

Stellungnahme der Preiskommission zum Antrag der Bundesarbeitskammer betreffend Benzin, Diesel und Heizöl

Wien, am 22.03.2023

Inhalt

1	Executive Summary	5
2	Verfahren.....	11
2.1	Antrag.....	11
2.2	Verfahren nach dem Preisgesetz.....	11
2.3	Ablauf des Verfahrens	12
2.4	Sitzungen	13
3	Die Akteure am österreichischen Erdöl- und Kraftstoffmarkt	15
3.1	Die Majors	15
3.2	Rohölförderung, Produktion und Importe	17
3.3	Transport, Lagerung und Erdölbevorratung.....	19
3.4	Tankstellen	20
4	Preisbildung in den verschiedenen Stufen der Wertschöpfung.....	22
4.1	Preisbildung bei Rohöl und Rolle der OPEC.....	22
4.2	Preisinformationsdienste Platts/Argus	23
4.3	Produktenpreisbildung bei Benzin, Diesel und Heizöl.....	24
4.4	Preisbildung an der Tankstelle	25
4.5	Besondere Faktoren im Jahr 2022.....	25
4.5.1	Rohölpreisentwicklung und Währungskursentwicklung Dollar / Euro	25
4.5.2	Markteinschätzungen Angebot und Nachfrage	27
4.5.3	Ausbruch des Ukraine-Krieges am 24.02.2022	27
4.5.4	Exkurs: Entkopplung von Rohölpreis- und Produktnotierungen.....	28
4.5.5	Raffinerieunfall Schwechat am 03.06.2022.....	29
4.5.6	Logistikprobleme	29
4.5.7	Diesel – Benzin: unterschiedliche Preissteigerungen.....	30
4.5.8	CO2-Bepreisung.....	30
4.5.9	Biokraftstoffe - Beimischung und Auswirkungen	30
4.6	Entwicklung von Margen und Gewinnen	31
5	Preisentwicklung für Benzin, Diesel und Heizöl im Vergleich	32
5.1	Übersicht	32
5.2	Preisentwicklung Benzin.....	33
5.3	Preisentwicklung Diesel.....	38
5.4	Preisentwicklung Heizöl	42
6	Ergebnis und Schlussfolgerung.....	47

7	ANHANG 1 - Dissenting Opinion des Vertreters der BAK.....	54
8	Abbildungsverzeichnis.....	58

1 Executive Summary

- Auf Antrag der Bundesarbeitskammer vom 08.09.2022 gemäß § 5 Preisgesetz wurde eine Prüfung der Preise bzw. Preisentwicklung für die Produkte Diesel, Benzin und Heizöl durchgeführt.
- Nach § 5 Preisgesetz ist in den ersten zwei Prüfungsstufen zu erheben, ob der geforderte Preis oder die Preiserhöhung die internationale Preisentwicklung bzw. den relevanten Index des Wirtschaftszweiges in einem ungewöhnlichen Maß übersteigt.
- Die Preiskommission hat darüber hinaus weitergehende Analysen des Kraftstoffmarktes angestellt, um ein umfassendes Bild über die Preisbildung auf diesem Markt vorlegen zu können. Im Zuge dessen hat die Preiskommission zahlreiche Experten und die betroffenen Unternehmen ausführlich anhand von Fragenkatalogen befragt und dabei wurden ihr tiefgehende Einblicke in die Preisbildung gewährt.
- Die Preise für Benzin, Diesel und Heizöl sind 2022 in der Europäischen Union, aber auch weltweit enorm gestiegen, wobei es zu sprunghaften Anstiegen sowohl im März als auch im Sommer 2022 gekommen ist.
- Die Entkopplung zwischen Erdölpreis und Produktenpreisen im letzten Jahr ist ein europäisches bzw. weltweites Phänomen.
- Der Erdöl- bzw. Treibstoffmarkt zeichnet sich durch eine hohe internationale Verflechtung aus. Internationale Mineralölkonzerne, die Tankstellen in Österreich betreiben und Beteiligungen an Raffinerien halten („Majors“) sind vertikal integriert und somit in den unterschiedlichen Wertschöpfungsstufen international tätig.
- Wesentliche Faktoren bei den Preissteigerungen waren die erhöhte Nachfrage im Vergleich zum aufgrund der Corona-Krise reduzierten Angebot und in weiterer Folge weltweite Unsicherheiten aufgrund des Ukraine-Krieges.
- In Österreich stellen die erhöhte Nachfrage nach Diesel, welcher zu einem großen Teil importiert wird, und der weitgehende Ausfall der Produktion in der Raffinerie Schwechat aufgrund eines Unfalls am 03.06.2022 weitere Einflussfaktoren dar.
- Für das Produkt Diesel herrschte auch aufgrund der Möglichkeit in der Industrie als Substitut für Gas verwendet zu werden, eine zusätzlich erhöhte Nachfrage und Diesel unterlag damit auch höheren Preissteigerungen als Benzin.
- Auch die Erhöhung der Brutto-Raffineriemargen ist kein rein österreichisches Phänomen, wie auch von Wettbewerbsbehörden aus anderen Staaten festgehalten wurde. Diese verweisen teilweise auch auf negative Margen in den Jahren zuvor.
- Deutlich erhöhte Gewinne werden EU-weit durch die Einhebung der befristeten Solidaritätsabgabe reduziert.
- Von der Bundeswettbewerbsbehörde wurde festgestellt, dass es in Österreich im Tankstellenbereich keine Indizien für längerfristige Brutto-Margenveränderungen gegeben hat.

- **Versorgungsengpässe konnten, anders als z.B. in Ungarn oder Frankreich, in Österreich vermieden werden. Die Analyse der Preise kann somit nicht ohne der Frage des verfügbaren Angebots bzw. der Versorgungssicherheit angestellt werden.**
- **Preissteigerungen sind zum Teil auch Folge der grünen Transformation und des langfristigen Ausstiegs aus fossilen Rohstoffen. Daher ist bei einem Vergleich der Bruttopreise, welche in Österreich teilweise stärker gestiegen sind, auch zu berücksichtigen, dass es in den EU-Mitgliedstaaten unterschiedliche Steuer- bzw. Subventionsmaßnahmen gegeben hat. Daher ist ein Nettopreisvergleich in Bezug auf die unternehmerische Preisgestaltung aussagekräftiger.**
- **Die in Österreich verlangten Preise haben grundsätzlich eine sehr ähnliche Entwicklung wie in vergleichbaren Ländern der Europäischen Union und international erfahren. Im Zeitverlauf gab es Phasen, wo die Preise über dem europäischen Durchschnitt waren und Phasen, wo sie darunter waren. Die beobachteten Entwicklungen lassen in einer Gesamtbetrachtung angesichts der unterschiedlichen Faktoren bei Angebot und Nachfrage sowie in Hinblick auf die Versorgungssicherheit keine Rückschlüsse zu, die auf Preisverläufe hinweisen, die sich in irgendeiner Weise als ungewöhnlich darstellen.**
- **Die Preiskommission ist daher mit überwiegender Mehrheit der Ansicht, dass keine Preissteigerungen in einem im internationalen Vergleich bzw. im Vergleich zu Preisindizes des Wirtschaftszweiges ungewöhnlichen Maß vorliegen. Somit ist die Tatbestandsvoraussetzung des § 5 Preisgesetzes nicht erfüllt und von der Einleitung weiterer Prüfungsschritte abzusehen.¹**

Die Wertschöpfungskette

- Österreich ist derzeit zu rund 92% von Rohölimporten abhängig. Darüber hinaus werden ca. 59% des heimischen Dieselbedarfs, ca. 24% des Benzinbedarfs und ca. 57% des Heizölbedarfs importiert.
- In Europa gibt es rund 90 Raffinerien, davon eine in Österreich (Raffinerie Schwechat). Aufgrund der Corona-Pandemie wurde 2020/2021 die Produktion reduziert. Die Kapazitäten der europäischen Raffinerien waren zudem in der ersten Jahreshälfte 2022 aufgrund der obligatorischen Überprüfungsmechanismen (Turnarounds) reduziert.
- Bei den Rohölpreisnotierungen sind für Europa besonders die Notierungen für Brentöl umgerechnet in Euro relevant. Die unterschiedlichen Qualitäten von Rohöl werden mit Auf- und Abschlägen zu diesen Notierungen gehandelt.
- Die Preise für die verarbeiteten Produkte (Benzin, Diesel, Heizöl) orientieren sich an den Indizes/Preisen von Informationsplattformen wie Platts und Argus, welche sowohl beim Term-Markt als auch am Spot-Markt Grundlage von Großhandelsverträgen sind. Diese Preise bilden sich außerhalb Österreichs.

¹ Das Minderheitsvotum des Vertreters der Bundesarbeitskammer ist als Anhang 1 angeschlossen.

- Die in Österreich tätigen Majors² sind jeweils in internationale Konzerne eingebunden, weshalb Österreich nicht isoliert betrachtet werden kann.
- Das Tankstellennetz ist in Österreich sehr dicht. Mit insgesamt 2.748 Tankstellen (2021), inklusive der weiteren 273 Dieselabgabestellen, umfasst das Netz 3.021 Abgabestellen; das Tankstellennetz in Deutschland ist in etwa halb so dicht.

Angebots- und nachfrageseitige als auch exogene Faktoren bei der Preisbildung

- Markteinschätzungen: Die Corona-Pandemie und die damit verbundenen Einschnitte in den Lieferketten und Lockdowns in der Wirtschaft führten zu großen Verwerfungen auch am Markt für Erdöl und seine Derivate. Der enorme Rückgang bei der Nachfrage führte auch zu einer Drosselung der Verarbeitung von Erdöl zu Treibstoffen und Heizöl im Jahr 2020 und 2021.
- In der Folge setzte die Konjunkturerholung früher ein als erwartet. Die Produktionskapazitäten im Erdölmarkt konnten nicht so rasch hochgefahren werden. Diese – im Nachhinein betrachtete – Fehleinschätzung führte schon vor Ausbruch des Ukraine-Krieges zu Engpässen bei der Versorgung mit Erdölprodukten und damit zu Preissteigerungen.
- Im Verlauf der letzten Jahre stellte auch die Schwächung des Euro gegenüber dem Dollar, die Währung, mit der Rohöl gehandelt wird, einen Faktor für Preissteigerungen in Europa dar.
- Der Ausbruch des Ukraine-Krieges am 24.02.2022 stellte dabei für den bereits angeheizten Markt einen Schock dar, welcher zu hohen Volatilitäten führte. Die enormen Unsicherheiten über die Lieferketten und Einschätzungen über Engpässe führten zu hohen Preissteigerungen bei Rohöl und deren Produkten.
- Ersatzbeschaffungen waren oft mit höheren Transportkosten und weiteren Unsicherheiten verbunden.
- Im Unterschied zu Benzin stellt Diesel ein Substitutionsprodukt dar. Heizöl hat eine Zusammensetzung wie Diesel mit bestimmten Additiven und Farbstoff. Im Zuge der Gaspreissteigerungen und der Gasengpässe gab es die Aufforderung, wenn möglich in der Produktion bzw. bei Fernwärmeherstellung Gas durch Diesel bzw. Heizöl zu substituieren. Darüber hinaus füllten Unternehmen ihre Tanks aufgrund der Unsicherheiten stärker auf als üblich. Dies brachte einen zusätzlichen Nachfrageschub und weitere Knappheiten, die zu Preissteigerungen bei Diesel führten, die über die Preissteigerungen bei Benzin hinausgingen. Auch europaweit sind die Dieselpreise rascher angestiegen als die Benzinpreise.
- In Österreich bedeutete der Unfall in Schwechat am 03.06.2022 einen weiteren markanten Mengenausfall. Die Produktion war für vier Monate weitgehend ausgefallen.

² Siehe Kapitel 3.1 Die Majors.

- Dies erforderte erhöhte Mengen der Beschaffung von Ersatzprodukten aus dem Ausland, was aufgrund von logistischen Engpässen, z.B. Container und Bahnkapazitäten, Schiffe, Niedrigwasser am Rhein, zu höheren Kosten führte.
- Die Freigaben von Pflichtnotstandsreserven vom 04.06.2022, 12.07.2022 und 23.09.2022 nach dem Energielenkungsgesetz 2012³ in Verbindung mit den Erdölbevorratungsgesetz 2012 erfolgten zur Abwendung einer unmittelbar drohenden Störung der Energieversorgung Österreichs.⁴ Der Verkaufspreis für die frei gegebenen Mengen spiegelte die Marktlage wider. Die Freigabe von Pflichtnotstandsreserven vom 11.03.2022 erfolgte zur Erfüllung völkerrechtlicher Verpflichtungen zur Inkraftsetzung von Notstandsmaßnahmen auf Grund von Beschlüssen von Organen internationaler Organisationen im Sinne des § 4 Abs. 1 Z 2 des Energielenkungsgesetzes 2012.⁵
- Bei den europäischen Preisvergleichen ist darauf Bedacht zu nehmen, dass verschiedene Mitgliedstaaten unterschiedliche Maßnahmen getroffen haben. Beispielsweise führten Subventionen in Frankreich zu niedrigeren Preisen, welche auch den europäischen Durchschnitt - aufgrund der Gewichtung von Frankreich - für eine bestimmte Zeit drückten. Gesamt betrachtet sind die Nettopreise in Österreich im Beobachtungszeitraum von Anfang Jänner 2022 bis Mitte Februar 2023 bei Benzin um 11,19% gestiegen, womit der Anstieg in etwa gleich war wie im EU-Durchschnitt (11,77%). Bei Diesel stieg der Nettopreis in Österreich im selben Zeitraum in Österreich um 22,87%, während er im EU-Schnitt um 25,34% gestiegen ist.
- Entsprechend höhere Anstiege im Europavergleich gab es in Österreich bei den Bruttopreisen, da hier im Sinne der grünen Transformation der Weg gewählt wurde, keine „Tankrabatte“ im Sinne von Steuersenkungen zu gewähren. Hierzulande wurde z.B. das Modell des Klimabonus zur Abfederung der CO₂-Bepreisung eingeführt.
- In Österreich wirkte sich die Einführung der CO₂-Abgabe ab 01.10.2022 bei Benzin mit 7,1 Cent bzw. mit 8 Cent bei Diesel aus. Ab 01.01.2023 erfolgte eine weitere Erhöhung der CO₂ Abgabe um 0,6 Cent bei Benzin bzw. 0,7 Cent bei Diesel. Bei Heizöl betrug die CO₂-Abgabe ab 01.10.2022 9,7 Cent und erhöhte sich ab 01.01.2023 um 0,8 Cent auf 10,5 Cent. Die Beträge der CO₂-Abgabe unterliegen zusätzlich der Mehrwertsteuer.
- Im Jahr 2023 wird die neue Kraftstoffverordnung, welche Zielsetzungen zu biogenen Kraftstoffen bzw. E-Autos trifft und entsprechende Ausgleichszahlungen bei Nichterfüllung vorsieht, ebenso mögliche Auswirkungen auf die Preise haben. Vorbereitungen wurden durch die Unternehmen u.U. schon 2022 getroffen.
- Im Zuge der grünen Transformation stehen fossile Energieträger besonders im Fokus, wobei die Zielsetzungen des Ausstieges bzw. der Reduzierung mit unterschiedlichen

³ Diese Lenkungsmaßnahmen erfolgten im Sinne des § 4 Abs. 1 Z 1 erster Fall des Energielenkungsgesetzes 2012, weil die Störung keine saisonale Verknappungserscheinung darstellte und mit marktkonformen Maßnahmen nicht, nicht rechtzeitig oder nur mit unverhältnismäßigen Mitteln abgewendet werden hätte können.

⁴ Betrifft die Freigaben gemäß den Verordnungen BGBl. II Nr. 212/2022, BGBl. II Nr. 276/2022, BGBl. II Nr. 349/2022.

⁵ Betrifft die Freigabe gemäß der Verordnung BGBl. II Nr. 106/2022.

Instrumenten erreicht werden sollen, u.a. auch mit zusätzlichen Abgaben. Die Raffineriekapazitäten in Europa sind sowohl anzahlmäßig als auch mengenmäßig rückläufig.

- Aufgrund verschiedener Sanktionsmechanismen gegenüber Russland wurden Ersatzbeschaffungen erforderlich: seit 05.12.2022 ist es verboten, Rohöl aus Russland in die EU zu importieren. Dies hatte besondere Auswirkungen auf den Import von Diesel aus Deutschland. Österreich hat seit Frühjahr 2022 kein Rohöl aus Russland importiert. Seit 05.02.2023 gilt ein Importverbot für Diesel und Benzin aus Russland nach Europa, allerdings mit Ausnahmen für einige Mitgliedstaaten (Bulgarien, Tschechien, Slowakei und Ungarn).⁶ Inwieweit russisches Rohöl über Umwege nach Europa kommt, wird genauestens zu beobachten sein.
- Preisregulierungen, z.B. in Ungarn, führten zu Versorgungsengpässen und der Schließung von Tankstellen, was auch zu mittel- bzw. langfristigen negativen Auswirkungen, z.B. einer limitierten Anzahl der Marktteilnehmer, führen kann. Nach Aufhebung der Preisregulierung kam es dort zu enormen Preissteigerungen, welche teilweise zu einem höheren Preisniveau als in Österreich führten.
- Die Wettbewerbsbehörden sind bei ihren Untersuchungen auch auf Brutto-Raffineriemargenentwicklungen⁷ mit Rückschlüssen auf die Gewinnentwicklung eingegangen, wobei auch auf die Notwendigkeit eines längeren Betrachtungszeitraumes hingewiesen wurde. Dabei wurde auch auf die entsprechenden Kapazitätsrückgänge hingewiesen. Die diesbezüglichen Kennzahlen der Unternehmen bzw. Konzerne sind aufgrund der veröffentlichten Geschäftsberichte und Quartalsberichten transparent. Die Unternehmen haben auch Unterlagen vorgelegt und in umfassenden Befragungen weitere Informationen bereitgestellt, aus denen sich auch keine Anhaltspunkte für die Annahme einer ungewöhnlichen oder ungerechtfertigten Preispolitik ergeben.
- Auf europäischer Ebene wurde aufgrund der Tatsache, dass in bestimmten Branchen deutliche Gewinnsteigerungen erzielt wurden, im Rahmen einer EU-Notfallverordnung⁸

⁶ Art. 3m Verordnung (EU) Nr. 833/2014 über restriktive Maßnahmen angesichts der Handlungen Russlands, die die Lage in der Ukraine destabilisieren, ABl. L 229 vom 31.7.2014, S. 1-11, idGF.

⁷ Die BWB hat bei ihren Berechnungen die Entwicklung des Rohölpreises und beispielsweise die Entwicklung des Preisindex für Diesel nach Argus gegenübergestellt und keinen Bezug zu einem konkreten Unternehmen hergestellt. Vgl. Bundeswettbewerbsbehörde, Branchenuntersuchung Kraftstoffmarkt - Eine Analyse der Preise, Bruttomargen und Marktbedingungen von Tankstellen und Raffinerien, 2022, S. 50 ff und Abb. 18 bis 21, Branchenuntersuchung Kraftstoffmarkt (bwb.gv.at) (abgerufen am 16.01.2023); Bundeskartellamt, Ad-hoc Sektoruntersuchung Raffinerien und Kraftstoffgroßhandel, Zwischenbericht, November 2022, S. 61f, Bundeskartellamt - Homepage - Sektoruntersuchung Raffinerien und Kraftstoffgroßhandel - Zwischenbericht (abgerufen am 21.2.2023).

⁸ Art. 15 Verordnung über Notfallmaßnahmen (EU) Nr. 2022/1854 als Reaktion auf die hohen Energiepreise, ABl. L 2611 vom 07.10.2022, S. 1-21: „Bemessungsgrundlage für die Berechnung des befristeten Solidaritätsbeitrags - Der befristete Solidaritätsbeitrag für im Erdöl-, Erdgas-, Kohle- und Raffineriebereich tätige Unternehmen und Betriebsstätten der Union, einschließlich jener, die Teil einer lediglich zu Steuerzwecken konsolidierten Gruppe sind, wird auf der Grundlage der steuerpflichtigen Gewinne berechnet, die nach den nationalen Steuervorschriften im Haushaltsjahr 2022 und/oder im Haushaltsjahr 2023 und während der gesamten Dauer des betreffenden Haushaltsjahrs ermittelt wurden und mehr als 20 % über dem Durchschnitt der steuerpflichtigen Gewinne liegen, die gemäß den nationalen Steuervorschriften in den vier am oder nach dem 1. Januar 2018 beginnenden Haushaltsjahren ermittelt wurden. Ist der Durchschnitt der

vorgesehen, einen befristeten obligatorischen Solidaritätsbeitrag von im Erdöl-, Erdgas-, Kohle- und Raffineriebereich tätigen Unternehmen und Betriebsstätten einzuführen, um zu einer bezahlbaren Energieversorgung von Haushalten und Unternehmen beizutragen. Die Umsetzung erfolgte in Österreich durch das Bundesgesetz über den Energiekrisisbeitrag-fossile Energieträger (EKBF), BGBl. I Nr. 220/2022. Der Energiekrisisbeitrag-fossile Energieträger (EKB-F) wird für das zweite Kalenderhalbjahr 2022 und das Kalenderjahr 2023 erhoben, eine erste Vorauszahlung (für das zweite Kalenderhalbjahr 2022) wird mit 30.06.2023 fällig.

- Angesichts der Verflochtenheit des Treibstoffmarktes im internationalen Kontext bzw. im EU-Binnenmarkt, erscheint eine europäische akkordierte Maßnahme wie die EU-Notfallverordnung vorteilhaft, weil nationale Eingriffe in den Markt die Versorgungssicherheit gefährden würden, indem Unternehmen ihre Produkte in Länder mit höheren Preisen exportieren und damit dort höhere Gewinne lukrieren.

steuerpflichtigen Gewinne in diesen vier Haushaltsjahren negativ, so beträgt der durchschnittliche steuerpflichtige Gewinn bei der Berechnung des befristeten Solidaritätsbeitrags null.“

2 Verfahren

2.1 Antrag

Die Bundesarbeitskammer stellte am 08.09.2022 den Antrag, der Bundesminister für Arbeit und Wirtschaft möge gemäß § 5 Preisgesetz prüfen, ob die von fünf explizit genannten Unternehmen für die Produkte Diesel, Benzin und Heizöl durchgeführten Preissteigerungen seit März 2022 die internationale Preisentwicklung, den allgemeinen Preisindex des betreffenden Wirtschaftszweiges oder die allgemeine Preiserhöhung dieses Wirtschaftszweiges in einem ungewöhnlichen Maße übersteigen und die Preisabweichungen auf einer ungerechtfertigten Preispolitik beruhen, die nachteilige volkswirtschaftliche Auswirkungen hat.

Begründet wird dieser Antrag weitgehend mit den Ermittlungsergebnissen der Bundeswettbewerbsbehörde (BWB) im Rahmen der Branchenuntersuchung Kraftstoffmarkt, deren Endbericht im August 2022 veröffentlicht wurde, und mit eigenen Berechnungen der Bundesarbeitskammer.⁹

2.2 Verfahren nach dem Preisgesetz

Der Bundesminister für Arbeit und Wirtschaft hat auf Antrag nach § 5 Abs. 1 Preisgesetz, BGBl. Nr. 145/1992, zu untersuchen, *„ob der von einem oder mehreren im Antrag zu bezeichnenden Unternehmen für ein Sachgut oder eine Leistung geforderte Preis oder eine vorgenommene Preiserhöhung die internationale Preisentwicklung bei dem betreffenden Sachgut oder bei der betreffenden Leistung, den allgemeinen Preisindex des betreffenden Wirtschaftszweiges oder die allgemeine Preiserhöhung dieses Wirtschaftszweiges in einem ungewöhnlichen Maße übersteigt.“*. Lässt sich aus dieser Untersuchung schließen, dass eine ungerechtfertigte Preispolitik verfolgt wurde, dann *„kann die Behörde für die Dauer von sechs Monaten volkswirtschaftlich gerechtfertigte Preise bestimmen, wenn der festgestellte Mißstand durch marktkonforme Maßnahmen nicht beseitigt werden kann“* (§ 5 Abs. 5 Preisgesetz).

Dem Preisgesetz zufolge müssen daher vor einer tatsächlichen Festsetzung eines volkswirtschaftlich gerechtfertigten Preises folgende Prüfschritte gesetzt werden:

- Stufe 1: Übersteigt der geforderte Preis oder Preiserhöhung die internationale Preisentwicklung, den allgemeinen Preisindex des Wirtschaftszweiges oder die allgemeine Preiserhöhung dieses Wirtschaftszweiges?
- Stufe 2: Wenn ja, Prüfung, ob der geforderte Preis / die vorgenommene Preiserhöhung diese Parameter in einem ungewöhnlichen Maß übersteigt.
- Stufe 3: Beruht dieser geforderte Preis oder die vorgenommene Preiserhöhung auf einer ungerechtfertigten Preispolitik eines oder mehrerer Unternehmen?

⁹ Bundeswettbewerbsbehörde, Branchenuntersuchung Kraftstoffmarkt - Eine Analyse der Preise, Bruttomargen und Marktbedingungen von Tankstellen und Raffinerien, 2022, [Branchenuntersuchung Kraftstoffmarkt \(bwb.gv.at\)](https://www.bwb.gv.at/branchenuntersuchung-kraftstoffmarkt) (abgerufen am 16.01.2023).

- Stufe 4: Werden die vorangegangenen Fragen bejaht, Prüfung, ob andere marktkonforme Maßnahmen möglich sind.
- Stufe 5: Wenn nein, Bestimmung von Höchstpreisen für die Dauer von 6 Monaten.

Nach § 5 Abs. 3 iVm § 10 und § 9 Preisgesetz ist beim Bundesministerium für Arbeit und Wirtschaft (BMAW) im Verfahren nach § 5 Abs. 1 Preisgesetz eine Preiskommission zu bilden. Die Preiskommission setzt sich aus Vertretern des Bundesministeriums für Finanzen, des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Regionen und Wasserwirtschaft und des Bundesministeriums für Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, sowie je einem Vertreter der Wirtschaftskammer Österreich, der Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern Österreichs und der Bundesarbeitskammer zusammen. Der Bundesminister für Arbeit und Wirtschaft hat den Vorsitz inne, er kann sich von einem Bediensteten seines Ministeriums vertreten lassen.

