



Maßnahmen zur Dämpfung der Treibstoffpreise

Analyse

Grundlage für die Analyse sind folgende Dokumente:

- ◆ Bundesgesetz, mit dem das Mineralölsteuergesetz 2022 geändert wird (763/A)
- ◆ Bundesgesetz, mit dem das Preisgesetz 1992 und das Energie-Control-Gesetz geändert werden (764/A)



Inhaltsverzeichnis

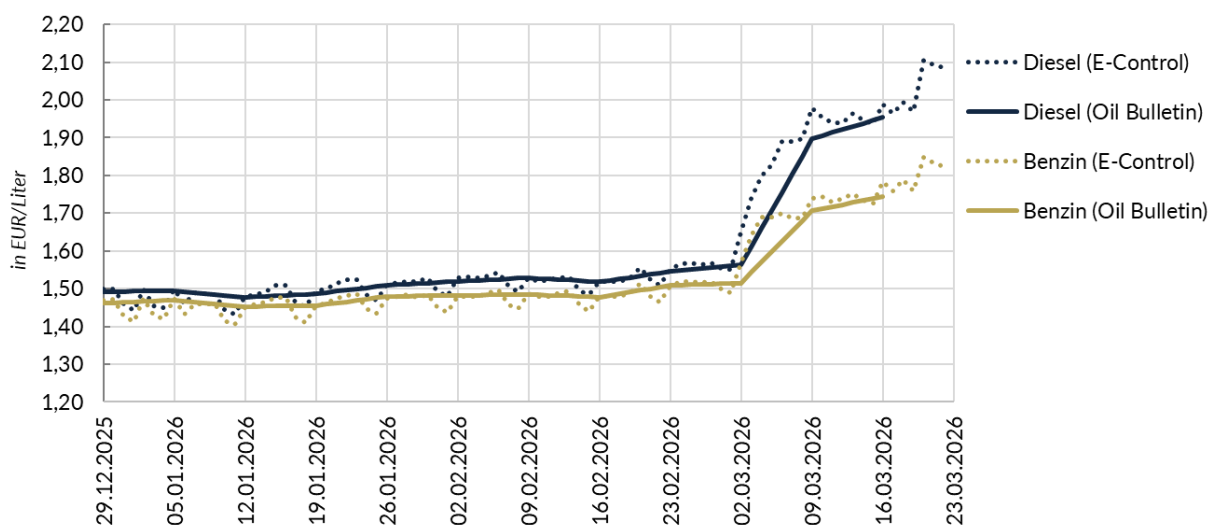
1	Gegenstand der Analyse	3
2	Initiativanträge zum Preisgesetz und zum Mineralölsteuergesetz	5
3	Entwicklung der Treibstoffpreise.....	7
4	Tarifeckwerte und Aufkommen aus der Mineralölsteuer und der CO ₂ -Bepreisung.....	12
	Abkürzungsverzeichnis	15
	Tabellen- und Grafikverzeichnis	15



1 Gegenstand der Analyse

Mit dem Beginn des Krieges im Iran am 28. Februar 2026 setzte erneut ein starker Anstieg der Energie- und Treibstoffpreise ein. Die Preise für Diesel und Benzin (Euro-Super 95) entwickelten sich seit Jahresbeginn wie folgt:

Grafik 1: Entwicklung der Treibstoffpreise im Jahr 2026



Quellen: EK Weekly Oil Bulletin, E-Control Spritpreisrechner.

Die Preise (inkl. Steuern) lagen Anfang 2026 bei Diesel und Benzin im Bereich von 1,5 EUR/l. Seit Beginn des Irankrieges stieg der Preis von Diesel gemäß Oil Bulletin der EK bis 16. März um 41 Cent/l und jener von Benzin um 23 Cent/l. Auf Basis der täglich verfügbaren Daten der E-Control kam es seitdem zu einem weiteren Anstieg der Preise um 10 Cent/l bei Diesel und 4 Cent/l bei Benzin.

Die Bundesregierung hat zur Dämpfung des Preisanstiegs in Österreich erste Maßnahmen auf den Weg gebracht. Mit dem [Ministerratsvortrag 44/12](#) vom 11. März 2026 wurde eine Beteiligung an der international akkordierten Freigabe der staatlichen Ölreserven¹ und eine Anpassung der Spritpreis-Verordnung beschlossen, die nur mehr dreimal wöchentlich Preissteigerungen bei Tankstellen erlaubt.²

¹ Die Genehmigung der Freigabe von Ölreserven durch den Hauptausschuss des Nationalrats erfolgte am 25. März 2026.

² Siehe die [diesbezügliche Verordnung](#). Die Einschränkung auf nur drei wöchentliche Preissteigerungen ist zunächst bis 12. April 2026 befristet.



