

Freitas, Dimitria; Syga, Simon

Article

35 Cent weniger für Benzin und 17 Cent weniger für Diesel – Der Tankrabatt ist angekommen

ifo Dresden berichtet

Provided in Cooperation with:

Ifo Institute – Leibniz Institute for Economic Research at the University of Munich

Suggested Citation: Freitas, Dimitria; Syga, Simon (2022) : 35 Cent weniger für Benzin und 17 Cent weniger für Diesel – Der Tankrabatt ist angekommen, ifo Dresden berichtet, ISSN 0945-5922, ifo Institut, Niederlassung Dresden, Dresden, Vol. 29, Iss. 05, pp. 13-18

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/272194>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Dimitra Freitas und Simon Syga*

35 Cent weniger für Benzin und 17 Cent weniger für Diesel – Der Tankrabatt ist angekommen

Deutsche Verbraucher*innen haben zwischen Juni und August durchschnittlich 35 Cent weniger pro Liter Benzin und 17 Cent weniger pro Liter Diesel als ohne Tankrabatt bezahlt. Allerdings kam die Steuersenkung nicht immer vollständig bei den Endverbraucher*innen an. In den Wochen unmittelbar nach seiner Einführung im Juni und vor Abschaffung im August wurde der Steuernachlass nur teilweise weitergegeben. Dafür war die Entlastung im Juli sogar höher als 35 Cent bzw. 17 Cent pro Liter. Dies zeigt unsere Auswertung des gesamten Zeitraums des Tankrabatts, in der die Preise an den Zapfsäulen in Deutschland mit denen in europäischen Nachbarländern verglichen werden.

EINLEITUNG

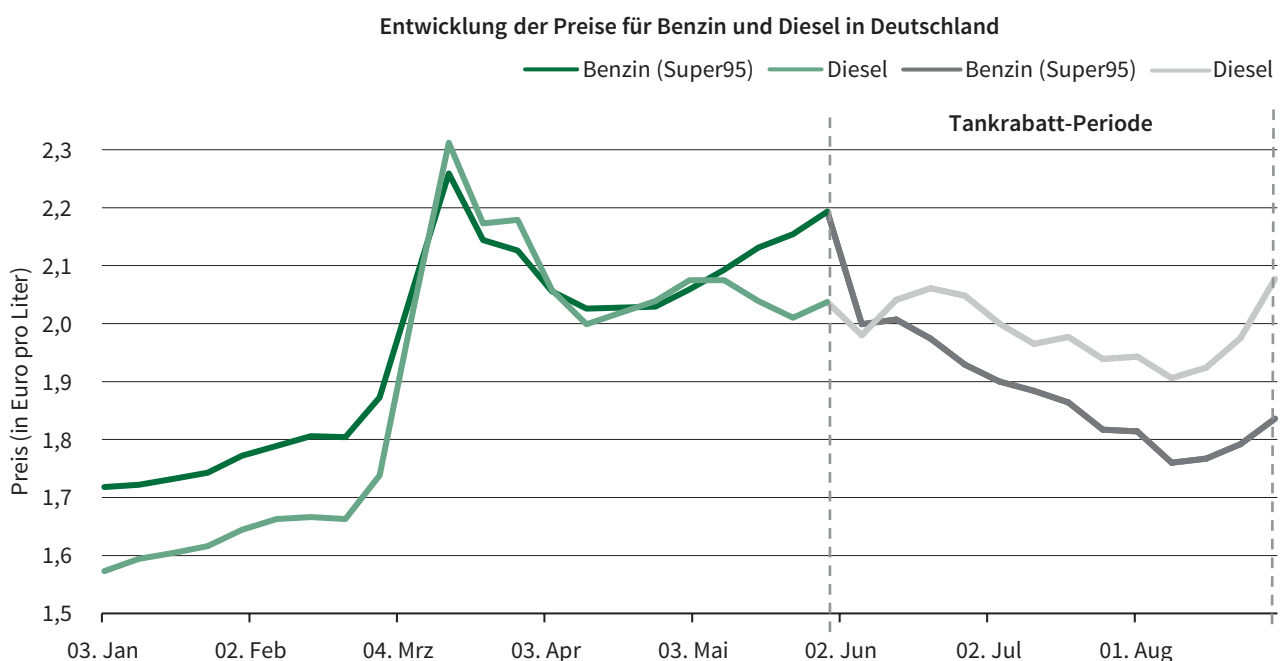
Am 24. Februar 2022 begann Russland einen bis heute andauernden Krieg gegen die Ukraine mit verheerenden humanitären Folgen. Die EU, die G7-Länder und weitere Staaten haben daraufhin Sanktionen gegen die Schlüsselsektoren der russischen Wirtschaft beschlossen. Ziel ist, russische Einnahmequellen zu beschränken und die Finanzierung des Krieges zu erschweren.¹ Die Sanktionen haben allerdings Rückwirkungen auf die Weltwirtschaft, insbesondere auf die Energiemärkte. Da Russland der zweitgrößte Rohölexporteur auf dem Weltmarkt ist (Franke et al. 2022), verstärkte sich insbesondere der Druck auf den

Preis von Rohöl. Bereits die erhöhte Nachfrage nach dem Ende der Corona-Maßnahmen trieb die Preise nach oben. Eine Analyse des Statistischen Bundesamtes kommt zu dem Ergebnis, Diesel und Benzin seien an der Tanksäule im März 2022 um knapp 50% gegenüber dem Vorjahresmonat teurer gewesen (Statistisches Bundesamt 2022). Abbildung 1 zeigt den Verlauf der Benzin- und Dieselpreise in Deutschland von Januar bis einschließlich August dieses Jahres.