Während im Rahmen von kartellrechtlichen Untersuchungen zu prüfen ist, ob es zwischen Wettbewerbern kartellrechtswidrige Absprachen, wie z.B. Preisabsprachen, oder sonstige kartellrechtswidrige Vereinbarungen in der Lieferkette gab oder gibt oder eine Marktmacht missbraucht wurde, ist nach dem Preisgesetz die Höhe des Preises oder der Preiserhöhungen in Relation zu der internationalen Entwicklung oder dem allgemeinen Preisindex des betreffenden Wirtschaftszweiges oder der allgemeinen Preiserhöhung dieses Wirtschaftszweiges zu setzen. Die Konzeption des Preisgesetzes entstammt aus den 1950iger Jahren, das jetzige Preisgesetz wurde 1992 erlassen, also vor dem Beitritt zur EU und den entsprechenden Marktöffnungen im Binnenmarkt und bevor in Österreich ein schlagkräftiges Kartellrecht mit den entsprechenden Behörden geschaffen wurde.

2.3 Ablauf des Verfahrens

Nach der Antragstellung durch die Bundesarbeitskammer wurden die betroffenen Unternehmen entsprechend unterrichtet und ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme bis 28.09.2022 gegeben. Alle Unternehmen übermittelten dem BMAW fristgerecht Stellungnahmen, die den Mitgliedern der Preiskommission nach ihrer Einberufung zur Beurteilung vorgelegt wurden.

Der Inhalt der einzelnen Sitzungen der Preiskommission ist dem Kapitel 2.4 „Sitzungen“ zu entnehmen. Die Preiskommission machte auch von der Möglichkeit nach § 10 Abs. 5 Preisgesetz Gebrauch und lud die betroffenen Unternehmen zur Auskunftserteilung vor und ersuchte um weitere Unterlagen. Die Unternehmen haben dabei umfassende Informationen bereitgestellt, welche über die erforderlichen Angaben der Preise hinausgingen. Weiters hörte die Preiskommission Experten des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, der Bundeswettbewerbsbehörde, der Wirtschaftskammer Österreich, der Europäischen Kommission, der Erdöl-Lagerges.m.b.H., der Plattform Erneuerbare Kraftstoffe, des deutschen Bundeskartellamtes und der britischen Competition and Market Authority, damit die Mitglieder ein umfassendes Bild von den Besonderheiten dieses Marktes erhalten. Wesentliche Grundlage der Arbeit war auch das Gutachten der

Wettbewerbskommission vom 29.04.2022.¹⁰ Damit hat sich die Preiskommission ergänzend zu den wesentlichen Fragen der Preisentwicklung (Stufe 1 und 2) auch mit den dahinterliegenden Gründen der Preissteigerungen und dem Funktionieren des Marktes tiefgehend auseinandergesetzt. Um auch noch Auswirkungen der Sanktionen gegenüber Russland analysieren zu können, hat die Preiskommission die Preisentwicklungen bis Mitte Februar 2023 analysiert und kann nun das Ergebnis der Prüfungen vorlegen.

2.4 Sitzungen

1. Sitzung am 22.09.2022	Begrüßung der Mitglieder, kurze Darlegung des Rechtsrahmens und Erinnerung zur Verschwiegenheitspflicht gemäß § 13 Preisgesetz Präsentation des Antrages nach § 5 Preisgesetz durch die Bundesarbeitskammer Besprechung der weiteren Vorgehensweise
2. Sitzung am 05.10.2022	Präsentation der Branchenuntersuchung Kraftstoffmarkt durch Vertreter der BWB und Fragestellungen durch die Mitglieder der Preiskommission Erste Besprechung der Stellungnahmen der betroffenen Unternehmen
3. Sitzung am 20.10.2022	Marktbericht Fachverband der Mineralölindustrie, WKÖ Mengenaspekte und Versorgungssicherheit im Rahmen des Bundesgesetzes über die Haltung von Mindestvorräten an Erdöl und Erdölprodukten (Erdölbevorrattungsgesetz) - Anhörung einer Vertreterin des BMK
4. Sitzung am 17.11.2022	Darstellung des Oil-Bulletins durch einen Vertreter der Europäischen Kommission
5. Sitzung am 21.11.2022	Anhörung Unternehmen
6. Sitzung am 22.11.2022	Anhörung Unternehmen
7. Sitzung am 23.11.2022	Anhörung Unternehmen
8. Sitzung am 02.12.2022	Anhörung Unternehmen
9. Sitzung am 19.12.2022	Ablauf, Mengen- und Preisgefüge bei der Erdölbevorrattung - Anhörung von Vertretern der Erdöl-Lagerges.m.b.H. Neuerungen in der Kraftstoffverordnung Anhörung mehrerer Vertreter und Vertreterinnen des BMK Auswirkungen der neuen Kraftstoffverordnung auf Preise für Benzin und Diesel und Versorgung mit Treibstoffen in Österreich - Anhörung eines Vertreters der Plattform Erneuerbare Kraftstoffe
10. Sitzung am 30.01.2023	Präsentation des Zwischenergebnisses betreffend Untersuchung Treibstoffmarkt in Deutschland durch Vertreter des deutschen Bundeskartellamts

¹⁰ Wettbewerbskommission, Zwischenbericht Treibstoffmarkt vom 29.04.2022, S. 18, abrufbar auf der Webseite der Wettbewerbskommission unter „Tätigkeiten - Gutachten“ [Wettbewerbskommission \(bmaw.gv.at\)](http://www.bmaw.gv.at) (abgerufen am 15.02.2023).

	Präsentation des Zwischenberichts der Untersuchung des Treibstoffmarktes in Großbritannien durch Vertreter der britischen Competition and Markets Authority
11. Sitzung am 16.02.2023	Analyse und Diskussion des Entwurfs der Stellungnahme der Preiskommission
12. Sitzung am 20.02.2023	Analyse und Diskussion des Entwurfs der Stellungnahme der Preiskommission
13. Sitzung am 08.03.2023	Analyse und Diskussion des Entwurfs der Stellungnahme der Preiskommission
14. Sitzung am 10.03.2023	Analyse und Diskussion des Entwurfs der Stellungnahme der Preiskommission
15. Sitzung am 23.03.2023	Bericht über die Stellungnahme der Preiskommission an den Herrn Bundesminister

Abb. 1: Übersicht Sitzungen der Preiskommission

Insgesamt fanden 15 Sitzungen der Preiskommission statt.

3 Die Akteure am österreichischen Erdöl- und Kraftstoffmarkt

3.1 Die Majors

Die BWB hat in ihrem Bericht zur Branchenuntersuchung Kraftstoffmarkt die internationalen Mineralölkonzerne, die Tankstellen in Österreich betreiben und Beteiligungen an Raffinerien halten, als „Majors“ bezeichnet und laut Bericht folgende fünf Unternehmen, näher untersucht:¹¹

- OMV AG
- ENI Austria GmbH (Teil des italienischen Energiekonzerns ENI),
- Shell Austria GmbH (Teil des Konzerns Royal Dutch SHELL plc)
- BP Europa SE Zweigniederlassung BP Austria (Teil des BP Konzerns)
- JET Tankstellen Austria GmbH (Teil des US-amerikanischen Konzerns ConocoPhillips Company)

Sämtliche der genannten Unternehmen sind in Konzernstrukturen eingebettet, welche - mit unterschiedlichen Schwerpunkten - international tätig sind.

OMV AG (Österreichische Mineralölverwaltung Aktiengesellschaft) ist weltweit als Energie- und Chemiekonzern tätig. Sie ist in den Bereichen Exploration & Production, Chemicals & Materials und Refining & Marketing aktiv.

Im Upstream-Bereich, also Exploration & Production ist OMV in Mittel- und Osteuropa, Nordsee, Mittlerer Osten & Afrika sowie Asien-Pazifik tätig. Ihre Tochtergesellschaft Borealis ist Anbieter von Polyolefinlösungen und bietet als solche Basischemikalien, Pflanzennährstoffe und Kunststoffrecycling an. Darüber hinaus produziert und vertreibt OMV Kraftstoffe. Sie betreibt drei Raffinerien in Europa (Schwechat, Burghausen in Süddeutschland und Petrobrazi in Rumänien). Das OMV-Tankstellennetz umfasst ca. 1.800 Tankstellen in zehn europäischen Ländern, davon 218 in Österreich.¹² Dazu kommen 135 Avanti Tankstellen in Österreich, welche die OMV 2003 übernommen hat,¹³ und 78 Diskont-Tankstellen auf Hofer Parkplätzen (Stand 31.12.2022).

In der Raffinerie Schwechat werden Rohöl und Halbfabrikate zu Mineralölprodukten und petrochemischen Grundstoffen weiterverarbeitet¹⁴. Im Bereich Heizöl ist die OMV nur im Großhandelsbereich in Deutschland und Österreich aktiv. Heizöl wird über Zwischenhändler, etwa

¹¹ Bundeswettbewerbsbehörde, Branchenuntersuchung Kraftstoffmarkt - Eine Analyse der Preise, Bruttomargen und Marktbedingungen von Tankstellen und Raffinerien, 2022, S. 9, [Branchenuntersuchung Kraftstoffmarkt \(bwb.gv.at\)](#) (abgerufen am 16.01.2023).

¹² [Tankstellenstatistik 2021 \(wko.at\)](#) (abgerufen am 20.02.2023).

¹³ [Über Avanti | Avanti.at](#), (abgerufen am 20.02.2023).

¹⁴ Zu den Importen und Exporten siehe Kapitel 3.2 Rohölförderung, Produktion und Importe.

die Genol Gesellschaft mbH (RWA Raiffeisen Ware Austria AG 71%OMV Downstream GmbH 29%) vertrieben. Die OMV erzielte 2022 einen weltweiten Gesamtumsatz von 62,298 Mrd. EUR.¹⁵

Eni Austria GmbH ist eine Tochter der ENI Deutschland (25%) und der Eni Sustainable Mobility SpA (75%),¹⁶ welche Teil des ENI-Konzerns mit Sitz in Italien sind, welcher ein weltweit tätiges Mineralöl- und Energieunternehmen in den Bereichen Erdgas, Erdöl, Chemie, Treibstoffen, Strom aus Kraft-Wärme-Kopplung und erneuerbarer Energien ist. Eni Austria GmbH ist ein Handelsunternehmen, wobei der Vertrieb der Produkte über den Großhandel und über die eigenen Markentankstellen (Agip- und Eni-Servicestations-Netz) erfolgt. Eni Austria betreibt zwei Lager in Zirl in Tirol und Fürnitz in Kärnten, die zu 100% im Eigentum der Eni Austria stehen. Weiters betreibt die Eni Marketing Austria GmbH (ein Tochterunternehmen der Eni Austria GmbH via Eni Mineralölhandel GmbH) ein Tanklager in Salzburg, das ein 50:50-Joint Venture mit Shell ist (TBG Tanklager BetriebsgesellschaftmbH). Unter der Marke Eni werden in Österreich 326 Service Stationen betrieben. Eni Austria vertreibt Heizöl über Großhändler. Der Eni-Konzern erzielte 2022 einen weltweiten Gesamtumsatz von 133,412 Mrd. EUR.¹⁷

Shell plc mit Sitz in London ist ein weltweit tätiger Energiekonzern, der in der Exploration, Produktion, Raffinerie und Vermarktung von Öl und Erdgas sowie in der Herstellung und Vermarktung von Chemikalien tätig ist. Shell plc ist in 70 Ländern tätig. Shell Petroleum NV und Shell Petroleum unl. halten die Anteile an **Shell Austria Gesellschaft mbH**. Je nach Land ist Shell in unterschiedlichen Wertschöpfungsketten tätig. In Österreich ist Shell nur im Vertrieb aktiv, der auch aus Deutschland unterstützt wird. Insgesamt werden 261 Tankstellen unter der Marke Shell in Österreich betrieben. Heizöl wird nur an Großhändler und nicht direkt an Endkunden verkauft. Shell plc erzielte 2022 einen weltweiten Gesamtumsatz von 386,201 Mrd. USD.¹⁸

Die BP plc mit Sitz in London ist ein weltweit tätiger Ölkonzern, der auf verschiedenen Wertschöpfungsstufen tätig ist. Der BP Konzern ist weltweit im Bereich Förderung und Handel mit Rohöl aktiv. Die BP Europa SE mit Sitz in Hamburg hat in Deutschland Rohöl-Raffinerien in Lingen und Gelsenkirchen, wobei die Raffinerie in Gelsenkirchen von einer Tochtergesellschaft gehalten und betrieben wird. Ferner ist die BP Europa SE unter anderem im Großhandel und Einzelhandel von Mineralölprodukten tätig. BP Europa SE ist in 7 Ländern tätig, nämlich Deutschland, Schweiz, Niederlande, Polen, Belgien, Ungarn und Österreich. In der Schweiz, den Niederlanden, Polen, Belgien, Ungarn und Österreich gibt es Zweigniederlassungen, wie eben **BP Europa SE Zweigniederlassung BP Austria**. BP Europa SE betreibt nur in Deutschland, Polen, den Niederlanden und Österreich ein eigenes Tankstellengeschäft, in Ungarn besteht lediglich der Bereich Aviation als operatives Geschäft der BP Europa SE, ansonsten betreibt die BP Gruppe dort ein Servicecenter mit Buchhaltungsaufgaben, Kundenbetreuung und des weiteren auch Tätigkeiten für die globale BP Gruppe. In Österreich ist BP Europa SE in den Bereichen Tankstellen und Aviation und mit der Marke Castrol (über die lokale Castrol Gesellschaft) im

¹⁵ OMV Quartalsbericht 04/22 von 02.02.2023, S. 5, OMV Konzernbericht Jänner–Dezember und Q4 2022 (abgerufen am 27.02.2023).

¹⁶ Seit 19.12.2022.

¹⁷ ENI report fourth quarter and full year 2022 vom 23.02.2023, S. 30, Eni: fourth quarter and full year 2022 results (abgerufen am 11.03.2023).

¹⁸ Shell plc 4th quarter 2022 and full year unaudited results, S. 12, Shell QRA Q4 2022(abgerufen am 11.03.2023).

Schmierstoffbereich aktiv. BP Europa SE ist mit den Marken BP und Aral am Markt tätig. In Europa bestehen ca. 3.800 Tankstellen unter der Marke BP bzw. Aral, ca. 2.400 davon in Deutschland, sowie 216 in Österreich (inklusive Tankstellen, die im Rahmen von Marken- und Belieferungsk Kooperationen von eigenständigen Unternehmern betrieben werden). BP plc erzielte 2022 einen weltweiten Gesamtumsatz von 248,891Mrd. USD.¹⁹

JET Tankstellen Austria GmbH, welche im Eigentum von Phillips 66 mit Sitz in Houston USA steht, ist ausschließlich im Endkundengeschäft tätig, JET betreibt kein Lager und ist auch nicht im Großhandel tätig. Damit ist JET ein reines Tankstellenbetriebsunternehmen, Treibstoffe werden zentral eingekauft und über die Tankstellen vertrieben. JET Tankstellen Austria GmbH betreibt derzeit 161 Tankstellen in Österreich.²⁰ Am Heizölmarkt ist JET nicht tätig. Phillips 66 erzielte 2022 einen Umsatz von 131,315 Mrd. USD.²¹

Die Beschreibung der Tätigkeiten der genannten „Majors“ und die Darstellung der Import- und Exportflüsse verdeutlicht, wie international verflochten der Warenstrom im Erdöl- und Kraftstoffmarkt ist.²²

Diese Kurzdarstellung der in Österreich tätigen Mineralölunternehmen und Betreibern von Tankstellen zeigt auf, dass der Großteil von ihnen in einem Konzernverbund auf sämtlichen Stufen der Wertschöpfungskette und in zahlreichen Ländern tätig ist. Das Geschäftsfeld dieser vertikal integrierten Unternehmen erstreckt sich von der Rohölauffindung bis zum Vertrieb der verarbeiteten Produkte über Tankstellen. Diese vertikale Integration und Tätigkeit darf bei der Beurteilung der erzielten weltweiten Gesamtkonzernumsätze nicht außer Acht gelassen werden.

3.2 Rohölförderung, Produktion und Importe

Rund 7 bis 10% des Rohöls (abhängig von Jahr), welches in der Raffinerie Schwechat verwendet wird, kommt aus der heimischen Erdölförderung, demnach müssen über 90% bei unterschiedlichen ausländischen Anbietern gekauft und insbesondere über Triest nach Österreich transportiert werden.²³ 2021 wurde Rohöl aus Kasachstan (2,96 Mio. Tonnen), Libyen (1,69 Mio. Tonnen), Irak (1,58 Mio. Tonnen) und Russland (0,60 Mio. Tonnen) importiert.²⁴ Die Importe von Fertigprodukten (Benzin, Diesel, Heizöl) stammen hauptsächlich aus Deutschland, Italien, Slowakei, Slowenien und Tschechien.²⁵ Im Jahr 2021 wurde Diesel zu 59% nach Österreich

¹⁹ BP Report fourth quarter and full year 2022, S. 16, [31.12.2022 BP SEA \(Q4\)](#) (abgerufen am 11.03.2023).

²⁰ Stichtag 15.02.2023.

²¹ Phillips 66 Annual Report 2022, [Phillips 66 Form 10-K Annual Report Filed 2023-02-22 \(secdatabase.com\)](#) (abgerufen am 17.03.2023); [Phillips 66 Reports Fourth-Quarter 2022 Financial Results - Phillips 66 - PSX](#) (abgerufen am 17.03.2023).

²² Kapitel 3.2 Rohölförderung, Produktion und Importe.

²³ Beratung der Preiskommission.

²⁴ WKO - Fachverband Mineralölindustrie, Die österreichische Mineralölindustrie 2021/22, [branchenreport-mineraloelindustrie-2021.pdf \(wko.at\)](#), S. 18 (abgerufen am 13.01.2023).

²⁵ WKO - Fachverband Mineralölindustrie, Die österreichische Mineralölindustrie 2021/22, [branchenreport-mineraloelindustrie-2021.pdf \(wko.at\)](#) (abgerufen am 13.01.2023); Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Notfallplan für die sichere Versorgung der Republik Österreich mit Erdöl und Erdöl erzeugnissen, Wien 2022, S. 20, abrufbar unter [Erdöl \(bmk.gv.at\)](#) (abgerufen am 15.02.2023).

importiert, der überwiegende Teil davon aus Deutschland, und Benzin zu 23,4%; Benzin wird aber auch exportiert.²⁶ Diese deutliche Importabhängigkeit bei Diesel gilt auch für Europa als Gesamtheit.²⁷

Die Raffinerie Schwechat ist die einzige Raffinerie in Österreich, sie wird von der OMV Downstream GmbH betrieben. Im Jahr 2021 wurden dort 8,3 Mio. Tonnen Rohöl verarbeitet, wobei 0,58 Mio. Tonnen aus der heimischen Förderung und der Rest (7,75 Mio. Tonnen; 93%) aus dem Ausland stammen. Die Umstellung auf andere Produkte, z.B. auf Diesel erfordert einen längeren Prozess, womit eine rasche Ersatzproduktion (z.B. Umstellung von Benzin auf Diesel oder umgekehrt) nicht möglich ist.²⁸ Rund 54% des heimischen Bedarfs an Mineralölprodukten wird im Durchschnitt von der Raffinerie Schwechat abgedeckt, außerdem ist sie auch ein wichtiger Petrochemie-Standort.²⁹ Insgesamt gab es in Europa im Jahr 2022 ca. 90 Raffinerien.³⁰ Aus kartellrechtlicher Sicht handelt es sich bei der Raffination von Rohöl um einen EWR-weiten Markt.³¹ Für österreichische Tankstellenbetreiber sind die Raffinerien in Wien und in Süddeutschland, nahe Ingolstadt und Karlsruhe am relevantesten.³²

Versorgung in Österreich 2021

Ottokraftstoffe gesamt (t)			Dieselkraftstoff gesamt (t)			Gasöl f. Heizzwecke - Heizöl Extraleicht (t)		
Aufbringung	Inland	1.742.136	Aufbringung	Inland	3.088.228	Aufbringung	Inland	383.258
	Import	563.906		Import	4.502.806		Import	516.793
	Gesamt	2.306.042		Gesamt	7.591.034		Gesamt	900.051
Verbrauch	Inland	1.441.752	Verbrauch	Inland	6.505.872	Verbrauch	Inland	935.003
	Export	1.125.391		Export	1.519.779		Export	16.358

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 in Österreich 2021, Quelle: Verbrauchsstatistik BMK, Berechnungen Fachverband Mineralölindustrie; Zahlen für 2022 beim BMK noch nicht verfügbar

²⁶ Vgl. Abb. 2: Versorgung in Österreich 2021, Quelle: Verbrauchsstatistik BMK, Berechnungen Fachverband Mineralölindustrie.

²⁷ Vgl. Abb. 3: Importe Diesel / Benzin.

²⁸ Beratung der Preiskommission.

²⁹ WKO - Fachverband Mineralölindustrie, Branchenreport Mineralölindustrie 2021/22, [branchenreport-mineraloelindustrie-2021.pdf \(wko.at\)](#), S. 8 (abgerufen am 13.01.2023).

³⁰ Concawe - Environmental Science for European Refining, [Refineries map - Concawe](#) (abgerufen am 16.01.2023).

³¹ Bundeswettbewerbsbehörde, Branchenuntersuchung Kraftstoffmarkt - Eine Analyse der Preise, Bruttomargen und Marktbedingungen von Tankstellen und Raffinerien, 2022, S. 80 mwN, [Branchenuntersuchung Kraftstoffmarkt \(bwb.gv.at\)](#) (abgerufen am 16.01.2023).

³² Bundeswettbewerbsbehörde, Branchenuntersuchung Kraftstoffmarkt - Eine Analyse der Preise, Bruttomargen und Marktbedingungen von Tankstellen und Raffinerien, 2022, S. 16, [Branchenuntersuchung Kraftstoffmarkt \(bwb.gv.at\)](#) (abgerufen am 16.01.2023).

FIG.23

MAJOR GASOLINE AND DIESEL/GASOIL TRADE FLOWS TO AND FROM THE EU-27 IN 2020

Source: Eurostat

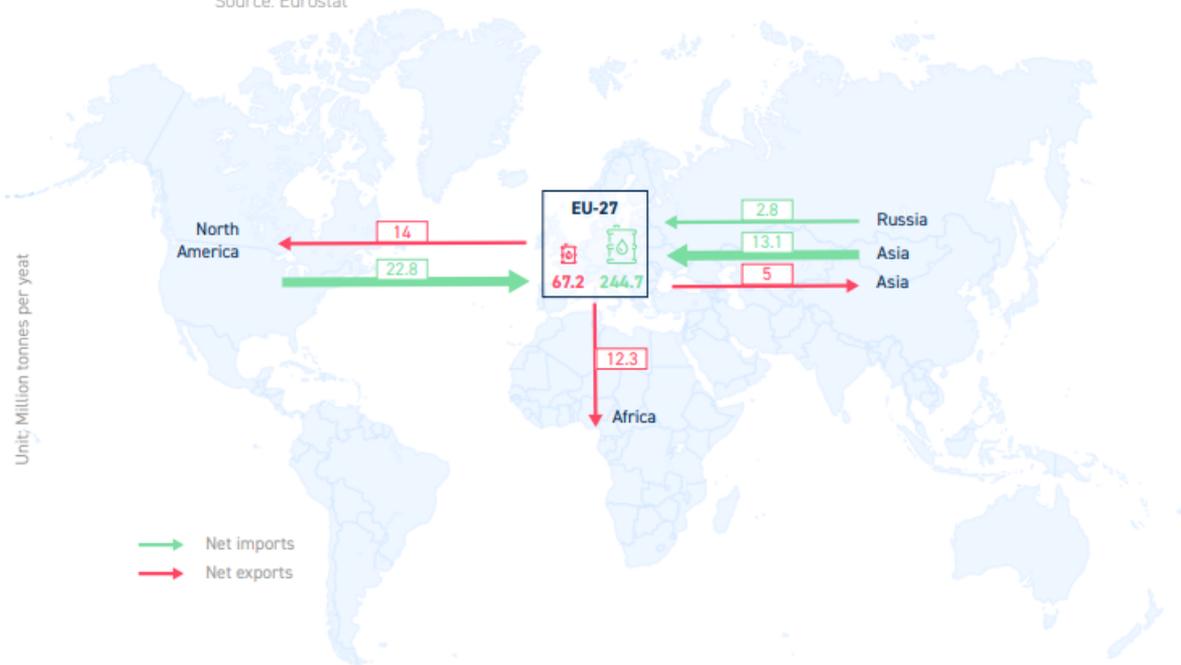


Abb. 3: Importe Diesel / Benzin 2020, Quelle: Europe Fuels³³

3.3 Transport, Lagerung und Erdölbevorratung

Die Anlieferung des importierten Rohöls erfolgt im Wesentlichen vom Hafen Triest via der Transalpine Pipeline und über die Adria-Wien-Pipeline nach Schwechat. Für die Versorgung stehen in Österreich einige Tanklager zur Verfügung. Die wichtigsten sind die Tanklager der OMV in Lobau, St. Valentin, Graz und Lustenau. Das Tanklager Lobau, welches insbesondere den Osten Österreichs versorgt, ist mit Schwechat durch Leitungen verbunden. Der Weitertransport der Produkte erfolgt jedoch per Bahn, per Schiff oder per Tankwagen. Das Lager in St. Valentin spielt besonders für den Westen Österreichs eine Rolle und ist ebenso mit der Lobau verbunden (PLW Produktenleitung West). Rund 60.000 Tankwägen können dann jährlich in St. Valentin beladen werden. Tanklager von anderen Unternehmen befinden sich in Graz, Linz, Salzburg, Klagenfurt, Fürnitz, Zirl, Korneuburg und Trofaiach. Nach dem Erdölbevorratungsgesetz 2012 (EBG) sind für die Krisenbewältigung Pflichtnotstandsreserven zu halten, hierfür stehen die Tanklager der Erdöl-Lagergesellschaft (ELG), der Transalpinen Pipeline (TAL) in Triest sowie die der OMV und der RAG Austria AG (Rohölaufsuchungsgesellschaft) zur Verfügung.³⁴

³³ [1657720020_RwohFg9ARFWqMJWMauXwlljXmjc2ULDrB161nWZu.pdf](https://www.fuelseurope.eu/1657720020_RwohFg9ARFWqMJWMauXwlljXmjc2ULDrB161nWZu.pdf) (fuelseurope.eu) (abgerufen am 24.02.2023).

