohe Treibstoffpreise besonders belastet sind.**

Für den Fall, dass Unterstützungsmaßnahmen sich als wünschenswert erweisen sollten, empfiehlt die Wettbewerbskommission daher derzeit, anstelle von Preisregulierung die Möglichkeiten der Unterstützung von in besonderem Maße auf die Nutzung von Kraftfahrzeugen angewiesene Personengruppen zu prüfen und entsprechende Voraussetzungen für eine Anspruchsberechtigung zu definieren.

Die Treibstoffkosten stehen derzeit national wie international im Fokus der medialen Berichterstattung. Daher kommt mit Blick auf die aktuellen Entwicklungen (z.B. Markt, Unternehmen, Gewinne, Verluste, Investitionen, Refinanzierungsbedingungen, Nachhaltigkeitsentwicklungen und Kosten für die Bewerkstelligung der grünen Wende) der gegenwärtigen Branchenuntersuchung der Bundeswettbewerbsbehörde zum Treibstoffmarkt eine besondere Bedeutung zu.

B. Transparenz

Maßnahmen zur Schaffung von Transparenz haben sich bewährt und sollten daher nicht nur **aufrechterhalten**, sondern auch **weiterentwickelt** werden.

Die Expertengespräche ergaben, dass die Preise auf allen Stufen von Preisindices abhängig sind, die WBK hat allerdings mit dem Hinweis auf Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse keine Informationen über die tatsächlichen Kosten in Bezug auf Beschaffung, Produktion, Vertrieb und Margenentwicklung erhalten.

Insofern betreffen die Empfehlungen der WBK in diesem Bereich allgemeine Maßnahmen der Transparenz.

- **Österreich**

In Österreich steht mit dem **Spritpreisrechner** (online verfügbar unter: <https://www.spritpreisrechner.at>) ein erfolgreiches und im Wesentlichen nutzerfreundliches Transparenz-Tool zur Verfügung.

Eine **Ausweitung um bestimmte Funktionalitäten und Darstellungsformen** erscheint dabei indes sinnvoll. Insbesondere könnte die Ausweitung der Darstellung der jeweils angezeigten Tankstellen von fünf auf eine deutlich **größere Anzahl** erweitert werden. Auch könnten die verfügbaren Suchfunktionalitäten erweitert werden. Schließlich könnte überlegt werden, die Bekanntheit dieses Tools über gezielte Maßnahmen zu erhöhen (Image Kampagnen, Partner Kampagnen, Werbespots etc).

Der bestehende Rechtsrahmen (Standesregeln für Tankstellenbetreiber über den Zeitpunkt der Preisauszeichnung für Treibstoffe bei Tankstellen, BGBl II 484/2010 idF BGBl II 75/2013) sollte jedenfalls über den 31.12.2022 hinaus verlängert werden.

- **EU-Ebene**

Im Rahmen der Expertengespräche der WBK haben sich im Hinblick auf die Modalitäten der Einmeldung für das **European Oil Bulletin** (GD Energie der Europäischen Kommission) Unterschiede in den einzelnen Ländern aufgezeigt. Preise werden hier zu unterschiedlichen Zeiten und aus unterschiedlichen Samples gezogen, weshalb Preise nur eingeschränkt verglichen werden könnten. Es wird daher empfohlen, sich auf EU-Ebene für Maßnahmen zur Angleichung dieses Prozesses in allen Mitgliedstaaten einzusetzen, um damit die Vergleichbarkeit der Treibstoffpreise zwischen den MS zu erhöhen.

C. Gesichtspunkte, die eine weitergehende Untersuchung nahelegen

Neben den erwähnten Aspekten zum Thema Abfederung von Preisen und Transparenzmechanismen, zu denen Empfehlungen ausgesprochen werden können, erscheinen die folgenden Themen einer näheren Betrachtung würdig:

1. Rolle und Funktionsweise von Börsen

Die Frage der **Rolle und Funktionsweise von Börsen** wie der Londoner Warenterminbörse International Petroleum Exchange sowie die Bedeutung von Preisinformationsdienstleistern wie Platts und Argus im Kontext der Preisbildung könnte näher untersucht werden, wobei hier insbesondere darauf Bedacht zu nehmen ist, was die Bundeswettbewerbsbehörde im Zuge ihrer aktuellen

Untersuchung näher zu prüfen in Aussicht genommen hat und was von ihr im Rahmen ihrer Platts-Untersuchung aus dem Jahre 2010 (Abruf unter: https://www.bwb.gv.at/branchenuntersuchungen/untersuchungen_treibstoff/plattsbericht) bereits ermittelt wurde. Auf den Ergebnissen dieser Untersuchung sowie auf jenen der EU-Kommission aus dem Jahr 2013 könnte aufgebaut werden.

2. Ausbau des Angebots des öffentlichen Personennahverkehrs

Fragen, inwiefern der **Ausbau des Angebots öffentlicher Personen(nah)verkehrsdienste** auch in weniger stark besiedelten Regionen herbeigeführt werden könnte, spielen unter dem Gesichtspunkt der Verfügbarkeit von alternativen Fortbewegungsmitteln zweifellos eine Rolle, müssten aber gesondert untersucht und geprüft werden.

Mit freundlichen Grüßen



Wettbewerbskommission
Hon.-Prof. DDr. Jörg Zehetner
Vorsitzender