

ORDNUNGSPOLITISCHE PERSPEKTIVEN

NR 121

Regulierung im Kraftstoffmarkt – Auswirkungen und Alternativen

Leonard Gregor und Justus Haucap

Oktober 2026

IMPRESSUM

DICE ORDNUNGSPOLITISCHE PERSPEKTIVEN

Veröffentlicht durch:

Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf,
Wirtschaftswissenschaftliche Fakultät,
Düsseldorf Institute for Competition Economics (DICE),
Universitätsstraße 1, 40225 Düsseldorf, Deutschland
www.dice.hhu.de

Herausgeber:

Prof. Dr. Justus Hauca
Düsseldorfer Institut für Wettbewerbsökonomie (DICE)
Tel +49 (0) 211-81-15125, E-Mail hauca@dice.hhu.de

Alle Rechte vorbehalten. Düsseldorf 2026.

ISSN 2190-992X (online) / ISBN 978-3-86304-721-4

Regulierung im Kraftstoffmarkt - Auswirkungen und Alternativen

Kurzstudie im Auftrag des ADAC e. V.

Leonard Gregor und Justus Haucap^{*}

Oktober 2026

^{*} Leonard Gregor, Prof. Dr. Justus Haucap, Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf, Düsseldorf Institute for Competition Economics (DICE), Universitätsstr. 1, 40225 Düsseldorf.
Emails: gregor@dice.hhu.de, haucap@dice.hhu.de

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	3
1 Einleitung	7
2 Ökonomische und rechtliche Grundlagen von Marktinterventionen	9
2.1 Das Produkt und die Zusammensetzung des Preises	9
2.2 Preisbildung auf lokalen Märkten	10
2.3 Marktversagen als Rechtfertigung von Eingriffen?	11
2.4 Institutioneller (rechtlicher) Rahmen in Deutschland	14
3 Staatliche Eingriffe in die Preisbildung auf den Kraftstoffmärkten im Überblick	16
3.1 Markttransparenzregulierung	16
3.2 Zeitliche Beschränkungen der Preisanpassung	17
3.3 Staatliche Höchstpreise	18
3.4 Fiskalische Maßnahmen	24
4 Markttransparenzregulierung	31
4.1 Markttransparenzstelle für Kraftstoffe in Deutschland (seit 2013)	31
4.2 Internationale Evidenz	34
4.3 Zwischenfazit	36
5 Zeitliche Beschränkungen der Preisanpassung	39
5.1 Spritpreisrechner und die 12-Uhr-Regel in Österreich	39
5.2 Die 12-Uhr-Regel in Deutschland seit April 2026	42
5.3 Internationale Evidenz	43
5.4 Zwischenfazit	44
6 Staatliche Höchstpreise	47
6.1 Feste nominale Preisdeckel	47
6.2 Festpreise mit fiskalischer Flankierung	52
6.3 Formelbasierte Höchstpreise	54
6.4 Margendeckel	57
6.5 Preisvereinbarungen	59
6.6 Großhandelsdeckel	60
6.7 Zwischenfazit	61
7 Fiskalische Maßnahmen	63
7.1 Steuersenkungen	63
7.2 Säulenrabatt	65

7.3	Großhandelssubvention.....	66
7.4	Pauschale Direkthilfen	67
7.5	Zwischenfazit.....	68
8	Vergleichende Bewertung der Instrumente.....	70
8.1	Kriterienraster	70
8.2	Verbraucherwohlfahrt.....	72
8.3	Wettbewerb.....	72
8.4	Transparenz.....	73
8.5	Effizienz	73
8.6	Versorgungssicherheit	74
8.7	Gesamtschau.....	75
9	Einordnung für Deutschland.....	76
9.1	Übertragbarkeit der Modelle aus Belgien und Luxemburg.....	77
9.2	Grenzen der Übertragung internationaler Evidenz.....	78
9.3	Gesamtbewertung.....	79
10	Handlungsempfehlungen und Schlussfolgerungen	80
10.1	Die Evaluation des KPAnG sollte umfassend und ergebnisoffen erfolgen	80
10.2	Der Zeitpunkt der zulässigen Preiserhöhung sollte überprüft werden.....	81
10.3	Die österreichische Beschränkung der Preisvergleichsinformationen auf die günstigsten Anbieter sollte auch in Deutschland geprüft werden.....	82
10.4	Von allgemeinen Preisobergrenzen sollte nur bei nachgewiesenem Marktversagen Gebrauch gemacht werden	82
10.5	Anstelle eines allgemeinen Tankrabatts sollte die steuerliche Behandlung alternativer Antriebe stärker berücksichtigt werden	83
10.6	Alle Maßnahmen sollten regelmäßig überprüft und befristet werden	83
	Literaturverzeichnis	85
	Anhang.....	100

Zusammenfassung

Preise für Benzin und Diesel stehen regelmäßig im Mittelpunkt wirtschafts- und verbraucherpolitischer Debatten. Besonders deutlich wurde dies während der Energiekrise 2022 und erneut im Jahr 2026. Die starken Anstiege der internationalen Rohöl- und Kraftstoffpreise führten zu erheblichen Belastungen für Verbraucherinnen und Verbraucher und lösten Forderungen nach staatlichen Eingriffen in die Preisbildung aus. Die vorliegende Kurzstudie untersucht daher die Wirkungen und ökonomischen Grenzen verschiedener Instrumente der Kraftstoffmarktregulierung. Im Mittelpunkt stehen Markttransparenz, zeitliche Beschränkungen der Preisanpassung, staatliche Höchstpreise sowie fiskalische Maßnahmen. Betrachtet werden insbesondere die deutsche Markttransparenzstelle für Kraftstoffe (MTS-K), das seit April 2026 geltende Kraftstoffpreisanpassungsgesetz (KPAng), formelbasierte Preisobergrenzen wie in Belgien und Luxemburg sowie Steuerentlastungen und Subventionen. Bewertet werden die Instrumente anhand der Kriterien Verbraucherwohlfahrt, Wettbewerb, Transparenz, Effizienz und Versorgungssicherheit.

Ein zentraler Befund unserer Auswertung der umfangreichen Literatur ist, dass hohe Kraftstoffpreise nicht ohne Weiteres mit einem unzureichenden Wettbewerb an Tankstellen gleichgesetzt werden können. Die Preise werden wesentlich durch internationale Rohöl- und Produktnotierungen, Wechselkurse, Steuern und Abgaben sowie die Bedingungen auf den Raffinerie- und Großhandelsmärkten bestimmt. Gleichzeitig bestehen auf den Tankstellenmärkten jedoch erhebliche Preisunterschiede und ausgeprägte zeitliche Preismuster. Die ökonomische Bewertung staatlicher Eingriffe muss daher danach unterscheiden, in welchem Ausmaß tatsächlich ein Wettbewerbs- oder Informationsproblem vorliegt und wie sehr lediglich internationale Kosten- bzw. Preisschocks an die Verbraucher weitergegeben werden.

