
Technischer Anhang zum Policy Brief Tankrabatt 2026

Daten, Politikumfeld und Methodik der Weitergabe-Analyse

Dieser Anhang dokumentiert die der Analyse des Policy Briefs zugrunde liegenden Daten, das Politik- und Marktumfeld der betrachteten Länder sowie die eingesetzten ökonometrischen Modelle. Er richtet sich an ein fachkundiges Publikum und macht die Annahmen und Grenzen der Schätzung transparent. Alle Berechnungen beruhen auf eigenen Auswertungen der Monopolkommission auf Basis öffentlich verfügbarer Endkundenpreise.

Datenstand: 11.06.2026.

1 Überblick, Fragestellung und Ergebnisse

Der Tankrabatt 2026 senkt die Energiesteuer auf alle Kraftstoffe vom 1. Mai bis 30. Juni 2026 um rund 14 Cent je Liter. An der Zapfsäule sinken die Preise dadurch inklusive Mehrwertsteuer um rund 17 Cent, die fiskalischen Kosten betragen etwa 1,6 Mrd. Euro. Diese Analyse beantwortet zwei Fragen. Erstens: Wie viel der Steuersenkung kommt im Durchschnitt an der Zapfsäule an? Zweitens: Hängt diese Weitergabe systematisch von der Versorgungsstruktur ab, und was folgt daraus für den Wettbewerb auf den vorgelagerten Stufen von Raffinerie und Großhandel?

Wie viel der Steuersenkung tatsächlich weitergegeben wird, lässt sich nicht direkt beobachten, sondern nur schätzen. Diese geschätzte Größe heißt im Folgenden *geschätzter Preiseffekt* oder *geschätzter Preisrückgang*. Das Schätzverfahren ist bewusst vorsichtig gewählt: Es überschätzt die Weitergabe eher, als dass es sie unterschätzt.

Die Analyse verwendet einen Differenz-von-Differenzen-Ansatz, um die Preisentwicklung in Deutschland mit derjenigen in Frankreich zu vergleichen. Die französische Preisentwicklung zeigt, wie sich die deutschen Preise ohne den Tankrabatt entwickelt hätten. Der Vergleich unterstellt, dass sich beide Länder ohne den Tankrabatt parallel entwickelt hätten (Parallel-Trends-Annahme). Die methodischen Einzelheiten und die Prüfung der Annahmen folgen in Abschnitt 4.

Die Analyse liefert zwei zentrale Befunde. **Erstens** wurde der Tankrabatt zu einem großen Teil, aber nicht vollständig weitergegeben. Der durchschnittliche geschätzte Preisrückgang liegt je nach Kraftstoff zwischen 15 und 16 Cent und damit unter der vollen Senkung von 17 Cent. **Zweitens** variiert der Preisrückgang systematisch mit der Versorgungsstruktur. Er ist im Nordwesten am höchsten und im Süden am geringsten, der Abstand ist beim Diesel am größten. Das deutet auf ein mögliches Wettbewerbsproblem auf der vorgelagerten Stufe von Raffinerie und Großhandel hin (Abschnitte 5 und 7).

2 Datengrundlage

2.1 Zwei nationale Preistransparenzsysteme

Die Analyse nutzt Endkundenpreise aus den nationalen Preistransparenzsystemen Deutschlands und Frankreichs.

- **Deutschland (Tankerkönig / MTS-K).** Grundlage ist der vollständige Meldestrom der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe (MTS-K) beim Bundeskartellamt, bezogen über den frei verfügbaren Tankerkönig-Datendienst, der den amtlichen MTS-K-Strom spiegelt. Nach § 47k GWB meldet jede Tankstelle jede Preisänderung unverzüglich. Die Daten liegen damit als Ereignis-Log vor, mit einer Zeile je Preisände-

rung (Tankstelle, Sorte, Zeitstempel) in Euro je Liter. Erfasst sind Super E5, Super E10 und Diesel. Im Analysezeitraum von Januar bis Juni 2026 umfasst der deutsche Rohbestand rund 56 Millionen Preisergebnisse an etwa 15.100 Tankstellen. Marke und Lage werden aus dem Tankstellenverzeichnis ergänzt, die Autobahnkennung wird aus Name, Adressdaten und Koordinaten selbst gebildet (Abschnitt 2.6).

- **Frankreich (prix-carburants.gouv.fr).** Das offizielle Open-Data-Portal des Ministère de l'Économie verpflichtet die Tankstellen zur Meldung ihrer Preise. Das französische Netz umfasst rund 11.000 Tankstellen, von denen im Jahr 2026 etwa 9.900 melden. Die Meldungen liegen je Sorte und Zeitstempel vor, in der Granularität mit der MTS-K vergleichbar. Technisch werden ein Jahresarchiv (als Ereignis-Log) und Tages-Snapshots der jüngsten Tage kombiniert und Mehrfachmeldungen je Tankstelle, Sorte und Zeitstempel entfernt. Erfasst sind Gazole, SP95, SP98 und E10. Da die amtlichen Daten keine Markeninformation enthalten, wird die Marke zur Identifikation von TotalEnergies (Abschnitt 2.6) über OpenStreetMap ergänzt, abgeglichen über die amtliche Tankstellen-ID.