* Dimitria Freitas ist Doktorandin an der Professur für Volkswirtschaftslehre, insb. Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung der Technischen Universität (TU) Dresden. Simon Syga ist wissenschaftlicher Mitarbeiter des Zentrums für Informationsdienste und Hochleistungsrechnen der TU Dresden.

Abb. 1

Verlauf des deutschen Benzin- und Dieselpreises vor und nach Einführung des Tankrabatts 2022



Quelle: Eigene Darstellung anhand der Daten des Ölbulletins der Europäischen Kommission.

Um Verbraucher*innen, die auf ein Auto angewiesen sind, zu unterstützen, haben viele europäische Regierungen Maßnahmen getroffen, um die hohen Kraftstoffpreise abzufedern. Insbesondere senkten viele die Steuern auf Benzin und Diesel. Beispielsweise reduzierte Polen den Mehrwertsteuersatz auf Kraftstoffe um 15 Prozentpunkte von 23% auf 8%. Andere Länder, wie die Niederlande und Belgien, reduzierten die Verbrauchsteuern. Spanien führte einen Steuerrabatt ein, der direkt von der Tankrechnung abgezogen wird. Auch Deutschland hat zum 1. Juni 2022 eine Steuerermäßigung auf Kraftstoffe eingeführt, die im öffentlichen Diskurs als „Tankrabatt“ bezeichnet wird. Dazu wurde die Energiesteuer für Benzin um 30 Cent pro Liter und für Diesel um 14 Cent pro Liter auf den europarechtlichen Mindeststeuersatz gesenkt. Da die Mehrwertsteuer auf den Preis einschließlich Energiesteuer erhoben wird, ergibt sich damit ein effektiver Steuernachlass von rund 35 Cent pro Liter Benzin und 17 Cent pro Liter Diesel. Der damit einhergehende Einnahmeausfall für die öffentlichen Haushalte wird auf insgesamt circa 3,15 Mrd. Euro beziffert (Müller 2022).

Die Wirksamkeit dieser Maßnahme wird seit ihrer Einführung kontrovers diskutiert. Insbesondere stellt sich die Frage, ob die Mineralölunternehmen die Steuersenkung an Verbraucher*innen weitergeben oder ihre Gewinnmargen erhöhen. Ziel dieses Beitrags ist es, diese Frage zu klären. Dabei ist zu beachten, dass in Deutschland gleichzeitig weitere Maßnahmen, wie das 9-Euro-Ticket in Kraft traten, welche ebenfalls die Kraftstoffpreise beeinflusst haben könnten. Wir verwenden öffentlich zugängliche Daten des wöchentlichen Ölbuletins der Europäischen Kommission (European Commission 2022) in einem zweistufigen Differenz-in-Differenzen-Ansatz mit einer nachfolgenden Eventstudie (Gardner 2021), um die Auswirkungen des Tankrabatts in Deutschland auf die Benzin- und Dieselpreise zu schätzen. Hierzu werden zuerst Länder- und periodenfixe Effekte aus den Daten herausgerechnet. Anschließend folgt eine Differenz-in-Differenzen-Schätzung. Diese basiert auf der folgenden, zentralen Annahme: Da Deutschland und die Kontrollländer Niederlande, Belgien, Österreich, Polen und Schweden vor dem Tankrabatt dem gleichen Preistrend folgen, nehmen wir an, dass sie es ohne die Steuersenkung auch hätten tun müssen. Anschließend messen wir die Abweichung der Kraftstoffpreise in Deutschland vom eigentlich erwarteten deutschen Preistrend. Grundlage dafür ist der Preis in den einzelnen Kontrollländern, welche weiterhin dem Trend folgten. Schließlich mitteln wir die Ergebnisse, um eine durchschnittliche Abweichung Deutschlands vom Trend zu errechnen. Um zu zeigen, dass Deutschland und die gewählten Kontrollländer vor dem Tankrabatt tatsächlich dem gleichen Preistrend folgten, ergänzen wir den Differenz-in-Differenzen Ansatz um eine Eventstudie. Diese erlaubt uns, Aussagen über mögliche Effekte in einzelnen Perioden vor und nach Einführung des Tankrabatts zu treffen.

Anders als bislang vorliegende Untersuchungen wertet unsere Analyse den Tankrabatt für seinen gesamten Geltungszeitraum von Anfang Juni bis einschließlich August aus. Unsere Studie des gesamten Zeitraums der Maßnahme kommt zu dem Ergebnis, dass Mineralölfirnen durchschnittlich 100% der Steuersenkung weitergegeben haben. Insgesamt berechnen wir eine mittlere Preissenkung von 35 Cent für Benzin (Super 95) und 17 Cent für Diesel. Die Weitergabe der Steuersenkung

