

# POLICY BRIEF

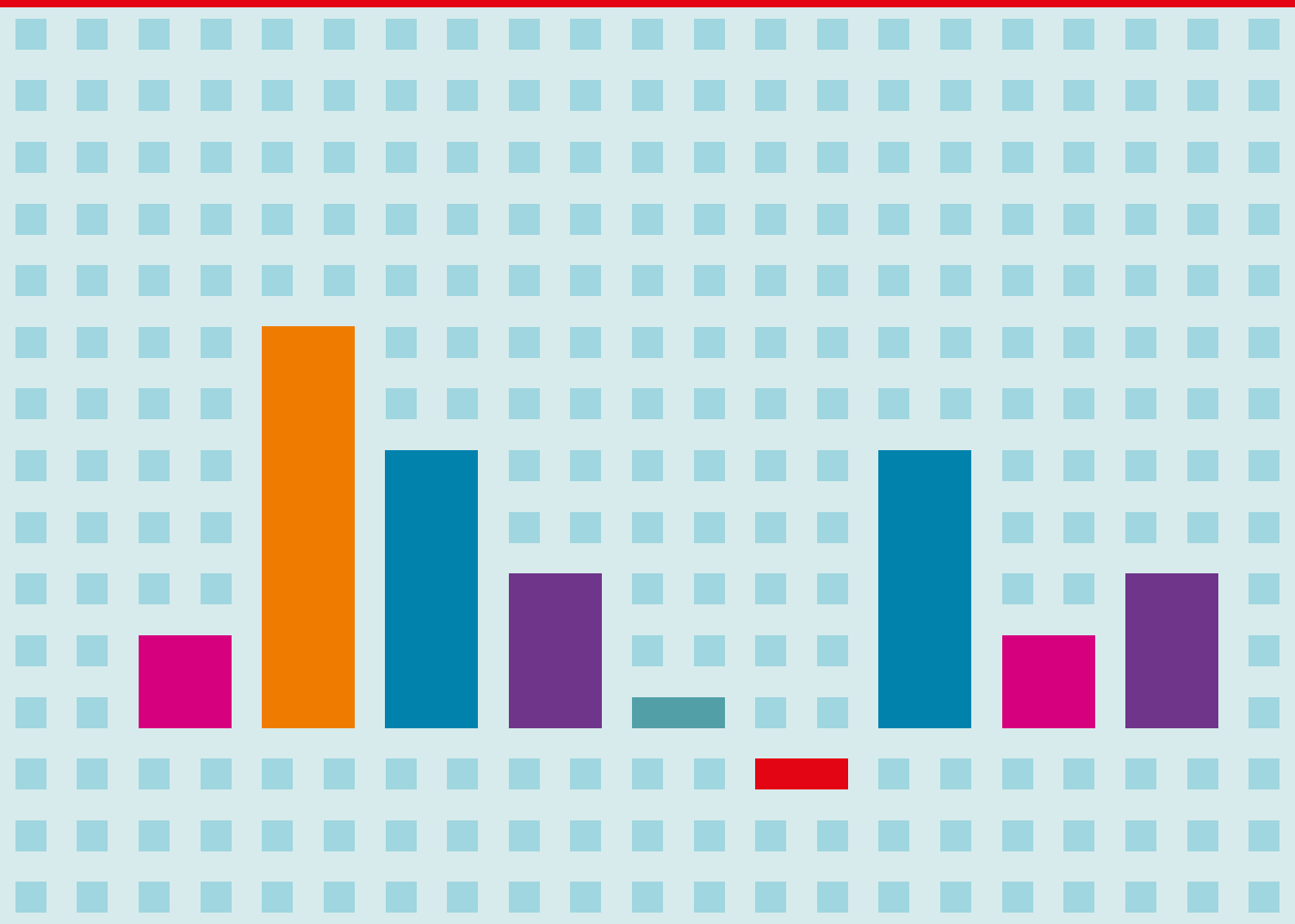
Das IMK ist ein Institut  
der Hans-Böckler-Stiftung

IMK Policy Brief Nr. 214 · April 2026

## TEMPORÄRER TANKRABATT: TROTZ NACHTEILEN VERTRETBAR

Primärer Vorteil ist die Dämpfung der Inflation

Sebastian Dullien, Katja Rietzler, Silke Tober



---

# **TEMPORÄRER TANKRABATT: TROTZ NACHTEILEN VERTRETBAR**

## **Primärer Vorteil ist die Dämpfung der Inflation**

**Schriftliche Stellungnahme für die Anhörung des Finanzausschusses des Bundestages zum Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Energiesteuergesetzes zur temporären Absenkung der Energiesteuer für Kraftstoffe (2. Energiesteuersenkungsgesetz, Bundestagsdrucksache 21/5321) am 20. April 2026**