2.2 Bildung der Kontrollgruppe unter dem Iran-Schock

In einer Differenz-von-Differenzen-Schätzung bildet die Kontrollgruppe den kontrafaktischen Verlauf ab, also die Entwicklung der Treatmentgruppe ohne die Maßnahme. Geeignet ist ein Vergleichsland, das vergleichbaren äußeren Einflüssen unterliegt, die Maßnahme selbst aber nicht erhält. Frankreich wurde schon bei früheren deutschen Kraftstoffsteueränderungen als Kontrollgruppe verwendet (Montag et al. 2023). Weitere Studien schätzen die Weitergabe des Tankrabatts 2022 im Vergleich mit anderen europäischen Ländern (Dovern et al. 2023, Drolsbach et al. 2023). Der Iran-Krieg seit dem 28. Februar 2026 bringt geopolitische Verwerfungen mit sich. Die zeitweise Sperrung der Straße von Hormuz verknappte das weltweite Rohölangebot und erfasste über den gemeinsamen europäischen Großhandel praktisch alle europäischen Kraftstoffmärkte gleichzeitig. Ein von diesem Schock unbelastetes Vergleichsland existiert daher nicht. Die geeignete Kontrollgruppe ist ein Land, das einem vergleichbaren Rohölschock ausgesetzt ist, aber keinen Tankrabatt bzw. keine vergleichbare Maßnahme erhält. Frankreich kommt dem am nächsten: Sein Markt ist ähnlich strukturiert, von einem vergleichbaren Schock betroffen und bildet seine Preise über dieselben europäischen Großhandelsnotierungen. Der Schock verlangt zugleich besondere Sorgfalt, weil einzelne französische Marktteilnehmer eigene Eingriffe vorgenommen haben, die die Kontrollgruppe verzerren können (Abschnitt 2.6).

2.3 Kraftstoffsorten und Harmonisierung

Verglichen werden drei Kraftstoffe: Super E5, Super E10 und Diesel. Jeder deutschen Sorte wird die entsprechende französische zugeordnet.

- **E10:** Das deutsche E10 entspricht dem französischen E10.
- **Diesel:** Der deutsche Diesel entspricht dem französischen Gazole.
- **Super E5:** Das deutsche Super E5 entspricht dem Durchschnitt aus den französischen Sorten SP95 und SP98. Sind an einer Tankstelle an einem Tag beide gemeldet, wird der Durchschnitt gebildet, andernfalls wird die vorhandene Sorte verwendet. Da SP95 an den französischen Tankstellen nur an rund einem Viertel der Tage gemeldet wird, SP98 dagegen an knapp drei Vierteln, besteht dieser Vergleichswert in der Praxis überwiegend aus SP98.

2.4 Aufbereitung und Panelkonstruktion

Aus den beiden Ereignis-Logs entsteht in fünf Schritten ein gemeinsames, auswertbares Panel je Tankstelle und Tag.

- **Plausibilitätsfilter:** Preise außerhalb von 1,00 bis 3,00 Euro je Liter werden entfernt. Derselbe Filter wird in der einschlägigen Literatur und von der Monopolkommission (2023) verwendet.
- **Segmentwahl:** Autobahn- und Autoroute-Tankstellen werden auf beiden Seiten ausgeschlossen, auf der französischen Seite zusätzlich die TotalEnergies-Tankstellen (Abschnitt 2.6).
- **Aggregation zur Tankstelle je Tag:** Je Tankstelle, Tag und Sorte werden alle Meldungen eines Tages zu einem Tagesdurchschnitt zusammengefasst. Die Beobachtungseinheit ist damit die Tankstelle je Tag und Sorte.

- **Gemeinsames Zeitfenster:** Berücksichtigt werden nur Tage, an denen für beide Länder Daten vorliegen, also der Zeitraum 01.01.2026 bis 11.06.2026 (162 Tage), jeweils mit Vor- und Nachperiode um den Stichtag des Tankrabatts am 1. Mai 2026.
- **Zusammenführung:** Beide Seiten werden zu einem Panel mit Länderkennung zusammengeführt. Nach allen Schritten umfasst das Analyse-Sample rund 14.900 deutsche und rund 7.400 französische Tankstellen.

Die Analyse beruht ausschließlich auf gemeldeten Preisen, nicht auf Absatzmengen. Die Transparenzsysteme erfassen, zu welchem Preis eine Tankstelle anbietet, nicht, wie viel zu diesem Preis und zu welcher Tageszeit getankt wird und ob sich die Mengen zwischen Tankstellen unterscheiden. Es handelt sich also um eine reine Preisbetrachtung, und der ausgewiesene geschätzte Preiseffekt ist ein über Tankstellen und über den Tag ungewichteter Durchschnitt der ausgeschriebenen Preise. Daraus folgt dreierlei: Die tatsächlich gezahlte Weitergabe kann abweichen, wenn umsatzstarke Tankstellen den Tankrabatt anders weitergeben als umsatzschwache. Der Tagesdurchschnitt bildet die ausgeprägten Tagespreiszyklen nicht ab, sodass der gezahlte Preis je nach Tankzeitpunkt davon abweichen kann. Mit Einführung der 12-Uhr-Regel haben sich diese Tagespreiszyklen an den deutschen Tankstellen zudem verändert. Schließlich lässt sich keine Mengen- oder Nachfragerreaktion auf den Tankrabatt messen, etwa ob der niedrigere Preis den Verbrauch erhöht hat.

2.5 Länderspezifische Feiertage und Nachfragemuster

Freie Tage erhöhen die Nachfrage und fallen in Deutschland und Frankreich nur teilweise zusammen. Die Schätzung berücksichtigt das über einen Frei-Indikator Frei_{it} , der den Wert eins annimmt, wenn am Tag t in der Region der Tankstelle i ein freier Tag ist. Ein Tag gilt darin als frei, wenn er ein Wochenende, ein gesetzlicher Feiertag oder ein Schulferientag ist. Diese freien Tage werden regional zugeordnet: In Deutschland sind sowohl die gesetzlichen Feiertage als auch die Schulferien nach Bundesland geregelt, jede Tankstelle wird dafür über ihre Koordinaten einem Bundesland zugewiesen. In Frankreich gelten die Feiertage landesweit, die Schulferien dagegen nach Zone (A, B oder C), die jeder Tankstelle über ihre Postleitzahl zugeordnet wird. Der Indikator geht mit einem länderspezifischen Koeffizienten $\theta_{c(i)}$ ein, sodass jede Seite ihre eigene Nachfragestruktur aufnimmt. Solche Feiertags- und Schulferienkontrollen finden sich auch bei Jung et al. (2026).

