

## Hintergrundgespräch

Freitag, 10. April 2026

### **E-Control: Erste Erfahrungen mit der Spritpreisbremse**

**Bremse wirkt in der Art eines Tagesfloaters – Margenreduktion ist das Ziel – Autofahrer:innen sollen Bremse spüren – Daten müssen der E-Control geliefert werden – Erste Erfahrungen durchaus positiv**

Ihr Gesprächspartner:

- **Mag Johannes Mayer**, Leiter Abteilung Volkswirtschaft der E-Control

#### Weitere Informationen:

E-Control

Mag. Bettina Ometzberger

Tel.: +43-1-24 7 24-202

Mail: [bettina.ometzberger@e-control.at](mailto:bettina.ometzberger@e-control.at)

[www.e-control.at](http://www.e-control.at)

Facebook: [www.facebook.com/energie.control](https://www.facebook.com/energie.control)

LinkedIn: <https://www.linkedin.com/company/e-control/>

Bluesky: <https://bsky.app/profile/econtrol.bsky.social>

## E-Control: Erste Erfahrungen mit der Spritpreisbremse

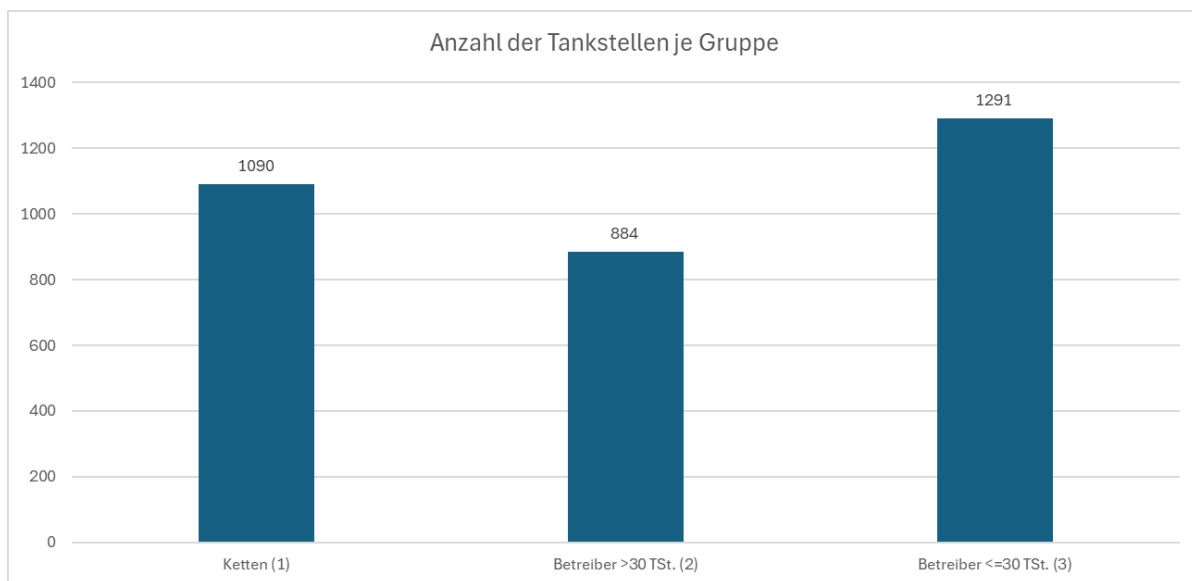
**Bremse wirkt in der Art eines Tagesfloaters – Margenreduktion ist das Ziel – Autofahrer:innen sollen Bremse spüren – Daten müssen der E-Control geliefert werden – Erste Erfahrungen durchaus positiv**

Wien (10. April 2026) – Am 1. April 2026 ist eine Verordnung der Bundesregierung zur Begrenzung der Margen bei Treibstoffen in Kraft getreten. „Ziel der Verordnung, die auf dem Preisgesetz beruht, ist es, die herrschenden Margen einmalig zu reduzieren und die reduzierten Margen einzufrieren bzw. zu stabilisieren, wie die Verordnung das nennt. Schlussendlich sollen die Autofahrer:innen direkt oder indirekt in den Genuss der Margenreduktion kommen.“, erläutert Johannes Mayer, Leiter der Volkswirtschaftsabteilung der E-Control, die sich operativ um die Umsetzung dieser Verordnung kümmert.