Markttransparenz kann die Suchkosten der Verbraucher senken und den Preiswettbewerb zwischen Tankstellen intensivieren. Voraussetzung hierfür ist allerdings, dass Verbraucher die verfügbaren Informationen tatsächlich nutzen und zwischen mehreren Tankstellen wählen können. Die empirische Evidenz zeigt zugleich, dass eine nahezu vollständige Transparenz auch die Anbieter besser über die Preise ihrer Wettbewerber informiert und damit strategische Reaktionen erleichtern kann. Mehr Transparenz ist deshalb nicht automatisch gleichbedeutend mit mehr Wettbewerb oder niedrigeren Preisen. Für Deutschland spricht dies dafür, die vorhandene MTS-K grundsätzlich beizubehalten, die konkrete Ausgestaltung der Preisinformationen aber stärker unter wettbewerblichen Gesichtspunkten zu betrachten.

Ein interessanter Ansatz findet sich dazu in Österreich. Dort werden an einem Standort zwar die zehn nächstgelegenen Tankstellen erfasst, in der Verbraucherinformation aber nur die Preise der fünf günstigsten Anbieter angezeigt. Die ökonomische Logik besteht darin, dass eine Tankstelle einen zusätzlichen Anreiz erhält, einen hinreichend niedrigen Preis zu setzen, um in den Kreis der angezeigten günstigsten Anbieter zu gelangen. Für Deutschland sollte daher geprüft werden, ob die Preisvergleichsinformationen der MTS-K bzw. der darauf aufbauenden Dienste künftig ebenfalls stärker auf die günstigsten Anbieter konzentriert werden könnten – beispielsweise durch die prominente Anzeige der günstigsten 50 Prozent der Tankstellen in einem definierten regionalen Umkreis.

Zeitliche Beschränkungen der Preisanpassung greifen dagegen unmittelbar in den Ablauf der Preissetzung ein. Das seit dem 1. April 2026 geltende KPAnG erlaubt grundsätzlich nur eine Preiserhöhung je Kalendertag um 12 Uhr, während Preissenkungen jederzeit möglich bleiben. Die erste empirische Evidenz zeigt eine deutliche Veränderung des Tagesverlaufs der Preise: Die Zahl der täglichen Preisänderungen ist erheblich zurückgegangen und die Preiserhöhungen konzentrieren sich auf den Zeitpunkt um 12 Uhr. Damit wurde das mit der Regel unmittelbar verfolgte Ziel einer stärkeren zeitlichen Verlässlichkeit der Preise erreicht. Daraus folgt jedoch noch nicht, dass Verbraucher im Durchschnitt einen niedrigeren Preis bezahlen. Entscheidend ist, zu welchen Zeitpunkten und zu welchen Preisen tatsächlich getankt wird.

Die Ersteinschätzung des KPAnG fällt deshalb ambivalent aus. Positiv ist die größere Vorhersehbarkeit der Preisentwicklung: Nach einer Preiserhöhung um 12 Uhr ist eine weitere Erhöhung bis zum nächsten Tag ausgeschlossen. Gleichzeitig konzentriert die Regel die Preiserhöhungen aller Anbieter auf einen gemeinsamen Zeitpunkt. In Verbindung mit der nahezu vollständigen Markttransparenz kann dies Preisanpassungen stärker synchronisieren und die Beobachtung der Wettbewerber erleichtern. Diese Nachteile sind theoretisch und experimentell gut begründet, während sie empirisch für Deutschland bislang weder belegt noch widerlegt sind. Die ersten Studien erfassen nur wenige Wochen und kommen zu unterschiedlichen Ergebnissen. Die gesetzlich vorgesehene Evaluation sollte deshalb deutlich über die Frage hinausgehen, ob die Zahl der Preisänderungen gesunken ist. Zu untersuchen sind insbesondere der mengengewichtete tatsächlich gezahlte Verbraucherpreis, die Margen auf den verschiedenen Marktstufen, die räumliche und zeitliche Preisstreuung, die Entwicklung der Preiszyklen sowie die Reaktionen der Absatzmengen. Auch mögliche Veränderungen der Öffnungszeiten und der Versorgung in strukturschwächeren Regionen sollten berücksichtigt werden.

Dabei sollte auch die Wahl des Zeitpunkts 12 Uhr ergebnisoffen überprüft werden. Bereits in der Stellungnahme zur Bundestagsanhörung wurde angeregt, einen Zeitpunkt in den Abendstunden, beispielsweise 20 Uhr, in Betracht zu ziehen. Dahinter stehen insbesondere die unterschiedliche zeitliche Verfügbarkeit der Verbraucher und mögliche Auswirkungen auf die Öffnungszeiten von Tankstellen. Die Evaluation sollte daher prüfen, ob alternative Zeitpunkte andere Auswirkungen auf Preisniveau, Margen, Absatzmengen und Verbraucherwohlfahrt haben. Denkbar wären hierfür auch regionale Modellversuche.

Staatliche Preisobergrenzen stellen einen wesentlich tieferen Eingriff in die Preisbildung dar. Feste nominale Preisdeckel können Verbraucher kurzfristig entlasten, bergen bei steigenden Beschaffungskosten aber erhebliche Risiken für die Versorgung. Die Erfahrungen insbesondere mit dem ungarischen Preisdeckel 2021/22 zeigen, dass bei einer Bindung unterhalb der Kosten Versorgungsengpässe entstehen können. Formelbasierte Höchstpreise, wie sie insbesondere in Belgien und Luxemburg eingesetzt werden, reduzieren dieses Risiko, weil sie sich an internationalen Produktnotierungen, Logistik- und weiteren Kosten orientieren. Sie greifen jedoch weiterhin unmittelbar in die Preisbildung ein und erfordern insbesondere eine staatliche Festlegung der zulässigen Vertriebsmarge. Zudem können regulierte Höchstpreise als Preisanker wirken und koordinierte Preiserhöhungen bis zur maximal zulässigen Grenze erleichtern.

Eine Übertragung des belgischen oder luxemburgischen Modells auf Deutschland wäre deshalb nicht mit der einfachen Übernahme einer bestehenden Preisformel gleichzusetzen. Es müssten für den deutschen Markt geeignete Referenznotierungen, Logistik- und Bevorratungskosten sowie insbesondere eine angemessene Vertriebsmarge bestimmt werden. Zudem ist Deutschland in vielerlei Hinsicht regional heterogener als Belgien, etwa in Bezug auf Nachfrage, Transportkosten und auch Marktstruktur. Der Staat wird so dauerhaft in eine Aufgabe einbezogen, die erhebliche Informationen über teils recht heterogene Kostenstrukturen und Marktbedingungen erfordert. Vor diesem Hintergrund sollte von einer allgemeinen Preisobergrenze in Deutschland nur dann Gebrauch gemacht werden, wenn ein konkretes Marktversagen nachgewiesen ist und die erwarteten Nebenwirkungen beherrschbar erscheinen.

Die fiskalischen Maßnahmen weisen ein anderes Wirkungsprofil auf. Steuer- und Subventionsmaßnahmen können einen erheblichen Teil der Entlastung an die Verbraucher weitergeben, ohne unmittelbar in die Preissetzung der Tankstellen einzugreifen. Die empirische Evidenz zeigt allerdings, dass die Weitergabe nicht sofort und nicht immer vollständig erfolgt und vom Wettbewerb sowie vom Verbraucherverhalten abhängt. Zudem sind verbrauchsabhängige Maßnahmen fiskalisch teuer und entlasten Haushalte umso stärker, je mehr Kraftstoff sie verbrauchen. Ein allgemeiner Tankrabatt ist daher ein vergleichsweise grobes Instrument. Die internationale Evidenz spricht eher für gezielte, pauschale Transfers, wenn kurzfristig besonders belastete Haushalte unterstützt werden sollen.

