

An das Bundesministerium für
Wirtschaft, Energie und Tourismus
Stubenring 1
1010 Wien

per E-Mail: wettbewerbpolitik@bmwet.gv.at
per Webformular:
Parlamentarisches Begutachtungsverfahren

Abteilung für Rechtspolitik
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T 05 90 900 DW
E rp@wko.at
W wko.at/rp

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
2026-0.248.045
19.3.2026

Unser Zeichen, Sachbearbeiter
Rp 70.14.2/2026/TT/CG
Dr. Theodor Taurer

Durchwahl
4418

Datum
23.3.2026

Ministerialentwurf betreffend Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz, mit dem Bestimmungen über Preise für Sachgüter und Leistungen getroffen werden (Preisgesetz 1992) und das Energie-Control-Gesetz geändert werden; Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Wirtschaftskammer Österreich bedankt sich für die Einbindung in den Begutachtungsprozess und nimmt zum gegenständlichen Entwurf wie folgt Stellung:

I. Allgemeines

Der vorliegende Entwurf stellt die preisrechtliche Umsetzung der politischen Absichtserklärung der Bundesregierung aus den Ministerratsvorträgen 44/12 und 45/9 dar, um „auf *aktuelle und zukünftige Krisensituationen und Treibstoffentwicklungen noch entschlossener und flexibler reagieren zu können*“. Zu diesem Zweck soll der Bundesregierung eine Verordnungsermächtigung zur Erstellung eines Regulativs eingeräumt werden, damit Energieunternehmen - unter Sicherstellung der Versorgungssicherheit - „*nicht von außerordentlichen Gewinnen profitieren können*“. Für den Fall, dass eine solche Verordnung erlassen wird, hat der Finanzminister per Verordnung die Mineralölsteuersätze entsprechend der politischen Vereinbarung zu senken. Die zuletzt bezeichnete Rechtsänderung erfolgt im Mineralölsteuergesetz, und wird durch eine andere Begutachtung abgedeckt.

Die geplante Bestimmung des § 5aa Preisgesetz (PreisG) regelt die Bedingungen eines staatlichen Markteingriffes (Preisanstieg in ungewöhnlichem Ausmaß; Vorliegen einer volkswirtschaftlichen Verwerfung; marktconforme Maßnahmen reichen nicht aus, um den Missstand zu beseitigen) sowie, was unter einer „volkswirtschaftlich gerechtfertigten Marge“ verstanden werden soll. Die näheren Details einer solchen Margenbeschränkung können, wenn diese Novelle in Kraft getreten ist, umgehend per Verordnung der Bundesregierung erlassen werden. Die Verordnung gilt zeitlich beschränkt, und die Margenkontrolle soll der E-Control obliegen.

Es ist vollkommen unbestritten, dass die österreichische Wirtschaft zur Erhaltung und Verbesserung ihrer nationalen und internationalen Wettbewerbsfähigkeit auf die Versorgung mit günstiger Energie angewiesen ist; dies gilt auch für die Versorgung mit Treibstoffen. Davon betroffen sind alle Unternehmen unabhängig von ihrer Größe und ihrem Tätigkeitsbereich. Mindestens ebenso wichtig wie die Leistbarkeit der Treibstoffe ist deren Verfügbarkeit, weshalb auf das Thema der Versorgungssicherheit besonderes Augenmerk zu legen ist.

Ebenso unbestritten ist es, dass inflationstreibenden Maßnahmen mit adäquaten wirtschaftspolitischen Maßnahmen zu begegnen ist, um die allgemeinen Preissteigerungen auf das nicht verhinderbare Maß zu beschränken. Solche staatlichen Schritte müssen marktkonform ausgestaltet und zeitlich treffsicher umgesetzt werden, um wirksam zu sein und den künftigen Wettbewerb nicht zu beeinträchtigen.

Der vorliegende Entwurf wird diesen Zielvorstellungen keineswegs gerecht und greift - wie vom Entwurf selbst zugestanden - schwerwiegend in die Erwerbsfreiheit von Unternehmen und die Funktionsweise des freien Marktes ein. Es besteht die reale Gefahr, dass das Marktverhalten durch den Staat so gesteuert wird, dass die wettbewerblichen Anreize zur Verbesserung und Differenzierung des Marktangebotes eingeschränkt werden.