schwankte allerdings im Zeitlauf zwischen keiner Weitergabe am 6. Juni und einem Maximalwert von 41 Cent (± 3 Cent, Standardfehler) Nachlass pro Liter Benzin am 27. Juni. Für Diesel haben Verbraucher*innen am 6. Juni ebenfalls am meisten gezahlt. Am 4. Juli gab es den größten Effekt des Tankrabatts von 22 Cent (± 2 Cent) pro Liter Diesel. An fünf Stichtagen unterschritt die Weitergabe die vorgesehene gesetzliche Steuersenkung für Benzin und Diesel. Insbesondere in den letzten Wochen des Tankrabatts im August wurde die Steuersenkung hingegen nicht vollständig weitergegeben. Daneben können wir auch Aussagen über den Effekt des Krieges auf Kraftstoffpreise in Deutschland zwischen dem 21. Februar und dem 1. April 2022 treffen. An mindestens drei Stichtagen stiegen die Preise in Deutschland pro Liter Benzin um bis zu 7 Cent und pro Liter Dieselpowerstoff um 10 Cent mehr als in der Kontrollgruppe. Neben dem deutschen Tankrabatt haben wir auch ähnliche Maßnahmen in Belgien, den Niederlanden, Schweden und Polen untersucht (vgl. Tab. 1). Schwedische Mineralölunternehmen gaben lediglich 85% des Benzin- und 69% des Dieselpowerstoffs weiter, während Verbraucher*innen in den anderen untersuchten Ländern fast vollständig entlastet wurden.

Unsere Ergebnisse zur Auswirkung des Tankrabatts auf Kraftstoffpreise in Deutschland bis einschließlich Ende August ergänzen vorherige Untersuchungen, welche jeweils einen kürzeren Zeitabschnitt der Steuersenkung abdecken. So untersuchten Fuest et al. (2022) die Weitergabe des Tankrabatts an Verbraucher*innen bis Mitte Juni. Dazu wählten sie einen Differenz-in-Differenzen-Ansatz mit Frankreich als Kontrollgruppe. Sie zeigten, dass der Tankrabatt in diesem Zeitraum bei Diesel zu 100% und bei Superbenzin zu 85% weitergegeben wurde. Den gleichen Zeitraum betrachteten Dovern et al. (2022) in einem Blog-Beitrag. Hier konstruierten die Autor*innen eine synthetische Kontrollgruppe aus den Nachbarländern Deutschlands für den ersten Monat der Maßnahme. Damit schätzten sie die Weitergabe des Tankrabatts bei Diesel auf 65% in der ersten Woche bzw. mehr als 100% nach drei Wochen und bei Benzin auf 87% bis über 100% im gleichen Zeitraum. Beide Studien lassen allerdings nicht darauf schließen, ob der Tankrabatt für den gesamten Zeitraum der Maßnahme weitergegeben wurde. Bis auf unsere Studie betrachtete lediglich der Beitrag des Leibniz-Instituts für Wirtschaftsforschung (RWI) einen längeren Geltungszeitraum (Fronde 2022b). Er nutzte Frankreich als Kontrollgruppe in einem Differenz-in-Differenzen Ansatz und bezog Daten bis einschließlich 25. August ein. Dabei zeigte sich, dass im Juli und August insbesondere beim Diesel ein immer kleinerer Teil des Tankrabatts an die Verbraucher*innen weitergegeben wurde. Die Autoren erklären dies mit den niedrigen Pegelständen des Rheins und dem damit einhergehenden beträchtlichen Anstieg der Frachtraten von Rotterdam nach Süddeutschland. Zwar zeigt sich auch in unserer Analyse, dass gegen Ende des Tankrabatts deutlich weniger an die Kunden weitergegeben wurde, allerdings finden wir zumindest noch eine Weitergabe von mehr als 5 Cent pro Liter Diesel. Dies weist darauf hin, dass der alleinige Fokus auf Frankreich als Kontrollgruppe das Ergebnis von Fronde (2022 b) möglicherweise verzerren könnte. Ein Grund dafür könnte sein, dass in Frankreich ähnliche Diskussionen wie in Deutschland über die Weitergabe des Steuernachlasses auf Kraftstoffe und Übergewinnsteuern aufkamen und infolgedessen Druck auf

Tab. 1

Übersicht der einbezogenen Länder und ihrer Steuerrabatte zur Senkung des Benzin- und Ölpreises

| Land | Umsetzung | Effektiver Steuer- nachlass | Einführungs- datum | Durchschnittlicher Preiseffekt der lokalen Maßnahme | Weitergabe (in %) |
|-------------|--------------------------|---|-----------------------|---|------------------------------|
| Deutschland | Verbrauchs- steuer | 35 Cent/l für Benzin; 17 Cent/l für Diesel | 1. Juni | Benzin: - 0,35*** (0,03) Diesel: - 0,17*** (0,02) | Benzin 100% Diesel 100% |
| Belgien | Verbrauchs- steuer | 17 Cent/l für Benzin und Diesel | 16. März | Benzin: - 0,17*** (0,01) Diesel: - 0,16*** (0,01) | Benzin 100% Diesel 94% |
| Niederlande | Verbrauchs- steuer | 17 Cent/l für Benzin; 11 Cent/l für Diesel | 1. April | Benzin: - 0,23*** (0,01) Diesel: - 0,13*** (0,01) | Benzin >100% Diesel >100% |
| Schweden | Verbrauchs- steuer | 17 Cent/l für Benzin und Diesel | 1. Mai | Benzin: - 0,15*** (0,02) Diesel: - 0,12*** (0,02) | Benzin 85% Diesel 69% |
| Polen | Mehrwert- steuer | 15 Cent/l für Benzin und Diesel | 1. Februar | Benzin: - 0,18*** (0,02) Diesel: - 0,18*** (0,01) | Benzin >100% Diesel >100% |
| Österreich | Keine Steuer- senkung | Nicht zutreffend | Nicht zutreffend | Nicht zutreffend | Nicht zutreffend |

Anmerkungen: Signifikanzniveau: ***0,001. Standardfehler in Klammern.