Diese Wirkungsweise erfolgt einerseits direkt, über Tankstellen, die:

- zu einem integrierten Unternehmen gehören,
- Treibstoff von einem integrierten Unternehmen beziehen oder
- indirekt über Tankstellen, die aufgrund des Wettbewerbs gezwungen sind, die Preise zu reduzieren.

Diese drei Gruppen an Tankstellen verteilen sich aktuell folgendermaßen:



Quelle: E-Control

„Dabei ist zu beachten, dass gerade zur Gruppe 3 auch Tankstellen gehören, die nur aus einer Zapfsäule bestehen, in denen das Tankstellengeschäft also nur ein Zusatzgeschäft ausmacht.“, so Mayer.

### **Wirkungsweise der Spritpreisbremse: Tagesfloater für Treibstofflieferanten**

„Die Umsetzung der Margenbegrenzung und ihre Kontrolle sind durchaus komplex und betreffen ein Gebiet, das bisher nicht zum Aufgabenbereich der E-Control gezählt hat.“, betont Mayer.

Zum Zweck der Margenbegrenzung müssen zuerst Unternehmen, die Treibstoff in Verkehr bringen, ihre Margen reduzieren. Das betrifft Hersteller, Steuerlager und registrierte Empfänger, das sind Unternehmen, die Treibstoffe aus dem Ausland so importieren, dass die Mineralölsteuer (MÖSt) erst in Österreich fällig wird. Im Detail werden die Abgabepreise vom 27.3. bis zum 1.4. betrachtet. Der Durchschnitt der Preise je Lieferant wird der Produktnotierung vom 31.3. gegenübergestellt. Dadurch ergibt sich eine kalkulatorische Ausgangsmarge, die dann am 2.4. einerseits um 5 Cent/Liter gesenkt werden musste, andererseits ist am Großhandelsmarkt aber auch vom 31.3. auf den 1.4. eine Preisänderung eingetreten, die für den Abgabepreis am 2.4. zu berücksichtigen war. Dies ist der Ausgangswert für alle künftigen Preisobergrenzen. Kurzgefasst also:

$$\begin{array}{r} \text{[Durchschnittspreis 27.3. bis 1.4.]} \\ \text{+/- [Preisänderung Großhandel 31.3. auf 1.4.]} \\ \text{- [5 Cent]} \\ \hline = \text{ [Maximalpreis am 2. 4. 2026]} \end{array}$$

### **Die Mechanik der Margenreduktion**

„Das Konzept der Verordnung sieht nun vor, dass die so reduzierte Marge beibehalten wird, sodass bei jeder neuen Notierung am Großhandelsmarkt zwar neue Preise den Tankstellen weiter verrechnet werden, aber so, dass sich die Marge eben nicht verändert bzw. maximal in der vorgegebenen Höhe sein darf. Das heißt, dass die weiteren maximalen Preisbewegungen nur noch von den Großhandelspreisen abhängen. Damit gibt es jetzt das oftmals befürchtete Phänomen schnell steigender und langsam sinkender Preise gegenüber den Tankstellen nicht.“ erläutert Mayer das durchaus komplexe System. Treibstoffhandel findet in Europa Großteils OTC (over the counter) statt, also nicht an Börsen. Sogenannte Preisreporter und hier vor allem S&P Global (Platts) und Argus

sammeln Informationen über abgeschlossene Geschäfte an unterschiedlichen Orten und zu unterschiedlichen Bedingungen für die einzelnen Treibstoffqualitäten. Derartige „Notierungen“ werden dann am Abend oder in der Nacht nach dem Handelstag von diesen Reportern ihren Kund:innen zur Verfügung gestellt. Börsen bieten dann zum Beispiel unterschiedliche Derivate zu diesen Notierungen an, um Preisrisiken absichern zu können. „Durch das nachträgliche „Assessment“ der Preise sind Effekte von Preisänderungen frühestens am folgenden Tag hinsichtlich der Verkaufspreise an Tankstellen sichtbar. Der Effekt für die Autofahrer:innen hängt dann weiter davon ab, welche Gruppe von Tankstellen betrachtet wird.“, so Mayer.

### **Weitergabe der Preise an Autofahrer:innen**

Die Effekte bei den Autofahrer:innen sind durchaus unterschiedlich sichtbar. Bei Kettentankstellen (Gruppe 1) sind die Effekte relativ unmittelbar sichtbar, da sie von den Ketten betrieben werden und die Preissetzung auch oft zentral erfolgt. Allerdings gibt es durchaus auch Markentankstellen, die eine gewisse Eigenständigkeit haben.