2.6 Bereinigung der Kontrollgruppe: TotalEnergies und Autobahnsegment

Die Tankstellen von TotalEnergies machen einen großen Teil des französischen Marktes aus. TotalEnergies betreibt zudem einen großen Teil der Autoroute-Tankstellen. Als Reaktion auf die kriegsbedingt hohen Preise führte das Unternehmen seit März 2026 eine eigene Preisregulierung ein, einen freiwilligen Deckel, der die Endkundenpreise an seinen Tankstellen nach oben begrenzt. Ein solcher administrativ gesetzter Deckel macht die TotalEnergies-Preise zu einem unzuverlässigen Teil der Kontrollgruppe: Sie folgen nicht dem Markt, sondern einer Unternehmensentscheidung. Bliebe TotalEnergies in der Kontrollgruppe, verzerrte das den geschätzten Preiseffekt spürbar. Die Monopolkommission entfernt daher alle über OpenStreetMap als TotalEnergies gekennzeichneten Tankstellen aus der französischen Kontrollgruppe. Da die Preissetzung von TotalEnergies auch die Preissetzung von Wettbewerbern in ihrem Umfeld beeinflussen kann, bleibt danach wahrscheinlich eine kleine Restverzerrung bestehen.

Autobahn- und Autoroute-Tankstellen bilden ein eigenes Marktsegment. Ihre Nachfrage ist gebunden, weil das Abfahren von der Autobahn umständlich ist, die lokale Konkurrenz ist gering. Autobahntankstellen nehmen damit eine besondere Marktstellung ein (Monopolkommission 2023). In Deutschland verstärkt die Konzessionsstruktur diesen Standortvorteil: Die Autobahn Tank & Rast GmbH hält den weitaus größten Teil der Bewirtschaftungskonzessionen für die Autobahn-Rastanlagen, eine marktbeherrschende Stellung. Die Monopolkommission stellte bereits 2023 fest, dass Autobahntankstellen die Steuersenkung schwächer weitergeben (Monopolkommission 2023).

Der ausschlaggebende Grund für den Ausschluss liegt jedoch in der Kontrollgruppe: Mit der Herausnahme von TotalEnergies fällt zugleich ein großer Teil der französischen Autoroute-Tankstellen aus der Kontroll-

gruppe, sodass das Autoroute-Segment unterbesetzt ist. Um diese Verzerrung zu vermeiden, werden die Autobahn- und Autoroute-Tankstellen auf beiden Seiten ausgeschlossen. Autobahntankstellen werden in den deutschen Daten über Namens- und Adressmuster sowie die Nähe zur Autobahn erkannt, Autoroute-Tankstellen über die amtliche Kennzeichnung in den französischen Daten. Die Hauptschätzung bezieht sich damit durchgängig auf das Straßennetz abseits der Autobahn. Wie deutlich sich dieses Segment abhebt, zeigt Tabelle 1: Auf der Autobahn liegen die deutschen Preise im Schnitt rund 31 Cent je Liter über dem übrigen Netz, auf der französischen Autoroute rund 17 bis 21 Cent.

Tabelle 1. Aufschlag der Autobahn- bzw. Autoroute-Tankstellen gegenüber dem übrigen Netz (Tagespreise je Tankstelle, in Cent je Liter)

Kraftstoff	Deutschland (Autobahn)	Frankreich (Autoroute)
E10	+30,7	+18,9
Super E5	+31,0	+20,5
Diesel	+30,8	+16,8

2.7 Deskriptive Statistik des Analyse-Panels

Tabelle 2 fasst das finale Analyse-Panel in Kennzahlen zusammen (ohne Autobahn und Autoroute, ohne TotalEnergies, mit Plausibilitätsfilter und gemeinsamem Zeitfenster über 162 Tage), Abbildung 1 zeigt den Preisverlauf im Detail. Ausgewiesen sind je Sorte und Land die Zahl der Tankstellen und die Durchschnittspreise in drei Phasen: vor dem Iran-Krieg, zwischen Iran-Krieg und Tankrabatt sowie nach Einführung des Tankrabatts.

Tabelle 2. Deskriptive Statistik des finalen Analyse-Panels: durchschnittliche Tagespreise je Tankstelle (Euro je Liter) in drei Phasen. Phasen: vor dem Iran-Krieg (bis 27. Februar), zwischen Iran-Krieg und Tankrabatt (28. Februar bis 30. April) und nach Einführung des Tankrabatts (ab 1. Mai 2026).

Kraftstoff	Land	Tankstellen	vor Iran-Krieg	Krieg bis Tankrabatt	nach Tankrabatt
E10	Deutschland	13.938	1,740	2,060	1,982
	Frankreich	5.706	1,673	1,929	2,021
Super E5	Deutschland	14.542	1,798	2,118	2,039
	Frankreich	7.030	1,769	2,020	2,113
Diesel	Deutschland	14.901	1,699	2,208	1,988
	Frankreich	7.361	1,653	2,153	2,095

Frankreich bezeichnet durchgängig die Kontrollgruppe ohne TotalEnergies.

Abbildung 1 macht den zeitlichen Verlauf sichtbar. Bis Ende Februar laufen die Preise beider Länder eng parallel. Mit dem Iran-Krieg werden die geopolitischen Verwerfungen unmittelbar sichtbar: Die Preise aller Sorten steigen in beiden Ländern sprunghaft, und sie steigen unterschiedlich stark, in Deutschland im europäischen Vergleich besonders ausgeprägt (Duso und Oschmann 2026). Um den Beginn der 12-Uhr-Regel steigen die deutschen Preise besonders deutlich. Dieser Anstieg fällt mit den Osterferien zusammen, die kurzfristige Wirkung der Regel selbst schätzen Breiderhoff und Dewenter (2026) sowie Jung et al. (2026). Vor dem 1. Mai zeigen die deutschen Preise über alle Sorten einen leichten Anstieg, also einen geringen Antizipationseffekt, bevor sie mit Inkrafttreten des Tankrabatts deutlich abfallen. Maßgeblich für die Schätzung ist der Vergleich der Bewegungen: Nach dem 1. Mai geben die deutschen Preise (kräftige Linien) stärker nach als die französischen (helle Linien), und genau diese Differenz misst der Ländervergleich (Abschnitt 6).