Aus dieser Perspektive sollte die Politik nicht allein auf eine kurzfristige Verbilligung fossiler Kraftstoffe abzielen. Der ADAC hat vorgeschlagen, die Stromsteuer auf das europäische Mindestniveau von 0,5 Cent je kWh abzusenken und dies mit dem Hochlauf der Elektromobilität zu verbinden. Eine solche Maßnahme würde nicht unmittelbar in die Preisbildung auf dem Kraftstoffmarkt eingreifen, sondern die relativen Betriebskosten von Elektrofahrzeugen verändern. Bei einer entsprechenden Reform sollten neben der tatsächlichen Weitergabe an die Verbraucher insbesondere die fiskalischen Kosten, die Verteilungswirkungen und die Auswirkungen auf die Wahl zwischen verschiedenen Antriebsformen berücksichtigt werden.

Für Deutschland ergibt sich damit insgesamt ein differenziertes Bild. Die verfügbaren Erkenntnisse sprechen zunächst für marktnahe Instrumente, insbesondere für funktionierenden Wettbewerb, verbraucherorientierte Transparenz und eine wirksame kartellrechtliche Kontrolle. Weitergehende Eingriffe in die Preisbildung sollten dagegen an ein konkret nachgewiesenes Marktversagen geknüpft und regelmäßig evaluiert werden. Das gilt insbesondere für das KPA nG. Dessen bisher klar erkennbare Wirkung betrifft vor allem die zeitliche Struktur der Preise; ob sich daraus auch eine nachhaltige Senkung der tatsächlich gezahlten Preise oder eine Verbesserung der Verbraucherwohlfahrt ergibt, ist noch nicht abschließend belegt.

Für die weitere Regulierung lassen sich daraus vier zentrale Empfehlungen ableiten:

1. **Die gesetzliche Evaluation des KPA nG sollte umfassend und ergebnisoffen erfolgen.** Neben der Zahl der Preisänderungen müssen insbesondere tatsächlich gezahlte, mengengewichtete Preise, Margen, Preisstreuung, Absatzmengen,

Preiszyklen, Wettbewerbsdynamik und mögliche Auswirkungen auf die Versorgung untersucht werden.

2. **Die Ausgestaltung der Markttransparenz sollte stärker auf den Wettbewerbsanreiz ausgerichtet werden.** Insbesondere sollte geprüft werden, ob – nach österreichischem Vorbild – nur die günstigeren Anbieter bzw. die günstigsten 50 Prozent der Tankstellen in einem relevanten regionalen Umkreis prominent angezeigt werden sollten. Auch diese Änderung sollte wissenschaftlich evaluiert werden.
3. **Allgemeine Preisobergrenzen sollten nicht als Standardinstrument eingesetzt werden.** Insbesondere die Festlegung einer regulierten Marge wirft erhebliche Informations-, Kalibrierungs- und Wettbewerbsfragen auf. Sollte eine solche Regulierung dennoch eingeführt werden, sollte sie von Beginn an mit klaren Evaluationskriterien und einer unabhängigen Überprüfung etwa durch die Monopolkommission verbunden werden.
4. **Bei fiskalischen Entlastungen sollte die steuerliche Behandlung verschiedener Mobilitätsformen gemeinsam betrachtet werden.** Statt allgemeine Tankrabatte dauerhaft zu institutionalisieren, sollte insbesondere geprüft werden, ob eine Absenkung der Stromsteuer auf das EU-Mindestniveau einen Beitrag zu günstigeren Ladekosten und zum Hochlauf der Elektromobilität leisten kann.

Insgesamt legt die Evidenz einen **evidenzbasierten und lernenden Regulierungsansatz** nahe: Regulierungsmaßnahmen sollten dort ansetzen, wo ein konkretes Markt- oder Informationsproblem besteht, ihre Nebenwirkungen berücksichtigen und mit klaren Prüfkriterien versehen werden. Gerade weil die empirische Evidenz für einzelne Instrumente unterschiedlich belastbar ist, sollte die Regulierung nicht nur an kurzfristig beobachtbaren Preisverläufen, sondern an den tatsächlich relevanten Ergebnissen für Verbraucher, Wettbewerb und Versorgungssicherheit gemessen werden.

Hinweis zum Einsatz von KI. Bei der Erstellung dieser Studie wurden KI-gestützte Werkzeuge eingesetzt, um Literatur und Quellen zu recherchieren, fremdsprachige Dokumente zu übersetzen und Textpassagen sprachlich zu korrigieren. Alle Quellen, Zahlen und Fakten wurden von den Autoren geprüft. Die Verantwortung für den Inhalt liegt allein bei ihnen.

1 Einleitung

Preise für Benzin und Diesel stehen regelmäßig im Zentrum öffentlicher und politischer Debatten. Besonders deutlich wurde dies während der Energiekrise 2022 und erneut im Jahr 2026, als starke Anstiege der internationalen Rohöl- und Kraftstoffpreise zu erheblichen Belastungen für Verbraucherinnen und Verbraucher führten. In beiden Phasen wurden Forderungen nach staatlichen Eingriffen in die Preisbildung laut und in Deutschland wie auch international unterschiedliche Maßnahmen ergriffen. Das Spektrum reicht von mehr Markttransparenz und Beschränkungen des Zeitpunkts von Preisanpassungen über staatliche Preisobergrenzen bis hin zu Steuersenkungen und direkten Subventionen.

Hohe Kraftstoffpreise sind allerdings nicht per se Ausdruck eines unzureichenden Wettbewerbs. Sie können auch die Folge gestiegener Rohöl- und Großhandelspreise, höherer Beschaffungs- und Transportkosten oder staatlicher Steuern und Abgaben sein. Umgekehrt können auf Kraftstoffmärkten aufgrund von Marktstruktur, Suchkosten und der hohen Preistransparenz besondere Wettbewerbsdynamiken entstehen. Die ökonomische Beurteilung staatlicher Eingriffe erfordert daher eine Unterscheidung zwischen den verschiedenen Ursachen hoher Preise und eine sorgfältige Betrachtung möglicher Nebenwirkungen regulatorischer Maßnahmen.

Vor diesem Hintergrund untersucht die vorliegende Kurzstudie im Auftrag des ADAC die Wirkungen und ökonomischen Grenzen unterschiedlicher Formen der Kraftstoffmarktregulierung. Im Mittelpunkt stehen vier Instrumentengruppen: Markttransparenzregulierungen, zeitliche Beschränkungen der Preisanpassung, staatliche Höchstpreise sowie fiskalische Maßnahmen. Betrachtet werden insbesondere die deutsche Markttransparenzstelle für Kraftstoffe (MTS-K), die seit April 2026 geltende 12-Uhr-Regel des Kraftstoffpreisanpassungsgesetzes (KPAng), formelbasierte Preisobergrenzen wie in Belgien und Luxemburg sowie verschiedene Formen von Steuersenkungen und Subventionen. Der Untersuchungsgegenstand sind dabei insbesondere die Preise für Benzin und Diesel im Straßenverkehr.