**17. April 2026**

**Prof. Dr. Sebastian Dullien, Dr. Katja Rietzler, Dr. Silke Tober  
(IMK der Hans-Böckler-Stiftung)**

### **Zusammenfassung**

Die deutsche Wirtschaft erlebt derzeit zum zweiten Mal innerhalb von fünf Jahren einen massiven Energiepreisschock. Insbesondere die stark ansteigende Inflation ist aufgrund der erst jungen Inflationserfahrung mit Teuerungsraten von fast 10 % ein Problem, auch, weil die Gefahr besteht, dass die Europäische Zentralbank mit übertriebenen Zinserhöhungen auf die Kritik reagiert, sie habe in den vergangenen Jahren zu lange eine höhere Inflation toleriert. Deshalb sind derzeit Maßnahmen angemessen, die schnell die Inflation dämpfen, die gesamtwirtschaftliche Nachfrage stützen und indirekte wie Zweitrundeneffekte des Energiepreisanstiegs auf die Inflation begrenzen. Der vorgeschlagene Tankrabatt bringt zwar unschöne Nebenwirkungen mit sich, weil er das Preissignal abschwächt und signalisiert, dass der Staat Autofahrende mit Verbrennerfahrzeugen erneut schützt. Alternative Maßnahmen wie eine Mehrwertsteuersenkung sind allerdings nicht so zeitnah umsetzbar, sodass diese Nebenwirkungen derzeit akzeptiert werden können. Der Tankrabatt ist deshalb für eine Übergangszeit derzeit eine vertretbare Maßnahme. Sollte der Energiepreishöhenflug allerdings über den Juni 2026 hinaus anhalten, sollte vor einer Verlängerung des Tankrabatts geprüft werden, ob nicht andere preisdämpfende Maßnahmen wie die Senkung der Mehrwertsteuer für Lebensmittel, eine Senkung der Stromsteuer sowie eine weitere Senkung der Netzentgelte umgesetzt werden können. Auch sollten nicht-preisliche Maßnahmen wie ein Tempolimit auf Autobahnen und Landstraßen flankierend eingesetzt werden, um den Verbrauch zu senken.

## 1 Der Sachverhalt

Die Fraktionen der CDU/CSU und der SPD haben am 14.4.2026 einen Gesetzentwurf für ein zweites Gesetz zur Änderung des Energiesteuergesetzes zur temporären Absenkung der Energiesteuer für Kraftstoffe (2. Energiesteuersenkungsgesetz) in den Bundestag eingebracht (Deutscher Bundestag 2026). Der Gesetzentwurf sieht eine vorübergehende Verringerung der Energiesteuer um 14,04 Cent für Benzin und Diesel im Zeitraum vom 1.5.2026 bis zum 30.6.2026 vor. Einschließlich Umsatzsteuer ergeben sich rund 17 Cent. Relevanter Zeitpunkt für die Erhebung der Energiesteuer ist dabei der Moment der Entnahme aus dem Steuerlager, was dazu führen kann, dass die Steuersenkung mit einer geringen zeitlichen Verzögerung anläuft, weil zunächst noch höher versteuerte Kraftstoffe verkauft werden. Die zu erwartenden Steuermindereinnahmen werden auf 1,6 Mrd. Euro beziffert, wobei 1,45 Mrd. Euro auf die allein dem Bund zustehende Energiesteuer entfallen und 165 Mio. Euro auf die entgangene Umsatzsteuer. Die Umsatzsteuermindereinnahmen betragen 87 Mio. Euro für den Bund, 75 Mio. Euro für die Länder und 3 Mio. Euro für die Kommunen.

Mit der Maßnahme möchte die Regierung die Inflationwirkung der Rohölpreissteigerungen infolge des Iran-Krieges und der Blockade der Straße von Hormus dämpfen. Damit sollen die Konsumnachfrage und die Erwartungen der Wirtschaftssubjekte stabilisiert werden. Die Belastungen für Bürger:innen und die Wirtschaft sollen so abgefedert werden.

## 2 Bewertung

### 2.1 Anforderungen an Stabilisierungsmaßnahmen in der Krise

Um die Maßnahme zu bewerten, gilt es zu klären, welche Ziele damit erreicht werden sollen und ob sie grundlegende Anforderungen der Zweckmäßigkeit erfüllt. Dabei sollten auch Ziele mit in den Blick genommen werden, die nicht im Hauptfokus des Gesetzgebers sind. Hat die Maßnahme unbeabsichtigte Nebenwirkungen oder wären andere Maßnahmen besser geeignet gewesen?

Wichtige Stabilisierungsziele sind in der aktuellen Situation die Aufrechterhaltung der gesamtwirtschaftlichen Nachfrage und eine Dämpfung des Preisanstiegs. Verteilungspolitisch bedeutsam ist die Unterstützung von besonders betroffenen Haushalten. Elmendorf und Furman (2008) haben im Zuge der Finanzkrise drei Anforderungen an Krisenbekämpfungsmaßnahmen gestellt. Sie sollten „timely, targeted and temporary“ sein, also rechtzeitig, gezielt und zeitlich begrenzt. Sobald die Schockwirkungen abflauen, sollte auch die Maßnahme beendet werden.

Darüber hinaus sollten Krisenbekämpfungsmaßnahmen im Einklang mit übergeordneten Zielen stehen. Hier sind drei Aspekte relevant: erstens die Lenkungswirkung im Hinblick auf Knappheitssignale sowie die Erreichung der Klimaneutralität, zweitens – und eng damit verbunden – der Beitrag zur Stärkung der langfristigen Krisenresilienz der deutschen Wirtschaft und drittens, angesichts bereits absehbarer Haushaltsfehlbeträge und Zielkonflikte, auch die fiskalische Wirkung. Unter Berücksichtigung dieser Kriterien und Anforderungen wird die geplante Maßnahme nun näher analysiert.

## 2.2 Gesamtwirtschaftliche Stabilisierung

Der seit nunmehr gut 1 ½ Monaten andauernde Krieg im Nahen Osten hat zu einem starken Anstieg der Preise für Rohöl und Erdgas geführt, die das inländische Preisniveau insbesondere bei Kraftstoffen bereits sehr deutlich erhöht haben. Im März 2026 waren Kraftstoffe 20 % teurer als ein Jahr zuvor. Gegenüber Dezember 2025 betrug der Preisanstieg sogar 25 %. Nach Berechnungen des IMK bewirkt ein Kraftstoffpreisanstieg um 40 Cent eine Zunahme der Inflationsrate um 0,8 % (Tober 2026). Da die Kraftstoffpreise im März 2026 gegenüber dem Vorjahresmonat um knapp 40 Cent stärker zugenommen haben als im Februar 2026, erklären sie 0,7 Prozentpunkte des Anstiegs der Inflationsrate seit Februar 2026 um 0,8 Prozentpunkte auf 2,7 %. Der verbleibende Zehntelprozentpunkt geht auf die stärkere Preissteigerung bei Heizöl zurück. Für April 2026 rechnet das IMK mit einer noch höheren Inflationsrate von 3,1 %.