Das Problem der vorliegenden Lösung liegt bereits in der politischen Grundannahme, dass sich heimische Energieunternehmen als „Kriegsgewinner“ der jüngsten weltpolitischen Entwicklungen erweisen. Es gibt gegenwärtig keine belastbaren Zahlen, die wissenschaftlich sauber auf das Vorliegen von „Windfall Profits“ hindeuten. Sollte diese Einschätzung aus früheren Erfahrungen abgeleitet werden, dann fehlt es an einer soliden Analyse, warum zB die Ereignisse während des Beginns des russischen Angriffskrieges 2022 auf die gegenwärtige Situation übertragbar sind. Betrachtet man die österreichischen Nettopreise für Benzin und Diesel im Vergleich der Euro-Länder, weist die letzte Veröffentlichung des „Weekly Oil Bulletins“ der DG Energy (Preise vom 16.03.) Österreich bei beiden Produkten unterhalb des gewichteten Durchschnitts aus. Es gibt auch keine anderen belastbaren Hinweise, die darauf hindeuten würden, dass in Österreich Unternehmen von den gegenwärtigen weltpolitischen Entwicklungen profitieren würden.

Eine Förderung des Tanktourismus ist aus Sicht der Wirtschaft kein legitimes Ziel der nationalen Markteingriffe und sollte so weit wie möglich vermieden werden, da dies zu logistischen Belastungen und Versorgungsengpässen jedenfalls in den grenznahen Bereichen führt.

Um inflationäre Entwicklungen hintanzuhalten, sind andere Maßnahmen zielführender und leicht umsetzbar. So lässt sich etwa die Mineralölsteuer oder CO₂-Bepreisung auf die gegenständlichen Treibstoffe spürbar und ohne weiteren bürokratischen Aufwand sofort reduzieren. Solche Maßnahmen sind gegenüber dem vorgeschlagenen Margenbegrenzungssystem ein gelinderes Mittel in Bezug auf die Einschränkung der Erwerbsfreiheit. Abgabensenkungen vermögen das mehrstufige Einfließen hoher Treibstoffkosten in die Wertschöpfungskette gezielter zu vermeiden.

II. Im Detail

Die zentrale Regelung des Entwurfes - § 5aa PreisG - schafft eine Reihe neuer unpräziser Rechtsbegriffe, die eine sachgerechte Umsetzung der Bestimmung erschweren.

In Abs.1 letzter Satz ist der Terminus „**volkswirtschaftliche Verwerfung**“ so definiert, dass vom Vorliegen einer solchen jedenfalls dann auszugehen ist, „*wenn die im Oil Bulletin der Europäischen Kommission jeweilig eingemeldeten Netto-Preise im Vergleich zu den Preisen zwei Monate vorher um mehr als 30 Prozent gestiegen sind.*“ Hier werden zwei Erlassungsvoraussetzungen der Verordnung miteinander verwechselt - der Preisanstieg in einem ungewöhnlichen Ausmaß und die volkswirtschaftliche Verwerfung; durch den vorgesehenen 30% Anstieg wird allenfalls ein als politisch unangemessen empfundener Preisanstieg der durchschnittlichen Tankstellennettopreise festgestellt. Die volkswirtschaftlichen Verwerfungen - also die allfälligen wirtschaftlichen Folgen des Preisanstiegs - werden hingegen gar nicht determiniert und schon gar nicht der Begriff der Krise, der in der Bestimmung ebenfalls angeführt ist.

Die Formulierung „*unter Beachtung einschlägiger [...] europarechtlicher Vorschriften*“ ist pauschal und nicht ausreichend konkret bestimmt, wodurch die Einschränkung nicht rechtssicher vollziehbar ist. Die relevanten unionsrechtlichen Bestimmungen (z.B. Art. 34-36 AEUV, Art. 101/102 AEUV, VO (EU) 2022/1854, Art. 16/17 GRC) werden im Entwurf nicht spezifisch genannt. Jede Verordnung auf dieser Grundlage muss eine explizite Prüfung der Vereinbarkeit mit diesen Normen beinhalten.