„Generell lassen sich Tankstellen danach einteilen, wem sie gehören und durch wen sie betrieben werden. Ketten besitzen und betreiben Tankstellen, aber es gibt eben auch Fälle, in denen sie den Betrieb und die Preissetzung den Pächtern überlassen, oder diesen höchstens Richtpreise vorschreiben, sodass der Pächter nur eine beschränkte Flexibilität in der Preissetzung hat. Viele Tankstellen sind aber auch in privatem Besitz und werden vollkommen unabhängig betrieben.“, erläutert Mayer die Unterschiede in der Tankstellenstruktur.

Bestimmte Tankstellen werden auch zu längerfristigen Durchschnittspreisen beliefert, die erst nachträglich fixiert werden. Hintergrund ist, dass zum Beispiel Lagerbetreiber Kraftstoff aus unterschiedlichen Quellen zukaufen und ihren Kund:innen so stabilere Einkaufspreise bieten können. Damit spielt das Datum des Bezugs für die Tankstelle eine geringere Rolle. „Diese Durchschnittspreisbildung erschwert aber natürlich die direkte Gegenüberstellung zu den Bewegungen bei den Großhandelspreisen. Hinzu kommt, dass auch die Wirkung der Mineralölsteuer-Senkung nicht bei allen Tankstellen sofort sichtbar sein kann, da diese typischerweise erst beim Auffüllen des eigenen Tanks schlagend wird. Dies führt insgesamt dazu, dass eine nahezu vollständige Wirksamkeit der Bremse erst nach einigen Tagen der Gültigkeit der Verordnung zu erwarten war. Die E-Control geht davon aus, dass dies nun weitgehend gegeben ist.

Bei Tankstellen der Gruppe 3 und den Autobahntankstellen, also all jenen, die nicht der Regelung unterworfen sind, wirkt die Verordnung indirekt, durch den Wettbewerb.

Bei der Gruppe 2 sind die Preissenkungen zwar weiterzugeben, allerdings beziehen diese Tankstellen möglicherweise nur einen Teil des Treibstoffs margenreduziert, sodass hier nur teilweise mit einem direkten Effekt zu rechnen ist.

### **Aufgabe der E-Control: Margenkontrolle**

Die Verordnung zur Begrenzung der Margen hat der E-Control die Aufgabe übertragen, die Einhaltung der Margenreduktion und der Preisgleitung bei den verpflichteten Unternehmen zu überwachen. Dazu melden einerseits bestimmte integrierte Unternehmen ihre Verkaufspreise an Tankstellen und andererseits stehen der E-Control die Daten des Spritpreisrechners zur Verfügung. Diese dienen dazu, die Weitergabe der Preisreduktionen zu überwachen. Die E-Control hat aber keine Informationen über das tatsächliche Tankverhalten der Autofahrer:innen oder irgendwelche Daten zu Vorratsmengen.“, erinnert Mayer daran, dass die E-Control auch keine Auskünfte zur Versorgung der Tankstellen mit Treibstoffen erteilen kann. Und er betont in dem Zusammenhang auch, dass aufgrund der großen Anzahl an Tankstellen und der Frequenz an Preisänderungen die Margenkontrolle periodisch, nach aktuellem Stand wöchentlich und nicht etwa untertäglich erfolgt. Zielsetzung der Auswertungen ist allein die Überwachung der Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben durch die Verpflichteten.

### **Erste Beobachtungen**

International zeigt sich im letzten Oil Bulletin der EU eine Positionsverschiebung. Bei Diesel war zum Beispiel Österreich netto am 30.3 noch um 5 Cent/Liter teurer als Deutschland, liegt nun per 6.4. aber knappe 5 Cent/Liter unterhalb Deutschlands. „Bei Super war Österreich bereits um 3,9 Cent/Liter günstiger, ist nunmehr aber um 15,5 Cent/Liter günstiger. Auf den ersten Blick deuten diese Zahlen auf einen Gesamteffekt der Maßnahmen bereits in den ersten Tagen von über 10 bis knapp 12 Cent/Liter hin.“, berichtet Mayer von ersten Erfahrungen. Betont in dem Zusammenhang aber: „Dies ist natürlich nur eine erste und sehr grobe Einschätzung, sodass eine vertiefte Analyse dazu notwendig ist. Denn die Preisbewegungen in Deutschland könnten ja auch durch eine dortige Erhöhung der Margen bedingt sein.“

Die E-Control hat daher versucht, mehrere Fragen anhand der heimischen Tankstellenpreise zu beantworten.