Dieser neue energiepreisbedingte Inflationsschub dürfte die wirtschaftliche Erholung der deutschen Wirtschaft trotz bereits expansiv ausgerichteter Fiskalpolitik weiter verzögern (Breuer et al. 2026). Angesichts der außenwirtschaftlichen Belastungen durch die Zölle der USA und heftige Konkurrenz aus China kommt aktuell dem privaten Verbrauch eine besondere Rolle für die Stabilisierung der Konjunktur zu. Eine Beeinträchtigung der Kaufkraft sowie eine weitere Verunsicherung der Bevölkerung könnten diesen wichtigen Stabilisator schwächen. Bereits in der Vergangenheit gab es Anzeichen, dass steigende Preise von der Bevölkerung stärker wahrgenommen werden als andere Belastungen (Behringer et al. 2022; Behringer und Dullien 2023). Das dürfte nach der Sensibilisierung durch die hohe Inflation 2022/2023 in noch stärkerem Maße gelten. Stabilisierungsmaßnahmen, die direkt am Preisniveau ansetzen scheinen daher grundsätzlich geeignet.

Bei voller Weitergabe der Steuersenkung könnte der geplante Tankrabatt die Inflationsrate um 0,34 Prozentpunkte reduzieren (Tabelle 1). Wenn es der Bundesregierung gelingt, diese Maßnahme wie geplant zum 1.5.2026 in Kraft zu setzen, wäre diese Maßnahme schnell umsetzbar sowie bezüglich der Inflation zielgerichtet und vorübergehend. Sie würde also wichtige Anforderungen erfüllen. Starke Preissteigerungen beim Kraftstoff betreffen nicht nur private Haushalte, sondern in einem Umfang von rund 40% gewerbliche Unternehmen.<sup>1</sup> Preissteigerungen beim Transport werden dann in vielen Bereichen weitergereicht – beispielsweise bei Nahrungsmitteln. Eine Senkung von Kraftstoffpreisen könnte also weitere Preissteigerungen dämpfen. Sie wäre eines von vielen denkbaren Instrumenten einer zwar expansiven Fiskalpolitik, die aber mit dem Ziel einer Stabilisierung des Preisniveaus vorgenommen wird. Nach Untersuchungen des IWF hat eine solche „unconventional fiscal policy“ die Inflationsraten in der Energiekrise 2022 deutlich gesenkt (Dao et al. 2023).<sup>2</sup>

Ein direkter Ansatz beim Preisniveau könnte auch in der aktuellen Situation zur Verhinderung von hoher Inflation, Zweitrundeneffekten und einer geldpolitischen Reaktion beitragen. Gegenwärtig wären Zinserhöhungen der EZB äußerst ungünstig, weil sie eine aufkommende Erholung der privaten Investitionen im Keim ersticken könnten und auch für die Fiskalpolitik belastend wären. Der Policy-Mix aus einer zunehmend restriktiven Geldpolitik und einer expansiven

---

<sup>1</sup> Ermittelt auf der Grundlage der Umweltökonomischen Gesamtrechnungen.

<sup>2</sup> Für eine Analyse solcher Stabilisierungsmaßnahmen für Deutschland in den Jahren ab 2022 mit ebenfalls positiver Bewertung, siehe Dullien/Tober (2024).

Fiskalpolitik würde zentrale Vorhaben der Legislaturperiode wie die Erneuerung der Infrastruktur und die Ausweitung der Verteidigungsausgaben verteuern.

Die weitere Entwicklung des Iran-Kriegs ist ungewiss und damit auch die Preisentwicklung bei den fossilen Brennstoffen. Es besteht weiterhin die realistische Möglichkeit, dass die Straße von Hormus in den kommenden Monaten geöffnet wird und die Rohöl- und Erdgaspreise bis Jahresende wieder auf ihr Vorjahresniveau fallen (Breuer et al. 2026). Einer überhöhten Inflation in diesem Jahr würde dann im kommenden Jahr eine deutlich niedrige Inflation folgen. Die Future-Preise für Rohöl und Erdgas zeichnen derzeit ein etwas pessimistischeres Bild und auch eine tiefgreifende Energiepreiskrise wie in den ersten beiden Jahren des Ukrainekrieges ist nicht ausgeschlossen. Käme es in diesem Fall zu einer deutlichen Verlängerung der Maßnahme, würden auch die Nebenwirkungen – insbesondere im Hinblick auf die Lenkungswirkung – zunehmen.

### 2.3 Verteilungswirkung

Tabelle 1 zeigt auf der Grundlage der Einkommens- und Verbrauchsstichprobe, wie sich die haushaltsspezifischen Inflationsraten verändern würden, wenn ein Tankrabatt um 17 Cent realisiert würde. Tabelle 2 stellt die Entlastung relativ zum Einkommen der Haushalte dar.<sup>3</sup> Vom Tankrabatt profitieren insbesondere Familien mit geringem und mittlerem Einkommen, während sich die haushaltsspezifische Inflationsrate für Alleinlebende aller Einkommensklassen, aber auch Familien und Paare mit hohem Einkommen durch den Tankrabatt in geringerem Umfang vermindern würde.