Spalte (6) zeigt die Ergebnisse einer Analyse des Steuerrabattes eines Landes. Es werden die gleichen Methoden verwendet wie in der Analyse zum deutschen Tankrabatt. Kontrollgruppen des jeweiligen Landes sind alle anderen Länder. Der jeweilige Effekt wird ab dem in Spalte 4 angegebenen Stichtag berechnet.

Quelle: Eigene Berechnungen und Darstellung.

die Mineralölkonzerne aufgebaut wurde, ihre Preise zu senken (La Tribune 2022). Dies könnte zu einer vom Trend abweichenden Senkung der Preise in Frankreich geführt haben, welche die Schätzung verzerren würde. Um solche Sondereffekte abzumildern, werten wir hier anders als vorherige Studien Daten aus mehreren Ländern über den gesamten Zeitraum des Tankrabatts aus.

DATEN UND METHODIK

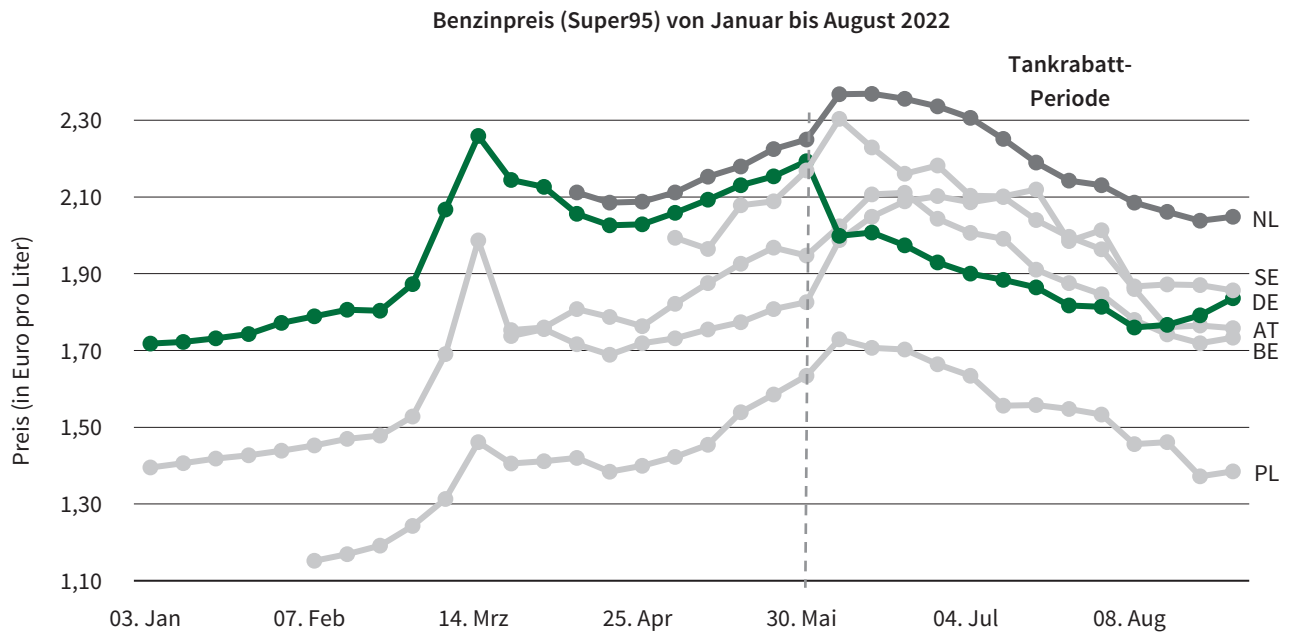
Wir nutzen öffentlich zugängliche Daten der Europäischen Kommission zu wöchentlichen Preisen für Benzin (Super 95) und Dieselmotorkraftstoff (European Commission 2022). Um eine Kontrollgruppe für Deutschland zu bilden, beschränken wir uns dabei auf jene Länder, die analog zu Deutschland jeweils montags die Verbraucherpreise berichten. Dazu gehören Belgien, die Niederlande, Polen, Portugal, Schweden, Tschechien und Österreich. Andere Länder, wie Spanien und Italien, die wöchentliche Durchschnittspreise berichten, oder Frankreich² und Finnland, die andere Stichtage nutzen, nehmen wir nicht auf. Bis auf Österreich gewährten alle diese Länder Steuernachlässe auf Kraftstoffe (vgl. Tab. 1). Zur Berechnung ziehen wir jedes Land nur in der Zeitperiode hinzu, in der der dortige Steuersatz konstant war. Daher ändert sich die Zusammensetzung der Kontrollgruppe in den verschiedenen Perioden der Analyse. Solange es während des Betrachtungszeitraumes pro Land in der Kontrollgruppe keine Brüche (z. B. durch eine Änderung des Steuersatzes) mit dem erwarteten Trend gibt, verfälscht dies nicht unsere Analyse. Tschechien führte zum gleichen Zeitpunkt wie Deutschland, dem 1. Juni 2022, eine Steuererleichterung auf Kraftstoffe ein und kann daher nicht in unsere Analyse einbezogen werden. Da Portugal seinen Steuersatz mehrmals geringfügig angepasst hat, schließen wir auch diese Daten aus.