1. Haben die Hersteller, Steuerlager usw. ihre Verkaufspreise entsprechend gesenkt?
2. Sind die 12:00 Uhr Preise gesunken und in welchem Ausmaß?
3. Wie verteilt sich dieser Gesamteffekt auf die unterschiedlichen Gruppen von Tankstellen?

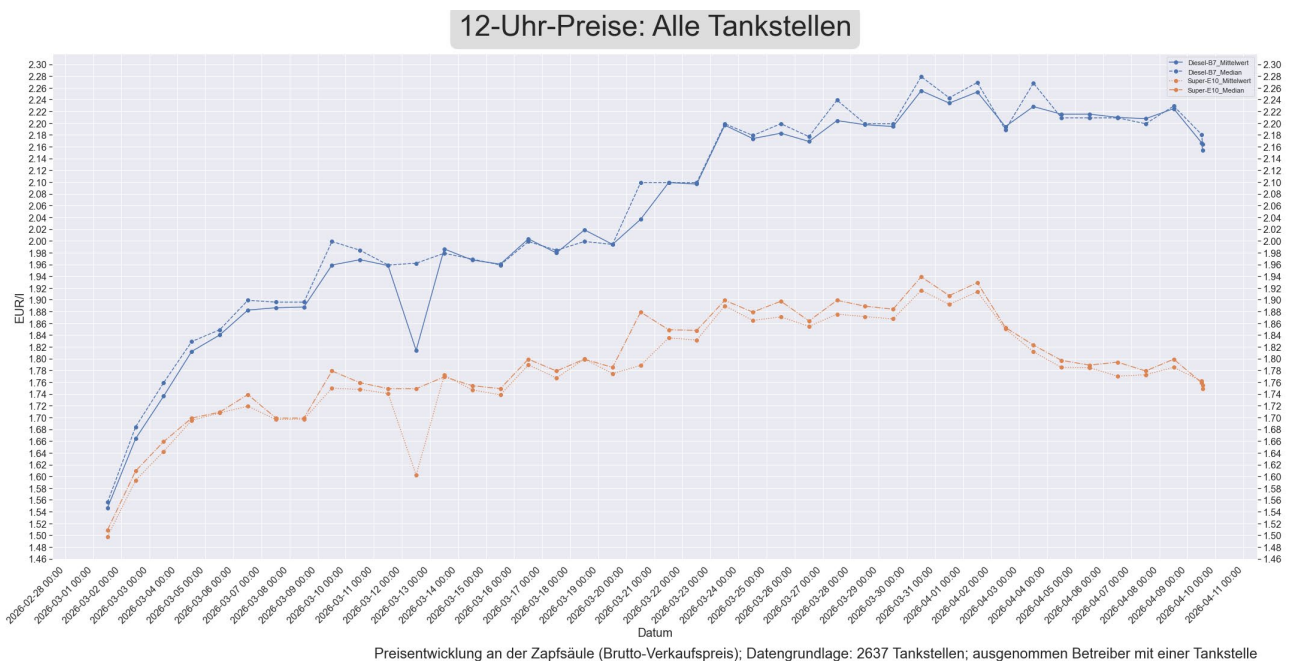
### Margensenkung der ersten Stufe der integrierten Unternehmen

Nach den übermittelten Angaben haben diese Unternehmen die Margenobergrenze jeden Tag oder zumindest im zulässigen Durchschnitt bisher eingehalten.

### Margensenkung bei den Tankstellen

Über alle Tankstellen hinweg sind die Brutto-Preise für Diesel am 2.4. um etwa 8 Cent/Liter gesunken und am 3.4. wieder um 8 Cent/Liter gestiegen. Am 9.4. ist der Preis wieder auf ein Niveau 2 Cent/Liter unter dem Niveau vom 2.4. gesunken und lag bei 2,16 Euro. In Summe ergibt dies eine **Senkung von etwa 10,5 Cent/Liter bei Diesel**.