Der geplante Tankrabatt ist nicht die einzige denkbare Maßnahme, die direkt am Preisniveau ansetzt. Grundsätzlich wären auch Senkungen anderer indirekter Steuern denkbar wie etwa der Stromsteuer oder des ermäßigten Umsatzsteuersatzes auf Lebensmittel. Die Tabellen stellen deshalb ebenfalls die Wirkung einer Stromsteuersenkung um 2 Cent und eine Senkung des ermäßigten Umsatzsteuersatzes auf Lebensmittel von 2 Prozentpunkten dar. Beide Maßnahmen zusammen resultieren in ähnlichen Kosten wie der Tankrabatt und mindern die deutsche Inflationsrate ähnlich stark. Dabei würde allerdings unmittelbar der eigene Verbrauch sehr breiter Bevölkerungsschichten begünstigt, da jede(r) Strom und Nahrungsmittel verbraucht. Die Wirkung eines Tankrabatts auf Haushalte ohne Kraftfahrzeug über den indirekten Weg der Transportkosten fällt vergleichsweise geringer aus. Da gerade am unteren Ende der Einkommensverteilung viele Haushalte kein Auto besitzen, würden sie von einem Tankrabatt ebenfalls nur wenig profitieren. Zwar sind sie auch weniger von der Verteuerung der Kraftstoffe betroffen, aus verteilungs- und stabilisierungspolitischer Sicht wäre jedoch eine progressive Wirkung der Entlastungsmaßnahme zweckmäßig.

Bach und Knautz (2022) stellen fest, dass eine Entlastung durch einen Tankrabatt vom ersten bis zum neunten Dezil relativ zum Einkommen weitgehend ähnlich ausfällt. Der Tankrabatt wirkt demnach weder eindeutig progressiv noch eindeutig regressiv. Die Analyse nach Haushaltstypen zeigt, dass Familien besonders von einem Tankrabatt profitieren. Im Vergleich mit einer

---

<sup>3</sup> Die Tabellen geben jeweils die direkte Entlastung durch niedrigere Preise beim Kauf von Kraftstoffen durch die Haushalte wieder. Indirekte Entlastungen, wenn etwa durch niedrigere Kraftstoffpreise Preiserhöhungen für andere Güter und Dienstleistungen ausbleiben, sind in den Tabellen nicht berücksichtigt.

Kombination aus einer Senkung der Stromsteuer und der Mehrwertsteuer auf Nahrungsmittel entlastet der Tankrabatt Haushalte mit niedrigem Einkommen weniger stark.

**Tabelle 1:** Haushaltsspezifische Inflationswirkungen des Tankrabatts und alternativer Entlastungsmaßnahmen (Prozentpunkte, bei vollständiger Weitergabe an die Preise)

Haushaltstyp Nettoeinkommensklasse 2018	brutto <sup>1</sup> 2025	Tankrabatt -17 ct <sup>2</sup>	Stromsteuer -2 ct <sup>2</sup>	Nahrungsmittel ES: -2 PP <sup>2</sup>
Alleinlebende (<900 €) <sup>3</sup>	1.119 €	-0,17	-0,33	-0,31
Alleinlebende (1.500-2.000 €)	2.958 €	-0,36	-0,24	-0,22
Alleinlebende (2.000-2.600 €)	4.030 €	-0,37	-0,21	-0,19
Alleinlebende (>5.000 €)	13.468 €	-0,33	-0,14	-0,11
Alleinerziehende, 1 Kind (2.000-2.600 €)	3.851 €	-0,49	-0,23	-0,25
Paare, 2 Kinder (2.000-2.600 €) <sup>3</sup>	3.754 €	-0,51	-0,26	-0,34
Paare, 2 Kinder (3.600-5.000 €)	7.557 €	-0,50	-0,18	-0,27
Paare, 2 Kinder (>5.000 €)	13.655 €	-0,40	-0,14	-0,21
Paare ohne Kinder (3.600-5.000 €)	7.352 €	-0,41	-0,18	-0,21
nachr. Inflationsrate (VPI)		-0,34	-0,15	-0,22

<sup>1</sup> Durchschnittliches Bruttoeinkommen 2018 fortgeschrieben mit der Entwicklung der Bruttolöhne- und -gehälter je Stunde.

<sup>2</sup> ct = Cent, PP = Prozentpunkte, ES = ermäßigter Mehrwertsteuersatz

<sup>3</sup> Die Berechnungen für die beiden einkommensschwachen Haushaltgruppen sind aufgrund teilweise unvollständiger Antworten laut Statistischem Bundesamt mit erheblicher Unsicherheit behaftet.

Quellen: EVS 2018, Verbraucherpreisstatistik und Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, Statistisches Bundesamt; Tober 2026.



**Tabelle 2:** Haushaltsspezifische Entlastung des Tankrabatts und alternativer Entlastungsmaßnahmen in % des Einkommens (bei vollständiger Weitergabe an die Preise)

Haushaltstyp Nettoeinkommensklasse 2018	brutto <sup>1</sup> 2025	Tankrabatt -17 ct <sup>2</sup>	Stromsteuer -2 ct <sup>2</sup>	Nahrungsmittel ES: -2 PP <sup>2</sup>
Alleinlebende (<900 €) <sup>3</sup>	1.119 €	-0,16	-0,31	-0,29
Alleinlebende (1.500-2.000 €)	2.958 €	-0,23	-0,15	-0,14
Alleinlebende (2.000-2.600 €)	4.030 €	-0,21	-0,12	-0,11
Alleinlebende (>5.000 €)	13.468 €	-0,12	-0,05	-0,04
Alleinerziehende, 1 Kind (2.000-2.600 €)	3.851 €	-0,33	-0,16	-0,17
Paare, 2 Kinder (2.000-2.600 €) <sup>3</sup>	3.754 €	-0,39	-0,20	-0,26
Paare, 2 Kinder (3.600-5.000 €)	7.557 €	-0,28	-0,10	-0,15
Paare, 2 Kinder (>5.000 €)	13.655 €	-0,17	-0,06	-0,09
Paare ohne Kinder (3.600-5.000 €)	7.352 €	-0,23	-0,10	-0,12

<sup>1</sup> Durchschnittliches Bruttoeinkommen 2018 fortgeschrieben mit der Entwicklung der Bruttolöhne- und -gehälter je Stunde.