Ein weiteres Kernproblem ist in der Definition der „**volkswirtschaftlich gerechtfertigten Marge**“ in Abs. 2 § 5aa PreisG zu finden. Statt Bedingungen für deren Festlegung zu regeln, soll sich der Verordnungsgeber „*an den Vorgaben des § 6 Abs 1 [PreisG] orientieren*“. § 6 Abs.1 normiert Folgendes: „*Preise sind im Sinne dieses Bundesgesetzes volkswirtschaftlich gerechtfertigt, wenn sie sowohl den bei der Erzeugung und im Vertrieb oder bei der Erbringung der Leistung jeweils bestehenden volkswirtschaftlichen Verhältnissen inklusive der Sicherung von Arbeitsplätzen, des Investitionsbedarfs und der Versorgungssicherheit durch inländische Produktion als auch der jeweiligen wirtschaftlichen Lage der Verbraucher oder Leistungsempfänger bestmöglich entsprechen.*“ Wie dies bei der Festlegung einer Marge für Tankstellen, Großhandels- und Importunternehmen sowie Raffinerien helfen soll, bleibt im Dunkeln. Zwar werden im Besonderen Teil der Erläuterungen weiterführende Festlegung in Bezug auf die Margen gemacht, jedoch sind diese lückenhaft und müssten hinsichtlich der wesentlichen Determinanten unmittelbar ins Gesetz übernommen werden. Ausdrücklich verweisen die Erläuterungen darauf, dass sämtliche Kosten der jeweiligen Wertschöpfungsstufe inklusive eines angemessenen Gewinns in einer volkswirtschaftlich gerechtfertigten Marge im Sinne des Gesetzes abgedeckt sein müssen. Sollte die auszuarbeitende Verordnung von dieser Vorgabe abweichen, wäre sie klar gesetzeswidrig.

Aufgrund der Textierung der Bestimmung ist nicht klargestellt, ob es für den nationalen Teil der Wertschöpfungskette eine einzige Margenbegrenzung geben soll oder eine stufenspezifische. Eine mögliche „Einheitsmarge“ für alle Tankstellen-Betreiber würde alle jene Betreiber unfair benachteiligen, die aufgrund von Standort, Betriebsstruktur oder Angebot höhere Fixkosten tragen (z.B. 24-Stunden-Betrieb, personalintensive Standorte, hohe Pachtgebühren bei Autobahntankstellen). Bei kurzfristigen Kostensteigerungen besteht das Risiko, dass kapitalschwache Betreiber mit den starren Margen betriebswirtschaftlich nicht mehr das Auslangen finden, wodurch ihre finanzielle Stabilität weiter gefährdet wird.

Die Festlegung von Einheitsmargen für Benzin und Diesel bedeutet mit großer Wahrscheinlichkeit eine Einschränkung des angemessenen Gewinns. Dies verringert den Spielraum für Investitionen in Zukunftsprojekte, wie die Errichtung von Ladeinfrastruktur für E-Mobilität oder die Erweiterung des Shop-Angebots. Die wirtschaftliche Attraktivität jedenfalls des Tankstellengeschäfts sinkt, Modernisierungsinvestitionen auch in Hinblick auf umweltpolitische Vorgaben werden verzögert.

Darüber hinaus lässt der Entwurfstext offen, bei welchem Einkaufspreis die Margenberechnung ansetzt; so ist zB nicht ausgeschlossen, dass es zu einer mehrfachen Margenbegrenzung kommen kann, wenn eine bestimmte Menge Treibstoff mehrfach gehandelt wird. In den Erläuterungen gibt es dazu keine Festlegung.

Immerhin wird in Abs. 2 ausgeführt, dass die Margenbegrenzung (im MRV stand noch „Einfrieren der Marge“) nicht die **Versorgungssicherheit** und den Wettbewerbsstandort gefährden darf. Dadurch soll offenbar verhindert werden, dass das heimische Tankstellennetz unterversorgt wird, weil Händler die benötigten Produkte nicht mehr nach Österreich liefern oder die vorwiegend für den Wettbewerb wichtigen unabhängigen Tankstellen aus dem Markt ausscheiden müssen und den Preiswettbewerb künftig nicht mehr positiv beeinflussen können. Dies belegt eindeutig die Sorge des Gesetzgebers, welchen Schaden er mit einem falschen Eingriff in den nationalen Preismechanismus anrichten kann. Dieser Eingriff, dessen Methodik erst beurteilt werden kann, wenn die zu erlassende Verordnung zur Begutachtung verschickt wird, erfolgt durch einen einstimmigen Beschluss der Bundesregierung. In Hinblick auf die zu Tage getretenen unterschiedlichen Standpunkte der Regierungsparteien, werden hier noch viele Kompromisse geschlossen werden müssen, deren volkswirtschaftliche Auswirkungen im Vorhinein kaum ermessen werden können. Eine langfristige Ausdünnung der Tankstellennetze im ländlichen Raum ist daher ein realistisches Szenario.