Um den Effekt des Entlastungspakets in Deutschland zu schätzen, vergleichen wir die Entwicklung der Kraftstoffpreise in Deutschland mit denen der Kontrollgruppe mittels des (dynamischen) Differenz-in-Differenzen-Ansatzes. Dabei nehmen wir an, dass sich die Preise in Deutschland ohne Einführung des Steuernachlasses so entwickelt hätten wie in der Vergleichsgruppe. Die Abbildungen 2 und 3 zeigen den Preis von Benzin, bzw. Diesel in Deutschland im Vergleich zu den Ländern der Kontrollgruppe. Dabei zeigen wir jeweils die Daten der anderen Länder für den Zeitraum eines konstanten Steuersatzes.

Ende März bis Ende Mai verhielten sich die deutschen Benzinpreise beispielsweise analog zu den niederländischen Preisen (dunkelgraue Linie). Anfang Juni stiegen die Preise in den Niederlanden allerdings deutlich an, während die deutschen Preise sanken. Die Entwicklung beim Dieselpreis ist ähnlich. Diese Abweichung Deutschlands vom vorherigen Trend interpretieren wir als den Effekt der Steuersenkung. Die Kontrollgruppe hilft uns also, die Differenz zwischen dem neuen deutschen Preis und dem kontrafaktischen deutschen Preis ohne Steuersenkung zu schätzen. Wir berechnen den Preiseffekt einzeln für die genannten Länder und mitteln die Ergebnisse, um einen durchschnittlichen Preiseffekt der Steuersenkung auf deutsche Benzin- und Dieselpreise zu berechnen. In einem weiteren Schritt untersuchen wir mittels der Eventstudie die Dynamik des Preiseffektes in einzelnen Perioden vor und nach Einführung der Maßnahme. Somit können wir Aussagen darüber treffen, wie sich die Weitergabe des Tankrabattes in den einzelnen Wochen des Geltungszeitraumes verändert hat. Die Ergebnisse stellen wir im folgenden Abschnitt vor.

Abb. 2

Benzin-Preis (Super95) im Vergleich zu Schweden, Niederlande, Belgien, Österreich und Polen



Quelle: Eigene Darstellung anhand der Daten des Öbulletins der Europäischen Kommission.

ERGEBNISSE

Unsere Analyse zeigt, dass die Steuersenkung auf Kraftstoffe im Mittel bei den Bürger*innen angekommen ist. So sank der Preis von Benzin im Durchschnitt der Monate Juni bis einschließlich August um 35 Cent und der Preis von Diesel um 17 Cent. Allerdings deuten die Ergebnisse der Eventstudie darauf hin, dass die Höhe der Weitergabe stark schwankte. Wie in Abbildung 4 zu sehen ist, wurde insbesondere in den Wochen

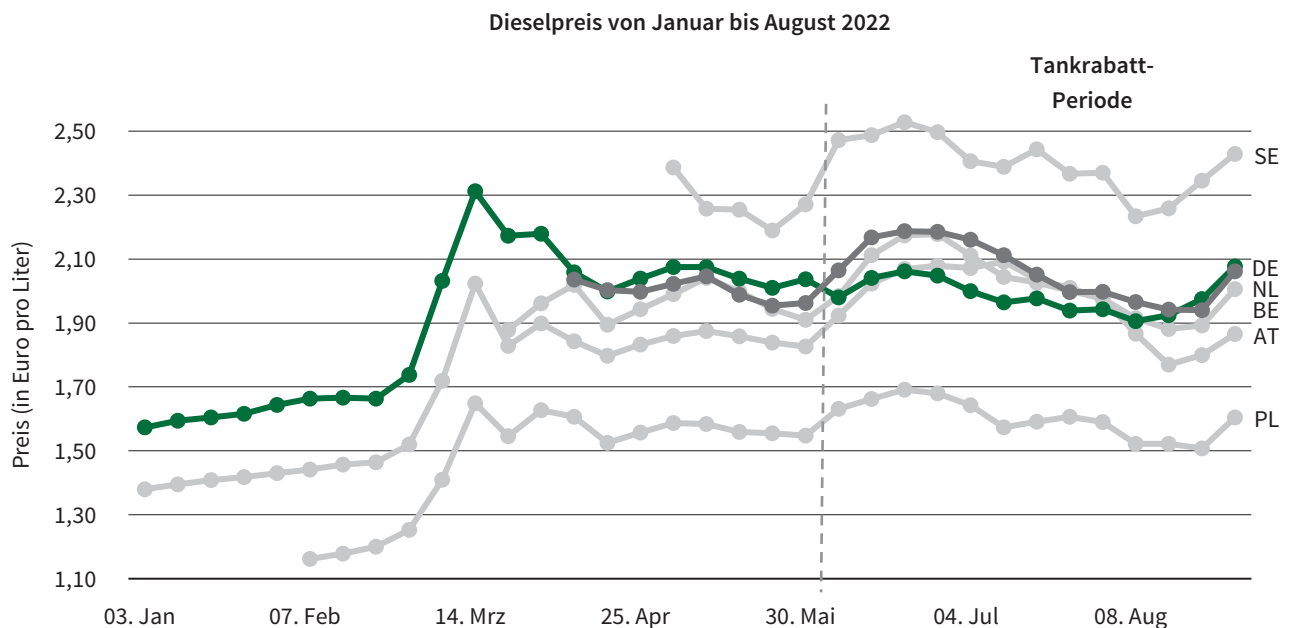
unmittelbar nach Einführung der Steuersenkung und vor deren Aufhebung deutlich weniger weitergegeben. Gleichzeitig überschritt der Tankrabatt von Mitte Juni bis Ende Juli den Wert der steuerlichen Senkung.