³⁴ WKO - Fachverband Mineralölindustrie; Branchenreport Mineralölindustrie 2021/22, S. 25, [branchenreport-mineraloelindustrie-2021.pdf](https://www.wko.at/branchenreport-mineraloelindustrie-2021.pdf) (wko.at) (abgerufen am 13.01.2023).

3.4 Tankstellen

In Österreich gibt es ein sehr dichtes Tankstellennetz. Insgesamt gibt es 2.748 Tankstellen (2021), inklusive der weiteren 273 Diesellabgabestellen, umfasst das Netz 3.021 Abgabestellen. Diese setzen sich wie folgt zusammen:³⁵

TANKSTELLEN					
	2021	2020	2019	2018	2017
Eni-Gruppe	321	322	321	323	319
Shell	263	265	267	266	259
BP	227	257	258	262	266
OMV	213	211	210	213	212
JET	161	159	158	154	152
Avanti	137	138	139	139	139
Major-Branded Tankstellen	1.322	1.352	1.353	1.357	1.347
Turmöl	247	213	211	207	201
Genol	194	194	191	190	186
Avia	105	106	111	110	111
DISKONT Tanken am Hofer-Parkplatz	78	75	73	73	72
A1	53	62	78	79	81
Landwirtschaftliche Genossenschaften	51	53	54	54	54
Disk	43	43	44	42	43
IQ	35	37	39	40	47
F. Leitner	32	31	33	26	24
LM-Energy	32	30	30	30	30
Rumpold	30	24	24	28	30
SOCAR ¹	29	21	-	-	-
Pink	19	18	18	17	15
OIL!	16	17	19	20	21
Treibstoffparadies Kohlhammer	14	14	14	14	14
Sprint	8	8	8	9	11
Troppacher	8	8	8	8	8
AP-Trading	7	7	6	7	7
Spritzkönig	6	6	6	6	6
Direct ²	6	5	-	-	-
Tank Roth	4	4	5	5	17
Sonstige Tankstellen ³	409	405	408	377	360
Weitere Tankstellen	1.426	1.381	1.380	1.342	1.338
Gesamt	2.748	2.733	2.733	2.699	2.685
Diesellabgabestellen für Landwirtschaft	273	273	286	286	286

Abb. 4: Tankstellenstatistik 2021; Quelle: Fachverband der Mineralölindustrie

Die Tankstellen sind auf die Majors und die anderen Tankstellenbetreiber wie folgt aufgeteilt:

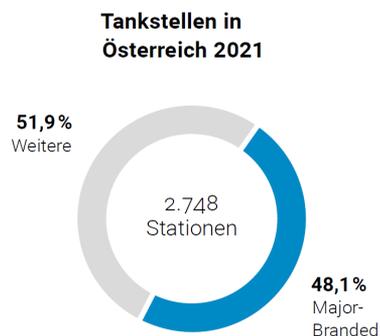


Abb. 5: Tankstellen in Österreich 2021, Quelle: Fachverband der Mineralölindustrie

³⁵ Die Tankstellenstatistik für das Jahr 2022 stand bei Redaktionsschluss noch nicht zur Verfügung.

Zur Tankstellendichte kann festgehalten werden, dass in Österreich eine Tankstelle auf 3.300 Einwohner kommt, im EU-Durchschnitt auf 4.400 Einwohner und in Deutschland auf 5.800 Einwohner.³⁶ Damit ist die durchschnittliche Anzahl der Kunden bei einer österreichischen Tankstelle niedriger als bei einer Tankstelle in Deutschland und somit auch der Umsatz pro Tankstelle im Schnitt deutlich niedriger als im EU-Durchschnitt bzw. in Deutschland. Dies hat eine ungünstigere Fixkostenverteilung in Österreich zur Folge (höhere Fixkosten, wie Mietkosten, Stromkosten, Personalkosten pro verkaufter Einheit).

Markentankstellen werden als CoCo (Company owned Company operated), CoDo (Company owned Dealer operated) oder DoDo (Dealer owned und Dealer operated) geführt. CoCo-Tankstellen stehen im Eigentum eines Mineralölkonzerns und wird auch von diesem betrieben. CoDos stehen im Eigentum eines Mineralölkonzerns und werden von einem Händler betrieben. Dodo-Tankstellen hingegen stehen im Eigentum eines Händlers, der diese auch betreibt.³⁷ Diese unterschiedlichen Betriebsarten der Tankstellen bedingen unterschiedliche Aufgaben zwischen Markeninhaber und Händler insbesondere hinsichtlich der Preisfestsetzung. Während bei CoCo und CoDo die Preisfestlegung beim Markeninhaber/Eigentümer liegt, werden bei DoDo die Tankstellen von Pächtern unter einer bestimmten Marke geführt und die Preisfestlegung liegt beim Pächter und nicht beim Markeninhaber.

³⁶ Quelle: Fachverband der Mineralölindustrie.

³⁷ Vgl. Bundeskartellamt, Sektoruntersuchung Kraftstoffe, Abschlussbericht gemäß § 32e GWB, Mai 2011, S. 166ff, [Sektoruntersuchung Kraftstoffe \(B8-200/09\)](https://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Berichte/Bericht_2011_05_Sektoruntersuchung_Kraftstoffe_B8-200/09.pdf?__blob=publicationFile) ([bundeskartellamt.de](https://www.bundeskartellamt.de/)) (abgerufen am 17.03.2023).

4 Preisbildung in den verschiedenen Stufen der Wertschöpfung

4.1 Preisbildung bei Rohöl und Rolle der OPEC

Die Rohölpreisbildung hängt von verschiedenen Faktoren ab und ist Ergebnis von Angebot und Nachfrage. Hinsichtlich des Angebots ist die Rolle der OPEC³⁸ hervorzuheben: Drosseln OPEC Länder ihre Fördermenge und sinkt sohin das Angebot bei gleichbleibender Nachfrage, dann steigt der Rohölpreis. Daneben wirken sich auch die unterschiedlichen Bedingungen bei der Erdölförderung, geografische Gegebenheiten, geopolitische Faktoren (z.B. politische Konflikte, Umweltkatastrophen etc.) und staatliche Auflagen (z.B. Umweltvorgaben) auf den Preis aus. Die Nachfrage ist vor allem an wirtschaftliche Bedingungen geknüpft. Ein steigendes Bevölkerungswachstum oder Wirtschaftswachstum kann z.B. eine gesteigerte Nachfrage nach Energie, und somit auch nach Rohöl, bedingen. Ebenso spielen Finanzmärkte eine Rolle, wenn auch nur eine untergeordnete.³⁹ Bei der Entwicklung spielen auch die Zielsetzungen über den Ausstieg von fossilen Energieträgern eine wesentliche Rolle. Laut Berechnungen der OPEC wird der Rohölbedarf in den OECD-Ländern bis 2045 um 10,7mb/d zurückgehen, während er in den Nicht-OECD-Ländern (u.a. China und Indien) bis 2045 um 23,6mb/d steigen wird.

Long-term oil demand by region

mb/d

Source: OPEC

	2021	2025	2030	2035	2040	2045	Growth 2021-2045
OECD Americas	24,3	26,0	25,0	23,3	21,4	19,6	-4,7
OECD Europe	13,1	13,5	12,6	11,5	10,4	9,4	-3,7
OECD Asia-Pacific	7,4	7,5	6,9	6,3	5,7	5,1	-2,3
OECD	44,8	47,0	44,5	41,1	37,5	34,1	-10,7
China	14,9	16,6	17,3	17,7	17,9	17,9	3,0
India	4,8	5,8	7,1	8,3	9,7	11,1	6,3
Other Asia	8,6	10,0	10,9	11,8	12,6	13,3	4,7
Latin America	6,2	6,7	7,2	7,6	7,8	8,1	1,9
Middle East	7,8	8,9	9,9	10,7	11,2	11,5	3,7
Africa	4,2	4,8	5,5	6,3	7,0	7,8	3,6
Russia	3,6	3,7	3,8	3,9	3,9	3,8	0,2
Other Eurasia	1,2	1,2	1,3	1,4	1,5	1,5	0,3
Other Europe	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,7	-0,1
Non-OECD	52,2	58,5	63,8	68,4	72,3	75,7	23,6
World	96,9	105,5	108,3	109,5	109,8	109,8	12,9

Abb. 6: Darstellung langfristige Ölnachfrage nach Regionen; Quelle: World Oil Outlook 2045, OPEC, 2022.⁴⁰

³⁸ OPEC-Mitgliedstaaten sind Algerien, Angola, Republik Kongo, Äquatorialguinea, Gabun, Iran, Irak Kuwait, Libyen, Nigeria, Saudi Arabien, Vereinigten Arabischen Emirate und Venezuela (siehe dazu [OPEC : Member Countries](#); abgerufen am 27.02.2023). OPEC+-Staaten sind Russland, Kasachstan, Mexiko und Oman.

³⁹ [Der Ölpreis: Wie setzt er sich zusammen? \(omv.com\)](#) (abgerufen am 18.01.2023).

⁴⁰ [WOO - Chapter 3 - Oil demand \(opec.org\)](#) (zuletzt abgerufen am 15.02.2023).

Zu den drei wichtigsten Rohölsorten zählen: Brent für Europa, West Texas Intermediate (WTI) für die USA und Kanada sowie Dubai Crude für Asien. Dies bestätigte sich auch in übereinstimmenden Beschreibungen in der BWB Branchenuntersuchung „Kraftstoffmarkt“⁴¹, dem Zwischenbericht der Ad-hoc Sektoruntersuchung „Raffinerien und Kraftstoffgroßhandel“ des deutschen Bundeskartellamtes⁴² und der „Supply of road fuel in the United Kingdom market study“ der britischen Wettbewerbsbehörde.⁴³ Da die Notierungen für Erdöl in Dollar erfolgt, ist auch die ungünstige Entwicklung des Eurokurses für die Preissteigerungen mitverantwortlich.⁴⁴ Auch in Österreich orientiert sich die Praxis am Brent-Index. Je nach Qualität des konkret gehandelten Rohöls gibt es Auf- oder Abschläge zu diesem Index. Befragungen der Preiskommission haben außerdem ergeben, dass 2022 wegen der geänderten Handelsströme aufgrund des Ukraine-Krieges die Platts-Notierung CIF-Med für Waren aus dem Mittelmeerraum an Bedeutung gewonnen hat.

4.2 Preisinformationsdienste Platts/Argus

Bei der Bildung der Rohölpreise als auch der Produktenpreise wie Benzin, Diesel und Heizöl werden internationale Preisnotierungen von Preisinformationsdiensten herangezogen. Zu den gängigsten Plattformen in diesem Zusammenhang zählen Platts (S&P Global Commodity Insights)⁴⁵ und Argus Media⁴⁶, wie auch aus der Branchenuntersuchung „Kraftstoffmarkt“ der BWB⁴⁷ und dem Zwischenbericht der Ad-hoc Sektoruntersuchung „Raffinerien und

⁴¹ Bundeswettbewerbsbehörde, Branchenuntersuchung Kraftstoffmarkt - Eine Analyse der Preise, Bruttomargen und Marktbedingungen von Tankstellen und Raffinerien, 2022, S. 54, [Branchenuntersuchung Kraftstoffmarkt \(bwb.gv.at\)](https://www.bwb.gv.at/branchenuntersuchung-kraftstoffmarkt) (abgerufen am 16.01.2023).

⁴² Bundeskartellamt, Ad-hoc Sektoruntersuchung Raffinerien und Kraftstoffgroßhandel, Zwischenbericht, November 2022, S. 52, [Bundeskartellamt - Homepage - Sektoruntersuchung Raffinerien und Kraftstoffgroßhandel - Zwischenbericht](https://www.bundeskartellamt.de/Presse/Pressemitteilungen/2022/2022-11-22-Branchenuntersuchung-Raffinerien-und-Kraftstoffgroeshandel-Zwischenbericht) (abgerufen am 21.2.2023).

⁴³ CMA, Supply of road fuel in the United Kingdom market study, Initial update report, Dezember 2022, S. 49, [Road fuel market study - GOV.UK \(www.gov.uk\)](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/111111/road-fuel-market-study-initial-update-report-december-2022.pdf) (abgerufen 17.03.2023).

⁴⁴ Details siehe auch in Bundeskartellamt, Ad-hoc Sektoruntersuchung Raffinerien und Kraftstoffgroßhandel, Zwischenbericht, November 2022, S. 51ff, [Bundeskartellamt - Homepage - Sektoruntersuchung Raffinerien und Kraftstoffgroßhandel - Zwischenbericht](https://www.bundeskartellamt.de/Presse/Pressemitteilungen/2022/2022-11-22-Branchenuntersuchung-Raffinerien-und-Kraftstoffgroeshandel-Zwischenbericht) (abgerufen am 21.2.2023).

⁴⁵ Bei Platts handelt es sich um einen Anbieter von Informationen und Benchmark-Preisen für die Rohstoff- und Energiemärkte. Platts bietet Preisdaten, Analysen und Brancheneinblicke für den Handel mit Energie, Rohstoffen und Agrarprodukten mit einer Spezialisierung auf Erdöl und Erdölprodukte, Erdgas und Metall. Platts wurde 1909 in den USA gegründet und steht seit 1953 im Eigentum von Mc Graw Hill, wobei im Laufe der Zeit auch europäische Preisinformationsdienste, wie insbesondere in Großbritannien aufgekauft wurden. Die Preisinformationssparte wurde 2016 in S&P Global umbenannt. Siehe auch: S&P Global Homepage, [Platts Methodology | S&P Global Commodity Insights \(spglobal.com\)](https://www.spglobal.com/platts/methodology) (abgerufen am 17.01.2023).

⁴⁶ Argus Media wurde 1970 als privates Unternehmen gegründet und befindet sich im Besitz von Belegschaftsaktionären, der globalen Growth-Equity-Firma General Atlantic und Hg, einem auf Software- und Technologiedienstleistungen spezialisierten Investor. Das Unternehmen hat seinen Sitz in London und verfügt über 28 Büros in den wichtigsten Rohstoffhandels- und Produktionszentren der Welt und 1200 Mitarbeitern. Wie Platts erstellt Argus Preisbewertungen und Analysen der internationalen Energie- und anderer Rohstoffmärkte. Siehe auch: Argus Media Homepage, [About us | Argus Media | Argus Media](https://www.argusmedia.com/about-us) (abgerufen am 17.01.2023).

⁴⁷ Bundeswettbewerbsbehörde, Branchenuntersuchung Kraftstoffmarkt - Eine Analyse der Preise, Bruttomargen und Marktbedingungen von Tankstellen und Raffinerien, 2022, S. 12, [Branchenuntersuchung Kraftstoffmarkt \(bwb.gv.at\)](https://www.bwb.gv.at/branchenuntersuchung-kraftstoffmarkt) (abgerufen am 16.01.2023).

Kraftstoffgroßhandel“ des deutschen Bundeskartellamtes hervorgeht.⁴⁸ Diese Preisindizes werden damit außerhalb Österreichs gebildet.

Die Preisindizes von Platts und Argus Media werden als Preisbildungsbasis herangezogen, um beispielsweise Rahmenverträge oder Termverträge auszuhandeln. Platts wird als Informationsservice angesehen, bei dem Informationen über Rohstoff- und Produktenpreise gesammelt und aufbereitet werden.⁴⁹

Der Preismechanismus von Platts war bereits 2009/2010 Gegenstand einer Untersuchung der BWB. Damals hat die BWB unter anderem untersucht, wie Preisnotierungen zustande kommen und kam zu dem Ergebnis, dass die Zusammensetzung der Platts-Notierungen nicht festgesetzten Regeln im Sinne von ökonomischen Modellen und Formeln folgt, sondern vielmehr auf individueller, täglicher Basis vorgenommen wird.⁵⁰ Auch auf europäischer Ebene war Platts bereits Gegenstand von Untersuchungen. So hat die Europäische Kommission bereits 2013 die Büroräumlichkeiten von Platts in London durchsucht. Diese Durchsuchung stand im Zusammenhang mit möglichen Manipulationen am Ölmarkt.⁵¹ Zuletzt hat sich die EK im Verfahren hinsichtlich des Ethanol-Kartells in Spanien mit Platts beschäftigt.⁵² In diesem Fall geht die Europäische Kommission davon aus, dass Absprachen getroffen und umgesetzt wurden, um den Preisbildungsmechanismus für Ethanol in Europa zu beeinflussen. (Der Fall ist noch nicht abgeschlossen, weil im Dezember 2021 nur mit einem von drei Unternehmen, die Gegenstand des förmlichen Prüfverfahrens der Europäischen Kommission gewesen sind, ein Vergleich abgeschlossen worden ist.)⁵³

4.3 Produktenpreisbildung bei Benzin, Diesel und Heizöl

Auf Großhandelsebene werden Benzin und Diesel auf Basis von einjährigen sogenannten Termverträgen oder kurzfristig am Spotmarkt, wo eventuell günstigere Preise - jedoch unter riskanteren Rahmenbedingungen (vgl. Floater) möglich waren, eingekauft. Dies gilt auch für Heizöl. Ein Teil der Ware wird normalerweise von den Großhändlern über Termverträge abgedeckt, je nach Jahreszeit und Situation wird der übrige Bedarf über Spotverträge gedeckt. In außerordentlichen Situationen, wie sie etwa mit Ausbruch des Ukraine-Krieges entstanden sind, ist der Spotmarkt besonders angespannt. Aus den Befragungen bestätigte sich, dass bei beiden Vertragsarten die Platts- und Argusnotierungen Preisbildungsbasis sind, vereinzelt wird auch die seit dem Ausbruch des Ukraine-Krieges relevanter gewordene Notierung CIF-MED für Ware aus

⁴⁸ Bundeskartellamt, Ad-hoc Sektoruntersuchung Raffinerien und Kraftstoffgroßhandel, Zwischenbericht, November 2022, S. 6, [Bundeskartellamt - Homepage - Sektoruntersuchung Raffinerien und Kraftstoffgroßhandel - Zwischenbericht](#) (abgerufen am 21.2.2023).

⁴⁹ Befragungen in der Preiskommission.

⁵⁰ Bundeswettbewerbsbehörde, FCA's Report on Platts Price Assessments, Juli 2010, S. 48, [FCA's Report on Platts Price Assessments \(bwb.gv.at\)](#) (abgerufen am 21.02.2023).

⁵¹ [EU-Kommission befragt Ölhändler zu Marktmanipulationen - news.ORF.at](#) (abgerufen am 13.02.2023).

⁵² EK Fallzahl: AT.40054 Ethanol benchmarks.

⁵³ EK Pressemitteilung, Kartellrecht: Kommission richtet Mitteilung der Beschwerdepunkte an Alcogroup und Agroetanol wegen mutmaßlichen Ethanol-Benchmark-Kartells vom 07.07.2022 sowie Befragungen in der Preiskommission.

dem Mittelmeer angewendet. Diese Notierungen, nämlich Formeln aus den unterschiedlichen Notierungen, werden in den Rahmenverträgen ausdrücklich ausgewiesen. Zudem werden Auf- und Abschläge auf diese Notierungen für die zusätzlichen Kosten vereinbart. Diese ergeben sich insbesondere, aber nicht ausschließlich aus zusätzlichen Kosten im Zusammenhang mit der Logistik, Liefermenge, Lieferzeitraum, Lieferort, staatliche Abgaben. Bei der Abnahme über Termverträge wird der Preis für die tatsächlich bezogenen Mengen einmal pro Monat, für das jeweilige Vormonat anhand der durchschnittlichen Notierung in diesem Zeitraum zuzüglich Auf-/Abschlag berechnet.⁵⁴

Mithilfe der Termverträge sichern sich Händler den Erhalt von zugesicherten Mengen an Treibstoffen für das nächste Kalenderjahr. Der Wettbewerb findet damit insbesondere über diesen Aufschlag statt, seine Höhe ist z.B. von Mengen, Rabatten oder Transport abhängig.

4.4 Preisbildung an der Tankstelle

Der Treibstoffpreis an der Tankstelle setzt sich einerseits aus dem Einkaufspreis für die verarbeiteten Produkte⁵⁵ und einem Aufschlag, womit die Kosten des Betriebs der Tankstelle inklusive Gewinn gedeckt werden, zusammen. Steuern und Abgaben werden noch aufgeschlagen. Bei der Preisbildung sind die Tankstellen grundsätzlich frei, allerdings ist nach der Spritpreisverordnung eine Preiserhöhung an jedem Tag nur um 12.00 Uhr zulässig.⁵⁶

4.5 Besondere Faktoren im Jahr 2022

4.5.1 Rohölpreisentwicklung und Währungskursentwicklung Dollar / Euro

Ausgehend von einer Notierung von rund 60 EUR/Barrel Anfang 2020 führte der globale Konjunkturunbruch aufgrund der Corona-Pandemie im Frühjahr 2020 aufgrund mangelnder Nachfrage zu einem Einbruch der Notierungen von Rohöl mit einem Tiefstand von knapp 19 EUR/Barrel (die Sorte WTI notierte sogar für kurze Zeit im Minusbereich). Im Rest des Jahres 2020 blieb die Notierung zwischen 30 und 40 EUR und erst zum Ende des Jahres 2020 notierte das Barrel Brent wieder bei rund 42 EUR. Das Einsetzen der Konjunkturbelebung brachte den Kurs im Laufe des Jahres 2021 wieder auf 70 EUR/Barrel. Bis Anfang Februar 2022 stieg der Preis pro Barrel Brent auf rund 80 EUR, um dann infolge des Einmarsches Russlands in die Ukraine auf den ersten Höchststand des Jahres 2022 von 117,39 EUR/Barrel Brent zu steigen. Einen weiteren Höchstwert gab es am 13.06.2022 mit 117,45 EUR/Barrel Brent. Die Preisentwicklung war im gesamten Jahr sehr volatil und auf hohem Niveau, erst gegen Ende des Jahres 2022 kam es zu einem Nachlassen der Notierungen, welche unter 80 EUR fielen. Bei einer Betrachtung der Rohölpreisentwicklung seit dem Jahr 2000 zeigt sich, dass es derartig hohe Preise wie im Jahr 2022 zuvor nicht gegeben

⁵⁴ Bundeswettbewerbsbehörde, Branchenuntersuchung Kraftstoffmarkt - Eine Analyse der Preise, Bruttomargen und Marktbedingungen von Tankstellen und Raffinerien, 2022, S. 28f, [Branchenuntersuchung Kraftstoffmarkt \(bwb.gv.at\)](https://www.bwb.gv.at/branchenuntersuchung-kraftstoffmarkt) (abgerufen am 16.01.2023).

⁵⁵ Siehe oben unter Kapitel 4.3 Produktenpreisbildung bei Benzin, Diesel und Heizöl.

⁵⁶ § 1 Verordnung des Bundesministers für Wirtschaft, Familie und Jugend betreffend Standesregeln für Tankstellenbetreiber über den Zeitpunkt der Preisauszeichnung für Treibstoffe bei Tankstellen, BGBl. II Nr. 484/2010 zuletzt geändert BGBl. II Nr. 492/2022.

hat.⁵⁷ Parallel dazu ist für Europa die Währungskursentwicklung besonders relevant, da die Rohölpreise in Dollar notieren und die Wertsteigerung des Dollars in der relevanten Phase ein zusätzlicher Preistreiber war.⁵⁸ Am 15.02.2023 (Ende des Referenzzeitraums) notierte das Barrel Brent wieder bei knapp 80 EUR.

Ölpreisentwicklung (Brent) in Euro (Chart)



Abb. 7: Entwicklung des Rohölpreises (Brent in Euro), 19.02.2001 - 18.02.2023, Quelle: www.finanzen.net⁵⁹

⁵⁷ Siehe Abb. 7: Entwicklung des Rohölpreises (Brent in Euro), 19.02.2001 - 18.02.2023, Quelle: www.finanzen.net.

⁵⁸ Wettbewerbskommission, Zwischenbericht Treibstoffmarkt vom 29.04.2022, S. 18, abrufbar auf der Webseite der Wettbewerbskommission unter „Tätigkeiten - Gutachten“ [Wettbewerbskommission \(bmaw.gv.at\)](http://Wettbewerbskommission(bmaw.gv.at)) (abgerufen am 15.02.2023).

⁵⁹ Abgerufen am 19.02.2023.

Ölpreisentwicklung (Brent) in Euro (Chart)



Abb. 8: Entwicklung des Rohölpreises (Brent in Euro), 19.02.2020 - 18.02.2023, Quelle: www.finanzen.net⁶⁰

4.5.2 Markteinschätzungen Angebot und Nachfrage

Schon im Zusammenhang mit dem Wiederanlaufen der Konjunktur während der Corona-Pandemie gab es einen Anstieg der Preise für Treibstoffe.⁶¹ Grund dafür ist, dass während der Pandemie der Verbrauch sowohl von Konsumentenseite als auch von Unternehmerseite (Lockdowns) gesunken ist und in der Folge eine Drosselung der Produktion von Treibstoffen (und Heizöl) erfolgte. Diesem reduzierten Angebot stand eine stark gestiegene Nachfrage gegenüber. Aufgrund dieser rückblickend unzutreffenden Markterwartungen kam es schon 2021 zu Preisanstiegen sowohl bei Rohöl als auch der Notierungen für Treibstoffe.

4.5.3 Ausbruch des Ukraine-Krieges am 24.02.2022

In dieser bereits angeheizten Situation des Mineralölmarktes begann der Ukraine-Krieg am 24.02.2022, was ab diesem Zeitpunkt zu einem extremen Anstieg der Rohölpreise und damit auch der Preise für Benzin und Diesel (und Heizöl) geführt hat. Die vielfältigen Unsicherheiten führten zu einer bislang in dieser Form nicht vorhandenen hohen Volatilität der Preise für Rohöl und Fertigprodukte. Aufgrund von Problemen in der Lieferkette russischer Produkte kam es zu Verwerfungen, weshalb auch die Suche nach alternativen Quellen notwendig geworden ist. Zudem wurde wegen der hohen Gaspreise weltweit sowohl von Unternehmen vor allem in energieintensiven Betrieben als auch von Konsumentinnen und Konsumenten zur Auffüllung von

⁶⁰ Abgerufen am 19.02.2023.