**Super** ist seit dem Inkrafttreten der Spritpreisbremse am 1.4. bisher sogar um etwa **18 Cent/Liter** gesunken.



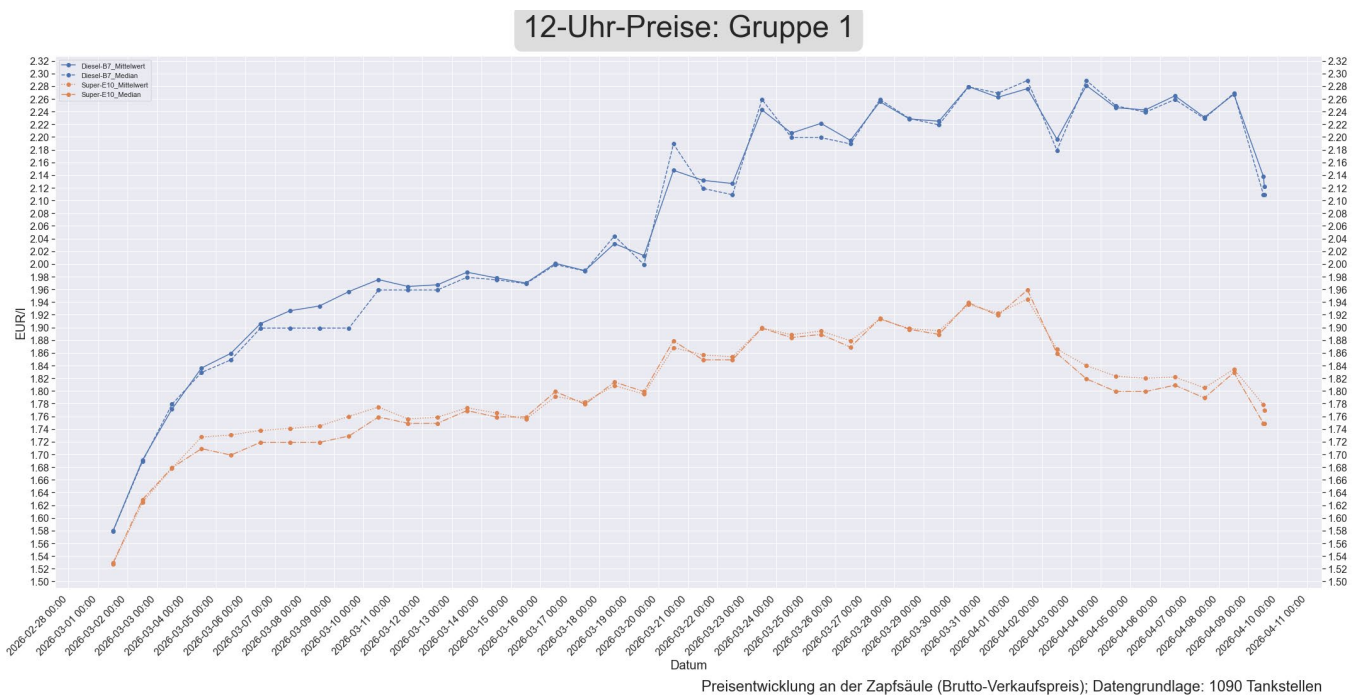
Quelle: E-Control

Die Kettentankstellen (Gruppe 1) folgen den Großhandelspreisen am stärksten. Hier sind die Dieselpreise seit dem 1.4. um 14 Cent/Liter und die Superpreise im Mittel um 15 Cent/Liter gesunken. Der **Median liegt sogar 18 und 21 Cent/Liter niedriger**.

Bezogen auf den Vergleichszeitraum 27.3. bis 1.4. beträgt die Preissenkung immerhin noch 15 Cent/Liter bzw. 17 Cent/Liter.