Die zentrale Frage lautet, unter welchen Bedingungen diese Instrumente tatsächlich zu niedrigeren Preisen und einer höheren Verbraucherwohlfahrt beitragen und welche Auswirkungen sie auf Wettbewerb, Transparenz, Effizienz und Versorgungssicherheit haben. Dabei wird sowohl die theoretische Literatur als auch die verfügbare empirische Evidenz aus Deutschland und anderen Ländern ausgewertet. Ein besonderes Augenmerk gilt der Frage, inwieweit Erfahrungen aus anderen Ländern auf Deutschland übertragbar sind und welche regulatorischen Nebenwirkungen – etwa eine erleichterte Koordination von Anbietern, eine höhere Risikoprämie oder Versorgungsengpässe – berücksichtigt werden müssen.

Die Studie geht dabei zunächst auf die ökonomischen Grundlagen der Preisbildung auf Kraftstoffmärkten und den rechtlichen Rahmen in Deutschland ein. Anschließend werden die verschiedenen Regulierungsinstrumente beschrieben und anhand der verfügbaren Evidenz untersucht. Darauf folgen eine vergleichende Bewertung der Instrumente anhand der Kriterien Verbraucherwohlfahrt, Wettbewerb, Transparenz, Effizienz und Versorgungssicherheit sowie eine Einordnung der Ergebnisse für Deutschland. Abschließend

werden daraus Handlungsempfehlungen und konkrete Prüffragen für die weitere Evaluation der deutschen Regulierung abgeleitet.

Die zentralen Ergebnisse der vorliegenden Studie lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Erstens kann mehr Markttransparenz den Preisvergleich erleichtern und den Wettbewerb zwischen Tankstellen intensivieren. Ihre Wirkung hängt jedoch wesentlich davon ab, ob Verbraucher die Informationen tatsächlich nutzen und auf lokaler Ebene hinreichend Wettbewerb besteht. Allerdings kann eine nahezu vollständige Preistransparenz auch strategische Reaktionen der Anbieter erleichtern.

Zweitens verändern zeitliche Beschränkungen wie die deutsche 12-Uhr-Regel vor allem die Struktur der Preissetzung. Ob sie auch das durchschnittliche Preisniveau und die Verbraucherwohlfahrt verbessern, ist dagegen empirisch nicht eindeutig; insbesondere führt sie zu einer stärkeren Synchronisierung der Preisanpassungen und erleichtert die Beobachtung der Wettbewerber.

Drittens mögen staatliche Preisobergrenzen Verbraucher zwar kurzfristig entlasten, bergen bei zu niedriger Festsetzung aber erhebliche Risiken für Wettbewerb und Versorgungssicherheit. Formelbasierte Modelle wie in Belgien und Luxemburg reduzieren dieses Risiko, verlagern jedoch wesentliche Entscheidungen über Kostenansätze und Margen in die staatliche Regulierung. Zugleich bergen sie das Risiko, koordinierte Preiserhöhungen bis zur maximal möglichen Grenze zu erleichtern.

Viertens können Steuersenkungen und andere fiskalische Maßnahmen einen erheblichen Teil der Entlastung an Verbraucher weitergeben, sind jedoch mit hohen fiskalischen Kosten verbunden und wirken verbrauchsabhängig.

Insgesamt spricht die Evidenz daher dafür, bei der Regulierung von Kraftstoffmärkten zunächst auf Wettbewerb, Transparenz und wirksame kartellrechtliche Kontrolle zu setzen und weitergehende Eingriffe in die Preisbildung vorerst zu unterlassen. Erwägenswert wäre jedoch die Übernahme der österreichischen Regel, nach der nur die Preise der günstigeren Hälfte der Tankstellen in einer Gegend angezeigt werden.

2 Ökonomische und rechtliche Grundlagen von Marktinterventionen

Dieses Kapitel beschreibt, wie Kraftstoffpreise zustande kommen, wo es im Markt zu Wettbewerbsproblemen kommt und welchen rechtlichen Rahmen ein Eingriff in Deutschland vorfindet. Eine Bewertung der Instrumente erfolgt in Kapitel 8, nachdem in den Kapiteln 4 bis 7 die verfügbare Evidenz zur Wirkung der Instrumente ausgewertet wird.

2.1 Das Produkt und die Zusammensetzung des Preises

Benzin und Diesel sind rechtlich genormte Produkte und dürfen daher in Deutschland wie in anderen Staaten nur in dieser genormten Form in den Verkehr gebracht werden. Kraftstoffe sind ein sehr homogenes Gut, und zwischen verschiedenen Anbietern gibt es so gut wie keine Produktdifferenzierung. Zu unterscheiden sind nur Otto- und Dieselmotorkraftstoff (im Folgenden Benzin und Diesel), wobei Benzin zudem als E5, E10 und als Premiumkraftstoff mit höherer Oktanzahl angeboten wird. Premiumkraftstoffe spielen ökonomisch jedoch eine untergeordnete Rolle. Benzin und Diesel sind kurzfristig nicht substituierbar, da sich ein Verbraucher mit dem Fahrzeugkauf auf einen der beiden Kraftstoffe festlegt. Beide bilden daher sachlich getrennte Märkte (Bundeskartellamt 2011; Bundeskartellamt 2025).

Diese Homogenität der Produkte spiegelt sich auch in den Marktgegebenheiten wider. Raffinerien, Tanklager und Transportinfrastruktur wie Pipelines und Binnenschiffe werden von den Anbietern gemeinsam genutzt. Um Transportkosten zu sparen, beliefern Raffinerien auch die Tankstellen ihrer Wettbewerber (Bundeskartellamt 2011). Markenspezifische Produktdifferenzierung entsteht in Teilen bei der Tankwagenbefüllung über Additive, die dem Grundprodukt zugegeben werden. Daraus entstehen Premiumsorten, die sich voneinander unterscheiden, im Absatz aber ein Nischenprodukt sind. Der Wettbewerb findet deshalb nicht über Produktdifferenzierung statt, sondern im Wesentlichen über den Preis. Zugleich ist es gerade diese Produkthomogenität, die eine Koordination zwischen den Anbietern prinzipiell erleichtert (Bundeskartellamt 2025). Allerdings findet auf dem Endkundenmarkt eine gewisse Differenzierung über Zusatzangebote der Tankstellen (Shop, Waschanlage, Service), Marke, Öffnungszeiten und vor allem den Standort statt, sodass nicht alle Tankstellen aus Sicht der Nachfrager perfekte Substitute sind (vgl. Haucap, Heimeshoff und Siekmann 2017; Fischer 2024).

Dem Tankstellenmarkt sind der Großhandel mit Kraftstoffen, der Raffineriemarkt und der Rohölmarkt vorgeschaltet. Der Rohölpreis ist mit rund 75 Prozent der bedeutendste Kostenfaktor bei der Produktherstellung. Für Rohöl ist die Notierung der Sorte Brent maßgeblich, für Kraftstoffe sind es die Notierungen für den Raum Amsterdam–Rotterdam–Antwerpen (ARA), die für den deutschen Markt wichtigsten Referenzpreise (Gregor und Haucap 2026). Tankstellen beschaffen ihre Mengen im Wesentlichen über längerfristige Lieferverträge (Termverträge), die sich auf diese Notierungen stützen, sowie auf regionalen Spotmärkten; die Beschaffung ist dabei räumlich begrenzt (Abschnitt 2.3) (Bundeskartellamt 2025).