<sup>2</sup> ct = Cent, PP = Prozentpunkte, ES = ermäßigter Mehrwertsteuersatz

<sup>3</sup> Die Berechnungen für die beiden einkommensschwachen Haushaltgruppen sind aufgrund teilweise unvollständiger Antworten laut Statistischem Bundesamt mit erheblicher Unsicherheit behaftet.

Quellen: EVS 2018, Verbraucherpreisstatistik und Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, Statistisches Bundesamt; Tober 2026.



## 2.4 Lenkungswirkung und Resilienz

Während der Tankrabbat Kraftstoffverbrauchende direkt entlastet, schnell umsetzbar ist, direkt die Inflation dämpfen kann und für einen Zeitraum von zwei Monaten mit begrenzten Mindereinnahmen einhergeht, ist die Maßnahme bezüglich ihrer Lenkungswirkung kontraproduktiv (Rietzler 2022). Die durch den Iran-Krieg ausgelöste Schließung der Straße von Hormus verknappt das Angebot an Rohöl und Erdgas weltweit. Eine adäquate Maßnahme sollte daher nicht nur auf die Entlastung von Wirtschaftssubjekten und den Inflationseffekt ausgerichtet sein, sondern auch Anreize zum Einsparen von fossilen Brennstoffen und insbesondere Kraftstoffen enthalten. Ein Tankrabbat macht den Verbrauch von Kraftstoffen im Vergleich zur Situation ohne die Maßnahme jedoch attraktiver und wirkt damit der notwendigen Reduktion des Verbrauchs entgegen. Die Kraftstoffpreise sind nicht nur als Treiber der Inflation zu betrachten, sondern sie sind auch ein Signal der aktuellen Knappheit, auf das reagiert werden sollte. Dem wirkt eine Senkung der Energiesteuer entgegen.

Insgesamt geht eine Preissubvention für Kraftstoffe aus Perspektive der Lenkungswirkung grundsätzlich in die falsche Richtung. Im vergangenen Jahr sind die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen in Deutschland nicht nur nicht gesunken, sie sind sogar um 2,1 Mio. Tonnen auf 146,3 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent gestiegen (BMU 2026). Damit bleibt der Verkehrssektor neben den Gebäuden der größte Problembereich für den Übergang zur Klimaneutralität. Knappe öffentliche Mittel sollten verstärkt genutzt werden, um die Verkehrswende voranzutreiben. Mit dem Deutschlandticket gibt es bereits ein bundesweit gültiges Angebot zu einem Preis, der überwiegend unter demjenigen früherer Monatskarten liegt. Teuer ist es nur, wenn man es unzulässigerweise allein mit den variablen Kosten des motorisierten Individualverkehrs vergleicht. In vielen Ballungsräumen wären Wege, die heute mit dem Auto zurückgelegt werden, problemlos mit dem ÖPNV zu bewältigen. Eine Verbilligung des Autofahrens hilft hier nicht. Wichtig wäre es vielmehr, den ÖPNV auszubauen und in weniger dicht besiedelten Gebieten flexibel nutzbare Angebote zu schaffen. Die entsprechende Finanzierung müsste langfristig gesichert werden, um eine verlässliche Basis für eine dauerhafte Verhaltensänderung zu schaffen.

Um die Wirtschaft resilienter zu machen, muss zudem der Flottenwechsel weiter unterstützt werden – vor allem beim Gütertransport. Dies erfordert weitere Fortschritte beim Ausbau der erneuerbaren Energien sowie von Speichern und Übertragungs- wie Verteilnetzen. Die Bundesregierung sollte die aktuelle erneute Energiekrise als Anstoß zu einer Beschleunigung der Energiewende verstehen und entsprechend handeln. Mit dem unnötig langen Festhalten an fossilen Energieträgern wird nicht nur der Klimaschutz behindert. Die deutsche Wirtschaft verharrt in gefährlichen Abhängigkeiten, statt mit einer schnelleren Energie- und Verkehrswende mehr Resilienz aufzubauen. Politik zugunsten von Verbrennern verunsichert zudem Haushalte wie Unternehmen, wenn es um langfristige Kaufentscheidungen von Fahrzeugen geht. Der deutschen Automobilindustrie ist durch ein solches Hin und Her langfristig nicht geholfen.

Dass man trotzdem den Tankrabbat jetzt aus ökonomischer Sicht als vorübergehendes Instrument zur kurzfristigen Stabilisierung akzeptieren kann, liegt nicht nur am gesamtwirtschaftlichen Nutzen einer schnellen Wirkung vor allem auf die Inflation, sondern auch daran, dass der Tankrabbat die Preissignale lediglich ein Stück weit abschwächt, nicht aber auslöscht. Der Tankrabbat entspricht nur etwa einem Drittel des für Mai und Juni zu erwartenden Inflationsbeitrags der

Kraftstoffpreise.<sup>4</sup> Neuere Forschungen mit niederländischen Haushaltsdaten aus der Energiepreiskrise in den ersten Jahren des Ukrainekriegs (Curuk et al. 2025) deuten darauf hin, dass ab einem gewissen Preisanstieg ein noch stärkerer Preisanstieg kaum noch zusätzliche Verbrauchsreduktion erzeugt (der so genannte „Ceiling-Effekt“).<sup>5</sup> Oder anders ausgedrückt: Während die gesamtwirtschaftlichen Kosten höherer Preise in Form von steigender Inflation und der Reaktion der Zentralbank mit noch weiter steigenden Preisen mindestens proportional weiter zunehmen, wird der Nutzen in Form von Verbrauchsreduktion immer geringer. Ein Tankrabatt, der die Spitzen ohnehin schon starker Preisanstiege ausgleicht, ist deshalb anders zu bewerten als ein Tankrabatt, der bei einem geringen Preisanstieg greift.