Weitere Maßnahmen, für die erst gesetzliche Grundlagen geschaffen werden müssen, sieht der [Ministerratsvortrag 45/9](#) vom 18. März 2026 vor. Diese betreffen eine befristete Senkung der Mineralölsteuer und eine Begrenzung der Margen im Treibstoffbereich entlang der Wertschöpfungskette. In der Sondersitzung des Nationalrats am 23. März 2026 wurden in diesem Zusammenhang zwei Initiativanträge zu einer Änderung des Mineralölsteuergesetzes 2022 und zu einer Änderung des Preisgesetzes 1992 eingebracht. Unter Berücksichtigung von Abänderungsanträgen wurden sie am 25. März 2026 vom Nationalrat beschlossen:

- ♦ Der [Initiativantrag 764/A](#) sieht die Schaffung einer bis Jahresende befristeten Verordnungsermächtigung für die Bundesregierung zur **Begrenzung der Margen bei Diesel und Benzin** vor. Diese soll zur Anwendung kommen, wenn die Nettopreise bei Diesel und Benzin in einem ungewöhnlichen Ausmaß angestiegen sind und zu volkswirtschaftlichen Verwerfungen bzw. einer Krise geführt haben. Bei der Begrenzung der Margen soll auf die Versorgungssicherheit und den Wirtschaftsstandort Rücksicht genommen werden. Im Fall der Gefährdung der Versorgungssicherheit muss die Verordnung umgehend aufgehoben werden. Die Margen sollen jeweils für maximal ein Monat begrenzt werden können und laufend evaluiert werden.
- ♦ Mit dem [Initiativantrag 763/A](#) soll eine bis Jahresende befristete Verordnungsermächtigung für den Bundesminister für Finanzen zur **Senkung der Mineralölsteuersätze** beschlossen werden. Das Ausmaß der Senkung soll auf Grundlage der Mehreinnahmen an Umsatzsteuer infolge der Preissteigerungen bei den Treibstoffpreisen ermittelt werden. Anfänglich soll die Mineralölsteuer für Diesel und Benzin um 5 Cent pro Liter gesenkt werden. Details zur Berechnung der auszugleichenden Mehreinnahmen werden erst in den Verordnungen und den zugehörigen Erläuterungen enthalten sein.

Ziel der beiden Gesetzesanträge ist eine direkte Reduktion der Treibstoffpreise und damit der **Inflationsrate**. Bei einer Reduktion der Treibstoffpreise um 10 Cent pro Liter würde die Inflationsrate um etwa 0,2 %-Punkte geringer ausfallen.

Die Maßnahmen sind **weitgehend budgetneutral** geplant. Bei der Senkung der Mineralölsteuer hängen etwaige finanzielle Auswirkungen davon ab, inwieweit der Effekt auf den Vorsteuerabzug bei der Festsetzung der Steuersenkung berücksichtigt wird. Der Eingriff in die Margen im Treibstoffbereich ist mit keinen direkten budgetären Auswirkungen verbunden, allenfalls ergeben sich Effekte auf die Höhe der



Gewinnsteuern der betroffenen Unternehmen bzw. im Fall der OMV auf die Höhe der an den Bund abzuführenden Dividende.

In dieser Analyse wird neben einer kurzen Darstellung des Inhalts der beiden Initiativanträge das aktuelle Preiseumfeld skizziert und in einen längerfristigen Kontext gestellt. Darüber hinaus werden die Tarifeckwerte und das Aufkommen aus der Mineralölsteuer und der nationalen CO₂-Bepreisung im Zeitverlauf dargestellt.

2 Initiativanträge zum Preisgesetz und zum Mineralölsteuergesetz

Initiativantrag 764/A zu einer Änderung des Preisgesetzes 1992 und des Energie-Control-Gesetzes

Der Initiativantrag 764/A – unter Berücksichtigung des in der Plenarsitzung am 25. März 2026 beschlossenen Abänderungsantrags - sieht die Schaffung einer Rechtsgrundlage vor, die es der Bundesregierung ermöglicht, im Verordnungsweg volkswirtschaftlich gerechtfertigte Margen bei Diesel und Benzin zu bestimmen. Diese **Verordnungsermächtigung** soll dann zur Anwendung kommen, wenn die Nettopreise bei Diesel und Benzin in einem ungewöhnlichen Ausmaß angestiegen sind und zu volkswirtschaftlichen Verwerfungen bzw. einer Krise geführt haben. Dies ist jedenfalls dann der Fall, wenn die im Oil Bulletin der Europäischen Kommission (EK) eingemeldeten Nettopreise im Vergleich zu den Preisen zwei Monate davor um mehr als 30 % gestiegen sind. Dabei handelt es sich allerdings um keine notwendige Voraussetzung, weitere Konkretisierungen unter welchen Bedingungen volkswirtschaftliche Verwerfungen bzw. eine Krise vorliegen, enthält der Gesetzesentwurf nicht.