Zu diesem Beschaffungspreis kommen Steuern und Abgaben hinzu, die in Deutschland den größten Teil des Endkundenpreises ausmachen. In Deutschland sind das je Liter

Benzin (Diesel) 65,45 (47,04) Cent Energiesteuer, 14 (16) Cent CO₂-Abgabe, 0,27 (0,3) Cent Beitrag zum Erdölbevorratungsverband und schließlich 19 Prozent Mehrwertsteuer, die auf den Nettopreis inklusive aller vorgelagerten Steuern erhoben wird (Jung et al. 2026). Die Margen der einzelnen Wertschöpfungsstufen lassen sich nicht ohne Weiteres bestimmen. Gregor und Haucap (2026) schätzen die Tankstellenmarge auf 10 bis 14 Cent je Liter und die Raffineriemarge vor dem russischen Angriff auf die Ukraine auf 9 Cent je Liter Benzin und 12 Cent je Liter Diesel. In der Spitze danach stiegen sie auf 34 beziehungsweise 47 Cent. Das sind Bruttospannen zwischen Beschaffungs- und Verkaufspreis, die Betriebskosten sind darin noch nicht abgezogen.

2.2 Preisbildung auf lokalen Märkten

Da die Bereitschaft der Nachfrager zwischen Tankstellen zu substituieren (aufgrund von Fahrtzeiten) regional begrenzt ist, ist der Kraftstoffe Einzelhandel kein bundesweiter Markt. Er besteht vielmehr aus einer Vielzahl lokaler oder regionaler Märkte. Die nächstgelegene Tankstelle ist in aller Regel jeweils der stärkste Wettbewerber für jede einzelne Tankstelle, weil Anfahrts- und Opportunitätskosten der Zeit gegen lange Umwege sprechen (Bundeskartellamt 2011). Zusätzlich ist die produktspezifische Preiselastizität der Nachfrage grundsätzlich gering, da Mobilität ein Grundbedürfnis ist und Verbraucher häufig auf ihr Auto angewiesen sind. Das bedeutet, dass die insgesamt nachgefragte Menge der Verbraucher auch bei stark steigenden oder fallenden Preisen zumindest kurzfristig relativ stabil bleibt. Ist eine Tankstelle allerdings teurer als eine andere, wird ihre spezifische Nachfrage deutlich zurückgehen (Bundeskartellamt 2011). Martin (2024) schätzt, dass Konsumenten für ihre bevorzugte Tankstellenmarke höchstens gut zwei Cent je Liter mehr zu zahlen bereit sind. Für die spätere Bewertung heißt das, dass wenige Cent entscheiden darüber, an welcher Station getankt wird, während die insgesamt getankte Menge im Markt kurzfristig kaum reagiert.

Allerdings sind die Konsumenten heterogen. Ein Teil der Verbraucher vergleicht die Preise zwischen Tankstellen und ist entsprechend preissensibel, ein anderer Teil vergleicht deutlich weniger (Dewenter et al. 2012). Martin (2024) schätzt den Anteil der informierten Benzinkäufer in Deutschland auf rund ein Fünftel.

Preise an Tankstellen werden durch zwei Preismuster geprägt, nicht nur in Deutschland, sondern fast weltweit. Edgeworth-Zyklen ergeben sich bei abwechselnder Preissetzung und kurzfristiger Bindung. Es stellt sich ein Sägezahnmuster als nicht-kooperatives Gleichgewicht ein. Dabei unterbieten sich die Anbieter schrittweise bis an die Grenzkosten, bis einer die Preise wieder erhöht, die anderen nachziehen und das Unterbieten von vorn beginnt. Am unteren Ende entsteht ein Abnutzungskampf, da die Anbieter darauf warten, dass ein anderer zuerst erhöht. Dieses Muster entsteht auch bei konstanten Kosten und konstanter Nachfrage (Maskin und Tirole 1988). In Deutschland ist dieses Muster ein Intraday-Zyklus und praktisch flächendeckend vorhanden. Vor Einführung der 12-Uhr-Regel gab es im bundesweiten Durchschnitt sieben deutliche Preisanhebungen am Tag, nach der Einführung ist es eine (Bundeskartellamt 2026b). Ob diese Zyklen ein Zeichen funktionierenden Wettbewerbs sind oder auch Resultat kollusiven Verhaltens, ist aus theoretischer Sicht nicht klar. Empirisch gibt es Belege, dass Preise in Märkten mit stärkeren Zyklen, geringer sind als in Märkten ohne oder mit schwachen Zyklen. Noel (2015) zeigt, dass der Preiseffekt von Edgeworth-Zyklen von deren Stärke abhängt, die sich aus

Amplitude und Zyklenlänge ergibt. Schwächere Zyklen gehen dabei mit höheren Preisen einher. Da die 12-Uhr-Regel die Zahl der Zyklen auf einen pro Tag begrenzt und die Zyklen damit verlängert, ist demnach mit höheren Preisen zu rechnen. Zudem werden Inputpreisschocks in zyklischen Märkten zwei- bis dreimal schneller weitergegeben als in Märkten ohne Zyklen (Lewis und Noel 2011). Umgekehrt sind Zyklen aber auch kein eindeutiger Beweis für Wettbewerb. In Australien etwa gab es ein Tankstellenkartell, das genau diese Zyklen telefonisch koordinierte (Wang 2008). In Deutschland stieg mit der Verbreitung von Preisalgorithmen die Zahl der Preisänderungen, und in Märkten mit mehreren Anbietern stiegen auch die Tankstellenmargen (Assad et al. 2024).

Das zweite Muster ist die asymmetrische Weitergabe von Inputkosten. Dieses Phänomen ist als „Rockets and Feathers“ bekannt. Den Begriff prägte Bacon (1991) für den britischen Markt. Für die USA zeigen Borenstein et al. (1997), dass eine Rohölverteuerung nach vier Wochen fast vollständig an der Tankstelle angekommen war, während eine gleich große Verbilligung acht Wochen brauchte. Diese Asymmetrie entstand nicht im Großhandel, sondern an der Tankstelle. Asymmetrische Preisweitergabe ist auf sehr vielen Kraftstoffmärkten beschrieben, aber auch über viele andere Güter hinweg (Peltzman 2000). Sie ist kein Beleg für Kollusion, denn sie lässt sich bereits durch Suchkosten und teilweise informierte Verbraucher erklären (Tappata 2009; Lewis 2011). Frondel et al. (2020) dokumentieren das Muster auch für Deutschland in der Zeit vor der Meldepflicht.

