

Interessenpolitik & Grundlagen

Dr.ⁱⁿ Helene Schuberth

ÖGB Analyse Nr. 1/26

16.03.2026

Spritpreissteigerungen

Autorin: Mag.^a Angela Pfister
Volkswirtschaftliches Referat, ÖGB

Zusammenfassung

- Die Spritpreise sind in den letzten beiden Wochen deutlich stärker gestiegen als die Rohölpreise. Dazu kommt, dass das Rohöl zum niedrigen Vorkriegsniveau eingekauft wurde. Die Margen der Raffinerien haben sich somit deutlich ausgeweitet.
- Der Ruf nach Steuersenkungen auf Sprit bedeutet, dass die Extra-Profite der Mineralölkonzerne von den Steuerzahlerinnen und Steuerzahlern finanziert werden sollen. In der ohnehin angespannten budgetären Situation würde dies ein Loch ins Budget reißen.
- Eine budgetneutrale Ausgestaltung einer Steuersenkung hätte kaum eine Wirkung auf die Spritpreise. Es wird vielfach argumentiert, durch die Spritpreiserhöhungen würde sich ein zusätzliches Mehrwertsteuer-Aufkommen ergeben, mit welchem eine Absenkung der Mineralölsteuer (MöSt) oder der CO₂-Steuer um den gleichen Betrag gegenfinanziert werden könne.
- Die Rechnung geht nicht auf. Die Mehreinnahmen aus der gestiegenen Mehrwertsteuer decken eine MöSt-Senkung nicht ab. Es entstünde ein gewaltiges Loch im Budget.
- Will man eine MöSt Senkung budgetneutral ausgestalten, so könnte die MöSt bei einer Erhöhung des Spritpreises um 30 Cent um nur max. 1 bis 2 Cent gesenkt werden. Das würde kaum jemandem helfen.
- Die internationalen Beispiele von 2022 zeigen, dass eine Weitergabe an die Verbraucher:innen eher unwahrscheinlich wäre.
- Eine Margenbeschränkung nach kroatischem Vorbild wäre hingegen eine wirksame Maßnahme gegen steigende Spritpreise. Der Staat begrenzt dabei die maximal zulässige Gewinnspanne pro Liter Sprit.
- Dass die Wettbewerbsbehörde den Markt durchleuchtet, ist ein wichtiger Schritt. Diese Prüfungen dürfen aber nicht zu zahnlosen Endlosverfahren verkommen, die am Ende im Sand verlaufen.
- Der ÖGB verlangt daher einen **gezielten Eingriff in die Preisgestaltung** und fordert einen Deckel auf die Margen (Gewinnaufschlag zwischen Kosten und Verkaufspreis) nach dem Vorbild Kroatiens und anderer europäischer Länder. Ziel dieser Maßnahme ist es, exzessive Gewinnaufschläge der Mineralölkonzerne effektiv zu unterbinden.

Das Märchen von der billigen Steuersenkung auf Sprit

Angesichts der hohen Spritpreisen wird vielfach eine Absenkung entweder der Mineralölsteuer oder der CO₂-Steuer empfohlen. Das fordert zum Beispiel auch die Wirtschaftskammer. Durch die Spritpreiserhöhungen würde sich ein zusätzliches Mehrwertsteuer-Aufkommen ergeben, mit welchem eine Absenkung der MöSt oder der CO₂-Steuer um den gleichen Betrag gegenfinanziert werden kann.

Unser Argument: Die Mehreinnahmen aus der gestiegenen Mehrwertsteuer decken eine MöSt-Senkung aber bei Weitem nicht ab. Es entstünde ein gewaltiges Loch im Budget.

Im Detail:

Annahme: Der Spritpreis steigt von 1,50 Euro auf 1,80 Euro (+ 30 Cent). In diesen 30 Cent stecken **5 Cent** an zusätzlicher Umsatzsteuer. Diese 5 Cent landen aber nicht annähernd zur Gänze im Staatsbudget.

Rund 60 Prozent (bzw. sogar 2/3) der gesamten Spritmenge in Österreich werden von Frächtern, Gewerbe, Lieferdiensten und der Industrie getankt. Diese Unternehmen holen sich die 20 Prozent Umsatzsteuer über den Vorsteuerabzug vollständig vom Finanzamt zurück. **Die tatsächliche, echte Mehreinnahme für das Budget beträgt pro Liter somit nur etwa max. 1,2 bis 2,0 Cent – und nicht 5 Cent.**

Will man eine MöSt Senkung also budgetneutral ausgestalten, so könnte die MöSt aktuell um nur max. 1 bis 2 Cent gesenkt werden, was ein Tropfen auf den heißen Stein wäre. Eine Mineralölsteuersenkung im Ausmaß von 10 bis 30 Cent würde aber Milliarden Euro (abhängig von der Dauer) kosten, was aber letztlich die Steuerzahler:innen zu tragen haben. Die Menschen würden sich also diese Entlastung selbst zahlen, bzw. geht ein Teil an die Mineralölindustrie, wenn die Steuersenkung nicht zur Gänze weitergegeben wird (siehe unten).