Bei der Definition einer **volkswirtschaftlich gerechtfertigten Marge** wird auf den § 6 Abs. 1 des Preisgesetzes Bezug genommen.³ Es soll jedenfalls darauf Rücksicht genommen werden, dass durch die Begrenzung der Margen die Versorgungssicherheit und der Wirtschaftsstandort nicht gefährdet werden. Im Fall der Gefährdung der

³ Dieser sieht vor, dass Preise dann volkswirtschaftlich gerechtfertigt sind, 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.



Versorgungssicherheit muss die Verordnung umgehend aufgehoben werden.⁴ Darüber hinaus sind bei der Margenbegrenzung auch die Kostenstrukturen bzw. die Entwicklungen der Produktionskosten zu berücksichtigen, die sich im Zeitverlauf ändern können und bei den betroffenen Unternehmen unterschiedlich ausgestaltet sein dürften. Unternehmen der Treibstoffbranche sowie die Bundeswettbewerbsbehörde und fachkundige Forschungsinstitute sollen bei der Festsetzung der Margen angehört werden.

Der **maximale Zeitraum für eine Margenbegrenzung** ist pro Verordnung jeweils ein Monat. Eine Evaluierung der Auswirkungen der Maßnahme ist laufend durchzuführen. Bei Vorliegen der Voraussetzungen kann die Margenbegrenzung jeweils um ein Monat verlängert werden, wobei dabei Änderungen der für die Preisbestimmung maßgeblichen Verhältnisse (z.B. Entwicklung der Rohölpreise) zu berücksichtigen sind. Die Kontrolle der Margen erfolgt durch die E-Control. Die Verordnungsermächtigung ist befristet und tritt mit 30. Dezember 2026 außer Kraft. Nach Ablauf des Gesetzes wird seitens der Bundesregierung ein entsprechender Bericht über die Auswirkungen der Margenbegrenzung dem Nationalrat zugeleitet.

Initiativantrag 763/A zu einer Änderung des Mineralölsteuergesetzes 2022

Mit dem in der Plenarsitzung am 25. März 2026 noch leicht abgeänderten Initiativantrag 763/A soll die gesetzliche Grundlage für eine **Verordnungsermächtigung** für den Bundesminister für Finanzen zur Senkung der Mineralölsteuersätze geschaffen werden. Voraussetzung ist, dass die Bundesregierung eine Verordnung gemäß Preisgesetz 1992 für den betreffenden Kalendermonat erlassen hat (siehe oben).

Das **Ausmaß der Senkung** soll grundsätzlich auf Grundlage der Mehreinnahmen an Umsatzsteuer infolge der Preissteigerungen bei den Treibstoffpreisen ermittelt werden. Als Referenzzeitpunkt dient der im Weekly Oil Bulletin der EK für den 23. Februar 2026 veröffentlichte Preis für Diesel und Benzin. Dabei sind die aus der Ermäßigung resultierenden Mindereinnahmen an Umsatzsteuer gegenzurechnen, da die Mineralölsteuer selbst auch umsatzsteuerpflichtig ist. Bei der erstmaligen Erlassung der Verordnung soll die Mineralölsteuer für Diesel und Benzin um 5 Cent pro Liter gesenkt werden. Soweit die budgetären Kosten dieser besonderen

⁴ Eine Gefährdung der Versorgungssicherheit wird vermutet, wenn in mindestens zwei Bezirken jeweils mehr als zwei Tankstellen nicht nur kurzzeitig nicht ausreichend Treibstoff jeweils im Vergleich zu den durchschnittlichen Tagesmengen an Treibstoff des Vormonats zur Verfügung haben.



Ermäßigung der Steuersätze das Ausmaß der Mehreinnahmen an Umsatzsteuer übersteigen, ist die Differenz auf Ermäßigungen in der Folgemonaten bis 31. Dezember 2026 zu gleichen Teilen in Abzug zu bringen.⁵ Weitere Details zur Berechnung der auszugleichenden Mehreinnahmen werden erst im Verordnungsweg geregelt.

Die Verordnung ist jeweils auf **einen Kalendermonat zu befristen**. Die Verordnungsermächtigung tritt mit 31. Dezember 2026 außer Kraft.

3 Entwicklung der Treibstoffpreise

In diesem Abschnitt werden die Entwicklung der Treibstoffpreise und die Bestandteile der Preise näher dargestellt. Die kurzfristige Entwicklung der Preise für Diesel und Benzin (Euro Super 95) ist der nachstehenden Tabelle zu entnehmen. Datengrundlage ist der von der EK veröffentlichte [Weekly Oil Bulletin](#). Der Wert für den 23. Februar 2026 entspricht auch dem Referenzwert für den in Pkt. 2 beschriebenen Mechanismus zur Ermittlung der Höhe der auszugleichenden Mineralölsteuer:

Tabelle 1: Preisentwicklung im Vergleich zum Referenzzeitpunkt

in EUR/Liter	Diesel				Preisanstieg 16.3. ggü. 23.2.	
	23.02.2026	02.03.2026	09.03.2026	16.03.2026	in EUR/Liter	in %
Nettopreis Diesel	0,754	0,769	1,047	1,094	+0,340	+45,1%
+Mineralölsteuer	0,397	0,397	0,397	0,397	0,000	0,0%
+CO ₂ -Bepreisung	0,138	0,138	0,138	0,138	0,000	0,0%
+20% Umsatzsteuer	0,258	0,261	0,316	0,326	+0,068	+26,4%
Verkaufspreis Diesel	1,546	1,564	1,898	1,954	+0,408	+26,4%
in EUR/Liter	Benzin				Preisanstieg 16.3. ggü. 23.2.	
	23.02.2026	02.03.2026	09.03.2026	16.03.2026	in EUR/Liter	in %
Nettopreis Benzin	0,651	0,656	0,816	0,846	+0,195	+30,0%
+Mineralölsteuer	0,482	0,482	0,482	0,482	0,000	0,0%
+CO ₂ -Bepreisung	0,125	0,125	0,125	0,125	0,000	0,0%
+20% Umsatzsteuer	0,252	0,253	0,285	0,291	+0,039	+15,5%
Verkaufspreis Benzin	1,509	1,515	1,708	1,743	+0,234	+15,5%

Quellen: EK Weekly Oil Bulletin, eigene Berechnungen.

⁵ In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass die Verordnungen für jeweils ein Monat erlassen werden und ex-ante nicht bekannt ist, ob Ermäßigungen bis Dezember 2026 zur Anwendung kommen werden. Dementsprechend ist eine Budgetneutralität im Gesamtjahr 2026 nicht sichergestellt.



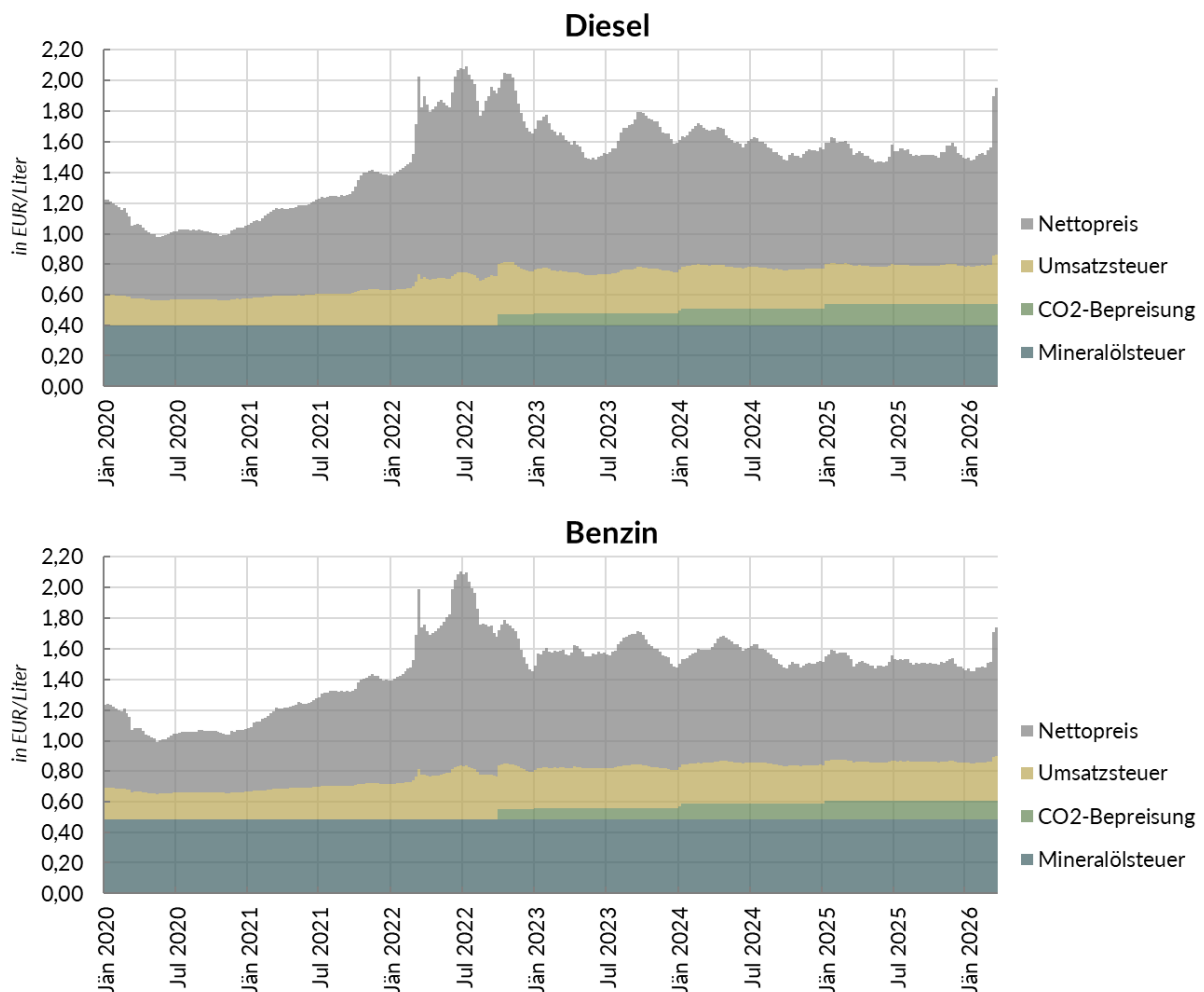
Der Nettopreis von **Diesel** stieg von 0,754 EUR/l am 23. Februar bis zum 16. März um 34,0 Cent/l bzw. 45,1 % auf 1,094 EUR/l. Die zusätzliche Umsatzsteuer betrug 6,8 Cent/l (20 % des Nettoanstiegs). Daraus resultierte ein Anstieg des Verkaufspreises von Diesel um 40,8 Cent/l bzw. 26,4 %. Der relative Anstieg des Verkaufspreises ist dabei geringer als jener des Nettopreises, weil die enthaltenen Mengensteuern (Mineralölsteuer, CO₂-Bepreisung) unverändert blieben.