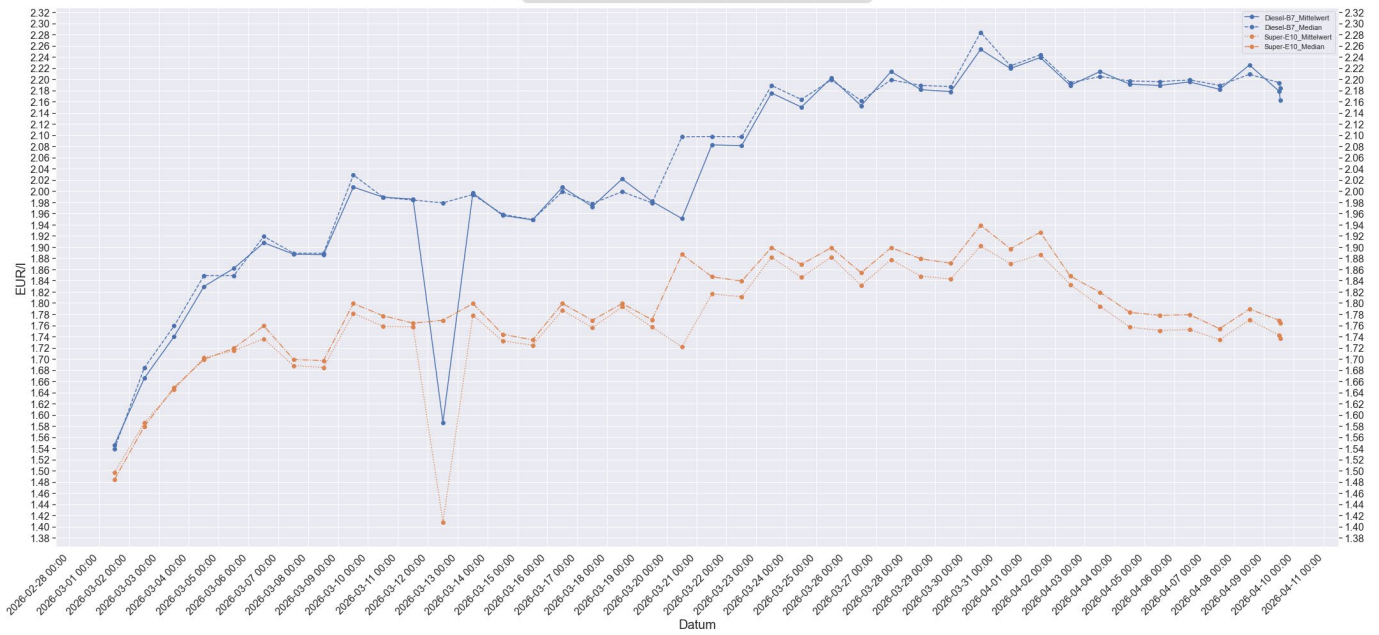
In der Gruppe 2, also den Tankstellenbetreibern mit mehr als 30 Tankstellen, war der Effekt erwartungsgemäß gedämpfter. Hier betrug die Preissenkung bei Diesel 5 Cent/Liter und 16 Cent/Liter bei Super.

In der Gruppe 3 lagen die Effekte bei 3 Cent/Liter für Diesel und 10 Cent/Liter bei Super.