Mineralölsteuer und CO₂-Steuer sind fixe Mengensteuern

Die Mineralölsteuer (MöSt) ist eine Verbrauchssteuer bzw. Mengensteuer, die je Liter Diesel oder Benzin anfällt. **Für den Liter Diesel liegt die MöSt bei 39,7 Cent und für den Liter Benzin bei 48,2 Cent.** Seit Oktober 2022 gibt es eine zusätzliche CO₂-Bepreisung, die wie eine MöSt-Erhöhung wirkt, also nicht mit den Preisen, sondern mit

dem Verbrauch steigt. Die Mineralölsteuer (MöSt) oder CO₂ -Steuer¹ sind damit fixe Mengensteuern. Egal, ob der Diesel 1,20 Euro oder 2,50 Euro kostet, der Staat bekommt immer exakt 39,7 Cent pro Liter (MöSt) und 16,5 Cent pro Liter (CO₂ - Abgabe). Hier verdient das Finanzministerium an der Krise also keinen Cent extra.

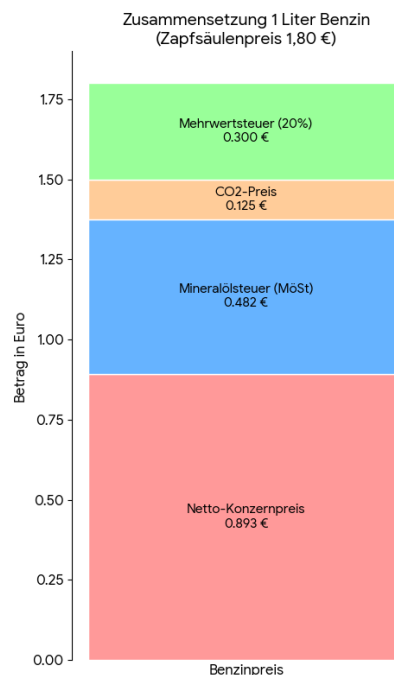
Entwicklung der CO₂-Preise

	CO₂-Preis in Euro/Tonne	Diesel: CO₂-Preis in Cent/Liter netto (mit MwSt)	Benzin: CO₂-Preis in Cent/Liter netto (mit MwSt)
10/2022	30	7,5 (9)	6,8 (8,2)
2023	32,5	8,1 (9,8)	7,4 (8,9)
2024	45	11,3 (13,5)	10,2 (12,3)
2025	55	13,8 (16,5)	12,5 (15)

Für das Jahr 2026 gelten die Werte des Jahres 2025

Die Mehrwertsteuer (MwSt) ist eine Wertsteuer: Sie ist prozentual (20 Prozent) an den Verkaufspreis gekoppelt und steigt mit dem Preis.

Beispiel für die Zusammensetzung des Spritpreises



¹ Was die CO₂ -Steuer angeht, hat der ÖGB im letzten Jahr kritisiert, dass der Klimabonus abgeschafft wurde, wenngleich mit der Anhebung des Pendlereuros von 2 Euro auf 6 Euro dies zumindest abgefedert wurde.

Kommt eine Steuersenkung überhaupt bei den Verbraucher:innen an?

Eine Steuersenkung ohne Gegenfinanzierung würde aber nicht nur ein gewaltiges Loch im Staatshaushalt zur Folge haben. Zudem ist fraglich, ob diese Steuersenkung überhaupt bei den Verbraucher:innen ankommen würde.

Die Erfahrungen aus dem Jahr 2022 zeigen: Wenn der Staat die Steuern auf Treibstoffe senkt, ohne gleichzeitig Vorgaben zur Preisgestaltung zu machen, kommt diese Entlastung kaum bei den Konsumentinnen und Konsumenten an.

Ein Beispiel hierfür ist der deutsche „Tankrabatt“ ab Juni 2022. Um die Haushalte zu entlasten, senkte Deutschland temporär die Energiesteuer. Weil die Regierung jedoch keine gesetzliche Gewinngrenze (Margendeckel) oder Kontrollen einführte, war die Steuerentlastung nur anfangs an der Zapfsäule spürbar. Schon nach kurzer Zeit wurde der vergünstigte Preis nicht mehr an die Verbraucher:innen weitergegeben. Eine ähnliche Entwicklung ließ sich infolge von Steuersenkungen auch in der Tschechischen Republik beobachten, wo die Behörden schließlich einen deutlichen Anstieg der Gewinnspannen aufdeckten.

Kraftstoffpreise deutlich von der reinen Entwicklung der Rohölpreise entkoppelt

Bereits seit einigen Jahren beschäftigt sich die Bundeswettbewerbsbehörde (**BWB**) mit dem Spritpreismarkt. Bei Untersuchungen kam der Verdacht auf, dass die Konzerne Preissteigerungen schneller weitergeben als Preissenkungen.