Da allerdings derzeit unumstritten ist, dass aufgrund der Angebotsengpässe von Rohöl Kraftstoffe eingespart werden sollten, wäre zu empfehlen, den Tankrabatt mit nicht-preislichen Maßnahmen zur Verbrauchsreduktion zu kombinieren. Nach Berechnungen des Umweltbundesamtes (Friedrich et al. 2024, S.26) etwa würde ein generelles Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen und 80 km/h auf Außerortsstraßen knapp 5 % des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes des Verkehrssektors (und damit ähnlich große Einsparungen beim Kraftstoffverbrauch) bedeuten. Geht man von in der Literatur üblicherweise angenommenen kurzfristigen Nachfrageelastizitäten für Kraftstoffe von  $-0,15$  bis  $-0,2$  aus (Puls/Wendt 2022), so entspräche dies etwa den gesamten Einsparungen, die man durch den bisherigen Preisanstieg von Kraftstoffen seit Dezember vergangenen Jahres erwarten würde.<sup>6</sup> Es wäre deshalb sehr sinnvoll, zumindest bis zum Jahresende ein solches Tempolimit zu verhängen.

### 3 Flankierende Maßnahmen zur Sicherung der Wirksamkeit

Mit Blick auf seine Lenkungs- und Verteilungswirkung sowie die Resilienz der Wirtschaft wäre der Tankrabatt zwar kein Stabilisierungsinstrument der ersten Wahl, er hat aber den Vorteil, schnell umsetzbar zu sein, jene Haushalte zu entlasten, die vom aktuellen Energiepreisschock besonders betroffen sind, und zudem auch gewerbliche Käufer zu unterstützen. Seine volle Wirkung kann der Tankrabatt allerdings nur dann entfalten, wenn eine Gegenfinanzierung über indirekte Steuern, wie der Tabaksteuer, ausbleiben. Ansonsten entfällt der dämpfende Effekt auf die Inflation, der die Gefahr von Zweitrundeneffekten durch überhöhte Lohnsteigerungen und Zinssteigerungen der Europäischen Zentralbank mindern würde.

Der Tankrabatt ist zudem lediglich für den Fall eines relativ zügig vorübergehenden Preisschocks geeignet. Ansonsten potenzieren sich seine Schwächen und der Preisschock tritt letztlich nur verzögert ein. Die Entlastung dürfte in diesem Fall schnell vergessen sein, so dass wenig durch die Maßnahme gewonnen wird. Aktuell ist ein Ende des Höhenflugs der Rohölpreise im

---

<sup>4</sup> Berechnet mit den Kraftstoffpreisen in der ersten Aprilwoche.

<sup>5</sup> Curuk et al. 2025 analysieren nur den Erdgasverbrauch. Da die Elastizitäten verschiedener Energieträger wie Erdgas und Kraftstoffe aber grundsätzlich sehr ähnlich sind (Labandeira et al. 2017) ist plausibel, dass sich diese Ergebnisse auch auf Kraftstoffe übertragen lassen.

<sup>6</sup> Die Kraftstoffpreise sind seit Dezember 2025 etwa um 25 % gestiegen. Bei einer kurzfristigen Nachfrageelastizität von  $-0,2$  ergibt sich damit eine Reduktion des Verbrauchs um 5 %.

Laufe des Sommers noch ein realistisches Szenario, so dass der Tankrabatt ohne Gegenfinanzierung die gewünschte Wirkung erzielen könnte.

Wichtig ist auch, sicherzustellen, dass der Tankrabatt möglichst weitgehend an die Endverbraucher weitergegeben wird. Je größer der Anteil des Rabatts, der weitergegeben wird, desto größer die Wirkung der eingesetzten Mittel. Häufig wird die Sorge geäußert, dass ein großer Teil des Tankrabatts nicht weitergegeben, sondern für eine Erhöhung der Margen der Rohölkonzerne und Tankstellenbetreiber genutzt werden könnte. Die Erfahrung aus der Energiepreiskrise 2022/2023 zeigt, dass zwar ein Teil der Steuersenkung in höhere Gewinne geflossen ist, der weitaus größte Teil aber tatsächlich weitergegeben wurde: Laut Frondel et al. (2024) wurde dabei der Rabatt anfangs vollständig weitergegeben, am Ende der Rabattperiode dann aber zunehmend weniger. Insgesamt errechnen die Forschenden eine durchschnittliche Weitergabe von 87 % für Diesel und 71 % für Benzin.

Ideal wäre es, wenn man deshalb den Tankrabatt nur auf jene Kraftstoffverkäufe begrenzen würde, bei denen gegenüber der Vorkriegszeit kein Margenanstieg stattgefunden hat. Zu diesem Zweck wäre ein Mechanismus denkbar, bei dem die Bundesregierung (oder eine nachgelagerte Behörde) jeden Tag einen aus dem Rohölpreis errechneten Referenzpreis veröffentlicht, und der Rabatt nur für jene Menge Treibstoff gewährt wird, der unterhalb des Referenzpreises abgegeben wird. Die Schwierigkeit an dieser Idee ist allerdings, dass die Energiesteuer auf Produzentenebene abgeführt wird, die Absatzpreise aber auf Ebene der Tankstellen greifen. Hier müsste man eine Rückerstattung des Rabatts nicht über niedrigere Energiesteuern, sondern auf anderem Weg in Betracht ziehen. Eine solche Lösung ist aber eindeutig zu komplex, um sie nun sehr zeitnah umzusetzen, sollte aber als Option weiter geprüft werden, sollte es zu Verlängerungen des Tankrabatts kommen.