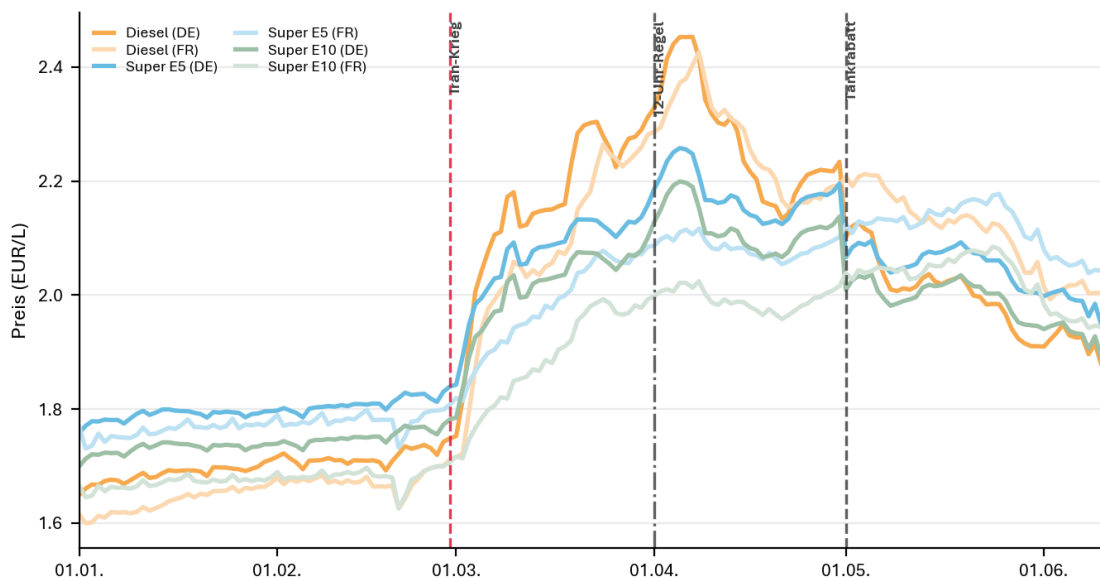


Abbildung 1. Durchschnittliche Tagespreise je Kraftstoff, Deutschland (kräftige Linien) und Frankreich ohne Total-Energies (helle Linien), 1. Januar bis 11. Juni 2026. Die senkrechten Linien markieren den Iran-Krieg (28. Februar), die 12-Uhr-Regel (1. April) und den Tankrabatt (1. Mai). Quelle: eigene Berechnungen auf Basis von Tankerkönig (Deutschland) und Ministère de l'Économie (Frankreich).

3 Politik- und Marktumfeld

3.1 Angebotsschock

Am 28. Februar 2026 begann der Iran-Krieg. Mit der zeitweisen Sperrung der Straße von Hormuz, durch die ein erheblicher Teil des weltweit gehandelten Öls verschifft wird, verknappte sich das Rohölangebot schlagartig. Rohöl ist die zentrale Vorleistung aller Kraftstoffe, der Schock ist also angebotsseitig und grundlegend. Den Diesel traf die Verknappung stärker, weil ein erheblicher Teil der weltweiten Destillatkapazität nahöstlich ausgerichtet ist und die Umleitung des Seeverkehrs die Dieselnachfrage zusätzlich erhöhte.

3.2 Deutschland

Die Bundesregierung reagierte mit zwei Eingriffen, die beide auf die Endkundenpreise zielen. Seit dem 1. April 2026 dürfen Tankstellen ihre Preise nur einmal täglich um 12 Uhr erhöhen (12-Uhr-Regel des KPAAnG), Senkungen bleiben jederzeit zulässig. Zum 1. Mai 2026 trat der Tankrabatt in Kraft, eine bis 30. Juni befristete Senkung der Energiesteuer um rund 14 Cent je Liter, die die Preise an der Zapfsäule inklusive Mehrwertsteuer um rund 17 Cent verringert. Einen ähnlichen Tankrabatt führte die Bundesregierung bereits 2022 im Zuge des Ukraine-Kriegs ein. Die Monopolkommission (2023) stellte damals eine weitgehende Weitergabe fest, schwächer dort, wo lokale Marktmacht herrschte, sowie an Autobahntankstellen. Begleitend dokumentieren Gregor und Haucap (2025) für 2022 steigende Raffineriemargen im selben Zeitraum, sodass ein Teil der Entlastung weder die Endkunden noch die Tankstellen erreichte.

3.3 Frankreich

Frankreich ist die natürliche Kontrollgruppe, weil beide Länder im Tankstellenmarkt eine vergleichbare Marktstruktur und ähnliche Preistransparenzsysteme aufweisen. 2026 besteht keine breite französische Steuersenkung, wohl aber zwei relevante Maßnahmen. Erstens den freiwilligen Preisdeckel von Total-Energies, der bereits aus der Kontrollgruppe entfernt ist (Abschnitt 2.6). Zweitens einen staatlichen Margendeckel, der im April 2026 wenige Tage nach der deutschen Tankrabatt-Ankündigung vorgeschlagen wurde. Er begrenzt die Handelsspanne der Tankstellen, nicht den Pumpenpreis selbst. Er ist bislang ein Diskussionsentwurf und nicht eingeführt. Käme er, dämpfte er die französischen Endkundenpreise und verzerrte die Kontrollgruppe, sodass Frankreich dann erneut zu prüfen wäre.

3.4 Steuerinzidenz

Nach § 8 Energiesteuergesetz entsteht die Steuer bei Entnahme aus dem Steuerlager, also auf der Raffinerie- und Großhandelsstufe, und geschuldet wird sie vom Steuerlagerinhaber (Raffinerie, Importeur, Großhändler). Die Steuersenkung senkt damit unmittelbar die Kosten genau dieser Akteure. Ob sie bis zur Zapfsäule durchgereicht oder als Marge einbehalten wird, hängt nach der Theorie der Steuerinzidenz unter unvollkommenem Wettbewerb (Weyl und Fabinger 2013) vom Wettbewerb auf der Vorleistungsstufe ab. Erhebungspunkt, Steuerschuldnerschaft und das vermutete Wettbewerbsproblem liegen damit auf derselben Stufe.