SCHLUSSFOLGERUNGEN

Abbildung 4 zeigt den deutlichen Preiseffekt, d. h. die Abweichung des deutschen Preises von der Kontrollgruppe direkt

Abb. 3

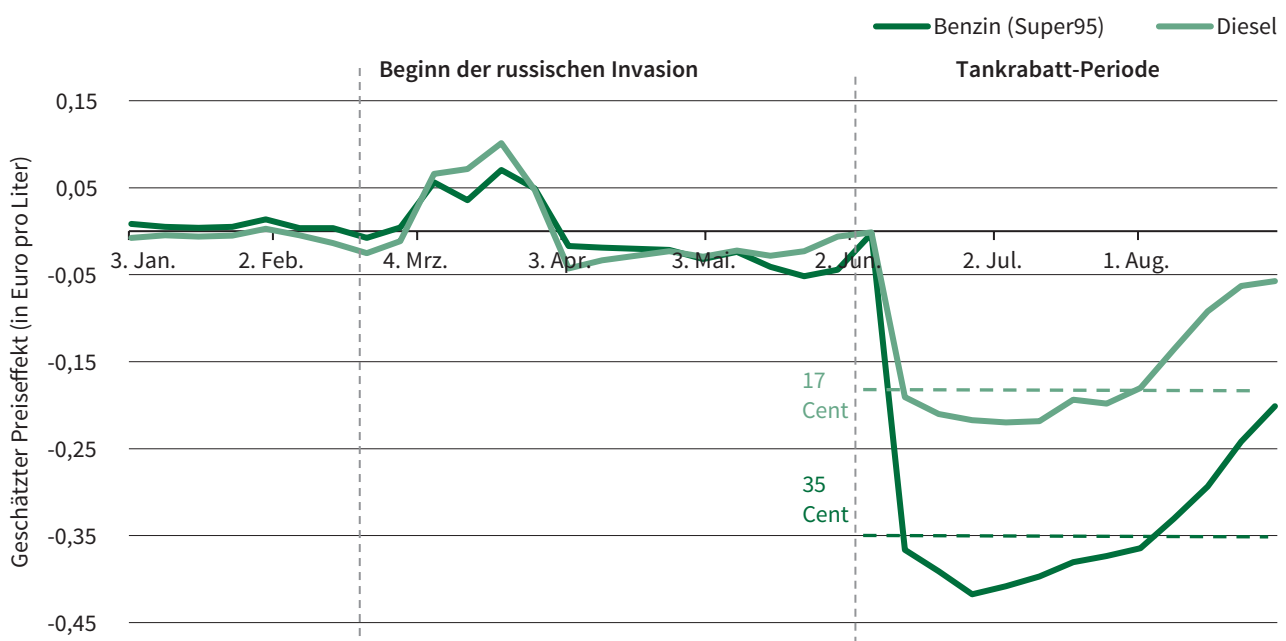
Dieselpreis im Vergleich zu Schweden, Niederlande, Belgien, Österreich und Polen



Quelle: Eigene Darstellung anhand der Daten des Öbulletins der Europäischen Kommission.

Abb. 4

Preiseffekt des „Tankrabatts“ auf deutsche Benzin- (Super95) und Dieselpreise



Quelle: Eigene Schätzung und Darstellung.

nach Beginn des Krieges. Hier wird sichtbar, dass Deutschland im Vergleich zu den Ländern in der Kontrollgruppe stärker vom Trend abgewichen ist und einen höheren Preisanstieg für Kraftstoffe hinnehmen musste. Obwohl alle Länder in der Kontrollgruppe von Preissteigerungen betroffen waren, stieg der Benzinpreis an drei Stichtagen, am 7., 21. und 28. März, in Deutschland um bis zu 7 Cent pro Liter stärker als der Trend der Kontrollgruppe. Der Effekt auf Dieselpreise war stärker und schwankte zwischen 2 Cent am 25. April bis zu 10 Cent mehr pro Liter am 21. März.

Neben der Weitergabe der Steuersenkung in Deutschland haben wir analysiert, ob die Mineralölkonzerne in anderen Ländern, die ebenfalls ähnliche Maßnahmen ergriffen haben, die staatlichen Steuersenkungen weitergegeben haben. Dazu vergleichen wir das untersuchte Land mit allen anderen Ländern in unserer Kontrollgruppe, wobei wir für diese Länder nur Subperioden mit konstantem Steuersatz einbeziehen, und mitteln danach die Ergebnisse. Die Spalten (5) und (6) in Tabelle 1 zeigen das Ergebnis dieser Untersuchung. Verbraucher*innen in Belgien, den Niederlanden und Polen wurden vollständig entlastet, während Steuerrabatte in Schweden nur teilweise ankamen. Der schwedische Tankrabatt für Benzin wurde zu 85% und für Diesel zu 69% weitergegeben.