Zumindest aber sollte die Bundesregierung ein zeitnahes und öffentlichkeitswirksames Monitoring der aktuellen Kraftstoffpreise sicherstellen. Auch wenn Vergleiche mit dem Ausland nicht immer uneingeschränkt aussagekräftig sind, würde sich hier etwa eine tägliche Meldung der Entwicklung der Kraftstoffpreise im Vergleich zu wichtigen Nachbarländern anbieten.

## **4 Vergleich mit 2022**

Eine vorübergehende Senkung der Energiesteuer auf Kraftstoffe gab es bereits 2022. Positiv fällt damals wie heute die Bewertung der inflationsdämpfenden Wirkung aus. Die Inflation war in Deutschland in den drei Sommermonaten, in denen es den Tankrabatt und das 9-Euro-Ticket gab, deutlich geringer als in den anderen großen Euroländern. Da im weiteren Verlauf des Jahres 2022 die Hauptbelastung vom hohen Gaspreis ausging, war damals auch die Gaspreisbremse ein sinnvollerer Entlastungsschritt. Der Vorschlag von Dullien und Weber (2022) für eine Gaspreisbremse war dabei so konzipiert, dass es deutliche Anreize für Einsparungen beim Erdgas geben würde.

Im Mai 2022, als der Bundestag über den damaligen Tankrabatt entschied, waren die Inflationserwartungen nach einer langen Phase mit niedrigen bis sehr niedrigen Inflationsraten noch fest verankert. Inflation war zunächst ein ungewohntes Phänomen. Die Situation ist nach den hohen Inflationsraten in den Jahren 2022 und 2023 deutlich verändert. Durch die Erfahrung mit hohen Inflationsraten in den Jahren 2022 und 2023 dürfte die Sensibilität gegenüber

Preissteigerungen zugenommen haben. Vor diesem Hintergrund weisen wir der Dämpfung der Inflation heute ein höheres Gewicht zu. Zudem besteht die Gefahr, dass die Europäische Zentralbank mit Blick auf die Inflationserwartungen und die an ihr geübte Kritik auf den Preisschock reagiert, bevor klar ist, wie lange er überhaupt anhält. In dieser Hinsicht ist der Tankrabatt manchen anderen Maßnahmen wie Direktzahlungen überlegen, auch wenn er im Hinblick auf die Verteilungswirkung und die Lenkungswirkung deutliche Schwächen hat.

## 5 Fazit

Die deutsche Wirtschaft erlebt derzeit zum zweiten Mal innerhalb von fünf Jahren einen massiven Energiepreisschock. Insbesondere die stark ansteigende Inflation ist aufgrund der erst jungen Inflationserfahrung mit Teuerungsraten von fast 10 % ein Problem, auch weil die Gefahr besteht, dass die Europäische Zentralbank mit übertriebenen Zinserhöhungen auf die Kritik reagiert, sie habe in den vergangenen Jahren zu lange eine höhere Inflation toleriert.

Deshalb sind derzeit Maßnahmen angemessen, die schnell die Inflation dämpfen, die gesamtwirtschaftliche Nachfrage stützen und indirekte wie Zweitrundeneffekte des Energiepreisanstiegs auf die Inflation begrenzen. Der vorgeschlagene Tankrabatt bringt zwar unschöne Nebenwirkungen mit sich, weil er das Preissignal abschwächt und signalisiert, dass der Staat Autofahrende mit Verbrennerfahrzeugen erneut schützt. Alternative Maßnahmen wie eine Mehrwertsteuersenkung sind allerdings nicht so zeitnah umsetzbar, sodass diese Nebenwirkungen derzeit akzeptiert werden können.

Der Tankrabatt ist deshalb für eine Übergangszeit derzeit eine vertretbare Maßnahme. Sollte der Energiepreishöhenflug allerdings über den Juni 2026 hinaus anhalten, sollte vor einer Verlängerung des Tankrabatts geprüft werden, ob nicht andere preisdämpfende Maßnahmen wie die Senkung der Mehrwertsteuer für Lebensmittel, eine Senkung der Stromsteuer sowie eine weitere Senkung der Netzentgelte umgesetzt werden können. Auch sollten nicht-preisliche Maßnahmen wie ein Tempolimit auf Autobahnen und Landstraßen flankierend eingesetzt werden, um den Verbrauch zu senken.