4 Empirische Strategie

Die tatsächliche Weitergabe des Tankrabatts lässt sich nicht direkt beobachten, sondern nur schätzen. Die Schätzmethode ist bewusst konservativ, also zugunsten der Raffinerie- und Großhandelsstufe gewählt: Sie überschätzt die Weitergabe eher, als dass sie sie unterschätzt.

4.1 Identifikationsannahmen

Der Preiseffekt wird mit einer Differenz-von-Differenzen-Methode geschätzt. Frankreich liefert den kontrafaktischen Verlauf, also die deutsche Preisentwicklung ohne Tankrabatt. Maßgeblich ist, wie weit die deutschen Preise nach dem 1. Mai gegenüber den französischen zusätzlich zurückgehen. Die zentrale Annahme ist, dass der Abstand zwischen den deutschen und französischen Preisen ohne den Tankrabatt konstant geblieben wäre, beide Reihen also parallel verlaufen wären (Parallel-Trends-Annahme). Feste Niveauunterschiede zwischen Tankstellen und Ländern sind dabei unproblematisch.

Für diese Annahme spricht, dass die deutschen und französischen Preise vor Beginn des Iran-Kriegs Ende Februar eng parallel verliefen (Abbildung 1). Der Vergleich mit einem strukturell ähnlichen Kontrollland ist für die Schätzung von Kraftstoffsteuer-Weitergaben etabliert: Frankreich diente bereits bei früheren deutschen Kraftstoffsteuersenkungen als Kontrollgruppe (Montag et al. 2023). Verletzt wäre die Annahme nur, soweit ein Schock Deutschland und Frankreich unterschiedlich trifft. Unterstellt wird, dass beide Länder vom Iran-Schock vergleichbar betroffen sind.

4.2 Statische Spezifikation als Ausgangspunkt

Der einfachste Ansatz ist eine statische DiD-Schätzung, die die gesamte Nachperiode zu einem einzigen Effekt zusammenfasst. Für Tankstelle i am Tag t wird der Preis P_{it} je Sorte geschätzt als

$$P_{it} = \alpha_i + \delta_t + \beta (G_i \cdot \text{Post}_t) + \theta_{c(i)} \text{Frei}_{it} + \varepsilon_{it}, \quad (1)$$

mit Tankstellen-Fixeffekten α_i , Tages-Fixeffekten δ_t , dem Deutschland-Indikator G_i (ein zeitkonstantes Tankstellenmerkmal, das das Land der Tankstelle festlegt) und der Nachperiode Post_t ab dem 1. Mai 2026. Der Frei-Indikator Frei_{it} geht mit einem länderspezifischen Koeffizienten $\theta_{c(i)}$ ein, $c(i) \in \{DE, FR\}$. Der Koeffizient β misst den durchschnittlichen deutsch-französischen Preisunterschied der Nachperiode, also den mittleren Preiseffekt des Tankrabatts. Die Standardfehler sind auf Tankstellenebene geclustert. Sie liefert eine einzige Durchschnittszahl für die gesamte Nachperiode.

4.3 Dynamische Spezifikation (Event-Study) als Hauptmodell

Das zentrale Modell ist eine Differenz-von-Differenzen-Schätzung in Event-Study-Form, wie sie in der empirischen Literatur zur Kraftstoffsteuer-Weitergabe etabliert ist (Montag et al. 2023). Sie ersetzt den einzelnen Post-Koeffizienten durch einen eigenen Koeffizienten je Tag relativ zum Treatment:

$$P_{it} = \alpha_i + \delta_t + \sum_{k \neq -1} \beta_k (G_i \cdot \mathbf{1}\{t - t^* = k\}) + \theta_{c(i)} \text{Frei}_{it} + \varepsilon_{it}, \quad (2)$$

mit dem Treatmenttag $t^* = 1.$ Mai 2026 und $k = t - t^*$ als Abstand in Tagen. Die Koeffizienten β_k zeichnen den Tag-für-Tag-Verlauf des geschätzten Preiseffekts nach und erlauben über die Vorperiodenkoeffizienten

die Sichtprüfung der Parallel-Trends-Annahme. Sie entsprechen den tagesgenauen Schätzungen des Live-Tickers der Monopolkommission, an dem sich die Modellwahl orientiert. Die zweifache Fixeffektstruktur aus Tankstellen- und Tages-Fixeffekten entspricht dem Vorgehen von Montag et al. (2023).

Referenztag. Ausgelassen wird $k = -1$, der 30. April 2026, der letzte Tag vor dem Tankrabatt und der Anker des Live-Tickers. Alle Koeffizienten β_k messen den deutsch-französischen Preisunterschied am Tag k relativ zu diesem Tag.