Dieser Beitrag untersucht zum ersten Mal die Weitergabe des Tankrabatts an Konsument*innen in Deutschland für den gesamten Zeitraum der Gültigkeit dieser Maßnahme von Juni bis einschließlich August 2022. Die Ergebnisse zeigen, dass die Reduzierung der Steuer von 17 Cent pro Liter für Diesel und 35 Cent für Benzin über den gesamten Zeitraum zu 100% bei den Verbraucher*innen ankam. In den Wochen direkt nach der Einführung der Maßnahme und kurz vor ihrer Beendigung wurde der Tankrabatt allerdings nicht vollständig weitergegeben. Ein Grund für die nur teilweise Weitergabe Anfang Juni könnte sein, dass zu diesem Zeitpunkt noch Kraftstoff verkauft wurde,

der zu den alten Steuersätzen eingekauft worden war. Dagegen ist der vorzeitige Preisanstieg im August wahrscheinlich eher eine „Gewinnmitnahme“. An fünf Wochen schätzen wir sowohl für Benzin- als auch für Dieselpreise eine stärkere Preissenkung als die steuerliche Reduzierung. Ein Grund dafür könnte die heftige Diskussion in der Öffentlichkeit sein, die auch dazu führte, dass das Bundeskartellamt aktiv wurde (Bundeskartellamt 2022). Es ist allerdings anzumerken, dass Deutschland neben dem Tankrabatt auch das sogenannte 9-Euro-Ticket³ eingeführt hat. Sollte das Ticket mehr Menschen dazu bewegen haben, auf den ÖPNV umzusteigen und somit das Auto weniger zu nutzen und auch weniger zu tanken, könnte diese Maßnahme ebenfalls den kalkulierten Preiseffekt beeinflussen. Dies würde eine Weitergabe über den vorgesehenen Tankrabatt hinaus erklären. Die Studie zeigt auch, dass Deutschland mehr als andere Länder von den Kraftstoffpreiserhöhungen nach dem Angriff Russlands auf die Ukraine getroffen wurde. Gleichzeitig gehört Deutschland neben Belgien, den Niederlanden und Polen zu den Ländern, in denen der Steuernachlass vollständig an Autofahrer*innen weitergegeben wurde. Auch wenn unsere Analyse zeigt, dass die Steuersenkung auf Kraftstoffe im Mittel an die Kund*innen weitergegeben wurde, ist diese Maßnahme umstritten. Insbesondere werden drei Punkte von ihren Kritikern⁴ vorgebracht: Erstens würde die Maßnahme alle Bürger*innen unabhängig von ihrer Bedürftigkeit gleichermaßen entlasten, wobei gerade einkommensstarke Haushalte einen überproportional hohen Konsum haben. Zweitens könnten die ermäßigten Kraftstoffpreise die Nachfrage hoch halten und die Verringerung der Abhängigkeit von Russland verlangsamen (Schmidt-Mattern 2022). Drittens würde die Maßnahme falsche Anreize bezüglich des Klimaschutzes setzen.

In unserer Betrachtung haben wir Deutschlands Nachbarländer Österreich, Polen, Belgien, die Niederlande und

Schweden einbezogen. Dies birgt den Vorteil, dass sich die wirtschaftlichen Strukturen in diesen Ländern stärker ähneln als beispielsweise Länder in Süd- und Osteuropa und diese deswegen eine bessere Kontrollgruppe bilden. Andererseits können sogenannte Spillover-Effekte dazu führen, dass die Wirkung des Tankrabatts hier überschätzt wird. Dies könnte der Fall sein, wenn die Steuersenkung in Deutschland zu Änderungen der Preise oder der Nachfrage in den Märkten in den Nachbarländern führen würde, beispielsweise durch einen übermäßigen Tanktourismus. Dies könnte man durch Vergleich der regionalen Preisunterschiede in Deutschland, insbesondere von grenznahen und grenzfernen Gebieten, näher untersuchen. Ähnliches wird in Andersson und Tippman (2022) diskutiert, welche die Wirkung des schwedischen Tankrabatts untersuchte und dabei Dänemark als Kontrollgruppe nutzte. In dieser Analyse wurde eine hundertprozentige Weitergabe des Steuernachlasses geschätzt. Dies steht in Kontrast zu unserer Analyse, die einen deutlich niedrigeren Wert für Schweden findet. Eine Einschränkung unserer Analyse ist, dass wir lediglich Länder betrachten, die den gleichen Berichterstattungsmechanismus nach wöchentlichen Stichtagen anwenden. Dadurch können wir Schweden nicht mit anderen skandinavischen Ländern vergleichen, die eine bessere Kontrollgruppe darstellen würden als Deutschland, Österreich, Polen, Belgien und die Niederlande. Auch für unsere Hauptanalyse zu Deutschland wären tägliche statt wöchentliche Daten aller EU-Länder bzw. aller Nachbarländer Deutschlands besser, um ein noch genaueres Bild der Effekte der Steuernachlässe auf Kraftstoffe zu erhalten; diese liegen aber in der Form nicht vor. Dennoch trägt unsere Analyse dazu bei, die Auswirkungen des Tankrabatts in Deutschland über den gesamten Geltungszeitraum differenzierter auszuwerten.

LITERATUR

Andersson, J. und C. Tippman (2022), „Who Benefitted from the Gasoline Tax Cut in Sweden?“, Stockholm School of Economics, Download unter <https://www.hhs.se/en/about-us/news/site-publications/publications/2022/who-benefitted-from-the-gasoline-tax-cut-in-sweden/> (Stand: 6. September 2022).

Bundeskartellamt (Hrsg.) (2022), Jahresbericht 2021/22, Bonn.