Quelle: E-Control

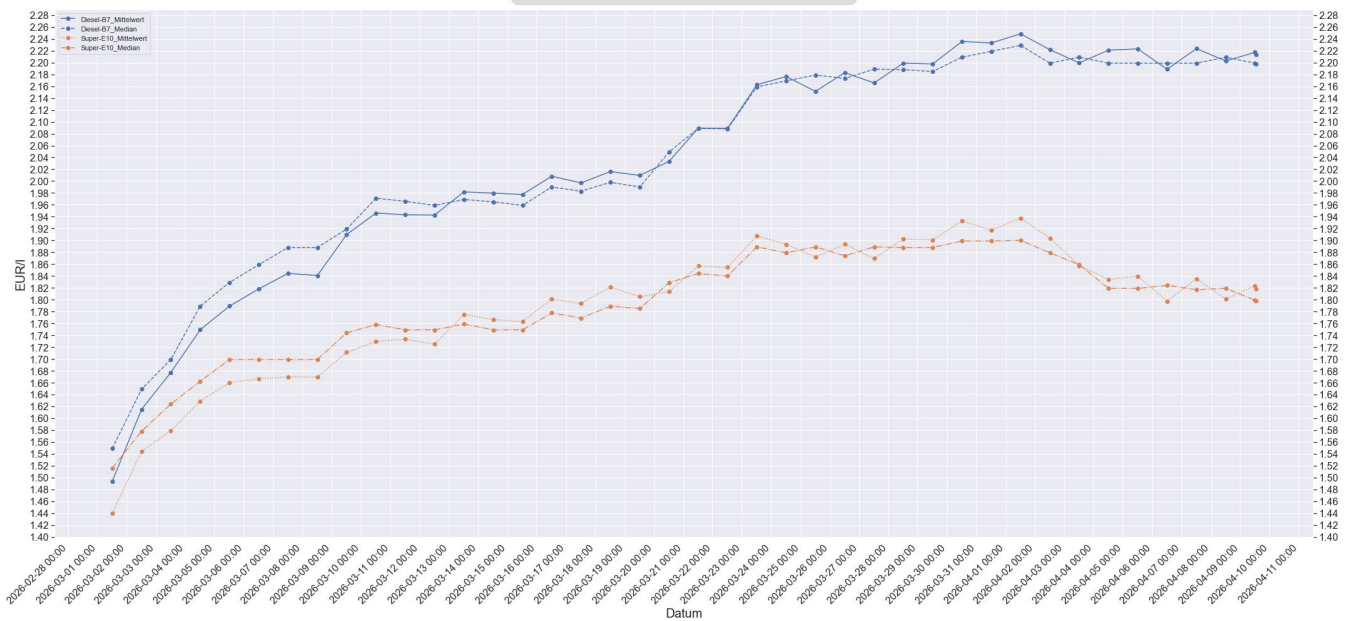
### 12-Uhr-Preise: Gruppe 2



Preisentwicklung an der Zapfsäule (Brutto-Verkaufspreis); Datengrundlage: 884 Tankstellen

Quelle: E-Control

### 12-Uhr-Preise: Gruppe 3



Preisentwicklung an der Zapfsäule (Brutto-Verkaufspreis); Datengrundlage: 1291 Tankstellen

Quelle: E-Control

### Einschätzung nach der ersten Woche

„Die nominellen Preissenkungen beeindrucken durchaus, vor allem auch im Vergleich zu den internationalen Entwicklungen. Auf der Ebene der Tankstellen bis zum 8.4., insbesondere in der Gruppe 1, ist der erwartete Effekt von etwa 12 Cent/Liter im Vergleich zu den Großhandelspreisbewegungen im Wesentlichen zu beobachten.“, bilanziert Mayer.

Die Weitergabe der Preissenkung im Großhandel dürfte durch die Tankstellen am 9.4. nicht um 12:00 durchgeführt worden sein, was laut Verordnung aber auch nicht Pflicht ist. Allein zwischen 12:00 Uhr und 13.00 Uhr kam es zu weiteren Preissenkungen von durchschnittlich 1,6 Cent/Liter bei Diesel und 1 Cent/Liter bei Super. Wesentlich ist die Weitergabe von Preissenkungen im Einkauf. Auch die aktuelle Regelung, dass Preiserhöhungen nur dreimal pro Woche erlaubt sind, führt dazu, dass Durchschnittsbetrachtungen notwendig sind. Die E-Control prüft die Weitergabe immer über den Zeitraum der Preissenkungstage und des folgenden Erhöhungstages hinweg. „Für die E-Control stellt der 12:00 Uhr Preis aber einen wichtigen Preismarker dar (neben den zeitgewichteten Durchschnittspreisen), der verwendet wird, um Auffälligkeiten zu erkennen und allenfalls weitere Untersuchungen einzuleiten.“, erläutert Mayer. Und stellt auch gleich nächste Überlegungen an: „Was jetzt aber noch weiter zu beobachten sein wird, ist, welchen Effekt die Gruppe 3 im Markt spielt. Im gesamten März waren diese Tankstellen im Schnitt etwas billiger als die Markentankstellen der Gruppe 3. Die beiden Gruppen haben sich preislich nämlich mittlerweile weitgehend angeglichen.“

Und abschließend hat er durchaus positive Worte für die Branche: „Nach der ersten Woche Spritpreisbremse haben wir gesehen, dass die betroffenen Unternehmen ihren Meldepflichten im Großen und Ganzen verlässlich nachgekommen sind und die Zusammenarbeit gut funktioniert.“

## **Hintergrund: Funktion des Spritpreisrechners (Preistransparenzdatenbank)**

Auf Grundlage des Preistransparenzgesetzes und der darauf aufbauenden Preistransparenzverordnung des Wirtschaftsministers betreibt die E-Control seit Herbst 2011 die Preistransparenzdatenbank, die den Autofahrer:innen unter der Bezeichnung Spritpreisrechner ([www.spritpreisrechner.at](http://www.spritpreisrechner.at)) bekannt ist.