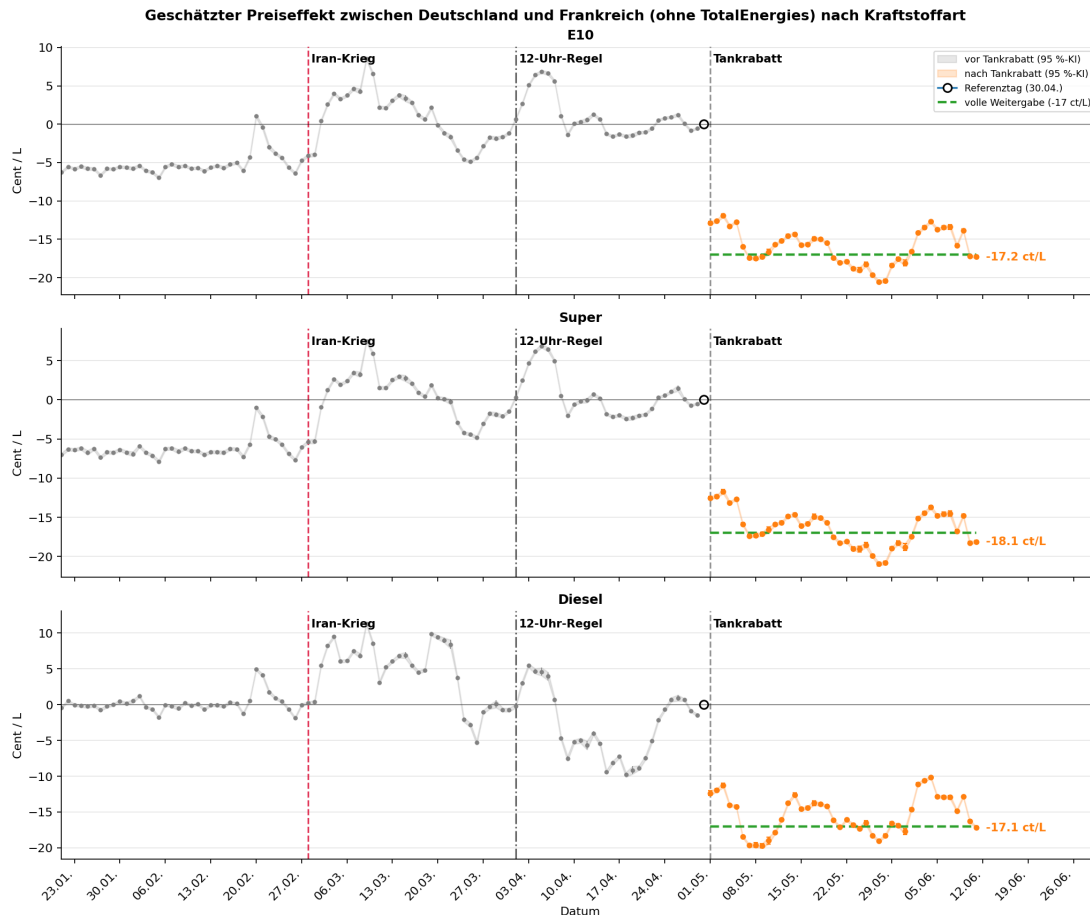


Abbildung 2. Tägliche Event-Study-Koeffizienten je Kraftstoff, Deutschland gegenüber Frankreich ohne TotalEnergies. Graue Punkte Vorperiode, orange Punkte Nachperiode, jeweils mit 95-Prozent-Konfidenzband. Der Referenztag 30. April ($k = -1$) ist konstruktionsbedingt null, die grüne Linie markiert die volle Weitergabe von -17 Cent je Liter. Quelle: eigene Berechnungen auf Basis von Tankerkönig (Deutschland) und Ministère de l'Économie (Frankreich).

Abbildung 2 zeigt die täglichen Koeffizienten. Die Vorperiodenkoeffizienten liegen in den Wochen vor dem 1. Mai nahe null, der Verlauf ist also flach und stützt die Parallel-Trends-Annahme. Mit dem Tankrabatt fallen sie sprunghaft auf rund 13 bis 17 Cent unter den französischen Vergleichswert, den geschätzten Preiseffekt.

4.4 Weitergaberrate

Sei $G = 0,17$ Euro/L die Bruttosenkung. Die zusammenfassende Weitergaberrate ist der Mittelwert der dynamischen Post-Tageskoeffizienten, in Cent je Liter $\hat{c} = -\frac{1}{|K_{\text{post}}|} \sum_{k \geq 0} \hat{\beta}_k \cdot 100$ und als Anteil $\hat{\rho} = -\left(\frac{1}{|K_{\text{post}}|} \sum_{k \geq 0} \hat{\beta}_k\right) / G$. Alle zusammenfassenden Raten verwenden einheitlich das Sample ohne Autobahn, den Referenztag $k = -1$ und den Mittelwert der Tageskoeffizienten. Die veröffentlichten Koeffizienten-Plots beruhen auf derselben dynamischen Schätzung.

4.5 Inputkosten und Datenlage

Die Hauptschätzung kontrolliert nicht für die Großhandels- und Raffineriekosten. Sie stützt sich auf eine **Identifikationsannahme**: Deutschland und Frankreich beziehen raffinierte Produkte über weitgehend dieselben europäischen Bezugsrouten, sodass sie der Rohölpreisschock vergleichbar trifft. Gemeinsame Kostenbewegungen werden von den Tages-Fixeffekten aufgefangen und fallen im Ländervergleich heraus.

Eine direkte Kontrolle der Inputkosten je Tankstelle wäre ideal, ist aber nicht möglich: Tankstellenge-naue Bezugspreise liegen nicht vor, anders als die Endkundenpreise, die über die Markttransparenzstelle tankstellengenau verfügbar sind. Kommerzielle Dienste wie Argus Media liefern nur aggregierte Großhandelsnotierungen auf Raffinerie- oder Regionsebene, und auch diese sind kostenpflichtig und nicht öffentlich zugänglich. Belastbare Kostenangaben bräuchten die Ebene der Raffinerien und Großhändler, also die vertraglich vereinbarten Preise und möglichst Mengen je Liefervertrag an die Tankstellen (Abschnitt 7).

4.6 Die Schätzung als Obergrenze

Der ausgewiesene geschätzte Preiseffekt ist eine vorsichtige Obergrenze der tatsächlichen Weitergabe, aus zwei Gründen.

Erstens sind die deutschen Autobahntankstellen ausgeschlossen (Abschnitt 2.6). Sie geben Steuersenkungen schwächer weiter und weisen einen geringeren Preiseffekt auf (Monopolkommission 2023). Ihr Ausschluss hebt den ausgewiesenen Wert daher leicht an und macht die Schätzung in Bezug auf die Unvollständigkeit der Weitergabe konservativ.

Zweitens fielen der kriegsbedingt erhöhte Raffinerieaufschlag (Crack Spread) und eine mögliche Antizipationsprämie nach der Ankündigung am 23. April zeitgleich mit der Einführung des Tankrabatts. Da dieser nicht steuerbedingte Preisrückgang mit dem Tankrabatt zusammenfällt, wird ein Teil dem geschätzten Preiseffekt zugerechnet und verzerrt ihn.