Bundesregierung (Hrsg.) (2022), „Fragen und Antworten zum 9-Euro-Ticket ab Juni 2022“, Webseite der Bundesregierung, Download unter <https://www.bundesregierung.de/breg-de/suche/faq-9-euro-ticket-2028756> (Stand: 7. September 2022).

Dovern, J., Frank, J., Glas, A., Müller, S. L. und D. Perico Ortiz (2022), „Tankrabatt: Steuersenkung mit Verzögerung vollständig weitergegeben“, Oekonomenstimme.org, Download unter <http://www.oekonomenstimme.org/artikel/2022/07/tankrabatt-steuersenkung-mit-verzoegerung-vollstaendig-weitergegeben/> (Stand: 6. September 2022).

Europäischer Rat (Hrsg.) (2022), „Restriktive Maßnahmen der EU gegen Russland aufgrund der Krise in der Ukraine (seit 2014) – Wie und wann die EU Sanktionen verhängt“, Download unter <https://www.consilium.europa.eu/de/policies/sanctions/restrictive-measures-against-russia-over-ukraine/> (Stand: 6. September 2022).

European Commission (Hrsg.) (2022), Weekly Oil Bulletin, European Commission, Download unter https://energy.ec.europa.eu/data-and-analysis/weekly-oil-bulletin_en (Stand: 6. September 2022).

Franke, D. u. a. (2022), BGR Energiestudie 2021 - Daten und Entwicklungen der deutschen und globalen Energieversorgung, 24. Aufl., Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe, Hannover, Download unter https://www.bgr.bund.de/DE/Themen/Energie/Downloads/energiestudie_2021.html (Stand: 6. September 2022).

Fratzscher, M. (2022), „Ein besserer Notfallplan muss her“, DIW Berlin, Blog vom 15. Juli 2022, Download unter https://www.diw.de/de/diw_01.c.845986.de/nachrichten/ein_besserer_notfallplan_muss_her.html (Stand: 6. September 2022).

Frondel, M., (2022a), „Tankrabatt wird bisher größtenteils weitergegeben“, RWI Essen, Pressemitteilung vom 28. Juli 2022, Download unter <https://www.rwi-essen.de/presse/wissenschaftskommunikation/pressemitteilungen/detail/tankrabatt-wird-bisher-groesstenteils-weitergegeben> (Stand: 6. September 2022).

Frondel, M. (2022b), „Trockenheit schmälert preisdämpfende Wirkungen des Tankrabatts“, RWI Essen, Pressemitteilung vom 30. August 2022, Download unter <https://www.rwi-essen.de/presse/wissenschaftskommunikation/pressemitteilungen/detail/trockenheit-schmaelert-preisdaempfe-wirkungen-des-tankrabatts> (Stand: 6. September 2022).

Fuest, C., Neumeier, F. und D. Stöhlker (2022), „Der Tankrabatt: Haben die Mineralölkonzerne die Steuersenkung an die Kunden weitergegeben?“, Perspektiven der Wirtschaftspolitik 23(2), S. 74–80.

Gardner, J. (2021), „Two-Stage Differences in Differences“, R Journal (forthcoming), 21.

Kemfert, C. (2022), „Tankrabatt wäre ökonomisch und ökologisch unsinnig, teuer und ungerecht“, DIW Berlin, Statement vom 15. März 2022, Download unter https://www.diw.de/de/diw_01.c.837251.de/tankrabatt_waere_oekonomisch_und_oekologisch_unsinnig_teuer_und_ungerecht.html (Stand: 6. September 2022).

La Tribune (2022), „Pouvoir d’achat : l’exécutif prêt à une remise de 30 centimes par litre de carburant“, La Tribune, Beitrag vom 23. Juli 2022, Download unter <https://www.latribune.fr/entreprises-finance/industrie/energie-environnement/pouvoir-d-achat-l-executif-pret-a-une-remise-de-30-centimes-par-litre-de-carburant-926855.html> (Stand: 7. September 2022).

Müller, V. (2022), „Dreimonatige Senkung der Energiesteuer auf Kraftstoffe verabschiedet“, Deutscher Bundestag, Download unter <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2022/kw20-de-energiesteuersenkungsgesetz-894664> (Stand: 6. September 2022).

Schmidt-Mattern, B. (2022), „Studienautor Neumeier – ifo-Institut: Ölkonzerne geben Tankrabatt weiter“, Deutschlandfunk, Download unter <https://www.deutschlandfunk.de/tankrabatt-ifo-studie-mineraloelkonzerne-100.html> (Stand: 7. September 2022).

Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2022), „Aktuelle Preissteigerungen für Kraftstoffe höher als in den Krisen der vergangenen Jahrzehnte“, Pressemitteilung Nr. 171 vom 20. April 2022, Download unter https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2022/04/PD22_171_61.html (Stand: 6. September 2022).

- 1 Für eine Übersicht der EU-Sanktionen gegen Russland siehe Europäischer Rat (2022).
- 2 Andere Studien nutzen detaillierte tägliche Daten aller französischen Tankstellen, die vom Wirtschaftsministerium veröffentlicht werden, um einen Vergleich mit Deutschland zu ermöglichen.
- 3 Weitere Informationen zum Konzept in Bundesregierung (2022).
- 4 DIW: Fratzscher (2022a,b), RWI: Frondel (2022), Ifo Institut München: Fuest et al. (2022), DIW: Kemfert (2022).