Bei **Benzin** war der bisherige Anstieg geringer als bei Diesel. Der Nettopreis stieg seit dem 23. Februar um 19,5 Cent/l bzw. 30,0 % auf 0,846 EUR/l. Daraus resultierte eine zusätzliche Umsatzsteuer iHv 3,9 Cent/l, sodass der Verkaufspreis von Benzin um 23,4 Cent/l bzw. 15,5 % anstieg.

Die täglich verfügbaren Daten der E-Control lassen einen weiteren Anstieg für den Oil Bulletin am 23. März erwarten (siehe Grafik 1). Vom 16. bis zum 22. März stiegen die Verkaufspreise von Diesel noch einmal um etwa 10 Cent/l und jene von Benzin um 4 Cent/l.⁶

Die Entwicklung der nominellen Treibstoffpreise und ihre Zusammensetzung über einen längeren Zeitraum ist der nachstehenden Grafik zu entnehmen:

⁶ Konzeptionell unterscheiden sich die Daten der E-Control leicht von jenen des Oil Bulletin, weil Medianwerte ausgewiesen werden. Für den Oil Bulletin wird ein absatzgewichteter Mittelwert der Preise am jeweiligen Montag berechnet.

Grafik 2: Entwicklung der Treibstoffpreise seit 2020


Quellen: EK Weekly Oil Bulletin, eigene Berechnungen.

Die Mineralölsteuer auf Diesel (39,7 Cent/l) und Benzin (48,2 Cent/l) ist seit 2011 unverändert. Von Oktober 2022 bis Jänner 2025 kam es zu einem schrittweisen Anstieg der CO₂-Bepreisung, welche derzeit 13,8 Cent/l Diesel bzw. 12,5 Cent/l Benzin beträgt. Durch die CO₂-Bepreisung stieg die Umsatzsteuer um 2,8 Cent/l bzw. 2,5 Cent/l. Der Großteil der Schwankungen bei der Umsatzsteuer resultierte aus den Nettopreisen, welche während der COVID-19-Krise im Jahr 2020 zunächst zurückgingen. Danach kam es zu einem Anstieg mit Höchstpreisen im Sommer 2022. In den Jahren 2023 bis 2025 betrug der Nettopreis von Diesel zwischen 0,69 EUR/l und 1,02 EUR/l mit einem Durchschnittswert iHv 0,82 EUR/l. Im Jahr 2026 kam es bis zum 16. März zu einem Anstieg des Nettopreises auf 1,09 EUR/l. Bei Benzin schwankte der Nettopreis 2023 bis 2025 zwischen 0,61 EUR/l und 0,88 EUR/l (Mittelwert: 0,72 EUR/l) und stieg bis 16. März 2026 auf 0,85 EUR/l.



Die Entwicklung der Treibstoffpreise in Grafik 2 basiert auf laufenden Preisen. Allerdings ist in den letzten Jahren auch das allgemeine Preisniveau gestiegen. Die längerfristige, inflationsbereinigte Entwicklung der Treibstoffpreise zu Preisen von Februar 2026 ist der nachstehenden Grafik zu entnehmen:

Grafik 3: Inflationsbereinigte Entwicklung der Treibstoffpreise zu Preisen 2026

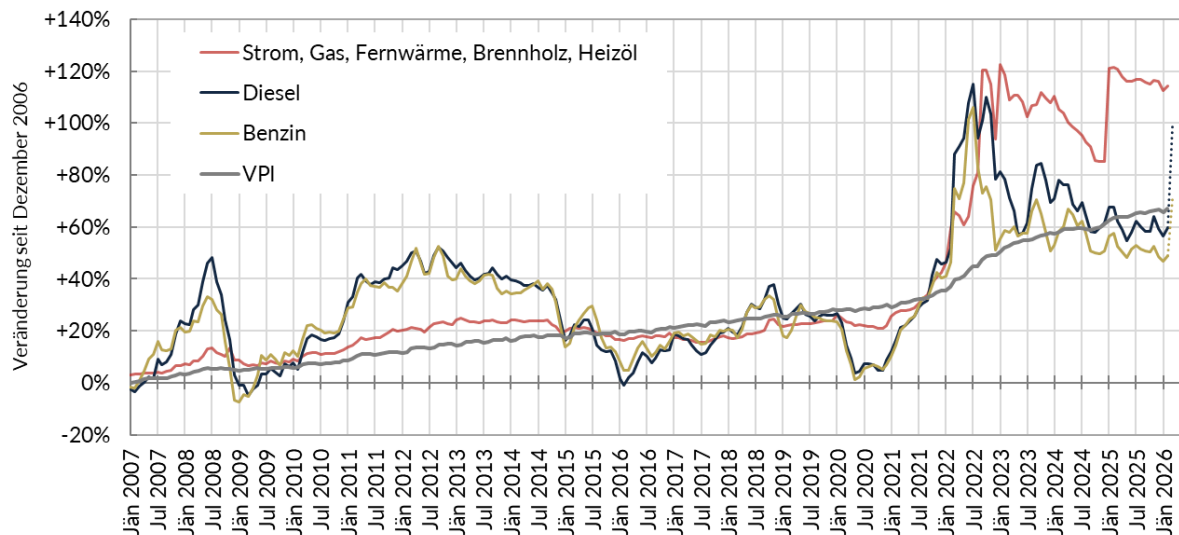


Quellen: EK Weekly Oil Bulletin, Statistik Austria.

Im Sommer 2022 betrug der Verkaufspreis von Diesel und Benzin jeweils bis zu etwa 2,1 EUR/l. Inflationsbereinigt zu Preisen vom Februar 2026 würde das etwa 2,4 EUR/l entsprechen, weil das allgemeine Preisniveau seither um etwa 16 % gestiegen ist. Vergleichsweise höhere Treibstoffpreise gab es auch in den Jahren 2008, 2011 und 2012, als die inflationsbereinigten Preise von Diesel und Benzin mehr als 2,0 EUR/l betrugen. Niedrige Preise wurden 2009, 2016 und 2020 verzeichnet, als die Preise auch inflationsbereinigt im Bereich von 1,4 EUR/l lagen.

Die Gesamtveränderung der nominellen Preise von Energie im Vergleich zur Entwicklung des Verbraucherpreisindex (VPI) seit Dezember 2006 wird in der folgenden Grafik dargestellt:

Grafik 4: Entwicklung der Energiepreise im Vergleich zur Entwicklung der Verbraucherpreise



Quellen: EK Weekly Oil Bulletin, Statistik Austria.

Die Verbraucherpreise stiegen von Dezember 2006 bis Februar 2026 um insgesamt 67 %. Die **Treibstoffpreise** sind grundsätzlich volatiler und ihr Gesamtanstieg seit 2006 war insbesondere in den Jahren 2008, 2011 bis 2013 sowie 2022 bis 2023 höher als jener der Verbraucherpreise. In den Jahren 2009, 2016 und 2020 war der Gesamtanstieg hingegen geringer (siehe auch Grafik 3). Zu Beginn des Jahres 2026 waren die Preise inflationsbereinigt noch niedriger als im Dezember 2025. Mit den Preisanstiegen im März wird hingegen der Gesamtanstieg insbesondere bei Diesel wieder höher sein.

Die Preise für **Wohnenergie** (Strom, Gas, Fernwärme, Brennholz, Heizöl) schwankten von 2007 bis 2021 weniger stark als jene von Treibstoffen. In den Jahren 2022 und 2023 kam es insbesondere wegen höherer Preise von Gas, Fernwärme, Heizöl und Brennholz zu einem starken Preisanstieg. Nach Preiserückgängen im Jahr 2024 kam es durch das Auslaufen von Stromkostenzuschuss und Energieabgabensenkung zu einem deutlichen Preisanstieg im Jänner 2025. Seither waren sie leicht rückläufig.



4 Tarifeckwerte und Aufkommen aus der Mineralölsteuer und der CO₂-Bepreisung

Die steuerliche Belastung von Treibstoffen setzt sich aus der Mineralölsteuer, der nationalen CO₂-Bepreisung (seit 2022) und der auf den Nettopreis und diese beiden Abgaben anfallenden Umsatzsteuer zusammen. Die Höhe der Mineralölsteuer bemisst sich an der Menge des verkauften Treibstoffs (Mengensteuer). Auch bei der CO₂-Bepreisung bemisst sich die Höhe der Abgabe implizit an der abgegebenen Menge. Die Höhe des Nettopreises spielt bei diesen beiden Abgaben für die Höhe der Steuerschuld im Gegensatz zu einer Wertsteuer (z. B. Umsatzsteuer) keine Rolle. Die nachstehende Tabelle zeigt die Entwicklung der Steuersätze für diese Abgaben im Zeitverlauf:

Tabelle 2: Steuern auf Diesel und Benzin

Tarifeckwerte	2011 bis 2021	2022	2023	2024	2025	2026
Mineralölsteuer						
Diesel	39,7 Cent pro Liter					
Benzin	48,2 Cent pro Liter					
CO₂-Bepreisung						
Diesel	-	7,5 Cent/l (ab Okt.)	8,1 Cent/l	11,3 Cent/l	13,8 Cent/l	
Benzin	-	6,8 Cent/l (ab Okt.)	7,4 Cent/l	10,2 Cent/l	12,5 Cent/l	
Umsatzsteuer	20% Umsatzsteuer auf Nettopreis, Mineralölsteuer und CO ₂ -Bepreisung					

Quellen: Mineralölsteuergesetz 2022, Nationales Emissionszertifikatehandelsgesetz 2022, Umsatzsteuergesetz 1994.

Die Mineralölsteuer wurde zuletzt im Jahr 2011 im Rahmen der damaligen Budgetkonsolidierung in Folge eines Verfahrens wegen eines übermäßigen Defizits erhöht. Seitdem beträgt der Steuersatz bei Diesel 39,7 Cent/l und bei Benzin 48,2 Cent/l. Inflationsbereinigt hat die Höhe der Steuer seit damals deutlich abgenommen, zum Teil wurde dieser Effekt durch die per Oktober 2022 eingeführte nationale CO₂-Bepreisung ausgeglichen, welche zu einer zusätzlichen Belastung von Treibstoffen, Heizöl und Erdgas führte. Von 2011 bis 2025 stiegen die Verbraucherpreise um insgesamt 49 %. Unter Berücksichtigung der CO₂-Bepreisung stieg die Besteuerung von Diesel um 35 % und jene von Benzin um 26 %. Zum Zeitpunkt der Einführung im Oktober 2022 betrug die CO₂-Bepreisung 7,5 Cent/l Diesel bzw. 6,8 Cent/l Benzin. In den Folgejahren kam es zu einem schrittweisen Anstieg, seit 1. Jänner 2025 beträgt sie 13,8 Cent/l Diesel und 12,5 Cent/l Benzin. Zusätzlich sind sowohl die Mineralölsteuer als auch der CO₂-Preis umsatzsteuerpflichtig, d. h. die Höhe der



Umsatzsteuer auf Treibstoffe bemisst sich am Nettopreis zuzüglich den darauf anfallenden Abgaben.

Die nachstehende Tabelle zeigt die Einzahlungen aus der Mineralölsteuer und der nationalen CO₂-Bepreisung im Finanzierungshaushalt des Bundes seit 2019:

Tabelle 3: Aufkommen aus der Mineralölsteuer und der CO₂-Bepreisung

<i>in Mio. EUR</i>	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	BVA 2026
Mineralölsteuer	4.466	3.778	3.968	4.133	4.009	3.804	3.687	3.700
CO ₂ -Bepreisung					843	1.177	1.417	1.644

Anmerkung: Beim ausgewiesenen Aufkommen handelt es sich um die Einzahlungen im Finanzierungshaushalt. Periodenabgegrenzte Werte für das Jahr 2025 liegen noch nicht vor.

Quellen: Bundesrechnungsabschlüsse 2019 bis 2024, Monatserfolg Dezember 2025, Bundesvoranschlag 2026.

Das **Aufkommen aus der Mineralölsteuer** betrug 2019 noch 4,5 Mrd. EUR und ging seitdem sukzessive auf 3,7 Mrd. EUR im Jahr 2025 zurück und ist auch im BVA 2026 in dieser Höhe veranschlagt. Diese Entwicklung war neben der in diesem Zeitraum schwachen Wirtschaftslage, die sich dämpfend auf den Warenverkehr auswirkte, unter anderem auf die steigende Zahl der Elektro-Fahrzeuge und Hybrid-Fahrzeuge und die abnehmende Bedeutung des Kraftstoffexports („Tanktourismus“, siehe Grafik 5) zurückzuführen.