Hinsichtlich der **Geltungsdauer** der zu erlassenden Regulierung bleibt der Entwurf rechtlich und sprachlich vage; so ist die verordnete Margenbeschränkung abzuändern oder aufzuheben, „*wenn sich die für die Preisbestimmung maßgeblichen Verhältnisse wesentlich ändern*“. Ist die Margenbeschränkung selbst die Preisbestimmung oder ist damit die Preisbildung für die Produkte auf den Märkten gemeint? Auch beträgt der maximale Geltungszeitraum einer Margenbeschränkung ein Monat. Die entsprechende Verordnung müsste dann entweder mit einem zu regelnden Mechanismus verlängert oder neu erlassen werden. Es ist nicht eindeutig, ob dafür die Voraussetzungen wie bei der erstmaligen Erlassung zu prüfen sind. Es ist bei einer nachfolgenden Verordnung streng darauf zu achten, dass die dort vorgenommenen Regelungen auch eine ausreichende Deckung im Gesetz finden.

In § 5aa Abs.3 in Zusammenschau mit der vorgeschlagenen Änderung des Energie-Control-Gesetzes wird die **E-Control** ermächtigt, die Margenkontrolle durchzuführen; sie soll die entsprechenden Auskünfte bei den betroffenen Unternehmen verlangen können. § 16 PreisG soll sinngemäß gelten. Gänzlich unklar bleibt, wie und in welchem Umfang die E-Control diese äußerst komplexe Kontrolle vornehmen soll. Ebenso unklar bleibt in welchem Verhältnis die hier erteilte Ermittlungsbefugnis zu der Auskunftspflicht in § 11 PreisG steht. Sprachlich passen die beiden Regelungen jedenfalls nicht zusammen und § 11 wurde im Zusammenhang mit den bestehenden Preisbestimmungsvorschriften erlassen. Auch der Verweis auf die Strafbestimmung in §16 PreisG erfordert eine analoge (sinngemäße) Anwendung auf die neuen Tatbestände, was verfassungsrechtlich zumindest hinterfragt werden kann. Die ganze Frage des Vollzugs ist dermaßen fragmentarisch geregelt, dass elementare rechtsstaatliche Grundsätze verletzt erscheinen. Weiters zweifeln weite Teile der Wirtschaft die Expertise der E-Control an, Treibstoffe zu regulieren.

Zwar wurde der E-Control die Organisation und Durchführung des Spritpreisrechners übertragen, dabei endet aber gleichzeitig die Vollzugserfahrung der Behörde mit Treibstoffen.

III. Zusammenfassung

Abschließend bleibt festzuhalten, dass eine Senkung der Treibstoffpreise für Österreichs Wirtschaft absolut dringlich und notwendig ist. Dafür besitzt der Staat ein effektives und transparentes Instrument in Form der Steuer- und Abgabensenkung. Nationale Eingriffe in die Margen der Unternehmen schaffen demgegenüber ein wirtschaftspolitisch gefährliches Präjudiz. Dadurch wird der freie Wettbewerb und die Versorgungssicherheit mit Treibstoffen in Österreich negativ beeinträchtigt. Daher lehnt die Wirtschaft staatliche Eingriffe in die freie wirtschaftliche Planung von Unternehmen aus grundsätzlichen Erwägungen ab. Auch Kriseninstrumente dürfen nicht zu unplanmäßigen Markteingriffen führen, welche die Existenz vieler kleiner und mittlerer Unternehmen in Frage stellt - mit negativen Folgen für den künftigen Wettbewerb.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Anmerkungen. Diese Stellungnahme wird auch per Webformular im Rahmen des parlamentarischen Begutachtungsverfahrens übermittelt.

Freundliche Grüße

Martha Schultz
Präsidentin

Mag. Jochen Danninger
Generalsekretär