

Bundesministerium für Wirtschaft, Energie
und Tourismus
Abteilung II/5 - Wettbewerbspolitik & -recht
Stubenring 1
1010 Wien

Rechtsabteilung
wettbewerb@bwb.gv.at
+43 1 245 08-0
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Geschäftszahl: 2026-0.275.925

wettbewerbspolitik@bmwet.gv.at

Betreff: Verordnung der Bundesregierung zur Margenbegrenzung bei Treibstoffen

Wien, 27. März 2026

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Bundeswettbewerbsbehörde (BWB) bedankt sich für die Einladung zur Stellungnahme und macht von dieser Möglichkeit hiermit Gebrauch. Angesichts der kurzen Stellungnahmefrist kann an dieser Stelle allerdings keine abschließende Beurteilung vorgenommen werden.

Vorauszuschicken ist, dass es sich weder bei der Verordnungsermächtigung in § 5aa Preisgesetz noch bei der Verordnung selbst um wettbewerbsrechtliche oder auf wettbewerbliche Mechanismen gerichtete Instrumente handelt, sondern vielmehr um außerordentliche Maßnahmen zur kurzfristigen Abfederung der Folgen von Preisschocks infolge geopolitischer Krisen.

Zutreffend führen auch die Erläuterungen zu § 5aa Preisgesetz aus, dass Margenbegrenzungen schwerwiegende Eingriffe in die Erwerbsfreiheit darstellen, welche insbesondere im Falle grenzüberschreitender Märkte negative Auswirkungen auf den Wettbewerb, die Versorgungssicherheit sowie den heimischen Wirtschaftsstandort zeitigen können. Insofern sind die Begrenzung der Maßnahme in zeitlicher Hinsicht sowie auf einen relativ geringen Maximalbetrag und die begleitende Evaluierung jedenfalls zu begrüßen.

Die BWB hat im Zusammenhang mit dem Ausbruch des Ukrainekriegs im Februar 2022 angesichts eines mit der derzeitigen Situation durchaus vergleichbaren Preisschocks auf den Rohölmärkten (und im Gefolge bei den Abgabepreisen an Tankstellen) die Wertschöpfungskette des heimischen Kraftstoffmarktes näher untersucht. Auch wenn sich die Ergebnisse der damaligen Untersuchung nicht unmittelbar auf die vorliegende Situation umlegen lassen, ist vom Vorliegen gewisser Parallelen auszugehen und die vorherrschenden Marktmechanismen haben sich nicht geändert. Die BWB hat für die damalige Untersuchung umfangreiche Daten von allen Marktteilnehmern abgefragt und auch Einsicht in Verträge nehmen können. Weiters steht die BWB in engem Austausch mit anderen Europäischen Wettbewerbsbehörden und kann daher auch auf deren Marktwissen zurückgreifen. Die folgenden Anmerkungen erfolgen daher auf Grundlage dieser Evidenz und Marktkennntnis der BWB zu den betroffenen Märkten.

Wettbewerbliche Überlegungen

Grundsätzlich wird es nicht möglich sein, die gesamte Wertschöpfungskette mit einem nationalen Rechtsakt abzudecken, woraus sich markt- und wettbewerbsverzerrende Effekte ergeben können, insbesondere sobald Lieferbeziehungen mit dem Ausland für die überhöhten Margen entscheidend sind.

- Die gestiegenen Margen entstehen zum größten Teil bei den Raffinerien. Da die Kraftstoffversorgung in Österreich auch wesentlich von Importen abhängt, kommt es bei ins Ausland reichenden Lieferketten potentiell zu Verzerrungen: Manche Tankstellen bzw Zwischenhändler können betroffene Kraftstoffe zu niedrigeren Einkaufspreisen beziehen, andere nicht. Dadurch sind Tankstellen bzw Zwischenhändler, die ihre Kraftstoffe aus dem Ausland beziehen, was insbesondere den Westen Österreichs betrifft, systematisch gegenüber jenen benachteiligt, die aus dem Inland beziehen, was mehr auf den Osten Österreichs zutrifft. Der Wettbewerbsdruck durch den Marktpreis bleibt durch die Verordnung zwar erhalten, was grundsätzlich positiv ist. Dennoch entsteht ein möglicher Wettbewerbsnachteil durch unterschiedliche Einkaufspreise bzw. deren Weitergabe. **Konkret sind davon kleine und mittlere, nicht vertikal integrierte**

Tankstellen, die nicht zu margenreduzierten Konditionen einkaufen können, betroffen. Zwar besteht für ein Unternehmen auf Nachweis die Möglichkeit sich von der Verordnung befreien zu lassen, wenn es durch die Verordnung unter Kosten bzw unter einem angemessenen Gewinn anbieten müsste. Jedoch ist davon auszugehen, dass dann auch der Markt das Unternehmen zwingen würde unter Kosten bzw angemessenem Gewinn anzubieten. Dadurch besteht das Risiko, dass Unternehmen aus dem Markt ausscheiden und der Wettbewerb dauerhaft geschwächt wird.