Sämtliche Tankstellen in Österreich (die Treibstoffe kommerziell vertreiben) sind verpflichtet, ihre Preise für Diesel und Super (E10) selbstständig und unverzüglich nach deren Setzen an der Zapfsäule in die Preistransparenzdatenbank zu melden. Dazu gibt es für die Tankstellenbetreiber drei Möglichkeiten:

- Per **automatisierter Schnittstelle** (API). Hier sind die Kassa-Systeme der Tankstellen, über welche die Preise an den Zapfsäulen gesetzt werden, direkt mit der Preistransparenzdatenbank verbunden. Sobald ein Preis im Kassa-System gesetzt wird, ist er fast zeitgleich auch in der Datenbank der E-Control. Über diese Meldemethode gehen aktuell gut 95% aller Preismeldungen ein.
- Per **Webportal**. Hier loggen sich die Meldeberechtigten der Tankstellenbetriebe auf einer speziellen Website ein und geben über eine Eingabemaske die Preise ein. Diese Methode wird aktuell für gut 4% aller Preismeldungen genutzt.
- Per **SMS**. Dafür registrierte Nutzer:innen können den jeweiligen Preis mit einer einfachen SMS in die Datenbank melden. Dies wurde 2011 vor allem für kleinere Tankstellen eingerichtet. Zuletzt sind weniger als 1% aller Preismeldungen so in die Datenbank gelangt.

## **Exkurs: welcher Preis gilt?**

Ausschlaggebend dafür, welcher Preis an der Tankstellenkasse tatsächlich bezahlt werden muss, ist ausschließlich die Angabe an der Zapfsäule. Sowohl der Spritpreisrechner der E-Control als auch etwa die großen Anzeigesäulen vor den Tankstellen („Token“) sind unverbindliche Preisinformationen.

## **Funktionsweise des Spritpreisrechners und Verwendung der Daten.**

Die Verbraucher:innenwebsite [www.spritpreisrechner.at](http://www.spritpreisrechner.at) zeigt zu einem eingegebenen Standort (Adresse) die zehn nächstgelegenen Tankstellen und davon die günstigsten fünf je Treibstoffart mit Preisen. Zudem gibt es die Möglichkeit, je Bezirk die günstigsten fünf bzw. je Bundesland die günstigsten zehn Tankstellen je Treibstoffart anzeigen zu lassen. Üblicherweise verzeichnet der Spritpreisrechner rund zwei Millionen Besuche pro Jahr. Allein bis 8. April waren es in diesem Jahr bereits rund 1 Million Besuche. Am 2. April, dem

Tag der Einführung der „Spritpreisbremse“, gab es mit über 41.000 Besuchen den höchsten Tageswert seit Oktober 2011.

Untersuchungen zeigen, dass bei homogenen Gütern ein Preisdruck nach oben entsteht, wenn die Wettbewerber alle Preise, also auch die teuren sehen können. Im Zusammenhang mit der aktuellen Spritpreisthematik auch in Deutschland wurden dort ebenfalls mehrfach die Vorteile des österreichischen Modells betont, wohingegen das deutsche Modell – bei dem alle Preise veröffentlicht werden – als für die Verbraucher:innen eher nachteilig beschrieben wird, da es den Wettbewerbern gewissermaßen ermöglicht, „Preisabsprachen“ zu treffen, ohne miteinander sprechen zu müssen.

Auch aus diesem Grund ist eine Weitergabe aller gemeldeter Spritpreisdaten in Österreich nur an die Bundeswettbewerbsbehörde (BWB) zulässig sowie eine Beauskunftung an die zuständigen Bezirksverwaltungen im Fall von konkret vorliegenden Fällen einer Nichtbefolgung.

Jeweils die günstigste Hälfte der Preismeldungen wird entsprechen der oben genannten Verordnung automatisiert an die österreichischen Autofahrerklubs ARBÖ und ÖAMTC weitergegeben. Darüber hinaus sind auch die historischen Daten nicht zugänglich, da im Nachhinein den Wettbewerbern ebenfalls keine Möglichkeit geben werden soll, Preisstrategien zu analysieren und gegebenenfalls zum Nachteil der Verbraucher:innen anzugleichen.

Im Rahmen der Verordnung zur Margenreduktion wurde die E-Control ermächtigt, die gemeldeten Preise auch zur Überprüfung der Einhaltung besagter Verordnung zu nutzen.