



Quelle: Fotolia

Tankrabbat läuft aus: Die Grenzen staatlicher Preisinterventionen bleiben

Ute Pappelbaum

Der Tankrabbat hat überwiegend gewirkt

Nach Berechnungen des [ifo-Instituts](#) ist der Tankrabbat größtenteils bei den Verbrauchern angekommen. Bei Super E5 wurden die rund 17 Cent Steuerentlastung nahezu vollständig an die Autofahrer weitergegeben. Bei Super E10 lag die Entlastung bei rund 16 Cent. Anders sieht das Bild beim Diesel aus: Hier kamen lediglich etwa 12 Cent je Liter an den Zapfsäulen an. Rund 73 Prozent der Steuerentlastung wurden weitergegeben.

Ohne den Tankrabbat hätte der Liter Superbenzin nach Berechnungen des ifo-Instituts im gesamten Juni durchschnittlich weiterhin über zwei Euro gekostet.

Der Staat kann Kosten senken, aber keine Preise festlegen

Die Ergebnisse zeigen zugleich die Grenzen staatlicher Eingriffe in die Preisbildung. Zwar kann der Gesetzgeber durch eine Steuersenkung die Kosten reduzieren. Ob diese

Entlastung vollständig bei den Verbrauchern ankommt, entscheiden jedoch Unternehmen und Wettbewerb.

Gerade beim Diesel zeigt sich, dass ein Teil der staatlichen Entlastung nicht an die Autofahrer weitergegeben wurde. Ein Teil der rund 1,6 Milliarden Euro, die den Staat die Maßnahme kostete, dürfte damit in höheren Margen der Mineralölwirtschaft verblieben sein.

Mit dem Ende des Tankrabbatts steigen die Preise wieder

Mit dem 1. Juli entfällt die steuerliche Entlastung. Höhere Kraftstoffpreise gelten daher als wahrscheinlich. Wie stark der Anstieg tatsächlich ausfällt, hängt allerdings nicht allein vom Ende des Tankrabbatts ab. Entscheidend bleibt die Entwicklung der internationalen Rohölpreise. Da diese zuletzt nachgegeben haben, dürfte der Preisanstieg geringer ausfallen als die weggefallene Steuerentlastung vermuten lässt.

Die eigentliche Reform beginnt jetzt

Der Tankrabbat war allerdings nur ein Teil des Maßnahmenpakets der Bundesregierung. Parallel wurden

neue Wettbewerbsregeln eingeführt. Dazu gehört die sogenannte 12-Uhr-Regel, nach der Tankstellen ihre Preise nur noch einmal täglich erhöhen dürfen. Zudem erhielt das Bundeskartellamt zusätzliche Befugnisse, um auffällige Preisentwicklungen schneller untersuchen zu können.

Während der Tankrabatt lediglich kurzfristig Kosten senkte, sollen diese Maßnahmen dauerhaft für mehr Transparenz und Wettbewerb sorgen. Ob dadurch die Preisbildung auf dem Kraftstoffmarkt nachhaltig verändert wird, bleibt abzuwarten.

Wettbewerb entscheidet über den Erfolg staatlicher Entlastungen

Der Tankrabatt hat sein kurzfristiges Ziel weitgehend erreicht. Autofahrer profitierten insbesondere bei Benzin von niedrigeren Preisen. Gleichzeitig zeigt die Maßnahme aber auch die Grenzen staatlicher Eingriffe in marktwirtschaftliche Prozesse. Der Staat kann Steuern senken und Kosten beeinflussen – er kann jedoch nicht garantieren, dass jede Entlastung vollständig bei den Verbrauchern ankommt.

Die eigentliche Lehre des Tankrabatts liegt deshalb nicht in der Frage, ob die Maßnahme funktioniert hat. Sie liegt in der Erkenntnis, dass staatliche Entlastungspolitik nur dort ihre volle Wirkung entfaltet, wo Wettbewerb funktioniert und Preisvorteile tatsächlich weitergegeben werden.

Versicherungs- und Finanznachrichten

expertenReport



<https://www.experten.de/id/4950575/tankrabatt-ifo-bilanz-kraftstoffpreise-wettbewerb/>