⁶¹ Abb. 8: Entwicklung des Rohölpreises (Brent in Euro), 19.02.2020 - 18.02.2023, Quelle: www.finanzen.net.

privaten Tanklagern auf Mineralölprodukte als Ersatz für Gas zurückgegriffen. Zudem kommt, dass die Ukraine vor dem Krieg ihren Bedarf in Russland und Weißrussland abgedeckt hat, aufgrund des Kriegsausbruchs wird die Ukraine nun zu 90% aus Westeuropa beliefert. Diese Trendumkehr in der Ukraine - die selbst auch über eine Raffinerie verfügt - hat zusätzlich dazu beigetragen, dass der Bedarf in Europa nach der Corona-Pandemie stärker angestiegen ist als dies erwartet wurde.

4.5.4 Exkurs: Entkopplung von Rohölpreis- und Produktnotierungen

Die Entkopplung der Rohölpreisnotierungen (Brent, WTI) von den Produktnotierungen für Benzin, Diesel und Heizöl (Platts, Argus) ist europaweit bzw. weltweit ein Thema. Darunter wird verstanden, dass die Preise für die Produkte mehr gestiegen sind als die Rohölpreise.⁶² Ein Hauptgrund dafür ist, dass die Produktion bzw. die Raffineriekapazitäten im Zuge der Pandemie zurückgefahren wurden. Die rasch steigende Nachfrage nach den verarbeiteten Produkten Benzin und Diesel stand damit einem geringeren Angebot gegenüber. Zudem spielen in diesem Zusammenhang Importe aus Russland bzw. diesbezügliche Sanktionen eine bedeutende Rolle. Seit dem Frühjahr 2022 wird Rohöl aus Russland nicht mehr direkt nach Österreich importiert. (im Jahr 2021 kamen 530.273 Tonnen Erdöl aus Russland, 2.956.850 Tonnen aus Kasachstan).⁶³ Indirekte Importe und damit eine indirekte Abhängigkeit von Treibstoffen aus Russland ist jedoch bis zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Sanktionen aufgrund der Abhängigkeit der Importländer (insbesondere Deutschland) von russischen Produkten gegeben.⁶⁴ Abgesehen von den Sanktionen haben bereits vor Inkrafttreten dieser Sanktionen viele Unternehmen angegeben, aus moralischen Gründen keine Geschäfte mehr mit Russland machen zu wollen, weshalb etwaige Ausfälle von Lieferungen aus Russland bei anderen Quellen gedeckt werden mussten und dies zu höheren Beschaffungskosten führte. Diese Knappheiten spielen bei der Preisbildung und der Entkopplung der Preise eine zentrale Rolle.

⁶² Siehe Abb. 9: Brent-Preis (pro Barrel) im Vergleich mit Plattsnotierung für Benzin und Diesel (pro Tonne) Quelle EID, zur Verfügung gestellt von WKÖ Fachverband Mineralölhandel.

⁶³ Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie; Notfallplan für die sichere Versorgung der Republik Österreich mit Erdöl und Erdölzeugnissen, Wien 2022, S. 5, abrufbar unter [Erdöl \(bmk.gv.at\)](https://www.bmk.gv.at) (abgerufen am 15.02.2023).

⁶⁴ Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie; Notfallplan für die sichere Versorgung der Republik Österreich mit Erdöl und Erdölzeugnissen, Wien 2022, S. 4, abrufbar unter [Erdöl \(bmk.gv.at\)](https://www.bmk.gv.at) (abgerufen am 15.02.2023).

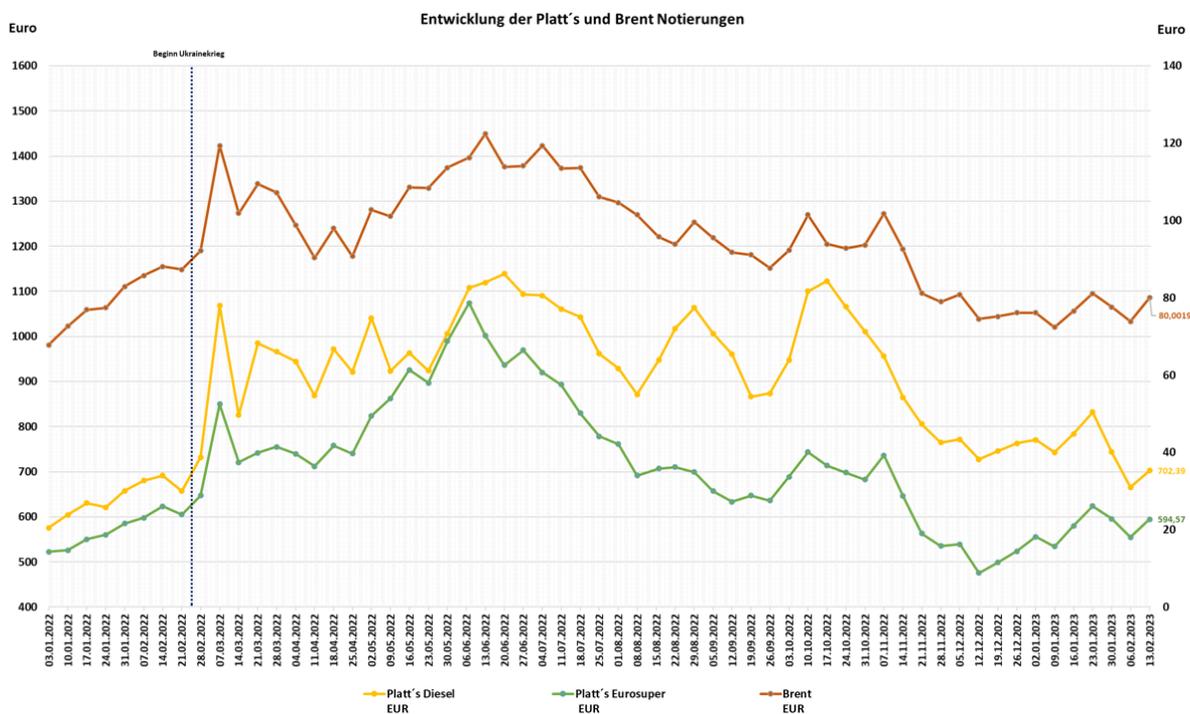


Abb. 9: Brent-Preis (pro Barrel) im Vergleich mit Platt'snotierung für Benzin und Diesel (pro Tonne) Quelle EID, zur Verfügung gestellt von WKÖ Fachverband Mineralölhandel

4.5.5 Raffinerieunfall Schwechat am 03.06.2022

Zusätzlich zu dieser Preisentwicklung auf den unterschiedlichen geographischen Märkten erfolgte im Rahmen der nach § 31 Abs. 5 Z 1 lit. b Druckgeräteüberwachungsverordnung (DGÜW-V)⁶⁵ verpflichtend durchzuführenden Wartungsarbeiten (Turnaround) in der Raffinerie Schwechat am 03.06.2022 ein Unfall. Dieser führte zu einem Ausfall eines Großteils der Produktionskapazität und in der Folge zu einem Produkt- und damit Versorgungsengpass.⁶⁶ Gepaart mit einem Höchststand des Rohölpreises am 13.06.2022 kam es anschließend zu weiteren Preisanstiegen. Die geringeren Angebotsmengen standen der höheren Nachfrage gegenüber. Soweit es möglich war, mussten sich Treibstoffhändler anderweitig versorgen. Die alternative Versorgung und die Nutzung alternativer Transportwege mit höheren Logistikkosten führten zu weiteren Preisanstiegen.

4.5.6 Logistikprobleme

Zu den bereits beschriebenen Ursachen für die Preisentwicklung bei Treibstoffen bestanden im Frühjahr und Sommer 2022 zudem Logistikprobleme bei Bahn, Schiff und Straße. Diese resultieren einerseits aus dem Wirtschaftsaufschwung nach Corona, andererseits verschärfte sich die Versorgungssituation durch den Krieg und in Österreich zudem durch den Ausfall der Raffinerie Schwechat.

⁶⁵ Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft über sicherheitstechnische Bestimmungen für Prüfungen bei der Inbetriebnahme und während des Betriebes von Druckgeräten (Druckgeräteüberwachungsverordnung - DGÜW-V), BGBl. II Nr. 420/2004 zuletzt geändert BGBl. II Nr. 161/2015.

⁶⁶ Siehe dazu auch [Sprit-Engpass in Österreich: In drei Bundesländern sind Tanklager zum Teil leer - FOCUS online](#) (abgerufen am 15.02.2023).

So war etwa der Transport über die Bahn deshalb erschwert, weil viele Kesselwägen aufgrund des Treibstoffbezugs in Europa nun für die Versorgung der Ukraine benötigt wurden und somit in Europa gefehlt haben. Der Bedarf an Kesselwägen war auch aufgrund des niedrigen Wasserstandes des Rheins höher, weil Alternativen zum Transport per Schiff genutzt werden mussten. Auch Ausfälle bei der Bahnlogistik aus technischen und personellen Gründen führten zu Transportproblemen und höheren Transportkosten. Zudem bestanden Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der Versicherung des Transports von russischen Produkten. Daneben wirken sich höhere Treibstoffkosten eben gerade auch auf den Transport der Treibstoffe selbst aus.

4.5.7 Diesel – Benzin: unterschiedliche Preissteigerungen

Ein wesentlicher Aspekt für die höheren Preise für Diesel gegenüber Benzin ist die Tatsache, dass Diesel als Substitut, z.B. als Brennstoff anstelle von Heizöl leichter einsetzbar ist (letzte Verarbeitungsstufe). So wurde z.B. im Fernwärmewerk in Wien im Frühjahr Gas durch Diesel ersetzt. Auch das Auffüllen von Tanklagern in Unternehmen hat die Nachfrage erhöht, was den Preisdruck bei Diesel verstärkt hat. Österreich importiert zudem einen Großteil des Diesels aus Deutschland, welches bisweilen Diesel aus russischem Öl produziert hat. Die Auswirkungen der Sanktionen gegenüber Russland, wie dem Importverbot von Rohöl (seit 05.12.2022) als auch von Diesel und Benzin (seit 05.02.2023) können zusätzliche Relevanz haben. Generell ist festzuhalten, dass Europa als Dieselimportkontinent gilt und damit die Abhängigkeiten größer sind, was sich in den Preisentwicklungen widerspiegelt. Zudem schlägt sich in Österreich auch die CO₂-Bepreisung bei Diesel sowie bei Heizöl stärker nieder als bei Benzin.

4.5.8 CO₂-Bepreisung

Ab Oktober 2022 ist demnach ein Beitrag von 7,1 Cent pro Liter Benzin und 8 Cent pro Liter Diesel zu entrichten. 2023 steigt dieser Betrag auf 7,7 Cent pro Liter Benzin und 8,7 Cent pro Liter Diesel an. Bei Heizöl betrug die CO₂-Abgabe ab 01.10.2022 9,7 Cent und erhöhte sich ab 01.01.2023 um 0,8 Cent auf 10,5 Cent.⁶⁷ Auf die genannten Beträge ist zusätzlich die Mehrwertsteuer zu entrichten.

4.5.9 Biokraftstoffe - Beimischung und Auswirkungen

Die Verordnung über die Qualität von Kraftstoffen und die nachhaltige Verwendung von Biokraftstoffen (Kraftstoffverordnung 2012, idF KVO 2012)⁶⁸ beruht auf zwei EU-Richtlinien, nämlich der Fuel Quality Directive⁶⁹ und der Richtlinie erneuerbare Energie⁷⁰. In den Richtlinien gibt es nunmehr nur mehr Ziele hinsichtlich einer CO₂-Reduktion und keine Ziele hinsichtlich

⁶⁷ Vgl. Anhang 2 Kapitel 1.2.2 Nationales Emissionszertifikatehandelsgesetz (NEHG 2022).

⁶⁸ BGBl. II Nr. 398/2012 zuletzt geändert durch Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität Innovation und Technologie BGBl. II Nr. 452/2022.

⁶⁹ Richtlinie 2009/30/EG zur Änderung der Richtlinie 98/70/EG im Hinblick auf die Spezifikationen für Otto-, Diesel- und Gasölkraftstoffe und die Einführung eines Systems zur Überwachung und Verringerung der Treibhausgasemissionen sowie zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG des Rates im Hinblick auf die Spezifikationen für von Binnenschiffen gebrauchte Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 93/12/EWG, ABl. L 140 vom 05.06.2009, S. 88–113.

⁷⁰ Richtlinie (EU) 2018/2001 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 82–209.

erneuerbarer Energie. Der KVO 2012 unterliegen 74 österreichische Unternehmen, das sind solche, die Kraftstoffe in Verkehr bringen. Diese Vorgaben werden sich in zusätzlichen Kosten auswirken, die jedoch derzeit noch nicht beziffert werden können.

4.6 Entwicklung von Margen und Gewinnen

In der unternehmerischen Tätigkeit spielen Margen und Gewinne eine wichtige Rolle, da es ohne Aussicht auf Gewinne, wohl kein Unternehmen am Markt geben würde. Im betriebswirtschaftlichen Zusammenhang wird der Begriff Marge mit unterschiedlichen Bedeutungen verwendet. Die Bruttomarge ist vereinfacht gesagt, die Differenz zwischen dem Preis der verkauften Ware minus dem Preis der eingekauften Ware, d.h. sämtliche Kosten für den Produktionsprozess selbst (Raum, Energie, Personal) als auch z.B. Transport und Verwaltungskosten, sind durch die Bruttomarge zu decken und schmälern einen allfälligen Gewinn. Bei geringeren Mengen schlagen sich Fixkosten pro Mengeneinheit viel stärker nieder und können bei einem Produktionsausfall sogar das Betriebsergebnis negativ machen.⁷¹ Branchenspezifisch werden abstrakte Margenindikatoren verwendet, wie im Bereich der Mineralölwirtschaft bei den Raffinerien die „Brutto-Raffineriemarge“. Diese beschreibt eine Gesamtbetrachtung des Preises der Ausbeute von verarbeiteten Produkten⁷² minus Preis des eingesetzten Barrel Rohöl. Diverse Kosten, wie Produktionskosten, Investitionskosten, Steuern etc. sind von dieser Bruttomarge abzuziehen, um zu den Gewinn-bzw. Verlustzahlen zu kommen.

Für das Jahr 2022 haben eine Reihe von betroffenen Konzernen weltweite wesentlich höhere Gewinne verzeichnet, welche weniger durch Effizienzsteigerungen als vielmehr durch die stark gestiegenen Marktpreise und den diesen folgenden Einnahmenentwicklungen (Marktlagengewinnen) erklärbar sind.⁷³ Auf europäischer Ebene wurde aufgrund dieser Tatsache, im Rahmen der Notfallverordnung (EU) Nr. 2022/1854 vorgesehen, einen befristeten obligatorischen Solidaritätsbeitrag von im Erdöl-, Erdgas-, Kohle- und Raffineriebereich tätigen Unternehmen und Betriebsstätten der Union einzuführen. Diese EU-Vorgabe wurde in Österreich mit dem Bundesgesetz über den Energiekrisenbeitrag-fossile Energieträger (EKBF), BGBl. I Nr. 220/2022, umgesetzt.⁷⁴

⁷¹ Bundeskartellamt, Ad-hoc Sektoruntersuchung Raffinerien und Kraftstoffgroßhandel, Zwischenbericht, November 2022, S. 61, [Bundeskartellamt - Homepage - Sektoruntersuchung Raffinerien und Kraftstoffgroßhandel - Zwischenbericht](#) (abgerufen am 21.2.2023).

⁷² Siehe im Anhang 2 Abb. 7 Produktionsprozess einer Raffinerie, Zwischenbericht des Bundeskartellamtes, S 20.

⁷³ Vgl. [31.12.2022 BP SEA \(Q4\)](#) (abgerufen 11.03.2023); [Eni: fourth quarter and full year 2022 results](#) (abgerufen 11.03.2023); [OMV Konzernbericht Jänner–Dezember und Q4 2022](#) (abgerufen am 11.03.2023); [Shell QRA Q4 2022](#) (abgerufen 11.03.2023); Gewinn OMV 5,175 Mrd. EUR; Gewinn BP plc fast 28 Mrd. USD (allerdings Abschreibungen von rund 30 Mrd. USD u.a. wegen russischer Beteiligungen); Gewinn Shell 42,31 Mrd. USD; Gewinn Eni 13,8 Mrd. EUR; Gewinn Phillips 66 11 Mrd. USD.

⁷⁴ Siehe oben auch FN 8.

5 Preisentwicklung für Benzin, Diesel und Heizöl im Vergleich

5.1 Übersicht

Die EU-Mitgliedstaaten haben einmal wöchentlich die gewichteten Durchschnittspreise für Benzin,⁷⁵ Diesel und Heizöl bei der Europäischen Kommission einzumelden.⁷⁶ In Österreich ist dies in § 1 Preistransparenzgesetz⁷⁷ und der entsprechenden Verordnung⁷⁸ umgesetzt. Im Rahmen des Oil Bulletins werden diese Zahlen jeden Donnerstag auf der Homepage der Europäischen Kommission⁷⁹ veröffentlicht. Diese Veröffentlichung umfasst einerseits die für Konsumentinnen und Konsumenten relevanten Bruttopreise, aber auch die Nettopreise unter Abzug von Zöllen und indirekten Steuern. Die wöchentlichen Daten des Oil Bulletin werden daher den monatlich veröffentlichten Daten von Eurostat bzw. Statistik Austria vorgezogen, da sie ein geringeres Abstrahierungsniveau haben und einen laufenden Vergleich ermöglichen. Die Analysen in der Preiskommission haben sich auf die Nettopreise konzentriert, da damit Fehlschlüsse iZm Effekten aufgrund von diversen Maßnahmen in anderen Mitgliedstaaten vermieden werden. Darüber hinaus hat die Preiskommission auch die Bruttopreise analysiert, welche üblicherweise im Fokus der öffentlichen Debatte stehen. Zusätzlich wurden die täglich verfügbaren Daten des nationalen Spritpreisrechners analysiert.

Aus den Daten des Oil Bulletin ist ersichtlich, dass die Preisentwicklung für Diesel, Benzin und Heizöl in Österreich ähnlich zu den Preisentwicklungen in anderen europäischen Ländern und weltweit ist. Auch die Ursachen sind europaweit grundsätzlich dieselben. Die befragten Unternehmen haben die Faktoren für die Preisfestsetzung dargelegt und verdeutlicht, dass ihre Preise im Rahmen der Preisentwicklungen im EU-Raum bzw. der Indizes ihres Wirtschaftszweiges waren und die Situation in Österreich ausführlich erläutert.

Die Preise für Diesel und Benzin gingen zu Zeiten der Corona-Pandemie stark zurück. In der Phase der Erholung der Wirtschaft nach der Pandemie stiegen die Preise zunächst stetig an, gefolgt von einem sprunghaften Anstieg ab Ausbruch des Ukraine-Krieges am 24.02.2022, wobei der vorläufige Höhepunkt in Österreich am 14.03.2022 erreicht wurde. Danach gingen die Preise

⁷⁵ Im Oil Bulletin wird der Preis für Eurosuper ausgewiesen. Einfachheitshalber wird in diesem Bericht der Begriff „Benzin“ für Eurosuper (OK 95) verwendet.

⁷⁶ Entscheidung des Rates vom 22. April 1999 über ein gemeinschaftliches Verfahren zur Unterrichtung und Konsultation über die Kosten der Versorgung mit Rohöl und die Verbraucherpreise für Mineralölerzeugnisse; <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:31999D0280&from=en>; Commission Recommendation of 11.12.2013 on Reporting Weekly Petroleum Product Prices Pursuant to Council Decision 1999/280/EC for the Weekly Oil Bulletin.

⁷⁷ Bundesgesetz über die Transparenz von Preisen für Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gas, Strom und Arzneimittel sowie der Preisauszeichnungsvorschriften, BGBl. Nr. 761/1992.

⁷⁸ Verordnung des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit betreffend Mitteilung und Meldung von Preisen für Erdöl und Mineralölerzeugnisse und zugehöriger sonstiger Angaben nach dem Preistransparenzgesetz (Preistransparenzverordnung - Öl 2006), BGBl. II Nr. 7/2007.

⁷⁹ [Weekly Oil Bulletin \(europa.eu\)](http://www.eurostat.ec.europa.eu).

zurück, blieben aber weiterhin auf einem im Vergleich zur Preisentwicklung in den Jahren davor hohem Niveau, welches insbesondere auf die verschiedenen Unsicherheiten aufgrund des Ukraine-Krieges und den Nachfragedruck zurückgehen.⁸⁰ Ein weiterer Anstieg der Preise für Benzin und Diesel stand einerseits im Zusammenhang mit einem erneuten Anstieg der Rohölpreise und - was für Österreich von besonderer Relevanz war - mit dem Unfall im Rahmen der Wartungsarbeiten in der Raffinerie Schwechat am 03.06.2022 und den damit bedingten Schwierigkeiten bei Ersatzbeschaffungen und den Anstrengungen am Markt, die Nachfrage mit ausreichendem Angebot versorgen zu können. Gleichzeitig verzeichnete der Rohölpreis im Juni 2022 einen erneuten Höhepunkt. Der Dieselpreis stieg im Sommer 2022 auch deshalb, weil der Produktstrom aus Russland geringer wurde und Abnehmer sich anderweitig versorgen mussten. Die hohen Preise im Oktober 2022 sind insbesondere auf die Einführung des ersten Teils der CO₂-Abgabe zurückzuführen. Dass die Marktpreise entsprechend hoch waren, ist auch bei der Festlegung der Preise, für die nach dem Energielenkungsgesetz 2012 freigegebenen Mengen ersichtlich. Nach dem Preisgesetz sind auch Preisindizes des jeweiligen Wirtschaftszweiges relevant. Das sind für diesen Wirtschaftszweig sowohl Brent als auch Platts und Argus.⁸¹

5.2 Preisentwicklung Benzin

Bei einer langfristigen Betrachtung der wöchentlich publizierten Daten aus dem Oil Bulletin⁸² der Europäischen Kommission ist ein deutlicher Preisrückgang zu Zeiten der Corona-Pandemie im Jahr 2020, der in der Folge ansteigende Preis aufgrund der Konjunkturerholung und auch der Anstieg im Februar 2022 feststellbar. Die nachfolgenden Graphiken zeigen die Preisentwicklung sowohl der Brutto- als auch der Nettopreise für Benzin für den Zeitraum 01.01.2022 bis 15.02.2023.

⁸⁰ Wettbewerbskommission, Zwischenbericht Treibstoffmarkt vom 29.04.2022, S. 10, abrufbar auf der Webseite der Wettbewerbskommission unter „Tätigkeiten - Gutachten“ [Wettbewerbskommission \(bmaw.gv.at\)](https://www.bmaw.gv.at) (abgerufen am 15.02.2023).

⁸¹ Vgl. Abb. 9: Brent-Preis (pro Barrel) im Vergleich mit Plattsnote für Benzin und Diesel (pro Tonne) Quelle EID, zur Verfügung gestellt von WKÖ Fachverband Mineralölhandel.

⁸² Die Preise für Benzin, Diesel und Heizöl sind der Europäischen Kommission einmal wöchentlich zu melden. Daraus folgt, dass zwischen den Meldungen ein Zeitraum von 7 Tagen liegt und die Zeiträume entsprechend dargestellt werden.