## Literatur

- Bach, S. / Knautz, J. (2022): Hohe Energiepreise: Ärmere Haushalte werden trotz Entlastungspaketen stärker belastet als reichere Haushalte. DIW Wochenbericht Nr. 17/2022.
- Behringer, J. / Dullien, S. / Tober, S. (2022): Menschen in Deutschland nehmen Entlastungspakete I und II nur begrenzt wahr - Ergebnisse aus der IMK-Energiepreisbefragung. IMK Policy Brief Nr. 131.
- Behringer, J. / Dullien, S. (2023): Entlastungspakete und Energiepreisbremse stabilisieren Konsum in Deutschland - Ergebnisse aus der IMK-Energiepreisbefragung. IMK Policy Brief Nr. 145.
- Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit, BMU (2026): Treibhausgasdaten zeigen: Klimaschutz braucht neuen Schub. Pressemitteilung vom 14.3.2026.
- Bundesministerium für Verkehr, BMV (Hrsg., 2025): Verkehr in Zahlen 2025/2026, 54. Jahrgang, [https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/verkehr-in-zahlen25-26-pdf.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/verkehr-in-zahlen25-26-pdf.pdf?__blob=publicationFile) (Aufgerufen am 17.4.2025).
- Curuk, M. / A. Martens / K. Vringer / D. v. Soest (2025): The price elasticity of energy demand and the implications for climate policy, University of Tilburg.
- Dao, M. C. / Dizioli, A. / Jackson, C. / Gourinchas, P. / Leigh, D. (2023): Unconventional Fiscal Policy in Times of High Inflation. IMF Working Paper WP/23/178, September. Breuer, C. / Dullien, S. / Herzog-Stein, A. / Paetz, C. / Rietzler, K. / Stephan, S. / Theobald, T. / Tober, S. / Watzka, S. (2026): [Iran-Krieg und Energiepreisschock gefährden wirtschaftliche Erholung – Prognose der wirtschaftlichen Entwicklung 2026/2027](#). IMK Report 200.
- Deutscher Bundestag (2026): Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Energiesteuergesetzes zur temporären Absenkung der Energiesteuer für Kraftstoffe (2. Energiesteuersenkungsgesetz). Bundestagsdrucksache Nr. 21/5321.
- Dullien, S. and Tober, S. (2024). Energy Price Brakes and Tax Relief: Germany's Anti-Inflation Policies After the 2022 Terms-of-Trade Shocks. *Revue D'économie Financière*, No 153(1), S. 119-132.
- Dullien, S. / Weber, I. (2022): Mit einem Gaspreisdeckel die Inflation bremsen. In: *Wirtschaftsdienst*, 2022, 102(3), 154-155.
- Elmendorf, D. W. und J. Furman (2008), If, When, How: A Primer on Fiscal Stimulus, Brookings Institution, [https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/\(06/0110\\_fiscal\\_stimulus\\_elmendorf\\_furman.pdf](https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/(06/0110_fiscal_stimulus_elmendorf_furman.pdf) (15.4.2026)
- Friedrich, M. / Bawidamann, J. / Schmaus, M / Uhlig, J. / Lohse, R. / Pestel, / E. (2024): Modellierung der Umweltwirkung von Tempolimit-Maßnahmen auf Autobahnen und außerhalb. Texte Nr. 176/2024, Umweltbundesamt, Dessau-Roßlau.
- Frondel, M. / Thiel, P. / Vance, C. (2024): Heterogeneous Pass-through over Space and Time: The Case of Germany's Fuel Tax Discount. *RUHR Economic Papers #1087*.
- Labandeira, X. / J. M. Labeaga, X. López-Otero (2017): A meta-analysis on the price-elasticity of energy demand, *Energy Policy* 102, S. 549-568.
- Puls, T. / J. Wendt (2022): Hohe Spritpreise: Autofahrer gehen vom Gas, *IW-Report 54/2022*, Köln.
- Rietzler, K. (2022): Vorübergehende Energiesteuersenkung klima- und verteilungspolitisch fragwürdig. Ausweitung pauschaler Zahlungen oder Gaspreisdeckel sinnvoller. Schriftliche Stellungnahme für die Anhörung des Finanzausschusses des Bundestages zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Energiesteuerrechts zur temporären Absenkung der Energiesteuer für Kraftstoffe (Energiesteuersenkungsgesetz – EnergieStSenkG, Bundestagsdrucksache 20/1741). IMK Policy Brief 122, Mai.
- Statistisches Bundesamt (2020a): [Wirtschaftsrechnungen. Einkommens- und Verbrauchsstichprobe. Konsumausgaben privater Haushalte 2018](#). Fachserie 15, Heft 5, 29. Mai 2020 (Seiten 31-34 und 97-144 korrigiert am 28. Oktober 2021), Wiesbaden.
- Statistisches Bundesamt (2020b): [Wirtschaftsrechnungen. Einkommens- und Verbrauchsstichprobe. Einnahmen und Ausgaben privater Haushalte](#). FS 15, H. 4, 23, April, Wiesbaden.
- Tober, S. (2026): IMK Inflationsmonitor: Heizöl- und Kraftstoffpreise lassen deutsche Inflation im März 2026 auf 2,7 % schnellen. IMK Policy Brief 212, April.

---

## Impressum

### Herausgeber

Institut für Makroökonomie und Konjunkturforschung (IMK) der Hans-Böckler-Stiftung, Georg-Glock-Str. 18,  
40474 Düsseldorf, Telefon +49 211 7778-312, Mail [imk-publikationen@boeckler.de](mailto:imk-publikationen@boeckler.de)

Die Reihe „IMK Policy Brief“ ist als unregelmäßig erscheinende Online-Publikation erhältlich über:  
<https://www.imk-boeckler.de/de/imk-policy-brief-15382.htm>

ISSN 2365-2098



Dieses Werk ist lizenziert unter der Creative Commons Lizenz:  
*Namensnennung 4.0 International (CC BY).*

Diese Lizenz erlaubt unter Voraussetzung der Namensnennung des Urhebers die Bearbeitung, Vervielfältigung und Verbreitung des Materials in jedem Format oder Medium für beliebige Zwecke, auch kommerziell.

Den vollständigen Lizenztext finden Sie hier: <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/legalcode.de>

Die Bedingungen der Creative Commons Lizenz gelten nur für Originalmaterial. Die Wiederverwendung von Material aus anderen Quellen (gekennzeichnet mit Quellenangabe) wie z. B. von Abbildungen, Tabellen, Fotos und Textauszügen erfordert ggf. weitere Nutzungsgenehmigungen durch den jeweiligen Rechteinhaber.

---