5 Heterogenität nach Versorgungsstruktur

5.1 Zuordnung der Tankstellen

Jede Tankstelle wird der in Luftlinie nächstgelegenen Raffinerie zugeordnet. Dazu wird die Großkreisdistanz (Haversine) zwischen Tankstellen- und Raffineriekoordinaten berechnet und das Minimum gewählt. Die zehn aktiven Raffinerien (ohne den chemiefokussierten Standort Burghausen) werden nach ihrer dominanten Rohöl- und Produktbezugsroute zu drei Versorgungsregionen gruppiert: Süd/Mittelmeer (TAL/SPSE aus Triest und Fos), Nord-West/ARA-Spot (Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen, Nordsee) und Ost/Druzhba. Die Routenzuordnung folgt der Sektoruntersuchung des Bundeskartellamts (2025) und Oschmann (2025). Diese Arbeiten zeigen, dass die deutschen Erstabsatzgebiete regional begrenzt sind und Tankstellen weitgehend aus der nächstgelegenen Region versorgt werden. Die distanzbasierte Zuordnung von Tankstellen zur nächstgelegenen Raffinerie ist damit empirisch etabliert.

5.2 Regionale Spezifikation

Die regionale Heterogenität wird wie der nationale Preiseffekt als Event-Study geschätzt (Referenztag 30. April, Abschnitt 4.3), getrennt je Lieferregion. Für jede Region $g \in \{\text{Süd, Nord-West, Ost}\}$ dient das Subsample \mathcal{S}_g aus den deutschen Tankstellen der Region und allen französischen Kontrolltankstellen:

$$P_{it} = \alpha_i + \delta_t + \sum_{k \neq -1} \beta_k^{(g)} (G_i \cdot \mathbf{1}\{t - t^* = k\}) + \theta_{c(i)} \text{Frei}_{it} + \varepsilon_{it}, \quad i \in \mathcal{S}_g. \quad (3)$$

Die Weitergaberate je Region ist der Mittelwert der Post-Tageskoeffizienten,

$$\hat{\rho}_g = -\frac{1}{|K_{\text{post}}|} \sum_{k \geq 0} \frac{\hat{\beta}_k^{(g)}}{G}. \quad (4)$$

6 Ergebnisse

6.1 Nationaler Preiseffekt

Tabelle 3 fasst den nationalen geschätzten Preiseffekt zusammen (Event-Study, Referenztag 30. April, Mittel der Post-Tageskoeffizienten, ohne Autobahn). Der Tankrabatt wird zu einem großen Teil, aber nicht vollständig weitergegeben, je Sorte zwischen rund 90 und 96 Prozent. Die Größenordnung liegt im Bereich der Schätzungen zum Tankrabatt 2022 (Monopolkommission 2023, Dovern et al. 2023).

Tabelle 3. Nationaler geschätzter Preiseffekt (Event-Study, Referenztag 30. April, Deutschland gegenüber Frankreich ohne TotalEnergies)

Kraftstoff	Geschätzter Preiseffekt (ct/L)	Anteil der Senkung
Diesel	15,3	rund 90 %
Super E5	16,3	rund 96 %
Super E10	16,0	rund 94 %

6.2 Zeitprofil

Der wöchentliche geschätzte Preiseffekt (Abbildung 3) liegt in der ersten Maiwoche unter der vollen Senkung, steigt über den Mai und erreicht in der Woche vom 22. bis 28. Mai ihren Höchstwert, beim Benzin oberhalb der vollen Weitergabe, bevor sie zum Monatswechsel zurückgeht. Werte über 100 Prozent sind ein Artefakt der konservativen Schätzmethode (Abschnitt 4.6), keine tatsächliche Überweitergabe. Die Spitzenwerte sind als Obergrenze zu lesen.

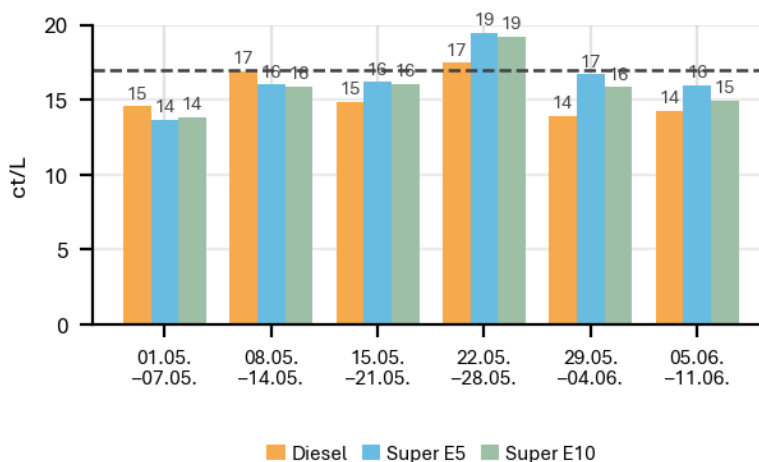


Abbildung 3. Wöchentlicher geschätzter Preiseffekt in Cent je Liter nach Kraftstoff. Gestrichelt: 17 Cent.

6.3 Heterogenität nach Versorgungsstruktur

Der geschätzte Preiseffekt variiert systematisch nach Versorgungsweg (Tabelle 4, Abbildung 4). Der ARA-versorgte Nordwesten gibt am stärksten weiter (rund 17 Cent je Liter), der mittellmeerversorgte Süden am schwächsten (rund 13 bis 15 Cent), der Druzhba-versorgte Osten liegt dazwischen. Der Abstand zwischen Nordwesten und Süden ist beim Diesel am größten (3,4 Cent), bei E5 und E10 rund 2,4 Cent. Die systematische Variation nach Versorgungsstruktur zeigt sich auch in alternativen Spezifikationen, etwa einer statischen DiD-Schätzung oder einem anderen Referenztag der Event-Study. Der Befund einer Heterogenität nach Versorgungsweg ist damit nicht spezifikationsabhängig.