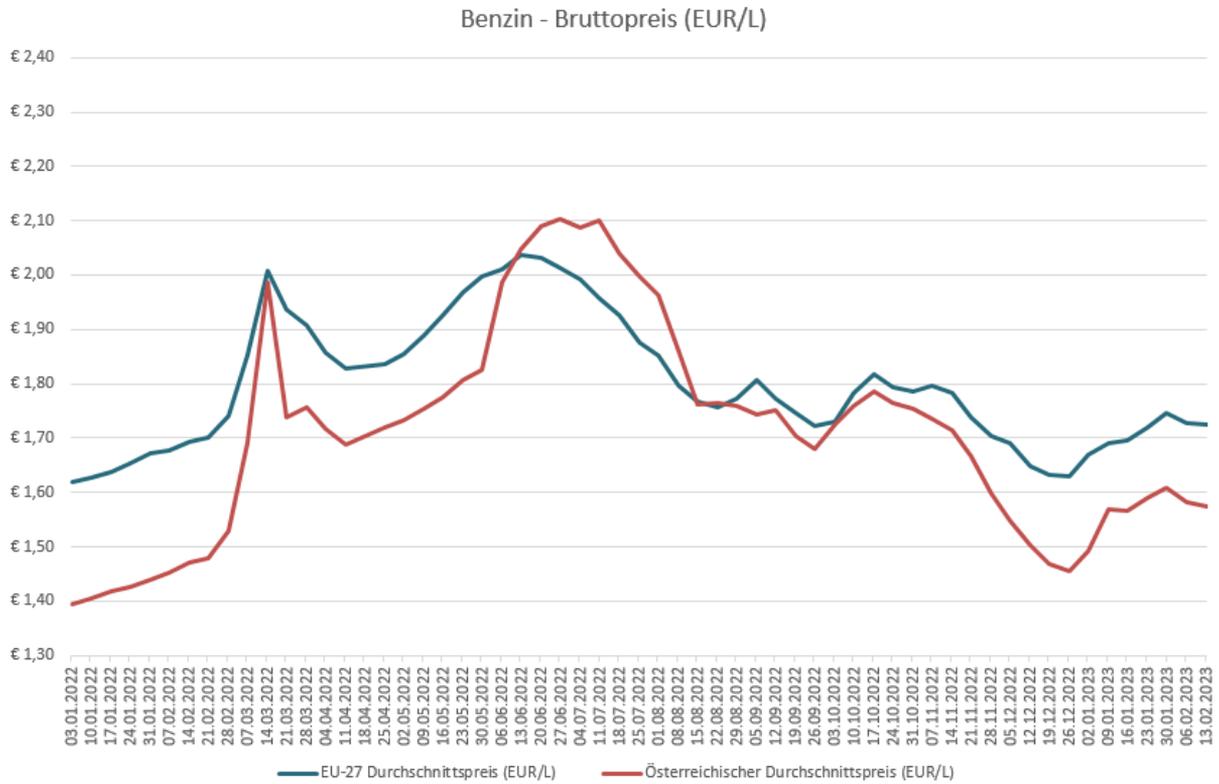


Abb. 10: Bruttobetpreis Benzin Österreich im Vergleich mit EU-Durchschnittspreis, 03.01.2022 - 13.02.2023; Quelle: Oil Bulletin

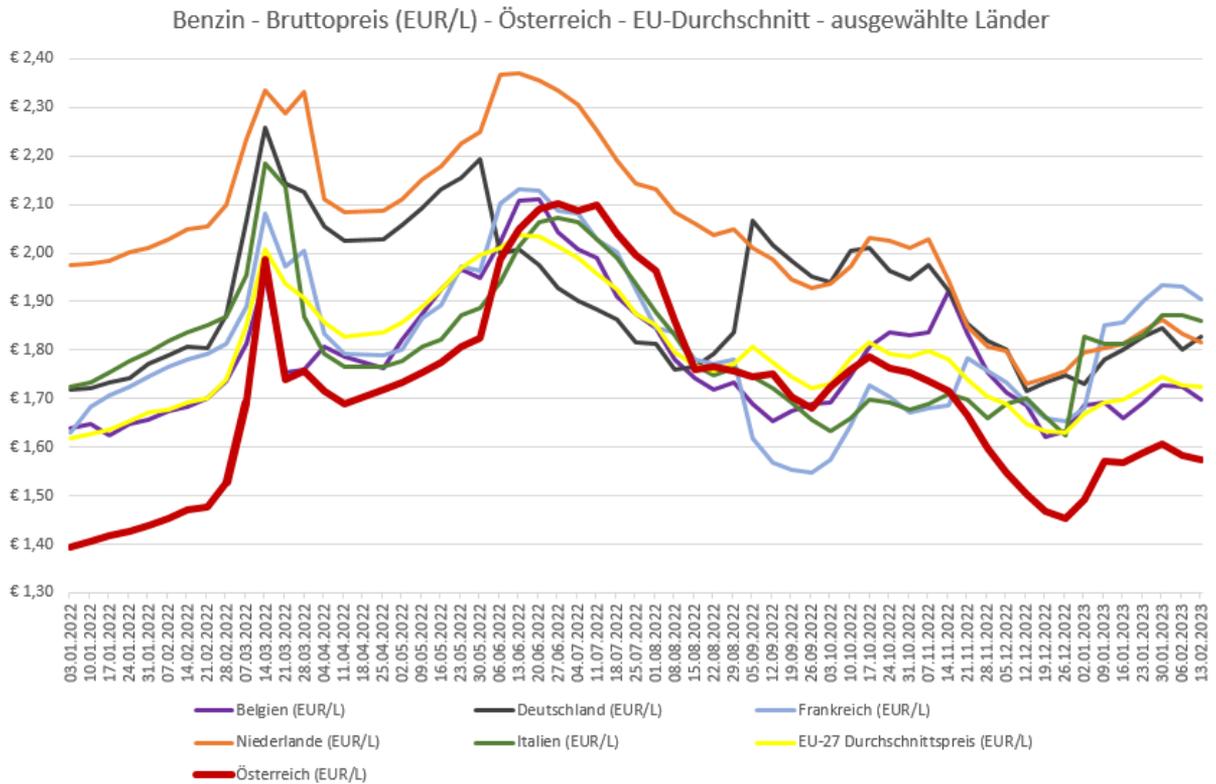


Abb. 11: Bruttobetpreis Benzin Österreich im Vergleich mit EU-Durchschnittspreis und Bruttobetpreis in ausgewählten Ländern, 03.01.2022 - 13.02.2023; Quelle: Oil Bulletin

Im Zeitraum von 03.01.2022 bis 06.06.2022 lag der Bruttopreis für Benzin in Österreich unter dem EU-Durchschnittspreis, wobei der Abstand am 31.01.2022 mit 23 Cent/L am größten war, am geringsten war der Abstand am 14.03.2022 bzw. am 06.06.2022 mit 2 Cent/L. Ab dem 13.06.2022 (der, der Meldung am 06.06.2022 folgenden Meldung) stieg der österreichische Preis über den EU-Durchschnittspreis und blieb bis 08.08.2022 mit einer Bandbreite von 1 Cent bis 14 Cent/L darüber. Seit dem 15.08.2022 ist der österreichische Preis mit einer Unterbrechung am 22.08.2022 wieder konstant unter dem EU-Durchschnittspreis, wobei der größte Abstand bis 15.02.2023 am 02.01.2023 18 Cent/L betrug.⁸³ In Summe sind die Bruttopreise von Benzin in Österreich im Beobachtungszeitraum um 12,83% gestiegen, während sie im EU-Durchschnitt um 6,5% gestiegen sind.

Mit Ausbruch des Ukraine-Krieges am 24.02.2022 sind in Deutschland und in der Folge auch in Österreich die Preise höher als in anderen europäischen Ländern gestiegen, was deutsche Behörden darauf zurückführen, dass in Deutschland in hohem Ausmaß Rohöl und Fertigprodukte aus Russland importiert wurden. Die Preise in Deutschland sind wegen Logistikproblemen aufgrund des Rhein-Niedrigwassers im Sommer auf hohem Niveau geblieben. Der Rückgang der Bruttopreise für Benzin und Diesel in Deutschland von Juni bis September 2022 ist auf die Senkung der Energiesteuersätze zurückzuführen.⁸⁴ Ebenso wurden in weiteren Mitgliedstaaten steuersenkende Maßnahmen, die sich direkt auf die Bruttopreise auswirkten, ergriffen.⁸⁵ Demgegenüber wurden in Österreich einkommenswirksame Maßnahmen ergriffen, wie etwa der erhöhte Klimabonus und die Erhöhung der Pendlerpauschale.

Ebenso ist auf die Entwicklung der Preise in Ungarn hinzuweisen, wo es nach Aufhebung des Preisdeckels deutliche Preissteigerungen gegeben hat und sogar teilweise das österreichische Niveau überschritten wurde.⁸⁶

Diese Preisentwicklungen spiegeln sich auch in den nach § 1 PreistransparenzVO Treibstoffpreise 2011⁸⁷ zu meldenden Spritpreisdaten an die E-Control wider (Spritpreisrechner), welche der Entwicklung des Rohölpreises (Brent in EUR) gegenübergestellt wird.⁸⁸

⁸³ Vgl. Abb. 10: Bruttopreis Benzin Österreich im Vergleich mit EU-Durchschnittspreis, 03.01.2022 - 13.02.2023; Quelle: Oil Bulletin, Abb. 11: Bruttopreis Benzin Österreich im Vergleich mit EU-Durchschnittspreis und Bruttopreis in ausgewählten Ländern, 03.01.2022 - 13.02.2023; Quelle: Oil Bulletin

⁸⁴ Gesetz zur Änderung des Energiesteuerrechts zur temporären Absenkung der Energiesteuer für Kraftstoffe (Energiesteuersenkungsgesetz – EnergieStSenkG) vom 24.05.2022, Bundesgesetzblatt Jahrgang 2022 Teil I Nr. 18, ausgegeben zu Bonn am 31. Mai 2022.

⁸⁵ Lagen wir falsch? Geht es den Spaniern in der Krise besser als uns? – Agenda Austria (agenda-austria.at) und Teuerung fällt für ärmere Haushalte spürbar höher aus | Momentum Institut (momentum-institut.at) (abgerufen am 03.03.2023).

⁸⁶ Siehe dazu näher Anhang 2 Kapitel 1.5.2 Ungarn.

⁸⁷ Verordnung des Bundesministers für Wirtschaft, Familie und Jugend betreffend Mitteilung und Meldung von Treibstoffpreisen an die Preistransparenzdatenbank nach dem Preistransparenzgesetz, BGBl. II Nr. 246/2011.

⁸⁸ Abb. 12: Medianwerte Benzin, Rohölpreis, 01.01.2022 bis 15.02.2023, Quellen: www.finanzen.net, Daten Spritpreisrechner.

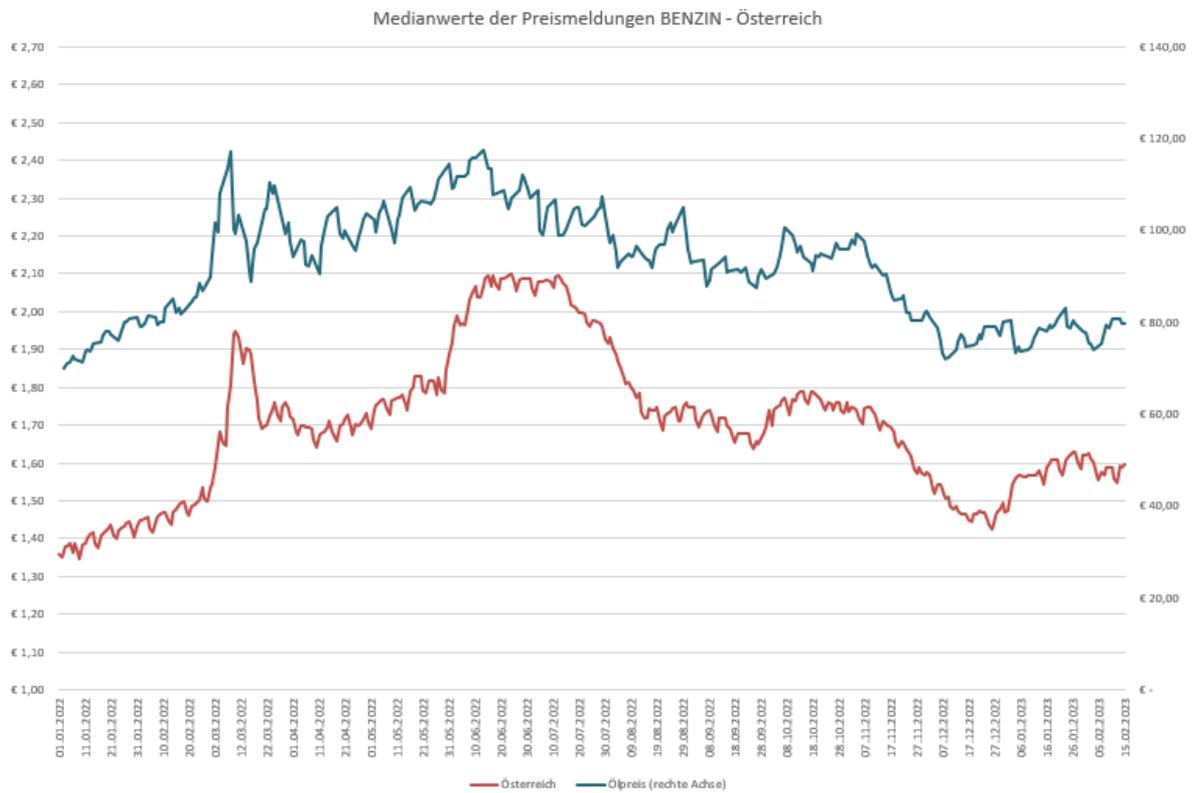


Abb. 12: Medianwerte Benzin, Rohölpreis, 01.01.2022 bis 15.02.2023, Quellen: www.finanzen.net, Daten
Spritpreisrechner

Die folgenden Graphiken zeigen die Entwicklung der Nettopreise:

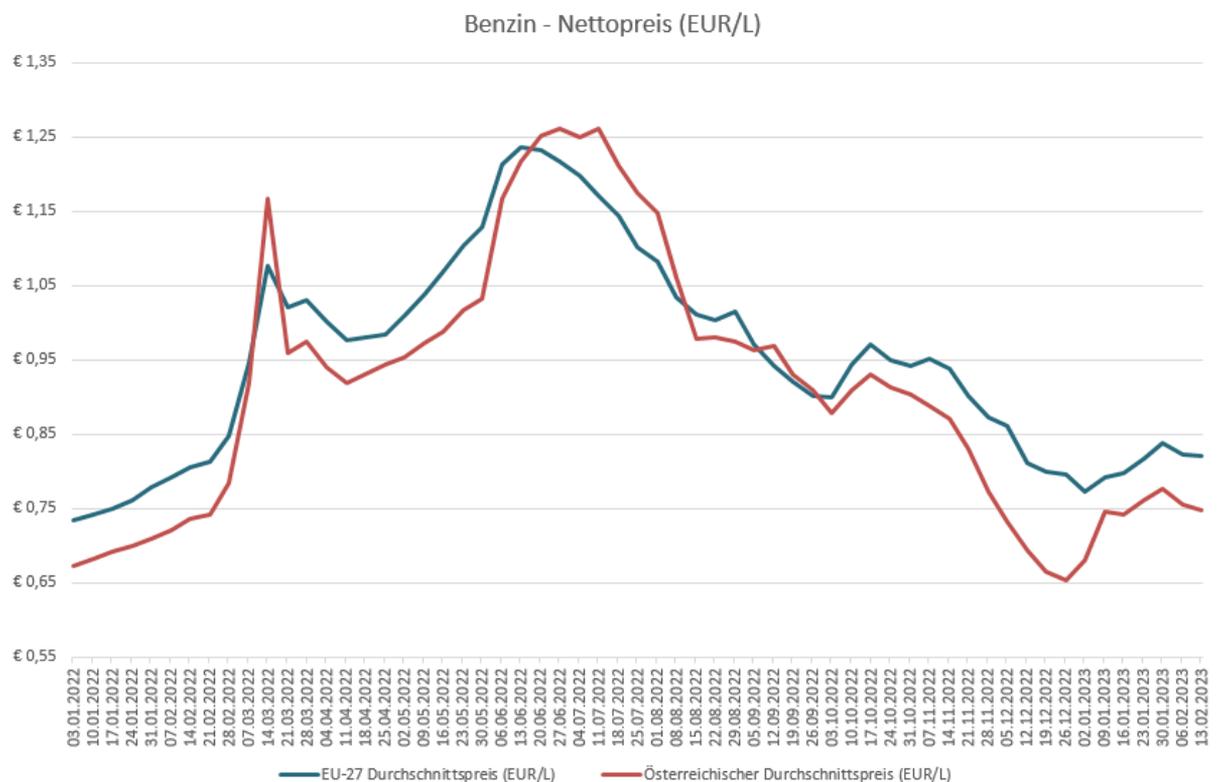


Abb. 13: Nettopreis Benzin Österreich im Vergleich mit EU-Durchschnittspreis, 03.01.2022 - 13.02.2023; Quelle: Oil
Bulletin

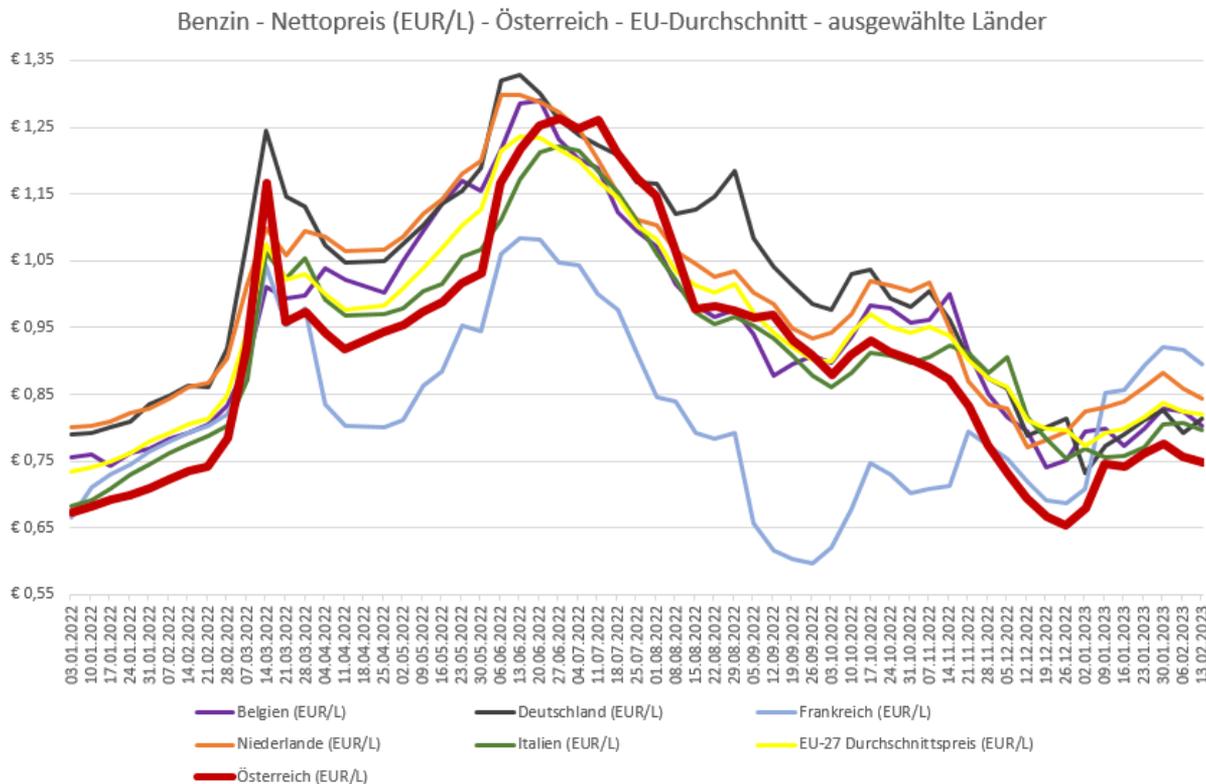


Abb. 14: Nettopreis Benzin Österreich im Vergleich mit EU-Durchschnittspreis und Nettopreis in ausgewählten Ländern, 03.01.2022 - 13.02.2023; Quelle: Oil Bulletin

Der österreichische Nettopreis für Benzin lag in der Zeit von Jänner 2022 bis Jänner 2023 überwiegend unter dem EU-Schnitt. Von 03.01.2022 bis 07.03.2022 lag der österreichische Nettopreis für Benzin unter dem EU-Durchschnittspreis. Vom 14.03.2022 weg lag der österreichische Preis für eine Woche über dem EU-Durchschnittspreis. Im Zeitraum von 21.03.2022 bis 13.06.2022 lag der österreichische Nettopreis unter dem EU-Durchschnittspreis. Der längste Zeitraum, in dem der österreichische Preis über dem EU-Durchschnitt lag, war vom 20.06.2022 bis 08.08.2022 mit einer Bandbreite von 1 bis 9 Cent/L. Von 15.08.2022 bis 05.09.2022 lag der österreichische Preis wieder darunter. Von 12.09.2022 bis 26.09.2022 stieg der österreichische Preis wieder über den EU-Durchschnittspreis. Seit 03.10.2022 ist der österreichische Preis niedriger als der EU-Durchschnittspreis, wobei der größte Abstand am 26.12.2022 14 Cent/L betrug.⁸⁹

Der französische Tankrabbatt⁹⁰ hat sich stark auf die Nettopreise in Frankreich ausgewirkt, diese lagen ab Einführung bis zur Aufhebung unter dem EU-Durchschnitt. Die Gewichtung Frankreichs bewirkt auch einen niedrigeren EU-Durchschnitt. Gesamt betrachtet sind die Nettopreise in Österreich im Beobachtungszeitraum von Anfang Jänner 2022 bis Mitte Februar 2023 bei Benzin um 11,19% gestiegen, womit der Anstieg in etwa gleich war wie im EU-Durchschnitt (11,77%).

⁸⁹ Vgl. Abb. 13: Nettopreis Benzin Österreich im Vergleich mit EU-Durchschnittspreis, 03.01.2022 - 13.02.2023; Quelle: Oil Bulletin, Abb. 14: Nettopreis Benzin Österreich im Vergleich mit EU-Durchschnittspreis und Nettopreis in ausgewählten Ländern, 03.01.2022 - 13.02.2023; Quelle: Oil Bulletin.

⁹⁰ Anhang 2 Kapitel 1.5.6 Frankreich.

5.3 Preisentwicklung Diesel

Bei einer langfristigen Betrachtung der wöchentlich publizierten Daten aus dem Oil Bulletin der Europäischen Kommission ist ein deutlicher Preisrückgang zu Zeiten der Pandemie im Jahr 2020, der in der Folge ansteigende Preis aufgrund der Konjunkturerholung und auch der Anstieg im Februar 2022 feststellbar. Die nachfolgenden Graphiken zeigen die Preisentwicklung sowohl der Brutto- als auch der Nettopreise für Diesel für den Zeitraum 01.01.2022 bis 15.02.2023.

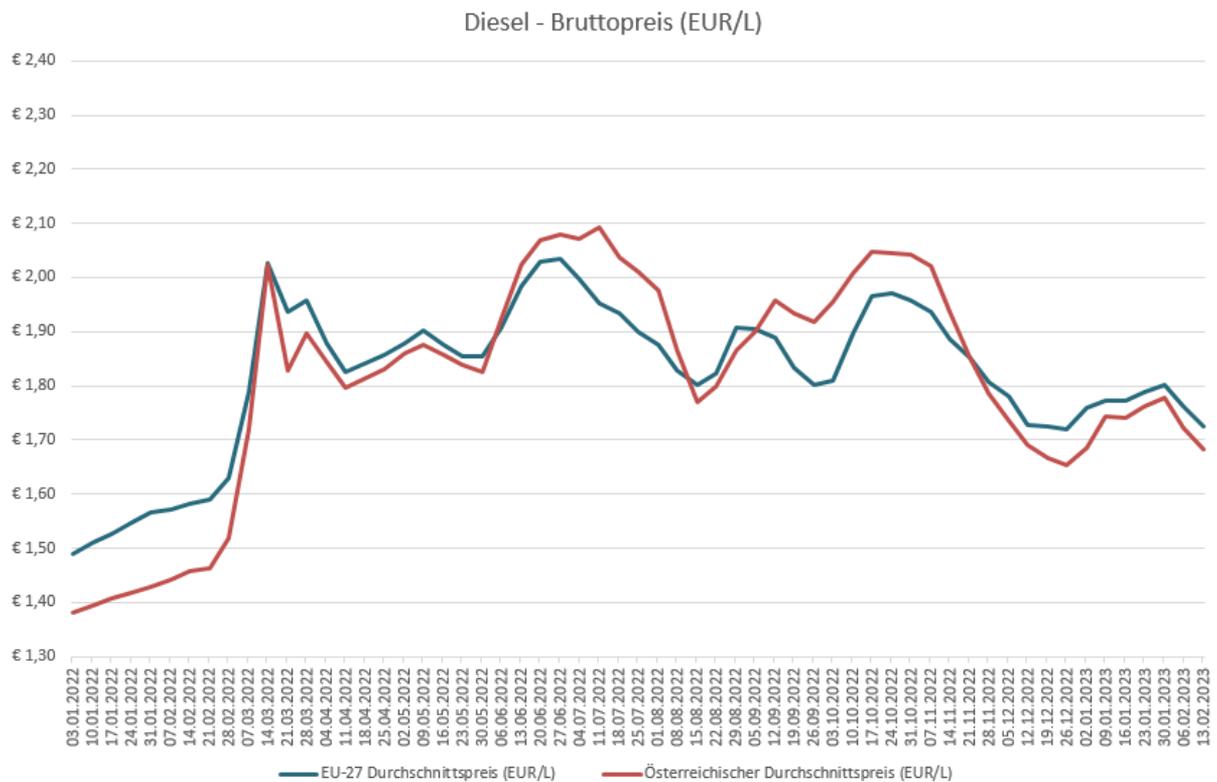


Abb. 15: Bruttopreis Diesel Österreich im Vergleich mit EU-Durchschnittspreis, 03.01.2022 - 13.02.2023; Quelle: Oil Bulletin

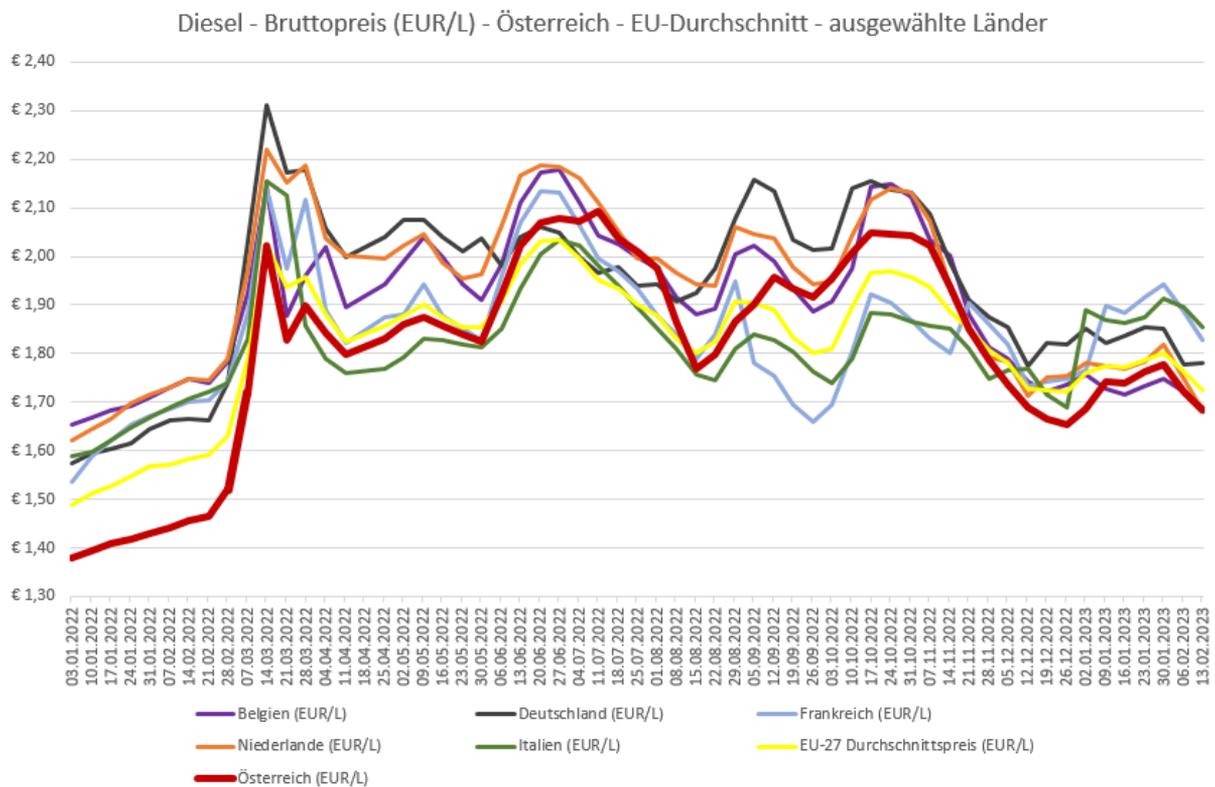


Abb. 16: Bruttopreis Diesel Österreich im Vergleich mit EU-Durchschnittspreis und Bruttopreis in ausgewählten Ländern, 03.01.2022 - 15.02.2023; Quelle: Oil Bulletin

Der österreichische Bruttopreis für Diesel lag vom 03.01.2022 bis 30.05.2022 mit einer Bandbreite von 1 Cent bis 14 Cent/L unter dem EU-Durchschnittspreis. Im Zeitraum von 06.06.2022 bis zum 08.08.2022 lag der österreichische Preis über dem EU-Durchschnitt mit einer Bandbreite von 1 bis 14 Cent/L, wobei der Abstand am 11.07.2022 mit 14 Cent/L über dem EU-Durchschnitt am größten war. Nachdem der österreichische Bruttopreis in der zweiten Augushälfte unter den EU-Durchschnitt fiel, lag er vom 12.09.2022 bis zum 21.11.2022 wieder mit einer Bandbreite von 5 bis 15 Cent/L über dem EU-Durchschnitt. Ab dem 28.11.2022 lag der österreichische Preis wieder unter dem EU-Schnitt, wobei der Abstand am 02.01.2023 mit 7 Cent/L am größten war.⁹¹ Im Beobachtungszeitraum sind die Bruttopreise bei Diesel um 19,2% gestiegen und im EU-Durchschnitt um 15,86%. Auch hier ist auf die unterschiedlichen Maßnahmen anderer Mitgliedstaaten zu verweisen, welche sich im Vergleich zu den Maßnahmen in Österreich, auf die Bruttopreise niedergeschlagen haben.