Lager und Raffinerien in Österreich haben durch die Verordnung einen Anreiz ihre raffinierten von der Verordnung umfassten Kraftstoffe an Kunden im Ausland zu verkaufen, die nicht von der Verordnung betroffen sind, da sie diesen einen höheren Preis verrechnen können. So ist insbesondere in Deutschland das Niveau der Kraftstoffpreise über dem in Österreich angesiedelt. **Werden Kraftstoffe vermehrt exportiert sinkt die verfügbare Menge im Inland, was preissteigernd wirkt, letztlich kann dies bis zu einer Verschlechterung der Versorgungslage führen.** Dadurch ist auch mit Preiseffekten zu rechnen. Ein Teil der gewünschten Reduktion des Verkaufspreises würde also wieder aufgeessen und der Preis an der Zapfsäule für die Endkundinnen und Endkunden in Österreich nicht so stark gesenkt werden wie eigentlich beabsichtigt.

Allgemeine Anmerkungen

- Für nicht vertikal integrierte Tankstellen bestehen Sonderregeln. Die generelle Ausnahme vom Geltungsbereich für Betreiber von bis zu 30 Tankstellen soll offenbar dem Schutz von KMU dienen. Größere nicht vertikal integrierte Betreiber können indes nur bei *„Vorliegen konkreter, belegbarer Tatsachen, dass der Betreiber die Margenbegrenzung wiederholt, nicht an den Endkunden weitergegeben hat,“* von der E-Control kontrolliert werden. Bereits die Eingrenzung hinsichtlich der Unternehmensgröße soll sicherstellen, dass die betroffenen Unternehmen über ausreichende regulatorische Kapazitäten verfügen. Eine derartige Besserstellung größer, nicht vertikal integrierten Tankstellen bei der Kontrolle scheint daher nicht stimmig und senkt den Anreiz der verpflichtenden Weitergabe nachzukommen

- Die Verordnung verschweigt sich dahingehend, auf welche Einheit sich die 5 Cent beziehen. Während Preisnotierungen in Dollar pro Tonnen erfolgen, liegt die Vermutung nahe, dass eine Betrachtung von Eurocent pro Liter gemeint ist.
- Eine Definition des „angemessenen Gewinns“ wäre sinnvoll. Bei der sachlichen Abgrenzung macht es einen Unterschied, ob sich der angemessene Gewinn auf das Treibstoffgeschäft bezieht, oder er auch allfällige Zusatzeinnahmen durch Tankstellenshops inkludiert, bis hin zu einer Konzernbetrachtung. Bei der räumlichen Abgrenzung macht es einen Unterschied, ob auf einzelne Standorte abgestellt wird, oder ob mehrere Standorte zusammen einen angemessenen Gewinn erzielen sollen. Auch bei einer zeitlichen Betrachtung stellt sich die Frage, über welchen Zeitraum ein angemessener Gewinn zu erfolgen hat. Auch, was konkret als „unter Kosten“ zu verstehen ist, bleibt unklar. So wäre näher auszuführen, welche Kosten in die Betrachtung einzubeziehen sind. Diese Unklarheit wird zu einem Mehraufwand bei der zuständigen Kontrollbehörde und zu Unsicherheit bei den betroffenen Unternehmen führen.
- Die Bedeutung und Reichweite vertikal integrierter Tankstellen könnte bei der Auslegung der Verordnung unterschiedliche Interpretationen erlauben, insbesondere in Bezug auf das erforderliche Ausmaß der Integration (bis zur Herstellerstufe oder reicht Großhandel), grenzüberschreitende vertikale Beziehungen sowie Lieferbeziehungen vertikal integrierter Tankstellen mit Dritten. Fallen Tankstellen unter diese Regelung, welche mit ausländischen Raffinerien vertikal integriert sind und nicht margenreduzierend die Kraftstoffe beziehen? Auch diese Unklarheiten führen zu einem Mehraufwand bei der Umsetzung der Verordnung und zu einer Unsicherheit bei den Unternehmen.
- In § 3 Abs 1 wird nur auf bestimmte Produktnotierungen abgestellt. Allerdings orientieren sich nicht alle Marktteilnehmer an den in der Verordnung aufgelisteten Produktnotierungen.
- Es ist unklar, was unter der „Referenznotierung“ in § 3 Abs 2 verstanden wird.

- Unklar ist, ob reine Großhändler in Bezug auf Steuerlager durch den Import von betroffenen Treibstoffen als erste in der Versorgungskette die Marge senken müssten, ohne selbst von einer erhöhten Marge profitiert zu haben. Wäre dies ggf ein Fall ohne angemessenen Gewinn?
- Unter die Verordnung fallende Unternehmen haben möglicherweise den Anreiz, noch vor dem Inkrafttreten der Verordnung die Preise über Gebühr anzuheben, um in der Folge durch die Margenbegrenzung weniger stark eingeschränkt zu werden. Dadurch sind Mitnahmeeffekte und ein zumindest kurzfristig über Gebühr erhöhter Tankstellenpreis zu befürchten.

Die BWB steht für die in Aussicht gestellte Evaluierung jederzeit für Gespräche zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Dr.iur. Natalie Harsdorf, LL.M.

Generaldirektorin für Wettbewerb