Der Tankstellenmarkt in Deutschland ist geprägt durch sehr hohe Markttransparenz, da die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe (MTS-K) alle Preisänderungen in Echtzeit an die Verbraucher-Informationsdienste weitergibt. Zusätzlich sind Tankstellen verpflichtet, ihre Kraftstoffpreise so auszuzeichnen, dass sie für Kraftfahrer lesbar sind, die „auf der Straße heranfahren“. Dieses Schild zeigt aber nur den eigenen Preis. Auf der Anbieterseite war die Transparenz dagegen schon vor der Einführung der MTS-K hoch. Tankstellenpächter fuhren mehrmals am Tag die Wettbewerbstankstellen im Umfeld ab und meldeten deren Preise an die Mineralölkonzerne, sodass vor allem die Oligopolmitglieder über einen flächendeckenden und ständig aktualisierten Überblick verfügten. Die Meldepflicht sollte also vor allem die Informationsasymmetrie zwischen den marktbeherrschenden Unternehmen einerseits und unabhängigen Anbietern und Konsumenten andererseits reduzieren (Bundeskartellamt 2011; Bundeskartellamt 2025). Transparenz nützt allerdings nur, wenn die Preisinformation für die Konsumenten auch verwertbar ist. Vor Einführung der 12-Uhr-Regel war das zu bezweifeln, da eine durchschnittliche Tankstelle ihren Preis knapp 22-mal am Tag änderte (Bundeskartellamt 2026b). Das Bundeskartellamt zog den Schluss, „dass die immer häufiger werdenden Preisänderungen zu einer zunehmenden Preisintransparenz führen“ (Bundeskartellamt 2025). Nach Einführung der 12-Uhr-Regel fiel dieser Wert auf knapp acht Preisänderungen am Tag (Bundeskartellamt 2026b).

2.3 Marktversagen als Rechtfertigung von Eingriffen?

Grundsätzlich sind hohe Preise allein noch kein Marktversagen. Über 50 Prozent des Bruttokraftstoffpreises werden durch eine hohe Steuer- und Abgabenlast verursacht, und rund 75 Prozent der Herstellungskosten der Kraftstoffe entfallen auf das Rohöl, dessen Preis sich am Weltmarkt bildet (Bundeskartellamt 2025; Jung et al. 2026). Dieser wird wiederum von einem Kartell, der OPEC, bestimmt. Das führt zu Marktversagen auf dem Rohölmarkt, allerdings liegt die Verfolgung dieses Kartells nicht in der Jurisdiktion

Deutschlands und damit auch außerhalb des Rahmens dieser Studie. Es verbleiben Marktversagenstatbestände auf den nachgelagerten Raffinerie-, Großhandels- und Tankstellenmärkten, die wir im Folgenden prüfen.

Wie oben beschrieben ist der Tankstellenmarkt in Deutschland lokal oder regional abzugrenzen, da die Nachfrager hohe Anfahrtkosten für kleine Preisvorteile meiden. Marktbeherrschung im Einzelhandel ist daher ein lokales und kein flächendeckendes Problem. Das Bundeskartellamt hat eine gemeinsame marktbeherrschende Stellung auf Tankstellenebene zuletzt in einzelnen Regionalmärkten festgestellt, beispielsweise in München, Stuttgart und im Raum Trier, und prüft das jeweils im Einzelfall (Bundeskartellamt 2025). Autobahntankstellen bilden einen Sonderfall und gelten als eigener Markt mit grundsätzlich anderen Wettbewerbsbedingungen (Bundeskartellamt 2011; Bundeskartellamt 2025). Problematisch war in der Vergangenheit hingegen, dass fünf Konzerne, namentlich Aral (BP), Shell, Esso (ExxonMobil), Jet (ConocoPhillips) und Total, als Einzige über Raffineriekapazitäten in Deutschland und ein bundesweites Tankstellennetz verfügten und damit ein bundesweites Oligopol bildeten. Auf diese fünf Anbieter entfielen 2009 etwas mehr als die Hälfte der Straßentankstellen und knapp zwei Drittel des Kraftstoffabsatzes (Bundeskartellamt 2011). Seither hat die vertikale Integration allerdings deutlich abgenommen. 2018 verkaufte ExxonMobil sein Esso-Netz, 2024 verkaufte TotalEnergies seine deutschen Tankstellen (Bundeskartellamt 2025), und 2025 gab Phillips 66, zu dem Jet seit 2012 gehört, 65 Prozent seines Tankstellengeschäfts ab (Phillips 66 2025). Von den fünf Konzernen sind damit nur noch BP und Shell über die gesamte Wertschöpfungskette integriert. Eni ist auch voll vertikal integriert, gehörte aber nicht zu den fünf Oligopolisten. Ein bundesweites Oligopol im Einzelhandel gibt es so nicht mehr, während lokale Marktbeherrschung möglich bleibt und im Einzelfall zu prüfen ist.

Auf den vorgelagerten Stufen ist die Konzentration dagegen unverändert hoch. In Deutschland werden elf Raffinerien betrieben, drei davon gemeinschaftlich. Bundeskartellamt (2025) zeigt, dass 2022 mindestens 65 Prozent des erzeugten Diesels und mindestens 60 Prozent des erzeugten Benzins auf die fünf größten Erzeuger entfielen.¹ Entscheidender als der bundesweite Anteil ist allerdings der räumliche Zuschnitt der Großhandelsmärkte. Der Absatz ab Raffinerie oder Tanklager ist aufgrund der Transportkosten regional begrenzt. Nach Bundeskartellamt (2025) gelten Anbieter in einem Umkreis von bis zu 200 Kilometern weitgehend als Bezugsalternative. Weiter entfernte Anbieter werden nur bei deutlichen Preisunterschieden und vorhandener Logistik in Betracht gezogen. Innerhalb dieser Radien gibt es nur wenige Raffinerien, die jeweils fast alle Tankstellen in ihrem Umkreis beliefern. Auch wer sich von einem Großhändler beliefern lässt, erhält meist Produkt aus derselben regionalen Raffinerie. Bundeskartellamt (2025) hält es deshalb für wahrscheinlich, dass in Regionen mit nur einem relevanten Erzeuger die Vermutungsschwelle für die Einzelmarktbeherrschung und in Regionen mit Gemeinschaftsraffinerien die Schwelle für gemeinsame Marktbeherrschung erreicht wird. Allerdings setzen Importe dieser Marktmacht eine Obergrenze. Verlangen Anbieter mehr als den

¹ Das Bundeskartellamt weist ausdrücklich darauf hin, dass dies keine Marktanteile im Sinne des § 18 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) sind, weil Erzeugung und Import zusammenzufassen wären und der räumliche Markt wahrscheinlich nicht ganz Deutschland umfasst.

Importpreis, weichen die Abnehmer auf Importe aus. Gregor und Haucap (2026) zeigen, dass die deutschen Raffineriemargen nach dem russischen Angriff um fünf bis sechs Cent je Liter stärker stiegen als am ARA-Spotmarkt, und führen das neben der Abhängigkeit von russischem Rohöl auf genau diese regionale Marktmacht der Raffinerien zurück. Auch eine Ex-post-Auswertung des Zusammenschlusses von EG Group und OMV der Monopolkommission, findet Preiseffekte an den Tankstellen, wo sich die beliefernde Raffinerie ändert, und nicht dort, wo sich der lokale Wettbewerb zwischen Tankstellen ändert (Monopolkommission 2026).