Diese Preisentwicklung spiegelt sich auch in den nach § 1 PreistransparenzVO Treibstoffpreise 2011 zu meldenden Spritpreisdaten an die E-Control wieder, welche der Entwicklung des

⁹¹ Vgl. Abb. 15: Bruttopreis Diesel Österreich im Vergleich mit EU-Durchschnittspreis, 03.01.2022 - 13.02.2023; Quelle: Oil Bulletin und Abb. 16: Bruttopreis Diesel Österreich im Vergleich mit EU-Durchschnittspreis und Bruttopreis in ausgewählten Ländern, 03.01.2022 - 15.02.2023; Quelle: Oil Bulletin.

Rohölpreis (Brent in EUR) gegenübergestellt wird. Zudem hat sich der Preis für Diesel im Beobachtungszeitraum auf einem höheren Niveau eingependelt als der Preis für Benzin.⁹²

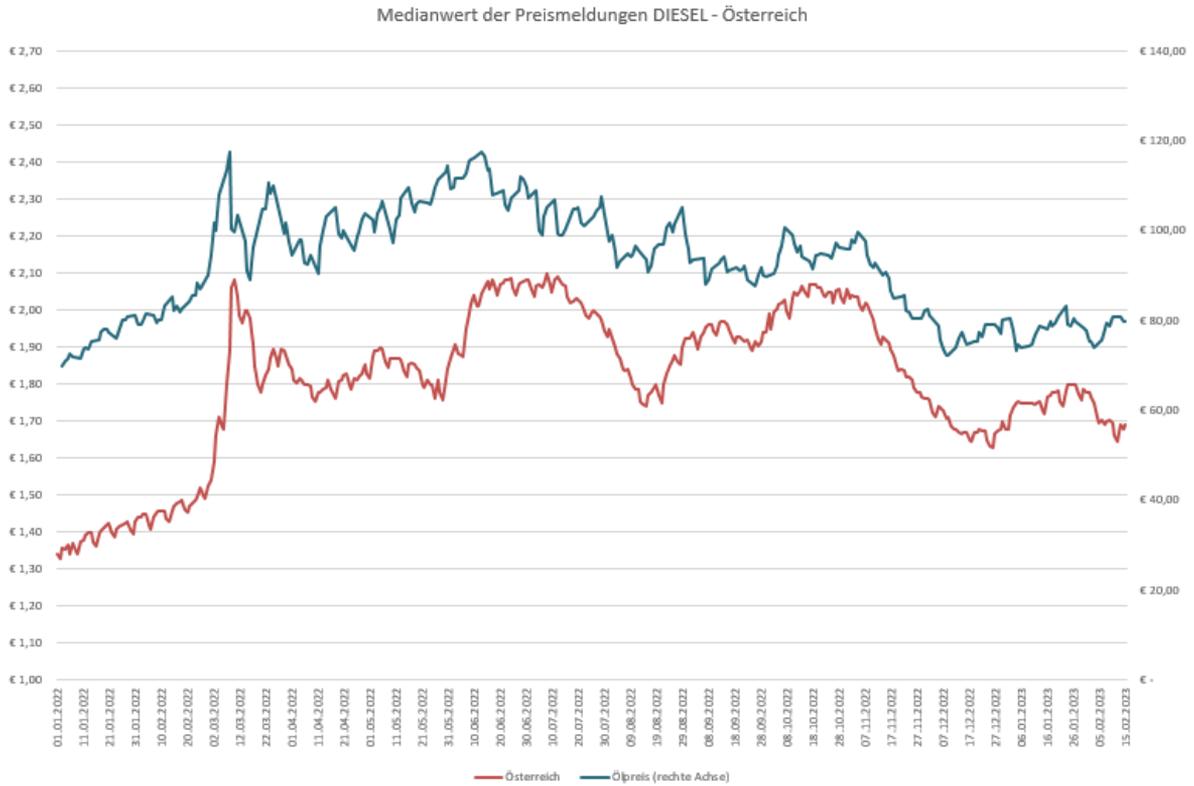


Abb. 17: Medianwerte Diesel, Rohölpreis, 01.01.2022 bis 15.02.2023, Quellen: www.finanzen.net, Daten Spritpreisrechner

⁹² Abb. 17: Medianwerte Diesel, Rohölpreis, 01.01.2022 bis 15.02.2023, Quellen: www.finanzen.net, Daten Spritpreisrechner und Abb. 12: Medianwerte Benzin, Rohölpreis, 01.01.2022 bis 15.02.2023, Quellen: www.finanzen.net, Daten Spritpreisrechner. Nach Ende des Beobachtungszeitraums ist der durchschnittliche Benzinpreis in Deutschland wieder über dem durchschnittlichen Dieselpreis, wobei auch in Süddeutschland der Dieselpreis nach wie vor höher ist als der Benzinpreis; vgl. Newsletter März.pdf (bundeskartellamt.de) (abgerufen am 17.03.2023)

Die folgenden Graphiken zeigen die Entwicklung des Nettopreises bei Diesel:

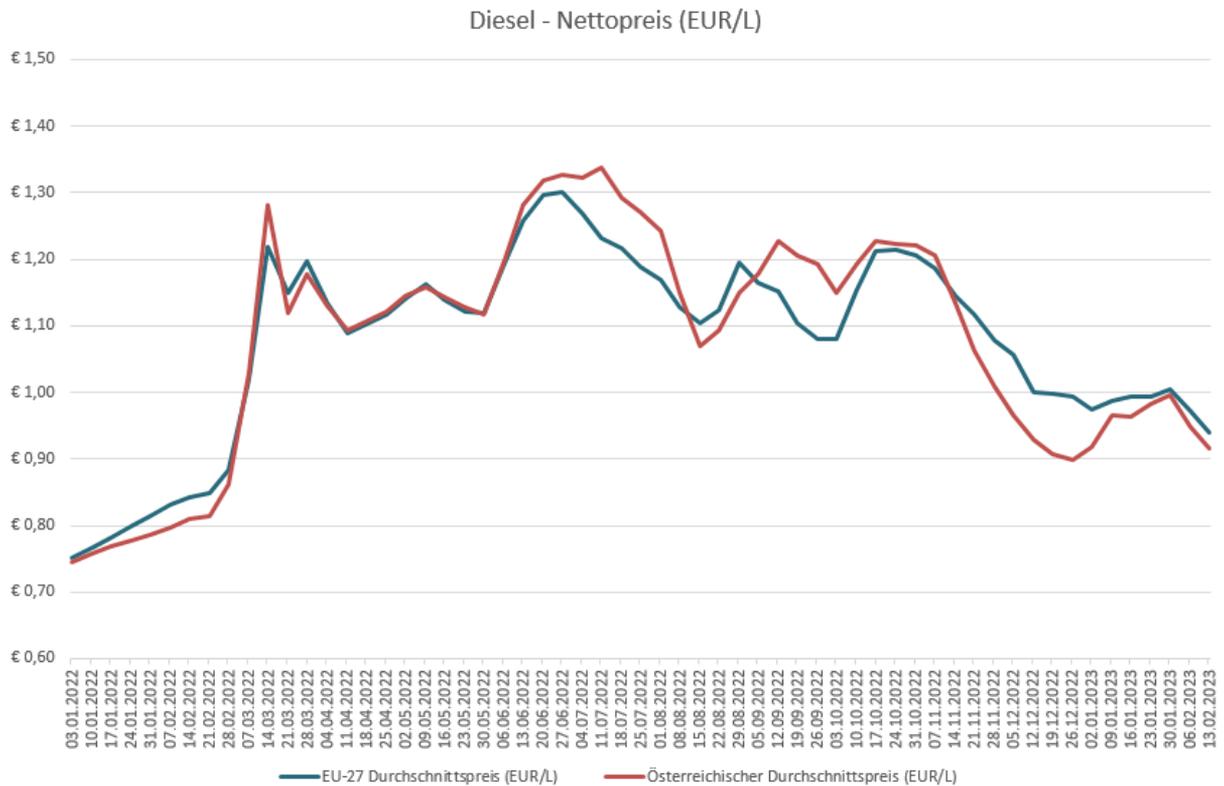


Abb. 18: Nettopreis Diesel Österreich im Vergleich mit EU-Durchschnittspreis, 03.01.2022 - 13.02.2023; Quelle: Oil Bulletin

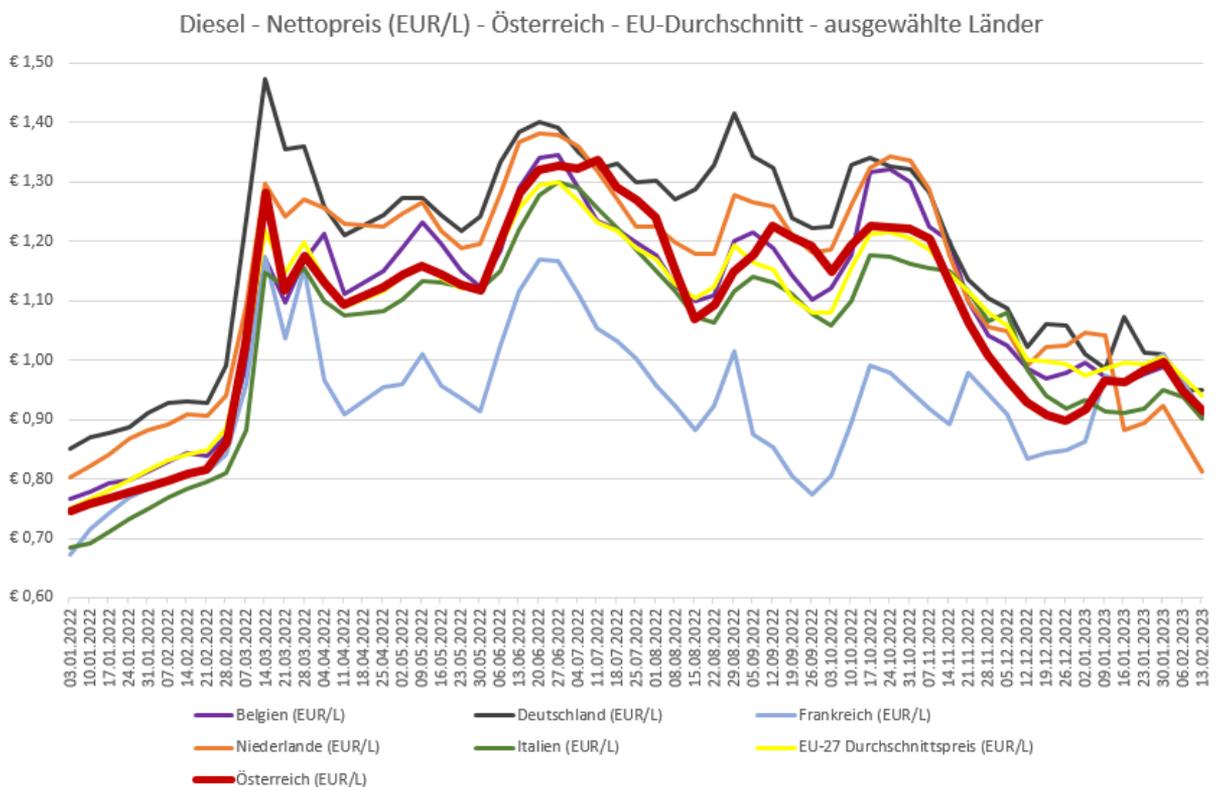


Abb. 19: Nettopreis Diesel Österreich im Vergleich mit EU-Durchschnittspreis und Nettopreis in ausgewählten Ländern, 03.01.2022 - 13.02.2023; Quelle: Oil Bulletin

Der österreichische Nettopreis für Diesel war von 03.01.2022 bis 28.02.2022 unter dem EU-Durchschnittspreis. Vom 07.03.2022 bis 14.03.2022 ist dieser über dem EU-Schnitt. Von 21.03.2022 bis 04.04.2022 bewegte sich der österreichische Durchschnittspreis unter dem EU-Durchschnittspreis. Vom 11.04.2022 bis 08.08.2022 lag der österreichische Preis mit Ausnahme am 09.05.2022 und 30.05.2022 stets über dem EU-Durchschnittspreis mit einer Bandbreite von 2 bis 11 Cent/L, was auch mit dem Unfall in der Raffinerie Schwechat erklärbar ist. In der zweiten Augushälfte fiel der österreichische Preis wieder unter den EU-Schnitt, danach war er vom 05.09.2022 bis zum 07.11.2022 konstant über dem EU-Schnitt mit einer Bandbreite von 1 bis 11 Cent/L. Seit dem 14.11.2022 liegt der österreichische Preis wieder unter dem EU-Schnitt, wobei der größte Abstand am 26.12.2022 mit 10 Cent/L unter dem EU-Schnitt verzeichnet wurde.⁹³

Die obigen Ausführungen unter Kapitel 5.2 „Preisentwicklung Benzin“ zu dem höher ausgefallenen Höhepunkt in Deutschland und auch zum Rückgang der Bruttopreise gelten auch für Diesel, welcher von Österreich überwiegend aus Deutschland importiert wird.

Bei Diesel stieg der Nettopreis in Österreich im Beobachtungszeitraum um 22,87%, während er im EU-Schnitt um 25,34% gestiegen ist. Der französische Tankrabatt⁹⁴ hat sich ebenso stark auf die Nettopreise von Diesel in Frankreich und damit auf den EU-Durchschnitt ausgewirkt, der sonst noch höher gewesen wäre. Der Tankrabatt in Frankreich endete am 31.12.2022.

5.4 Preisentwicklung Heizöl

Bei einer langfristigen Betrachtung der wöchentlich publizierten Daten aus dem Oil Bulletin der Europäischen Kommission ist ein deutlicher Preisrückgang zu Zeiten der Pandemie im Jahr 2020, der in der Folge ansteigende Preis aufgrund der Konjunkturerholung und auch der Anstieg im Februar 2022 feststellbar. Die nachfolgenden Graphiken zeigen die Preisentwicklung sowohl der Brutto- als auch der Nettopreise für Heizöl für den Zeitraum 01.01.2022 bis 15.02.2023.

⁹³ Vgl. Abb. 18: Nettopreis Diesel Österreich im Vergleich mit EU-Durchschnittspreis, 03.01.2022 - 13.02.2023; Quelle: Oil Bulletin, Abb. 19: Nettopreis Diesel Österreich im Vergleich mit EU-Durchschnittspreis und Nettopreis in ausgewählten Ländern, 03.01.2022 - 13.02.2023.

⁹⁴ Anhang 2 Kapitel 1.5.6 Frankreich.

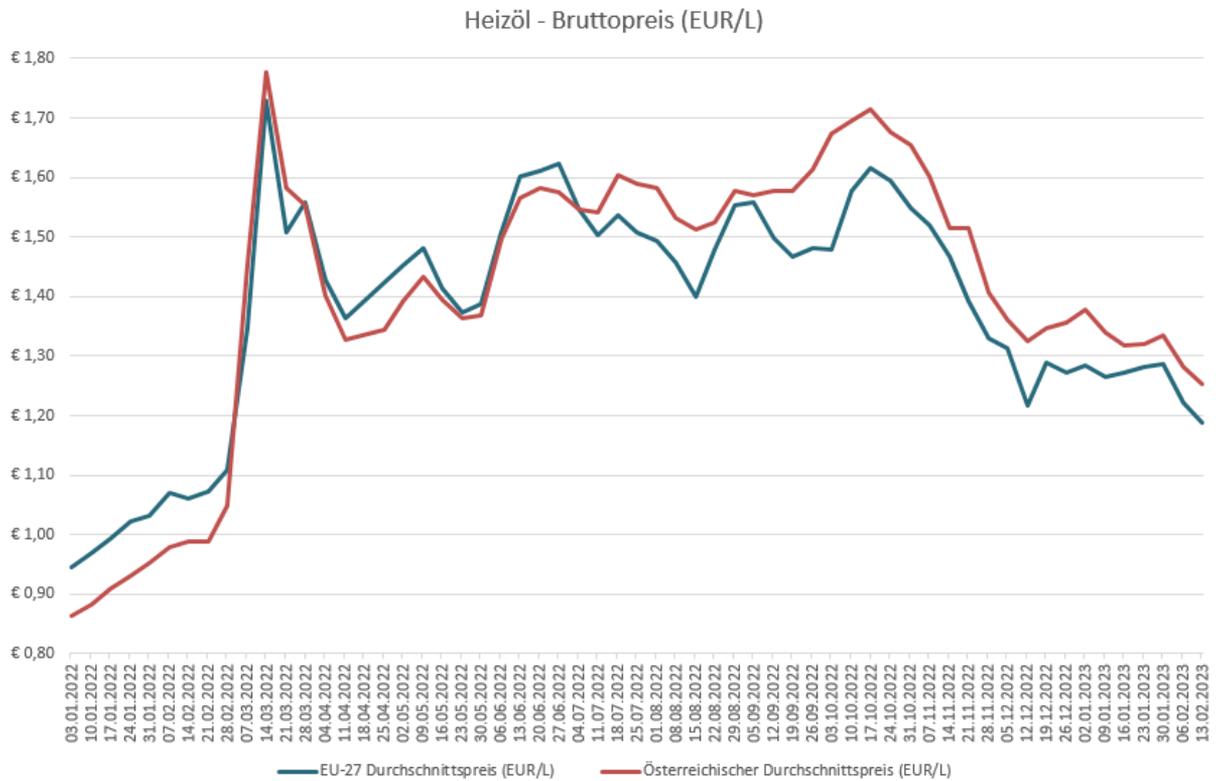


Abb. 20: Bruttupreis Heizöl Österreich im Vergleich mit EU-Durchschnittspreis, 03.01.2022 - 13.02.2023; Quelle: Oil Bulletin

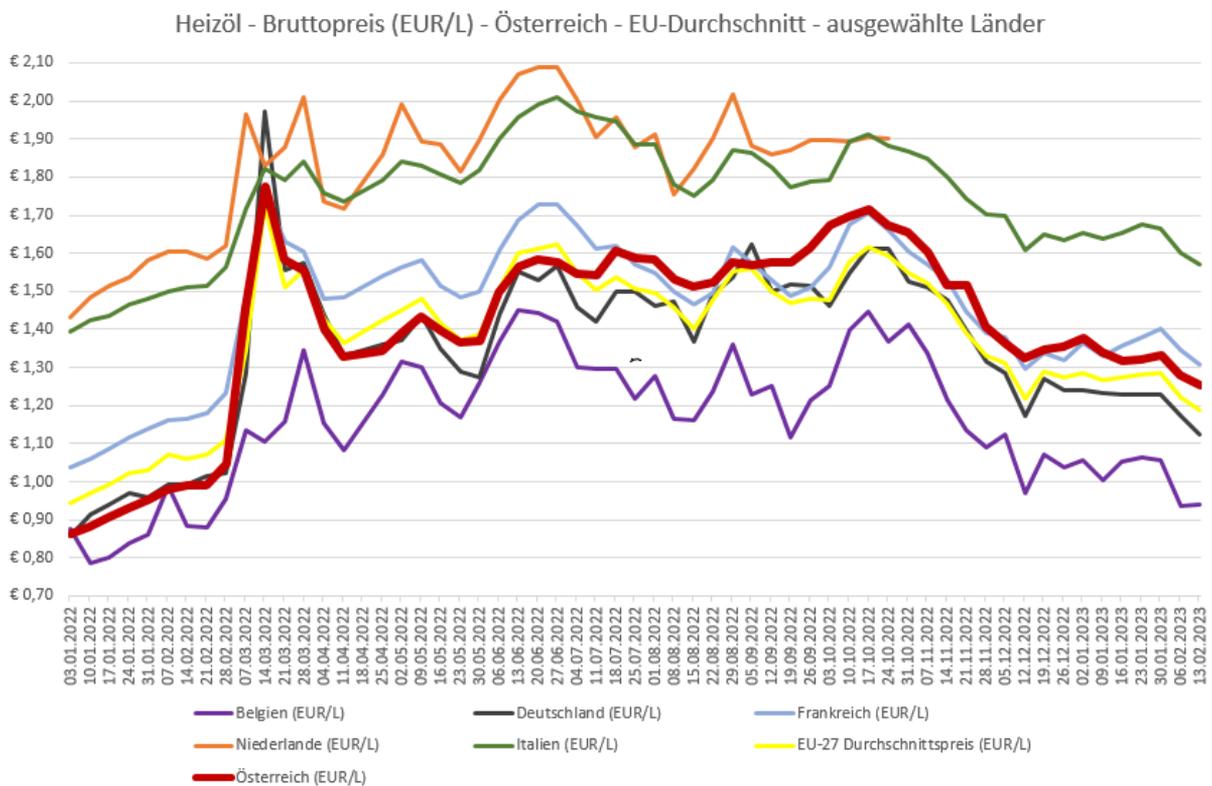


Abb. 21: Bruttupreis Heizöl Österreich im Vergleich mit EU-Durchschnittspreis und Bruttupreis in ausgewählten Ländern, 03.01.2022 - 13.02.2023; Quelle: Oil Bulletin

Im Zeitraum von 03.01.2022 bis 28.02.2022 war der österreichische Bruttopreis für Heizöl mit einer Bandbreite von 5 bis 9 Cent/L unter dem europäischen Durchschnittspreis. Von 07.03.2022 bis 21.03.2022 war der österreichische Bruttopreis für Heizöl über dem EU-Durchschnitt mit einer Bandbreite von 5 bis 11 Cent/L. Vom 28.03.2022 bis 27.06.2022 lag der österreichische Preis unter dem EU-Schnitt mit einem Abstand von 1 bis 8 Cent/L. Seit 04.07.2022 liegt der österreichische Preis wieder über dem EU-Durchschnittspreis, wobei das Augenmerk auf Änderungen bei Steuern und Abgaben zu legen ist, z.B. die Einführung der CO₂-Bepreisung in Österreich.⁹⁵

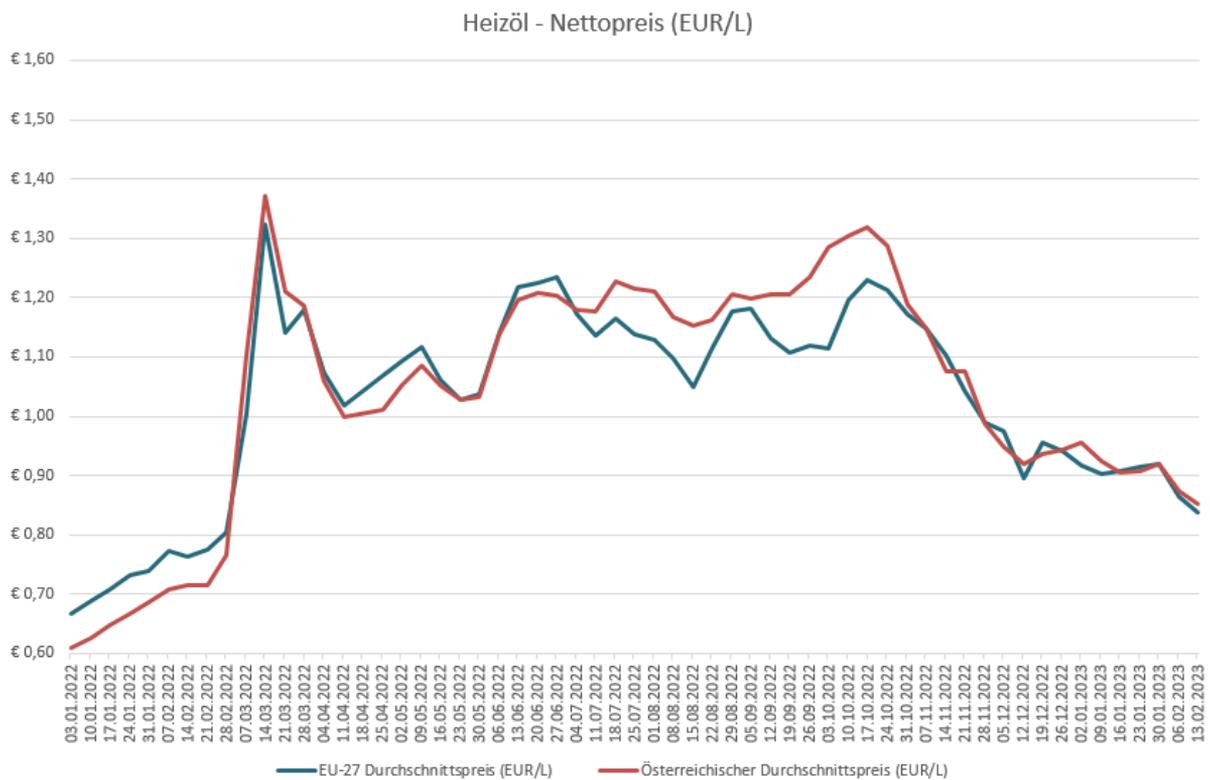


Abb. 22: Nettopreis Heizöl Österreich im Vergleich mit EU-Durchschnittspreis, 03.01.2022 - 13.02.2023; Quelle: Oil Bulletin

⁹⁵ Vgl. Abb. 20: Bruttopreis Heizöl Österreich im Vergleich mit EU-Durchschnittspreis, 03.01.2022 - 13.02.2023; Quelle: Oil Bulletin, Abb. 21: Bruttopreis Heizöl Österreich im Vergleich mit EU-Durchschnittspreis und Bruttopreis in ausgewählten Ländern, 03.01.2022 - 13.02.2023; Quelle: Oil Bulletin.