Aufgrund von enormen Preissteigerungen und vieler Beschwerden im Jahr 2022 leitete die BWB eine Untersuchung ein, um die Preisbildung zwischen Tankstellen, Großhandel und Raffinerien auf den Prüfstand zu stellen.

Die zentralen Ergebnisse der BWB:

- Ein Großteil des Preisanstiegs an den Tankstellen war zwar primär auf die stark gestiegenen internationalen Preisnotierungen zurückzuführen.
- Die BWB stellte gleichzeitig fest, dass sich die **internationalen Kraftstoffpreise deutlich von der Entwicklung der Rohölpreise entkoppelt** hatten. Während der Rohölpreis bis zur ersten Junihälfte 2022 um etwa 22 Cent pro Liter anstieg, stiegen die Preisnotierungen für Diesel in diesem Zeitraum um ca. 36 Cent pro Liter und für Benzin um 41 Cent pro Liter.
- Dieser aus reinen Rohölkosten nicht erklärbare Preisanstieg führte zu massiven Gewinnsteigerungen aufseiten der Raffinerien. Die sogenannten

Bruttoraffinierungsmargen² verdreifachten sich in dieser Zeit; der zusätzliche Margenbeitrag lag bei rund 14 Cent pro Liter für Diesel und bei 20 Cent pro Liter für Benzin.

Laut der BWB zahlten die Verbraucher:innen umgerechnet auf eine Tankfüllung von 50 Liter Benzin in der ersten Junihälfte des Jahres 2022 gegenüber der Zeit vor Beginn des Krieges in der Ukraine allein aufgrund des Rohölpreisanstieges um durchschnittlich 13,20 Euro mehr. Zusätzlich zahlten aber die Konsumentinnen und Konsumenten **aufgrund der Steigerung der Gewinnspannen um 12,40 Euro mehr für eine Tankfüllung Benzin.**

Eine Diskrepanz zwischen sinkenden Rohölpreisen am Weltmarkt und weitgehend stabilen oder sogar steigenden Preisen für Benzin und Diesel in Österreich ist jedoch auch danach feststellbar. So hat sich der Rohölpreis seit dem Jahr 2022 etwa halbiert, die Preise an der Zapfsäule sind aber nur um rund 30 Prozent gesunken. Weiters ist allein im Jahr 2025 der Ölpreis um fast 30 Prozent gefallen, während die Spritpreise quasi unverändert blieben. Aus diesem Grund wurde bereits vor Ausbruch des Nahostkrieges erneut eine Sonderprüfung der BWB eingeleitet.

ÖGB fordert einen dynamischen Preisdeckel, der die Margen beschränkt

Dass die Wettbewerbsbehörde den Markt durchleuchtet, ist ein wichtiger Schritt. Diese Prüfungen dürfen aber nicht zu zahnlosen Endlosverfahren verkommen, die am Ende im Sand verlaufen. Der ÖGB verlangt daher einen **gezielten Eingriff in die Preisgestaltung** und fordert einen dynamischen Preisdeckel (Margenregelung) nach dem Vorbild Kroatiens und anderer europäischer Länder. **Ziel dieser Maßnahme ist es, exzessive Gewinnaufschläge der Mineralölkonzerne zu unterbinden.**

Wie funktioniert der dynamische Preisdeckel? Der Kern des Modells ist ein gesetzlicher Höchstverkaufspreis, der alle 14 Tage angepasst wird. Der Höchstverkaufspreis wird dabei so berechnet, dass **die Gewinnmarge** der Konzerne **nicht steigt** (Margenbegrenzung). Die Neuberechnung des Höchstpreises alle 14 Tage erfolgt dabei auf Basis der tatsächlichen Beschaffungskosten. Dieser Höchstpreis soll für die wichtigsten Basisprodukte: Eurosuper 95, Eurodiesel und Heizöl (Extra leicht) gelten. Die staatlichen Abgaben bleiben von der Berechnung unberührt.

² Als die „Marge“ wird die Gewinnspanne bezeichnet, die sich bei Produkten oder Dienstleistungen zwischen der Differenz aus dem Herstellungs- oder Einkaufspreis und dem Verkaufspreis ergibt. Es handelt sich also um jenen Betrag, der als Gewinnaufschlag beim verkaufenden Unternehmen verbleibt.

Das ist ein fundamentaler Unterschied zum Spritpreisdeckel, der 2021 in Ungarn eingeführt wurde. Damals handelte es sich um einen fixen Höchstpreis für Sprit an den Tankstellen, der zu Treibstoffknappheit und Warteschlangen geführt hatte.

Der Ansatz eines Preisdeckels/einer Margenregelungen setzt sich international zunehmend durch. Nach Kroatien geht Griechenland aktiv gegen ungerechtfertigte Gewinnmitnahmen vor und will für die kommenden drei Monate die Gewinnspannen bei Kraftstoffen sowie bei ausgewählten Supermarktprodukten begrenzen. In Frankreich werden aktuell ebenfalls Modelle zur Begrenzung von Gewinnspannen und zur Preisglättung geprüft.