Verstärkt werden diese Beschränkungen durch die vertikalen Verflechtungen. Zwar sind über die gesamte Wertschöpfungskette nur noch BP, Shell und Eni integriert, doch nur drei von zwölf Erzeugern sind nicht zugleich auf einer vorgelagerten oder der nachgelagerten Stufe tätig (Bundeskartellamt 2025). Verbindend wirkt zudem die gegenseitige Belieferung. Die integrierten Erzeuger kaufen erhebliche Mengen bei anderen Raffinerien zu, um ihre eigenen Netze zu versorgen, wodurch wechselseitige Abhängigkeiten entstehen. Bereits 2011 waren rund 25 Prozent der in Deutschland abgesetzten Mengen über Tauschverträge kontrahiert, in denen das Bundeskartellamt einen glaubwürdigen Sanktionsmechanismus im Binnenverhältnis des Oligopols sah, und die unabhängigen Tankstellenbetreiber sind „in ihrer großen Mehrheit ... auf Vorlieferungen durch die integrierten Mineralölgesellschaften angewiesen“ (Bundeskartellamt 2011). Wer den Einzelhandel betrachtet, betrachtet deshalb eine Stufe, deren Einstandspreis zu einem erheblichen Teil von den eigenen Wettbewerbern gesetzt wird.

Auch der Preismechanismus auf der Großhandelsstufe kann stillschweigende Kollusion befördern. Der überwiegende Teil der Großhandelsmenge wird über Jahresverträge kontrahiert. Diese folgen den Referenznotierungen von Preisinformationsdiensten wie Argus und Platts, auf die Zu- und Abschläge vereinbart werden (Gregor und Haucap 2026; Bundeskartellamt 2025). Diese Notierungen sind dabei kein Kurs an einer Börse, sondern eine Einschätzung dieser Dienste auf der Basis gemeldeter Geschäfte, Gebote und Angebote eines Tages. Bundeskartellamt (2025) bemängelt die Qualität dieser Notierungen, da sie teilweise auf sehr wenigen Transaktionen beruhen und weit überwiegend von der Verkäuferseite gemeldet werden. Das führt zu zwei Problemen. Erstens haben Anbieter einen Anreiz, selektiv hohe Preise zu melden, weil das die Notierung und damit die Absatzpreise ihrer langfristigen Verträge hebt. Nachfrager haben dagegen kaum einen Anreiz, günstige Einkäufe zu melden, weil eine niedrigere Notierung auch die Einkaufspreise ihrer Wettbewerber senkt und ihnen selbst somit keinen relativen Vorteil verschafft. Zweitens können die Referenznotierungen als Fokalkpunkt dienen und kollusive Gleichgewichte im Großhandelsmarkt unterstützen. Anbieter können damit das Verhalten ihrer Wettbewerber zeitnah beobachten und Abweichungen erkennen, was das Bundeskartellamt als mittelbaren Informationsaustausch über wesentliche Wettbewerbsparameter wertet (Bundeskartellamt 2025). Dass das kein theoretisches Risiko ist, zeigen andere Märkte. Beim LIBOR und EURIBOR stimmten Händler konkurrierender Banken die Meldungen ab, aus denen der Referenzzins berechnet wurde, und die Kommission ahndete das 2013 als Kartell (Europäische Kommission 2013). Auch im Fall der Ethanol-Benchmarks koordinierten Hersteller ihre Geschäfte und verknappten das Angebot, um die Notierung künstlich zu erhöhen (Europäische Kommission 2021; Europäische Kommission 2023). Für Kraftstoffe sieht das Bundeskartellamt dieselben Risiken und prüft sie im Verfahren nach § 32f GWB (Abschnitt 2.4) (Bundeskartellamt 2025).

Das Bundeskartellamt (2025) folgert, dass die Marktstruktur in ihrer Gesamtheit den Wettbewerb einschränkt und ein erhöhter Anreiz für Kollusion besteht. Zusätzlich ist die Nachfragemacht auf Großhandels- und Endkundenebene zersplittert und kann diese Verhaltensspielräume nicht einschränken. Auch die Monopolkommission (2026) weist auf „strukturelle Wettbewerbsprobleme auf den Vorleistungsmärkten (Raffinerien und Kraftstoff-großhandel)“ hin, auf die der im europäischen Vergleich überdurchschnittlich schnelle Anstieg der Tankstellenpreise nach dem Ölpreisschock 2026 zurückzuführen sein dürfte. Wo Wettbewerbsprobleme in Deutschland dokumentiert sind, liegen sie auf der Raffinerie- und Großhandelsstufe sowie in einzelnen lokalen Märkten, nicht aber im flächendeckenden Preisniveau an den Tankstellen. Die Mineralölwirtschaft bestreitet zudem schon die Prämisse: Nach Auffassung des Branchenverbands en2x zeigt ein Vergleich der Kraftstoffpreise mit anderen europäischen Ländern „klar, dass sich das unterstellte Wettbewerbsproblem im deutschen Kraftstoffmarkt nicht belegen lässt“ (en2x – Wirtschaftsverband Fuels und Energie 2026). Ein Vergleich von Preisniveaus zwischen Ländern erlaubt allerdings für sich genommen allein noch keine Aussage über die vorhandene oder mangelnde Funktionsfähigkeit eines einzelnen Marktes.

2.4 Institutioneller (rechtlicher) Rahmen in Deutschland

Das deutsche Recht regelt für Kraftstoffe Information, Zeitpunkt und Missbrauch, nicht aber die Preishöhe im Normalbetrieb. Die Transparenz beruht auf § 47k GWB: Die Markttransparenzstelle soll „die Wertschöpfungsstufen des Handels mit und – seit 2022 – der Herstellung von Kraftstoffen“ beobachten, um den Kartellbehörden die Aufdeckung von Verstößen zu erleichtern. Die Meldepflicht trifft jedoch nur die Betreiber öffentlicher Tankstellen und, wenn diesen die Verkaufspreise vorgegeben werden, das preissetzende Unternehmen, während sie die vorgelagerten Stufen gerade nicht erfasst (Monopolkommission 2026). Die Preisauszeichnung an der Straße folgt aus § 15 Abs. 1 PAngV. Seit dem 1. April 2026 begrenzt das Kraftstoffpreisanpassungsgesetz zusätzlich den Zeitpunkt. Preise für Otto- und Dieselmotorkraftstoffe dürfen nur einmal je Kalendertag um 12 Uhr erhöht werden.

An der Preishöhe setzt das Recht nur über die Missbrauchsaufsicht an, seit 2026 gezielt auf der vorgelagerten Stufe. § 20 Abs. 3 GWB verbietet Unternehmen mit gegenüber kleinen und mittleren Wettbewerbern überlegener Marktmacht, diese unbillig zu behindern, und nennt als Regelbeispiele das nicht nur gelegentliche Angebot unter Einstandspreis sowie die Preis-Kosten-Schere, also einen höheren Lieferpreis an den belieferten Wettbewerber als den eigenen Endkundenpreis. Der mit dem Kraftstoffmaßnahmenpaket eingefügte § 29a GWB verbietet es einem Kraftstoffanbieter darüber hinaus, auf einem der Abgabe an Letztverbraucher vorgelagerten Markt eine marktbeherrschende Stellung oder relative Marktmacht auszunutzen, „indem er Kraftstoffpreise fordert, die die Kosten in unangemessener Weise überschreiten“, und legt ihm die Darlegungs- und Beweislast für Zuordnung und Höhe der Kosten auf. Strukturell erlaubt § 32f GWB nach einer Sektoruntersuchung Abhilfemaßnahmen bis hin zum „Verbot der einseitigen Offenlegung von Informationen, die ein Parallelverhalten von Unternehmen begünstigen“, und als letztes Mittel zur Entflechtung (Bundesrepublik Deutschland 2026a). Wie belastbar dieses Instrument ist, ist offen. Das Bundeskartellamt eröffnete im März 2025 ein Verfahren nach § 32f Abs. 3 GWB.