Heizöl - Nettopreis (EUR/L) - Österreich - EU-Durchschnitt - ausgewählte Länder

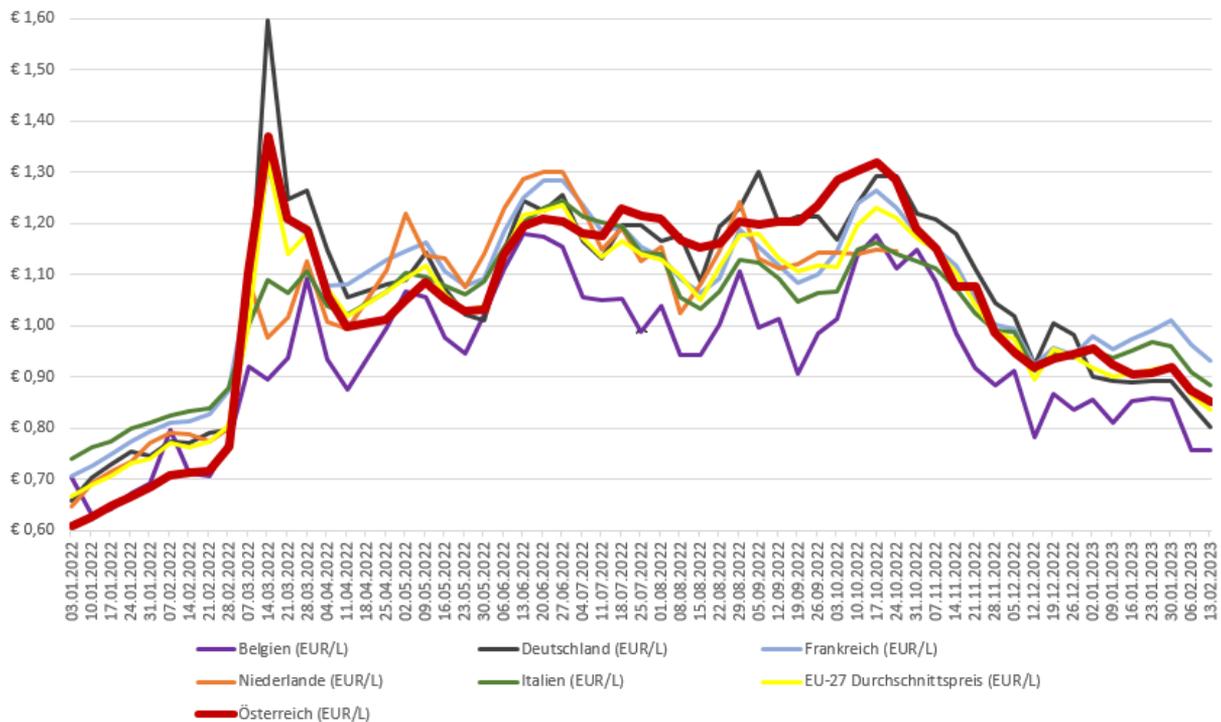


Abb. 23: Nettopreis Heizöl Österreich im Vergleich mit EU-Durchschnittspreis und Nettopreis in ausgewählten Ländern, 03.01.2022 - 13.02.2023; Quelle: Oil Bulletin

Der österreichische Nettopreis für Heizöl lag vom 03.01.2022 bis 28.02.2022 mit einer Bandbreite von 4 bis 6 Cent/L unter dem EU-Durchschnittspreis. Vom 07.03.2022 bis 28.03.2022 stieg der österreichische Preis über den EU-Durchschnitt. Danach fiel der österreichische Preis ab dem 04.04.2022 wieder unter den EU-Schnitt und blieb bis zum 27.06.2022 mit bis zu 6 Cent/L darunter (Ausnahme am 23.05.2022, an dem der österreichische Preis mit 0,13 Cent/L über dem EU-Durchschnittspreis lag). Im Zeitraum vom 04.07.2022 bis zum 07.11.2022 lag der österreichische Preis wiederum über dem EU-Schnitt mit einer Bandbreite von 1 bis 17 Cent/L, wobei der größte Abstand am 03.10.2022 mit 17 Cent/L verzeichnet wurde. Diese Entwicklung deckt sich im Großen und Ganzen mit dem Ausfall der Produktion in Schwechat aufgrund des Unfalls am 03.06.2022. Seit 14.11.2022 bewegt sich der österreichische Preis mit einer Bandbreite von 0 Cent bis maximal 4 Cent/L am EU-Durchschnittspreis. Auch beim Heizöl wirkte sich die CO₂-Bepreisung mit 10,5 Cent/L aus.⁹⁶

Die der Europäischen Kommission gemeldeten Nettopreise für Heizöl werden in Vergleich zum Rohölpreis Brent in EUR gesetzt, da anders als bei Benzin und Diesel bei Heizöl, welches nicht täglich beschafft wird, sondern auf Vorrat rund einmal jährlich gekauft wird, keine täglichen

⁹⁶ Abb. 22: Nettopreis Heizöl Österreich im Vergleich mit EU-Durchschnittspreis, 03.01.2022 - 13.02.2023; Quelle: Oil Bulletin, Abb. 23: Nettopreis Heizöl Österreich im Vergleich mit EU-Durchschnittspreis und Nettopreis in ausgewählten Ländern, 03.01.2022 - 13.02.2023; Quelle: Oil Bulletin; vgl. Anhang 2 Kapitel 1.2.2 Nationales Emissionszertifikatehandelsgesetz (NEHG 2022).

Daten, wie z.B. nach dem Spritpreisrechner, verfügbar sind. Auch hier spiegelt sich ein ähnlicher Verlauf der beiden Kurven wieder.

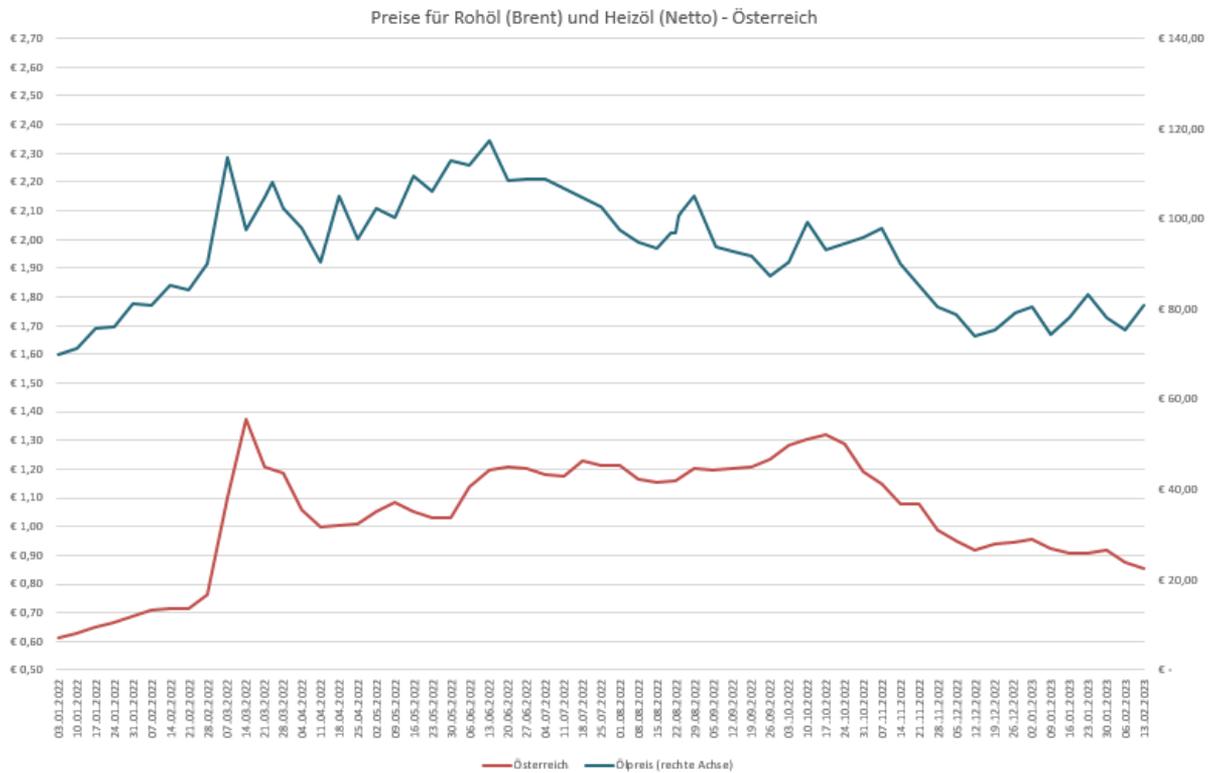


Abb. 24: Nettopreis Heizöl Österreich, Rohölpreis, 03.01.2022 bis 13.02.2023, Quellen: www.finanzen.net, Oil Bulletin

6 Ergebnis und Schlussfolgerung

Wie oben unter Kapitel 2.2 „Verfahren nach dem Preisgesetz“ beschrieben, ist bei der Prüfung nach § 5 Preisgesetz (wonach vom Bundesminister für Arbeit und Wirtschaft auf Antrag zu untersuchen ist, ob der *„von einem oder mehreren bezeichneten Unternehmen für ein Sachgut [...] geforderte Preis oder eine vorgenommene Preiserhöhung die internationale Preisentwicklung bei dem betreffenden Sachgut oder bei der betreffenden Leistung, den allgemeinen Preisindex des betreffenden Wirtschaftszweiges oder die allgemeine Preiserhöhung dieses Wirtschaftszweiges in einem ungewöhnlichen Maße übersteigt“*) stufenweise vorzugehen.

In einem ersten Schritt ist daher zu prüfen, ob der geforderte Preis oder die vorgenommene Preiserhöhung die internationale Preisentwicklung, den allgemeinen Preisindex des Wirtschaftszweiges oder die allgemeine Preiserhöhung dieses Wirtschaftszweiges übersteigt, in einem zweiten Schritt ist die Frage zu beantworten, ob dieser Preis die genannten Parameter in einem ungewöhnlichen Ausmaß übersteigt.

Zur Methodik:

Aufgabe der vorliegenden Prüfung nach dem Preisgesetz ist im ersten Schritt die Analyse der in Österreich verlangten Preise für Benzin, Diesel und Heizöl und deren Vergleich mit in anderen europäischen Staaten verlangten Preisen. Zudem sind die Preise anhand von für den Wirtschaftszweig relevanten Preisindizes zu beurteilen. Zur Befundaufnahme und Analyse der Preise werden unterschiedliche Datenquellen verwendet, nämlich insbesondere die Daten des Oil Bulletins der Europäischen Kommission und des Spritpreisrechners.⁹⁷ Diese wöchentlich bzw. täglich verfügbaren Daten sind von höherer Präzision als die gemittelten Werte in den VPI- bzw. HVPI-Zahlen der Statistik Austria bzw. Eurostat. Zudem sind die von Eurostat verwendeten Preise Verbraucherpreise, welche somit Steuern inkludieren. Aufgrund unterschiedlicher steuerlicher Maßnahmen in einzelnen Mitgliedstaaten der Europäischen Union wurden bei der Beurteilung der preisrechtlichen Fragen die Nettopreise für Benzin, Diesel und Heizöl herangezogen, weil die Unternehmen auf die Höhe der Steuern keinen Einfluss haben. Selbst die Nettopreise sind nicht ganz unbeeinflusst von nationalen Maßnahmen, wie z.B. der Tankrabatt in Frankreich, welcher in Form einer Subvention die Nettopreise reduziert hat. Dies führt zu künstlich niedrigeren EU-Durchschnittspreisen, was bei der Analyse zu berücksichtigen ist.

Die betroffenen Unternehmen hatten die Möglichkeit, schriftlich zum Antrag der Bundesarbeitskammer Stellung zu nehmen. Die Preiskommission machte auch von der Möglichkeit Gebrauch, Vertreter der betroffenen Unternehmen im Rahmen der Preiskommission zu hören, wobei diese Befragung anhand eines vorab übermittelten Fragenkatalogs erfolgte. Die Unternehmen stellten der Preiskommission zudem umfassende Unterlagen zur Verfügung, die Gegenstand der Analyse der Preiskommission bildeten. Darüber hinaus wurden zahlreiche

⁹⁷ Siehe die Beschreibung der Datenquellen in Anhang 2 Kapitel 1.3 „Datenquellen“.

Experten befragt und Untersuchungen von Wettbewerbsbehörden als auch das Gutachten der Wettbewerbskommission als Grundlage für die weiteren Analysen herangezogen.⁹⁸

Zu den Prüfungsschritten hinsichtlich der Preise für Benzin:

- Vergleich der österreichischen Nettopreise für Benzin mit dem Ölpreis in EUR (Brent) als Index des Wirtschaftszweiges⁹⁹
- Vergleich der österreichischen Nettopreise für Benzin mit dem EU-Durchschnittspreis¹⁰⁰
- Vergleich der österreichischen Nettopreise für Benzin mit dem EU-Durchschnittspreis und mit den in anderen Mitgliedstaaten verlangten Nettopreisen¹⁰¹
- Vergleich der österreichischen Nettopreise für Benzin mit dem Platts-Index als Indikator für die Preiserhöhungen des Wirtschaftszweiges¹⁰²

Der Höchststand bei den österreichischen **Nettopreisen für Benzin** war am 11.07.2022 mit 1,26 EUR/L, an diesem Tag lag der österreichische Preis um 9 Cent/L über dem EU-Durchschnittspreis (1,17 EUR/L). Der tiefste Stand der österreichischen Preise seit der russischen Invasion war am 26.12.2022 mit 0,65 EUR/L, an diesem Tag lag der EU-Durchschnittspreis bei 0,80 EUR/L, was einen Abstand von 15 Cent/L ausmacht.

Betrachtet man die Tage, an denen die Preise in Österreich die größten Abstände zum EU-Durchschnittspreis hatte, so war dies am 11.07.2022, als der österreichische Preis 9 Cent/L über dem EU-Durchschnitt und am 26.12.2022 als der österreichische Preis 15 Cent/L unter dem EU-Durchschnitt lag.

Analyseergebnis Benzin

Die Analyse hat ergeben, dass die österreichischen Nettopreise für Benzin einerseits teilweise über dem europäischen Durchschnitt gelegen sind (größter Abstand am 11.07.2022: um 9 Cent/L höher als der EU-Durchschnitt), aber andererseits auch teilweise unter dem europäischen Durchschnitt gelegen sind (größter Abstand am 26.12.2022: um 15 Cent/L niedriger als der EU-Durchschnitt).

Von 03.01.2022 bis 07.03.2022 lagen die österreichischen Nettopreise für Benzin unter dem EU-Durchschnittspreis. Am 14.03.2022 stieg der österreichische Preis über den EU-Durchschnittspreis. Vom 21.03.2022 bis 13.06.2022 lagen die österreichischen Preise wieder darunter. Von 20.06.2022 bis 08.08.2022 hingegen lagen die österreichischen Preise über dem EU-Durchschnittspreis. In der Folge sanken die österreichischen Preise für 4 Wochen

⁹⁸ Siehe 2.3 Ablauf des Verfahrens.

⁹⁹ Abb. 12: Medianwerte Benzin, Rohölpreis, 01.01.2022 bis 15.02.2023, Quellen: www.finanzen.net, Daten Spritpreisrechner.

¹⁰⁰ Abb. 13: Nettopreis Benzin Österreich im Vergleich mit EU-Durchschnittspreis, 03.01.2022 - 13.02.2023; Quelle: Oil Bulletin.

¹⁰¹ Abb. 14: Nettopreis Benzin Österreich im Vergleich mit EU-Durchschnittspreis und Nettopreis in ausgewählten Ländern, 03.01.2022 - 13.02.2023; Quelle: Oil Bulletin.

¹⁰² Abb. 9: Brent-Preis (pro Barrel) im Vergleich mit Plattsnotierung für Benzin und Diesel (pro Tonne) Quelle EID, zur Verfügung gestellt von WKÖ Fachverband Mineralölhandel; Abb. 13: Nettopreis Benzin Österreich im Vergleich mit EU-Durchschnittspreis, 03.01.2022 - 13.02.2023; Quelle: Oil Bulletin.

bis zum 05.09.2022 unter den EU-Durchschnitt, um vom 12.09.2022 bis 26.09.2022 über dem EU-Durchschnitt zu liegen. Seit 03.10.2022 liegen die österreichischen Nettopreise für Benzin wieder unter dem EU-Durchschnittspreis.

Die beobachteten Entwicklungen sowie die ausführlichen Analysen und Gespräche mit den untersuchten Unternehmen lassen in einer Gesamtbetrachtung angesichts der unterschiedlichen Faktoren bei Angebot und Nachfrage sowie in Hinblick auf die Versorgungssicherheit keine Rückschlüsse zu, dass diese auf Preisverläufe hinweisen, die sich in irgendeiner Weise als ungewöhnlich darstellen.

Zu den Prüfungsschritten hinsichtlich der Preise für Diesel:

- Vergleich der österreichischen Nettopreise für Diesel mit dem Ölpreis in EUR (Brent) als Index des Wirtschaftszweiges¹⁰³
- Vergleich der österreichischen Nettopreise für Diesel mit dem EU-Durchschnittspreis¹⁰⁴
- Vergleich der österreichischen Nettopreise für Diesel mit dem EU-Durchschnittspreis und mit den in anderen Mitgliedstaaten verlangten Nettopreisen¹⁰⁵
- Vergleich der österreichischen Nettopreise für Diesel mit dem Platts-Index als Indikator für die Preiserhöhungen des Wirtschaftszweiges¹⁰⁶

Der **Höchststand bei den österreichischen Nettopreisen für Diesel** war am 11.07.2022 mit 1,34 EUR/L, an diesem Tag lag der österreichische Preis um 11 Cent/L über dem EU-Durchschnittspreis (1,23 EUR/L). Der tiefste Stand der österreichischen Preise seit der russischen Invasion war am 26.12.2022 mit 0,90 EUR/L zu verzeichnen. An diesem Tag lag der EU-Durchschnittspreis bei 1,00 EUR/L, womit der österreichische Nettopreis 10 Cent/L unter dem EU-Durchschnitt lag.

Betrachtet man die Tage, an denen die Preise in Österreich **die größten Abstände zum EU-Durchschnittspreis** hatte, so war dies am 3.10.2022, als der österreichische Preis 13 Cent/L über dem EU-Durchschnitt und am 26.12.2022 als der österreichische Preis 10 Cent/L unter dem EU-Durchschnitt lag.

Analyseergebnis Diesel

Die Analyse hat ergeben, dass die österreichischen Nettopreise für Diesel einerseits teilweise über dem europäischen Durchschnitt gelegen sind (größter Abstand am 03.10.2022: um 13 Cent höher als der EU-Durchschnitt), aber andererseits auch teilweise

¹⁰³ Abb. 17: Medianwerte Diesel, Rohölpreis, 01.01.2022 bis 15.02.2023, Quellen: www.finanzen.net, Daten Spritpreisrechner.

¹⁰⁴ Abb. 18: Nettopreis Diesel Österreich im Vergleich mit EU-Durchschnittspreis, 03.01.2022 - 13.02.2023; Quelle: Oil Bulletin.

¹⁰⁵ Abb. 19: Nettopreis Diesel Österreich im Vergleich mit EU-Durchschnittspreis und Nettopreis in ausgewählten Ländern, 03.01.2022 - 13.02.2023.

¹⁰⁶ Abb. 9: Brent-Preis (pro Barrel) im Vergleich mit Plattsnotierung für Benzin und Diesel (pro Tonne) Quelle EID, zur Verfügung gestellt von WKÖ Fachverband Mineralölhandel; Abb. 18: Nettopreis Diesel Österreich im Vergleich mit EU-Durchschnittspreis, 03.01.2022 - 13.02.2023; Quelle: Oil Bulletin.

unter dem europäischen Durchschnitt gelegen sind (größter Abstand am 26.12.2022: um 10 Cent niedriger als der EU-Durchschnitt).

Von 03.01.2022 bis 28.02.2022 lagen die österreichischen Nettopreise für Diesel unter dem EU-Durchschnittspreis. Vom 07.03.2022 bis 14.03.2022 lag der österreichische Preis über dem EU-Durchschnittspreis, danach für 3 Wochen bis 04.04.2022 wieder darunter. Von 11.04.2022 bis 08.08.2022 war der österreichische Preis mit Ausnahme von 09.05.2022 und 30.05.2022 höher als der EU-Preis. Von 15.08.2022 bis 29.08.2022 lagen die österreichischen Preise wieder unter dem EU-Durchschnitt; ab dem 05.09.2022 bis 07.11.2022 lagen die österreichischen Preise wieder über dem EU-Durchschnitt. Ab 14.11.2022 bis 15.02.2023 lagen die österreichischen Nettopreise für Diesel unter den EU-Durchschnittspreisen.

Die beobachteten Entwicklungen sowie die ausführlichen Analysen und Gespräche mit den untersuchten Unternehmen lassen in einer Gesamtbetrachtung angesichts der unterschiedlichen Faktoren bei Angebot und Nachfrage sowie in Hinblick auf die Versorgungssicherheit keine Rückschlüsse zu, dass diese auf Preisverläufe hinweisen, die sich in irgendeiner Weise als ungewöhnlich darstellen.

Zu den Prüfungsschritten hinsichtlich der Preise für Heizöl:

- Vergleich der österreichischen Nettopreise für Heizöl mit dem EU-Durchschnittspreis¹⁰⁷
- Vergleich der österreichischen Nettopreise für Heizöl mit dem EU-Durchschnittspreis und mit den in anderen Mitgliedstaaten verlangten Nettopreisen¹⁰⁸
- Vergleich der österreichischen Nettopreise für Heizöl mit dem Ölpreis in EUR (Brent) als Index des Wirtschaftszweiges¹⁰⁹

Der **Höchststand bei den österreichischen Nettopreisen für Heizöl** war am 14.03.2022 mit 1,37 EUR/L, an diesem Tag lag der österreichische Preis um 2 Cent/L über dem EU-Durchschnittspreis (1,35 EUR/L). Der tiefste Stand der österreichischen Preise seit der russischen Invasion war am 13.02.2023 mit 0,85 EUR/L, an diesem Tag lag der EU-Durchschnittspreis bei 0,84 EUR/L, was einen Abstand von 1 Cent/L ausmacht.¹¹⁰

Betrachtet man die Tage, an denen die Preise in Österreich **die größten Abstände zum EU-Durchschnittspreis** hatte, so war dies am 3.10.2022, als der österreichische Preis 16 Cent/L über dem EU-Durchschnitt und am 25.4.2022 als der österreichische Preis 6 Cent/L unter dem EU-Durchschnitt lag.

¹⁰⁷ Abb. 22: Nettopreis Heizöl Österreich im Vergleich mit EU-Durchschnittspreis, 03.01.2022 - 13.02.2023; Quelle: Oil Bulletin.

¹⁰⁸ Abb. 23: Nettopreis Heizöl Österreich im Vergleich mit EU-Durchschnittspreis und Nettopreis in ausgewählten Ländern, 03.01.2022 - 13.02.2023; Quelle: Oil Bulletin.

¹⁰⁹ Abb. 24: Nettopreis Heizöl Österreich, Rohölpreis, 03.01.2022 bis 13.02.2023, Quellen: www.finanzen.net, Oil Bulletin.

¹¹⁰ Es wurden die Heizölpreise herangezogen, die für einen Verkauf von einer Menge ab 2000 L verrechnet werden (vgl. [Treibstoffpreise aktuell \(bmk.gv.at\)](https://www.bmk.gv.at) (abgerufen am 28.02.2023)).

Analyseergebnis Heizöl

Die Analyse hat ergeben, dass die österreichischen Nettopreise für Heizöl einerseits teilweise über dem europäischen Durchschnitt gelegen sind (größter Abstand am 03.10.2022: um 16 Cent höher als EU-Durchschnitt), aber andererseits auch teilweise unter dem europäischen Durchschnitt gelegen sind (größter Abstand am 25.04.2022: um 6 Cent niedriger als im EU-Durchschnitt).

Von 03.01.2022 bis 28.02.2022 lagen die österreichischen Nettopreise unter den EU-Durchschnittspreisen. Von 07.03.2022 bis 28.03.2022 lagen die österreichischen Preise über dem EU-Durchschnittspreis. Von 04.04.2022 bis 27.06.2022 waren die österreichischen Nettopreise mit der Ausnahme vom 23.05.2022 unter dem EU-Durchschnitt. Vom 04.07.2022 bis 07.11.2022 lagen die österreichischen Preise über dem EU-Durchschnitt. Seit dem 14.11.2022 bewegen sich die österreichischen Preise am EU-Durchschnittspreis.

Die beobachteten Entwicklungen sowie die ausführlichen Analysen und Gespräche mit den untersuchten Unternehmen lassen in einer Gesamtbetrachtung angesichts der unterschiedlichen Faktoren bei Angebot und Nachfrage sowie in Hinblick auf die Versorgungssicherheit keine Rückschlüsse zu, dass diese auf Preisverläufe hinweisen, die sich in irgendeiner Weise als ungewöhnlich darstellen.