Tabelle 4. Geschätzter Preiseffekt nach Versorgungsregion (Event-Study, Referenztag 30. April, in Cent je Liter)

Region	Super E10	Super E5	Diesel
Nord-West / ARA	17,0	17,3	16,7
Ost / Druzhba	16,0	16,4	16,0
Süd / Mittelmeer	14,5	14,9	13,3

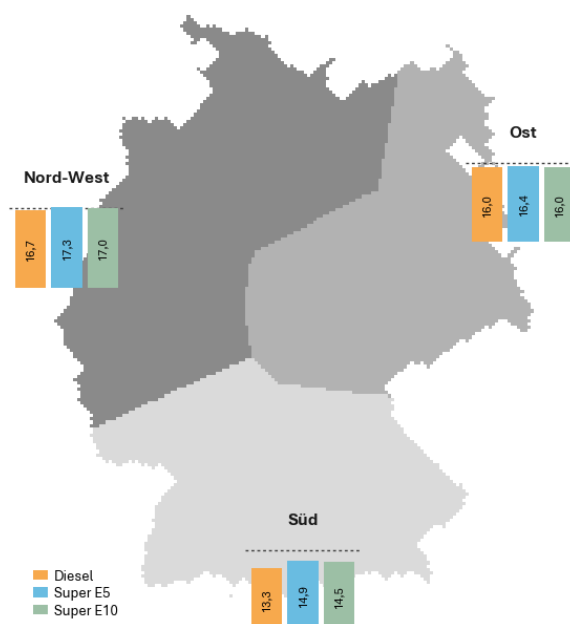


Abbildung 4. Geschätzter Preiseffekt nach Lieferregion je Kraftstoff in Cent je Liter (Event-Study, Referenztag 30. April).
Quelle: eigene Berechnungen auf Basis von Tankerkönig (Deutschland) und Ministère de l'Économie (Frankreich).

7 Fazit und Datenlücke

Die Analyse zeigt zweierlei. Erstens wurde der Tankrabatt zu einem großen Teil, aber nicht vollständig weitergegeben (Abschnitt 6.1). Zweitens variiert der geschätzte Preiseffekt systematisch nach Lieferstruktur, was auf ein Wettbewerbsproblem auf der Raffinerie- und Großhandelsstufe hindeutet (Abschnitt 6.3). Beide Befunde beruhen auf einer bewusst konservativen Schätzung, die den geschätzten Preiseffekt eher überschätzt (Abschnitt 4.6).

Für eine präzisere Schätzung und für die Trennung von einbehaltener Marge und unbeobachteten Kosten fehlen derzeit zwei Datenebenen. Erstens Mengendaten: Der ausgewiesene Preiseffekt ist ein über Tankstellen und über den Tag ungewichteter Durchschnitt der ausgeschriebenen Preise (Abschnitt 2.4), eine mengengewichtete Betrachtung würde eine genauere Schätzung der tatsächlichen Weitergabe des Tankrabatts ermöglichen. Das GWB verpflichtet die Tankstellen über die Markttransparenzstelle auch zur Meldung der abgegebenen Mengen (§ 47k Abs. 2 GWB), und die Monopolkommission hat Zugang zu diesen Daten (§ 47k Abs. 4 GWB). Erhoben werden bislang aber nur die Preise, nicht die Mengen. Zweitens tankstellengenaue Inputkosten, also die Preise, zu denen Raffinerien und Großhändler an die Tankstellen liefern. Diese liegen bisher nur als kommerzielle, aggregierte Notierungen vor (etwa Argus Media) und sind nicht öffentlich zugänglich. Genau dieses Vertrags-Differential zwischen Raffinerie und Tankstelle würde die beobachtete Heterogenität eindeutig einordnen.

8 Literatur

- Breiderhoff, X. und Dewenter, R. (2026). *Short-Term Effects of the 12 p.m. Rule in Germany: A Difference-in-Differences Approach*. Mimeo.
- Bundeskartellamt (2025). *Sektoruntersuchung Raffinerien und Kraftstoffgroßhandel, Abschlussbericht*. Bonn, 19. Februar 2025.
- Dovern, J. et al. (2023). *Estimating Pass-Through Rates for the 2022 Tax Reduction on Fuel Prices in Germany*. Energy Economics.
- Drolsbach, C., Gail, M. M. und Klotz, P.-A. (2023). *Pass-Through of Temporary Fuel Tax Reductions: Evidence from Europe*. Energy Policy 183.
- Duso, T. und Oschmann, S. (2026). *Kraftstoffpreise und die Rolle des Wettbewerbs*. ifo Schnelldienst 79, Nr. 6/2026.
- Gregor, L. und Haucap, J. (2025). *The Rise of Refinery Margins: The Case of the Energy Tax Cut in Germany*. DICE Discussion Paper 431.
- Jung, L., Schildknecht, J., Gregor, L. und Haucap, J. (2026). *Predictable Prices, Higher Margins? Early Evidence on Germany's 12 o'clock Fuel Regulation*. ZEW Analysis. Mannheim: ZEW Leibniz-Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung, April 2026.
- Monopolkommission (2023). *Energie 2023: Mit Wettbewerb aus der Energiekrise*. Neuntes Sektorgutachten gemäß § 62 EnWG, Kapitel 5.
- Montag, F., Mamrak, R., Sagimuldina, A. und Schnitzer, M. (2023). *Imperfect Price Information, Market Power, and Tax Pass-Through*. CEPR Discussion Paper 18603.
- Oschmann, S. (2025). *Vertical Market Structure Matters: The Case of a Horizontal Retail Merger in the German Gasoline Market*. DICE Discussion Paper 418.
- Weyl, E. G. und Fabinger, M. (2013). *Pass-Through as an Economic Tool: Principles of Incidence under Imperfect Competition*. Journal of Political Economy 121(3).

Rechtsquellen.

- Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB), § 47k (Marktbeobachtung im Bereich Kraftstoffe), insbesondere Absatz 2 (Meldepflicht für Preise und Mengen) und Absatz 4 (Datenzugang der Monopolkommission).
- Energiesteuergesetz (EnergieStG), § 8.
- Kraftstoffpreisanpassungsgesetz (KPAnG).