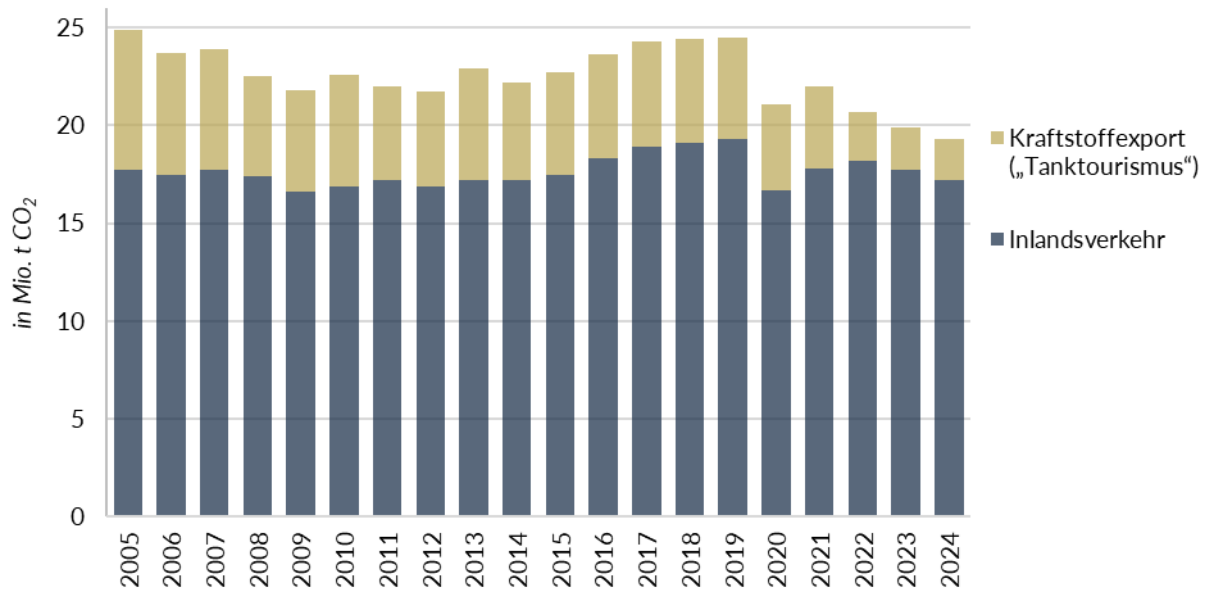
Aus der im Rahmen der Ökosozialen Steuerreform 2022 per Oktober 2022 eingeführten **nationalen CO₂-Bepreisung** wurden 2023 erstmals Einzahlungen iHv 0,8 Mrd. EUR erzielt. Aufgrund des schrittweise steigenden Preises stieg das Aufkommen auf 1,4 Mrd. EUR im Jahr 2025 an, im BVA 2026 sind Einzahlungen iHv 1,6 Mrd. EUR veranschlagt. Bei diesen Beträgen handelt es sich um die nicht periodenabgegrenzten Einzahlungen im Finanzierungshaushalt.⁷

⁷ In den für den Maastricht-Saldo maßgeblichen Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen wird das Aufkommen der Periode zugeordnet, auf die sich die Steuerschuld bezieht. Das Aufkommen für das Jahr 2022 betrug 0,3 Mrd. EUR, für das Jahr 2023 1,0 Mrd. EUR und für das Jahr 2024 1,3 Mrd. EUR. Vorläufige Werte für das Jahr 2025 werden erste Ende März veröffentlicht.



Die nachstehende Grafik zeigt die Entwicklung der Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors und weist den auf den Tanktourismus entfallenden Anteil aus:

Grafik 5: Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors 2005 bis 2024



Quelle: Umweltbundesamt (Nahzeitprognose Verkehr 2024).

Die Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors gingen 2020 aufgrund der COVID-19-Krise deutlich zurück und lagen auch in den Jahren danach deutlich unter den Vorkrisenwerten. Der Rückgang resultierte sowohl aus sinkenden Emissionen im Inlandsverkehr unter anderem aufgrund der zunehmenden Elektrifizierung und der schwachen Wirtschaftslage als auch aus einer deutlich abnehmenden Bedeutung des Kraftstoffexports. Dieser Rückgang dürfte unter anderem auf den abnehmenden relativen Preisvorteil gegenüber den Nachbarländern aufgrund der neu eingeführten nationalen CO₂-Bepreisung und auf die seit dem 14. Jänner 2021 entfallene Möglichkeit der Vorsteuererstattung für Drittlandsunternehmen im Bereich Kraftstoffe zurückzuführen sein.



Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
BVA	Bundesvoranschlag
EK	Europäische Kommission
EUR	Euro
l	Liter
iHv	in Höhe von
Mio.	Million(en)
Mrd.	Milliarde(n)
Pkt.	Punkt(e)
VPI	Verbraucherpreisindex
z. B.	zum Beispiel

Tabellen- und Grafikverzeichnis

Tabellen

Tabelle 1:	Preisentwicklung im Vergleich zum Referenzzeitpunkt.....	7
Tabelle 2:	Steuern auf Diesel und Benzin.....	12
Tabelle 3:	Aufkommen aus der Mineralölsteuer und der CO ₂ -Bepreisung	13

Grafiken

Grafik 1:	Entwicklung der Treibstoffpreise im Jahr 2026	3
Grafik 2:	Entwicklung der Treibstoffpreise seit 2020	9
Grafik 3:	Inflationsbereinigte Entwicklung der Treibstoffpreise zu Preisen 2026	10
Grafik 4:	Entwicklung der Energiepreise im Vergleich zur Entwicklung der Verbraucherpreise	11
Grafik 5:	Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors 2005 bis 2024.....	14