Weitere Schlussfolgerungen:

Die Preise für Treibstoffe und Heizöl sind in dieser Dimension nicht nur in Österreich, sondern auch in den anderen europäischen Staaten sowie in vielen anderen Ländern der Welt gestiegen und verharren auf einem im Vergleich zu den Vorjahren hohen, wenngleich seit Jahreswechsel 2022/2023 auf leicht rückläufigem Niveau. Auch die Entkopplung von Rohölpreis und Produktenpreis im Jahr 2022 ist ein europa- bzw. weltweites Phänomen. Als wesentliche Faktoren für diese Preissteigerungen werden die auf allen Märkten verstärkte Nachfrage nach Anlaufen der Konjunktur nach der Corona-Phase, die fundamentalen Unsicherheiten aufgrund des Ukraine-Krieges und damit verbundenen Versorgungsprobleme bei der Beschaffung von Alternativprodukten gesehen; der Preis für Diesel ist als Substitutionsprodukt z.B. von Gas europaweit nochmals stärker als bei Benzin gestiegen; in Österreich dürfte zudem der Produktionsausfall in der Raffinerie Schwechat zusätzlichen Marktstress in der Versorgungslogistik und damit auch Auswirkungen auf die Preise gehabt haben. Bei den Bruttopreisen ist auch die steigende CO₂-Bepreisung ein Faktor (bei Diesel und Heizöl höher als bei Benzin).

Wie die Analysen unter Kapitel 5 „Preisentwicklung für Benzin, Diesel und Heizöl im Vergleich“ zeigen, **hat daher der geforderte Preis oder die Preiserhöhung für Benzin, Diesel und Heizöl die internationale Preisentwicklung oder den allgemeinen Preisindizes dieses Wirtschaftszweiges oder die allgemeine Preiserhöhung dieses Wirtschaftszweiges nicht in einem ungewöhnlichen Maße überstiegen. Vielmehr sind die Preissteigerungen durch die außergewöhnliche Marktentwicklung und Rahmenbedingungen im Jahr 2022 erklärbar. Somit ist die Tatbestandsvoraussetzung des § 5 Preisgesetzes nicht erfüllt und ist von einer über die Stufe 2**

hinausgehenden Prüfung abzusehen.¹¹¹ Dass es (kurzfristige) Abweichungen nach oben und nach unten gibt, ist eine Folge von Angebot und Nachfrage sowie von exogenen Faktoren. Eine Schlussfolgerung, dass es sich dabei um Preisentwicklungen in einem „ungewöhnlichen Maß“ handelt, kann damit nicht gezogen werden.

Aussagen über mögliche wettbewerbsrechtlich relevante regionale Unterschiede bei der Preisentwicklung werden hier nicht getroffen.

Preisregulierungen auf nationaler Ebene können zu Marktaustritten führen, die dem Markt und der Auswahl bzw. die Verfügbarkeit von Gütern für Konsumentinnen und Konsumenten langfristig schaden können (vgl. Ungarn oder Frankreich, wo hohe staatliche Subventionen erforderlich waren). Wie auch die Wettbewerbskommission bei der Analyse der Konkurrenz zwischen dem Preisgesetz und dem Kartellrecht festgehalten hat, ist bei einem Eingriff nach dem Preisgesetz „darauf zu achten, dass es nicht zu Verwerfungen am Markt kommt, denen das Kartellrecht gerade entgegenwirken möchte“.¹¹² Außerdem ist festzuhalten, dass die internationale Verflechtung des Handelssystems für Ölprodukte sehr groß ist und Österreich weitgehend von Importen von Rohöl sowie Verarbeitungsprodukten abhängig ist. Im Europäischen Binnenmarkt gibt es grundsätzlich einen freien Warenverkehr, womit nationale Eingriffe in die Preisbildung Auswirkungen auf die Verfügbarkeit von Produkten hätte.

Die Konzeption des aktuellen Preisgesetzes aus dem Jahr 1992 geht zurück auf frühere Preisgesetze aus den 1950er Jahren, also vor dem Beitritt zur EU und den entsprechenden Marktöffnungen im Binnenmarkt und bevor in Österreich ein schlagkräftiges Kartellrecht mit den entsprechenden Behörden geschaffen wurde. Im europäischen Binnenmarkt kann daher ein nationales Preis- bzw. Gewinnregulativ derartigen Problemstellungen nicht entgegentreten. Die Antwort auf die enorm gestiegenen Gewinne von internationalen Konzernen¹¹³ wurde daher auf europäischer Ebene mit der Einführung des sogenannten Solidaritätsbeitrags gefunden.

Der Treibstoffmarkt ist Gegenstand von Sektoruntersuchungen von verschiedenen nationalen Wettbewerbsbehörden in Europa unbeschadet der Zuständigkeit der Europäischen Kommission für wettbewerbsrechtliche Sachverhalte von binnenmarktweiter Relevanz. Neben der Branchenuntersuchung Kraftstoffmarkt der österreichischen Bundeswettbewerbsbehörde vom August 2022, haben auch das deutsche Bundeskartellamt und die britische Wettbewerbsbehörde diesen Markt untersucht bzw. wollen diesen auch noch weitgehender untersuchen. Das deutsche Bundeskartellamt prüft in der zweiten Phase die Preisbildung im Großhandel und hat ebenso angekündigt, sich auch mit Fragen der kollektiven Marktmacht auseinander zu setzen. Bei ihren bisherigen Untersuchungen sind die Wettbewerbsbehörden auch auf die Entwicklung von Brutto-Raffineriemargen¹¹⁴ eingegangen, wobei jeweils auf die Unterschiede von Brutto- und Nettomargen zu achten ist. Faktum sind die hohen Gewinne, welche weltweit von einer Reihe von

¹¹¹ Vgl. Kapitel 2.2 Verfahren nach dem Preisgesetz.

¹¹² Wettbewerbskommission, Zwischenbericht Treibstoffmarkt vom 29.04.2022, S. 11, abrufbar auf der Webseite der Wettbewerbskommission unter „Tätigkeiten - Gutachten“ [Wettbewerbskommission \(bmaw.gv.at\)](https://www.bmaw.gv.at/wettbewerbskommission) (abgerufen am 15.02.2023).

¹¹³ Siehe Kapitel 4.6 Entwicklung von Margen und Gewinnen.

¹¹⁴ Siehe auch FN 7.

Majors im Jahr 2022 erwirtschaftet wurden, wobei beispielsweise das deutsche Bundeskartellamt für 2021 im Raffineriebereich auf negative Nettomargen in vielen Fällen hingewiesen hat.

Angesichts der Verschränkungen der Märkte für Erdöl und seiner Derivate und insbesondere eines offenen Europäischen Binnenmarktes sind Lösungsansätze auf Europäischer Ebene richtig angesiedelt, seien dies kartellrechtliche Untersuchungen, wie z.B. weitergehende Untersuchungen von Informationsplattformen (Transparenz, Verhaltenskontrolle), welche als Indizes im Großhandelsbereich sehr relevant sind, oder seien dies zeitlich befristete Maßnahmen, wie die des Solidaritätsbeitrages nach der EU-Notfallverordnung aufgrund der unternehmerischen Gewinnentwicklung in den dort genannten spezifischen Sektoren.

7 ANHANG 1 - Dissenting Opinion des Vertreters der BAK

13.3.2023

Ergänzungen zur Stellungnahme der Preiskommission zum Antrag der Bundesarbeitskammer betreffend Benzin, Diesel und Heizöl

Das von der BAK entsandte Mitglied zur Preiskommission gibt nachfolgende Ergänzung im Sinne einer „dissenting opinion“ ab:

1. Zum Antrag der Bundesarbeitskammer (BAK)

Die BAK als antragsberechtigte Institution gemäß § 5 Abs 2 iVm § 9 Abs 2 PreisG stellte am 8.9.2022 den Antrag, der Bundesminister für Arbeit und Wirtschaft möge gemäß § 5 PreisG untersuchen, ob die von den nachstehend angeführten Unternehmen für die Produkte Benzin, Diesel und Heizöl, durchgeführten Preissteigerungen seit März 2022 die internationale Preisentwicklung, den allgemeinen Preisindex des betreffenden Wirtschaftszweiges oder die allgemeine Preiserhöhung dieses Wirtschaftszweiges in einem ungewöhnlichen Maße übersteigen und die Preisabweichungen auf eine ungerechtfertigte Preispolitik beruhen, die nachteilige volkswirtschaftliche Auswirkungen hat.

Begründet wurde der Antrag der BAK ua aufgrund folgender Entwicklungen:

- Außerordentliche Preissteigerungen bei den genannten Produkten seit Beginn des Ukraine Krieges Ende Februar 2022: Seit diesem Zeitpunkt haben sich die Preise für Benzin und Diesel um mehr als 40 % erhöht. Die Tankfüllung eines Kleinwagens (40 Liter) mit Benzin (Diesel) kostete im Jahresvergleich Juni 2021/2022 um € 32,96 (€ 34,20 für Diesel) mehr, wovon € 24,96 (€ 24,60 für Diesel) oder rund 75 % auf die Preiserhöhungen seit Beginn des Krieges in der Ukraine zurückzuführen sind;
- Entkoppelung der Rohölpreise von den Treibstoffpreisen: Rohölpreise sind bei weitem nicht im selben Ausmaß gestiegen;
- Eigene Berechnungen und Ergebnisse der BWB-Untersuchung: starker Anstieg der Brutoraffinierungsmargen (Verdreifachung) und der Gewinnmargen ohne entsprechende Kostensteigerungen;
- Veröffentlichte Quartalsergebnisse zeigen außerordentliche Gewinnsteigerungen (2. Quartal 2022): Verdoppelung bis Verfünffachung der Quartalsgewinne bei den so genannten „Majors“;
- Inflationsentwicklung: Treibstoffpreise sind wesentliche Treiber der Inflation und haben daher einen enormen Effekt auf die allgemeine Preisentwicklung.

Die Prüfung der Preispolitik und somit die Beantwortung der Frage, ob unbegründete und damit ungerechtfertigte Preiserhöhungen bei den genannten Unternehmen vorliegen, ist nur im Wege einer Betriebsprüfung zu beantworten. Die konkrete Prüfung erfordert somit eine Einsichtnahme in die interne Kosten- und Margenstruktur der betroffenen Unternehmen und eine entsprechende fachliche Analyse.

Univ.- Prof. Dr. Christoph Badelt, Präsident des Fiskalrates, führte in der Pressestunde vom 12.3.2023 ua aus, dass es Aufgabe einer Preiskommission sei, „Nachkalkulationen“ durchzuführen. Dies entspräche einer Analyse der gestiegenen Kosten der Unternehmen im Verhältnis zu den gestiegenen Preisen. Im Übrigen spricht § 10 Abs 4 Preisgesetz die Möglichkeit von Betriebsprüfungen im Vorprüfungsverfahren dezidiert an.

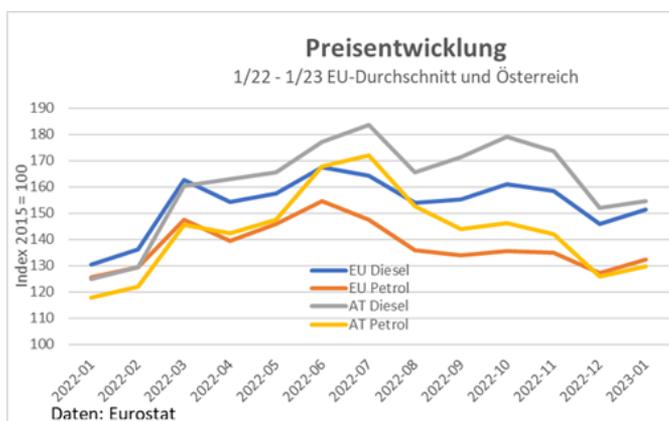
2. Zur Stellungnahme der Preiskommission

Wie in der Stellungnahme der Preiskommission festgehalten, ist vor einer tatsächlichen Festsetzung eines volkswirtschaftlich gerechtfertigten Preises ein 5-stufiger Prüfungsprozess durchzuführen. Die Prüfung der konkreten Preispolitik der betroffenen Unternehmen sollte demnach erst in der dritten Stufe des Verfahrens erfolgen und Antwort darauf geben, ob der geforderte Preis oder die vorgenommene Preiserhöhung auf einer ungerechtfertigten Preispolitik eines oder mehrerer Unternehmen beruht. Auf die Notwendigkeit von Betriebsprüfungen und der Beiziehung eines Sachverständigen im Vorprüfungsverfahren wurde daher meinerseits bereits in der ersten Sitzung der Preiskommission am 22.9.2023 hingewiesen.

Einstellung des Prüfungsverfahrens nicht gerechtfertigt

Die Preiskommission will nach Prüfung der Verfahrensstufen 1 und 2 keine weiteren Prüfungsschritte in Richtung einer Betriebsprüfung setzen. Die Preiskommission begründet die Einstellung weiterer Prüfungsschritte damit, dass keine Preissteigerungen in einem im internationalen Vergleich bzw. im Vergleich zu Preisindizes ungewöhnlichen Maße vorlägen und damit die Tatbestandsvoraussetzung des § 5 Preisgesetz nicht erfüllt wäre.

Der Antrag der BAK verweist vor allem auf die außergewöhnlichen Preissteigerungen bei Benzin, Diesel und Heizöl seit Beginn des Ukraine-Krieges. Demnach sind die vorgenommenen Preiserhöhungen im internationalen Vergleich im Beobachtungszeitraum relevant. Diesbezüglich ist eine Analyse des von Eurostat veröffentlichten harmonisierten Verbraucherpreisindex für Diesel und Benzin besonders aussagekräftig. Dazu halte ich fest: Der von Eurostat veröffentlichte harmonisierte Verbraucherpreisindex für Treibstoffpreise (Benzin und Diesel) zeigt klar, dass die Treibstoffpreise in Österreich im Vergleich zum EU-Durchschnitt wesentlich stärker gestiegen sind. Dies zeigt auch nachfolgende grafische Auswertung:



Last updated: 02/03/2023 11:00				
Time frequency	Monthly			
Unit of measure	Index, 2015=100			
GEO (Labels)	EU27		Austria	
COICOP (Labels)	Diesel	Petrol	Diesel	Petrol
TIME				
2022-01	130,55	125,50	124,99	117,72
2022-02	136,04	129,33	129,54	121,98
2022-03	162,70	147,52	160,43	145,57
2022-04	154,31	139,28	162,93	142,40
2022-05	157,58	146,02	165,61	147,49
2022-06	167,56	154,57	177,22	167,91
2022-07	164,14	147,58	183,47	171,83
2022-08	153,79	135,86	165,52	152,57
2022-09	155,17	134,05	171,33	144,07
2022-10	160,92	135,58	179,18	146,15
2022-11	158,45	134,83	173,47	142,07
2022-12	145,81	127,03	152,04	125,89
2023-01	151,35	132,34	154,72	129,65

So lag etwa die Preissteigerung bei Diesel in den Monaten Juni bis Oktober 2022 jeweils um mindestens 10 Prozentpunkte über dem EU-Durchschnitt, im Juli gar um 19 Prozentpunkte oder im Oktober um 18 Prozentpunkte.

Analog die Entwicklung bei Benzin. Hier sind in den Monaten Juni bis Oktober 2022 ebenfalls große Unterschiede auszumachen. Im Juli lag der österreichische Indexwert gar um 24 Prozentpunkte über dem EU-Durchschnitt. Es kann daher von Preissteigerungen in einem ungewöhnlichen Maße gesprochen werden.

Die Preiskommission hat die monatlich veröffentlichten Daten von Eurostat in ihrer Analyse der Preisentwicklung nicht einbezogen, wodurch die Befundaufnahme unvollständig ist.

Das Preisgesetz ist in seiner Ausgestaltung unbestimmt. Die Bestimmung „Preiserhöhungen in einem ungewöhnlichen Maße“ lässt jedenfalls einen breiten Auslegungsrahmen zu und gibt der Preiskommission einen großen Interpretationsspielraum. Auf diesen Umstand wird im vorliegenden Bericht nicht eingegangen.

Die dargestellte Entwicklung des von Eurostat veröffentlichten harmonisierten Verbraucherpreisindex für Diesel und Benzin im europäischen Vergleich (Österreich-Preis und EU-Durchschnittspreise), welche auch der Preiskommission mitgeteilt wurde, rechtfertigt jedenfalls eine vertiefende Untersuchung der Preispolitik der betroffenen Unternehmen, insbesondere auch in Verbindung mit den allgemein festgestellten Margen- und Gewinnentwicklungen.

Die Preiskommission kann somit erst nach Durchführung von Betriebsprüfungen eine Aussage darüber treffen, ob die vorgenommenen Preiserhöhungen überhöht waren und weitere Maßnahmen zu setzen sind.

Die Aussage in der Stellungnahme der Preiskommission, dass keine Preissteigerungen in ungewöhnlichem Maß vorlägen und damit die Tatbestandsvoraussetzung des § 5 Preisgesetz nicht erfüllt wäre, kann daher nicht geteilt werden.

Die Stellungnahme der Preiskommission ist nicht ausgewogen

Die Ausführungen im Executive Summary (Punkt 1) und im Abschnitt „Ergebnis und Schlussfolgerung“ (Punkt 6) zielen im Wesentlichen darauf ab, die außerordentlichen Preissteigerungen mit Beginn des Ukraine-Krieges allgemein zu erklären. Der Bericht erweckt dabei den Anschein, als hätte die Preiskommission jegliche Preissteigerung der Unternehmen genau analysiert und könne somit eine „objektive“ Erklärung und Begründung für die Preisentwicklung liefern. Entwicklungen, die für die Mineralölunternehmen ungünstiger sind bzw. das in Aussicht genommene Ergebnis weniger unterstützen, werden hingegen intransparent bis gar nicht dargestellt (z.B. Preisentwicklung nach Eurostat, tatsächliche Gewinnentwicklung aufgrund von veröffentlichten Unternehmensergebnissen, positive Beispiele von Markteingriffen, etc).

Beispielhaft sei hierzu angeführt, dass die Preiskommission im Executive Summary zum Ergebnis kommt, dass im letzten Jahr die Preise für Benzin, Diesel und Heizöl europaweit und auch außerhalb Europas gestiegen sind und auf einem hohen Niveau verharren. Ebenso wird die Entkoppelung zwischen Erdölpreis und Produktenpreise sehr allgemein als ein europäisches bzw. weltweites Phänomen beschrieben, ohne darauf einzugehen, dass die Treibstoffpreise in Österreich innerhalb von wenigen Wochen um mehr als 40 % gestiegen sind, ein Allzeithoch erreichten, wesentlich für die hohe Inflation verantwortlich sind und Unternehmen gleichzeitig Rekordergebnisse erzielen.

Erwähnenswert ist weiters, dass die Marktverwerfungen seit Beginn des Ukraine-Krieges viele Staaten veranlassten, Maßnahmen gegen die hohen Treibstoffpreise zu ergreifen. Der Bericht ist insofern nicht ausgewogen, als in den Schlussfolgerungen lediglich mögliche negative Folgen von Markteingriffen betont werden und die Preiskommission zudem hervorhebt, dass Markteingriffe Konsument:innen langfristig schaden können. Dies ist eine einseitige Darstellung, weil es etliche Staaten gibt, die erfolgreich in den Markt eingegriffen haben, um Verbraucher:innen zu entlasten (z.B. Slowenien, Kroatien, Spanien, Frankreich, Deutschland). Ohne dass der gesamte Stufenplan der Überprüfung durchgeführt wurde, werden in den Schlussfolgerungen Markteingriffe als jedenfalls schädlich dargestellt und somit auch indirekt das Einstellen des Verfahrens gerechtfertigt.

Reformnotwendigkeit des Preisgesetzes wird in der Stellungnahme nicht angesprochen

Die Untersuchungen der Preiskommission im laufenden Verfahren zeigen darüber hinaus, dass das Preisgesetz nach derzeitiger Rechtslage kein geeignetes Instrument ist, um außerordentliche Preisentwicklungen rasch eingehend untersuchen zu können und gegebenenfalls Maßnahmen gegen überhöhte Preise setzen zu können.

Allein der Umstand, dass mittlerweile 6 Monate nach Antragstellung durch die BAK vergangen sind, zeigt schon den Reformbedarf auf. In der Zwischenzeit haben die Konsument:innen Höchstpreise bezahlt und die betroffenen Unternehmen hohe Übergewinne erzielt. Die hohen Treibstoffpreise schlagen mittlerweile auch auf andere Produkte, wie etwa Lebensmittelpreise, Hotellerie und Gastwirtschaft, durch. Die Konsument:innen müssen daher die hohen Treibstoffpreise „mehrfach“ bezahlen.

Das Verfahren nach dem Preisgesetz ist weitgehend unregelt und wesentliche Begriffe bedürfen einer eigenen Interpretation (z.B. Prüfschema, Fristenlauf, „Preissteigerung in einem ungewöhnlichen Maße“, Umfang der Betriebsprüfung), was dazu führen kann, dass Anträge nach dem Preisgesetz jederzeit eingestellt werden können, ohne dass das zur Verfügung stehende Instrumentarium der Prüfung ausgeschöpft wurde.

Bereits im Jahr 2008 wurde der Preisantrag der BAK ohne Durchführung von Betriebsprüfungen nach mehrheitlicher Empfehlung der Preiskommission durch den zuständigen Bundesminister eingestellt. Aufgrund der aufgezeigten Faktenlage ist es unverständlich, dass auch dieses Verfahren ohne Ausnützung weiterer Prüfungsschritte (Phase 3 und folgende) eingestellt wird.

Daraus folgt auch, dass das Preisgesetz hinsichtlich anderer Dienstleistungen und Sachgüter, die ebenfalls auffällig hohe Preissteigerungen in Österreich ausweisen, wie z.B. Lebensmittelpreise, in der derzeitigen Form ein untaugliches Mittel zur Bekämpfung der aktuellen Teuerung ist.

Um das Preisgesetz krisentauglich zu machen, bedarf es ua folgender Anpassungen:

- klare Indikatoren, wann ein Verfahren einzuleiten ist;
- Einführung einer Beweislastumkehr: Unternehmen müssen bei Einleitung eines Verfahrens darlegen, dass die verlangten Preise nicht auf einer ungerechtfertigten Preispolitik beruhen;
- verpflichtende Einbindung eines Sachverständigen;
- einen klar definierten Fristenlauf;
- volle Transparenz des Verfahrens und Veröffentlichung der Ergebnisse.

Die unbefriedigende Rechtslage und Reformbedürftigkeit des Preisgesetzes hätte in die Stellungnahme der Preiskommission einfließen sollen.

--- Ende der Stellungnahme des Vertreters der Bundesarbeitskammer ---

8 Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Übersicht Sitzungen der Preiskommission.....	14
Abb. 2: Versorgung in Österreich 2021, Quelle: Verbrauchsstatistik BMK, Berechnungen Fachverband Mineralölindustrie; Zahlen für 2022 beim BMK noch nicht verfügbar	18
Abb. 3: Importe Diesel / Benzin 2020, Quelle: Europe Fuels	19
Abb. 4: Tankstellenstatistik 2021; Quelle: Fachverband der Mineralölindustrie.....	20
Abb. 5: Tankstellen in Österreich 2021, Quelle: Fachverband der Mineralölindustrie.....	20
Abb. 6: Darstellung langfristige Ölnachfrage nach Regionen; Quelle: World Oil Outlook 2045, OPEC, 2022.....	22
Abb. 7: Entwicklung des Rohölpreises (Brent in Euro), 19.02.2001 - 18.02.2023, Quelle: www.finanzen.net.....	26
Abb. 8: Entwicklung des Rohölpreises (Brent in Euro), 19.02.2020 - 18.02.2023, Quelle: www.finanzen.net.....	27
Abb. 9: Brent-Preis (pro Barrel) im Vergleich mit Plattsnotierung für Benzin und Diesel (pro Tonne) Quelle EID, zur Verfügung gestellt von WKÖ Fachverband Mineralölhandel.....	29
Abb. 10: Bruttopreis Benzin Österreich im Vergleich mit EU-Durchschnittspreis, 03.01.2022 - 13.02.2023; Quelle: Oil Bulletin	34
Abb. 11: Bruttopreis Benzin Österreich im Vergleich mit EU-Durchschnittspreis und Bruttopreis in ausgewählten Ländern, 03.01.2022 - 13.02.2023; Quelle: Oil Bulletin.....	34
Abb. 12: Medianwerte Benzin, Rohölpreis, 01.01.2022 bis 15.02.2023, Quellen: www.finanzen.net, Daten Spritpreisrechner	36
Abb. 13: Nettopreis Benzin Österreich im Vergleich mit EU-Durchschnittspreis, 03.01.2022 - 13.02.2023; Quelle: Oil Bulletin	36
Abb. 14: Nettopreis Benzin Österreich im Vergleich mit EU-Durchschnittspreis und Nettopreis in ausgewählten Ländern, 03.01.2022 - 13.02.2023; Quelle: Oil Bulletin.....	37
Abb. 15: Bruttopreis Diesel Österreich im Vergleich mit EU-Durchschnittspreis, 03.01.2022 - 13.02.2023; Quelle: Oil Bulletin	38
Abb. 16: Bruttopreis Diesel Österreich im Vergleich mit EU-Durchschnittspreis und Bruttopreis in ausgewählten Ländern, 03.01.2022 - 15.02.2023; Quelle: Oil Bulletin.....	39
Abb. 17: Medianwerte Diesel, Rohölpreis, 01.01.2022 bis 15.02.2023, Quellen: www.finanzen.net, Daten Spritpreisrechner	40
Abb. 18: Nettopreis Diesel Österreich im Vergleich mit EU-Durchschnittspreis, 03.01.2022 - 13.02.2023; Quelle: Oil Bulletin.....	41
Abb. 19: Nettopreis Diesel Österreich im Vergleich mit EU-Durchschnittspreis und Nettopreis in ausgewählten Ländern, 03.01.2022 - 13.02.2023; Quelle: Oil Bulletin.....	41
Abb. 20: Bruttopreis Heizöl Österreich im Vergleich mit EU-Durchschnittspreis, 03.01.2022 - 13.02.2023; Quelle: Oil Bulletin	43
Abb. 21: Bruttopreis Heizöl Österreich im Vergleich mit EU-Durchschnittspreis und Bruttopreis in ausgewählten Ländern, 03.01.2022 - 13.02.2023; Quelle: Oil Bulletin.....	43
Abb. 22: Nettopreis Heizöl Österreich im Vergleich mit EU-Durchschnittspreis, 03.01.2022 - 13.02.2023; Quelle: Oil Bulletin	44
Abb. 23: Nettopreis Heizöl Österreich im Vergleich mit EU-Durchschnittspreis und Nettopreis in ausgewählten Ländern, 03.01.2022 - 13.02.2023; Quelle: Oil Bulletin.....	45

Abb. 24: Nettopreis Heizöl Österreich, Rohölpreis, 03.01.2022 bis 13.02.2023, Quellen:
www.finanzen.net, Oil Bulletin 46