Eine Befugnis, Höchstpreise oder Margenobergrenzen für Kraftstoffe festzusetzen, kennt das deutsche Recht dagegen noch nicht.² § 29a GWB kommt dem am nächsten, ist aber Missbrauchsaufsicht im Einzelfall mit einem Kostenmaßstab und keine Preissetzung. Die Monopolkommission geht davon aus, dass die Vorschrift „nicht ... zu allgemeinen Eingriffen in die freie Preisbildung ähnlich einer Preisregulierung führen“ wird (Monopolkommission 2026). Auch die fiskalische Seite ist nach unten begrenzt: Die Energiesteuer lässt sich nur bis zu den EU-Mindestbeträgen absenken, die 2022 mit 0,359 Euro je Benzin und 0,33 Euro Liter Diesel ausgeschöpft wurden. Unionsrechtlich ausgeschlossen ist ein nationaler Höchstpreis allerdings offenbar nicht, wie die belgischen und luxemburgischen Regime zeigen (Kapitel 6).

² Das könnte sich ändern: Bund und Länder haben vereinbart zum 1. Januar 2027 ein Spritpreisdeckel nach dem Vorbild Luxemburgs oder Belgiens einzuführen“ (Bundesregierung 2026). Konkrete Eckpunkte oder gar ein Gesetzentwurf lagen bei Abschluss dieser Studie noch nicht vor.

3 Staatliche Eingriffe in die Preisbildung auf den Kraftstoffmärkten im Überblick

Im Zuge der Energiekrisen 2022 und 2026 haben viele Staaten weltweit ganz unterschiedliche Maßnahmen ergriffen, um den Anstieg der Kraftstoffpreise zu dämpfen (Amaglobeli et al. 2023; OECD 2026a). Im Folgenden unterscheiden wir vier Gruppen von Instrumenten staatlicher Eingriffe in die Preisbildung auf den Kraftstoffmärkten: (1) Markttransparenzregulierungen wie die Meldepflicht an die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe (MTS-K), (2) zeitliche Beschränkungen von Preisanpassungen wie die 12-Uhr-Regel, (3) staatliche Höchstpreise, wie sie in Belgien oder Luxemburg praktiziert werden, sowie (4) fiskalische Maßnahmen wie der Tankrabatt. Viele dieser Instrumente werden dabei nicht ausschließlich als Krisenmaßnahme genutzt, sondern sind lang in Kraft. Auch schließen sich die Instrumente nicht gegenseitig aus und werden häufig miteinander kombiniert, wie etwa die Kombination aus Markttransparenzstelle und 12-Uhr-Regel aktuell in Deutschland.

In den folgenden Abschnitten 3.1 bis 3.4 beschreiben wir für jede Gruppe, wie das Instrument funktioniert, wo es eingesetzt wird und wie es abgewandelt werden kann. Theoretische, experimentelle und empirische Evidenz folgt dann in den Kapiteln 4 bis 7. Tabelle 1 im Anhang bietet eine Übersicht über die Instrumente. Angesichts eines sich laufend verändernden Regulierungsumfelds erhebt diese Zuordnung allerdings keinen Anspruch auf Vollständigkeit und spiegelt nur unser Rechercheergebnis wider.

3.1 Markttransparenzregulierung

Das Ziel von Markttransparenzregulierungen ist es, den Verbrauchern die Suche nach der günstigsten Tankstelle zu vereinfachen. Sinken die Suchkosten, sollte die Nachfrage an den einzelnen Tankstellen preisempfindlicher werden und so den Preiswettbewerb verschärfen. In Deutschland wie in Südkorea kam ausdrücklich das Ziel hinzu, das Informationsgefälle zwischen Mineralölunternehmen und Verbrauchern abzubauen (Choi und Kim 2024; Deutscher Bundestag 2012). Bereits das Bundeskartellamt (2011) stellte in seiner Sektoruntersuchung fest, „dass Tankstellenpächter oder Angestellte mehrfach täglich bei den festgelegten Wettbewerbstankstellen vorbeifahren und die Preise notieren“. Die vertikal integrierten Mineralölunternehmen verfügten damit schon vor Einführung der MTS-K über nahezu vollständige Informationen über die Preise ihrer Wettbewerber (Bundeskartellamt 2011).

Seit 2001 müssen Tankstellen in Westaustralien bis 14 Uhr ihre Preise für den Folgetag an die Meldestelle FuelWatch melden. Die Preise gelten ab 6 Uhr morgens des Folgetages für 24 Stunden verbindlich (Department of Mines, Industry Regulation and Safety (WA) 2017; Wang 2009).³ Der gemeldete Preis darf in dieser Zeit weder über- noch unterschritten werden. Markttransparenz und zeitliche Beschränkung der Preisanpassung sind dort also in einem Instrument verbunden (Abschnitt 3.2). In den Folgejahren entstanden

³ Bis April 2026 galt die Meldepflicht nur für den Großraum Perth und namentlich gelistete Regionalorte, auf die rund 80 Prozent der Tankstellen im übrigen Westaustralien entfielen. Seit dem 1. Mai 2026 erfasst FuelWatch alle Tankstellen des Bundesstaats (Department of Mines, Industry Regulation and Safety (WA) 2017; Government of Western Australia 2026).

weltweit zentrale Meldestellen ohne zeitliche Bindung der Preise, unter anderem in Frankreich (2007), Südkorea (2008), Österreich (2011) und Chile (2012) (Montag et al. 2026; Choi und Kim 2024; Luco 2019; Bernhardt et al. 2025). In Deutschland müssen Tankstellen ihre Preise seit September 2013 an die beim Bundeskartellamt angesiedelte MTS-K melden (Bernhardt et al. 2025).

Das Grundprinzip dieser Systeme ist ähnlich. Nahezu alle Tankstellen melden Preisänderungen zeitnah an eine zentrale Meldestelle (Bundesrepublik Deutschland 2013; Luco 2019; Republik Österreich 2011).⁴ Unterschiede bestehen vor allem darin, wie die Daten zu den Verbrauchern gelangen. Die MTS-K gibt die Daten an zugelassene private Verbraucher-Informationsdienste weiter, die sie den Konsumenten auf Websites oder in Apps zur Verfügung stellen (§ 47k Abs. 5 GWB). Dänemark führte 2026 eine Transparenzregel ein, die allerdings nicht über eine zentrale Meldestelle läuft. Kraftstoffanbieter müssen ihre Säulenpreise selbst auf der eigenen Website und über eine öffentlich zugängliche Programmierschnittstelle (API) veröffentlichen, die Vergleichsdienste auslesen können (Königreich Dänemark 2025).

In Österreich veröffentlicht die Regulierungsbehörde E-Control die Preise über die Website [spritpreisrechner.at](https://www.spritpreisrechner.at). Dabei werden für einen gegebenen Standort zwar die zehn nächstgelegenen Tankstellen angezeigt, Preise aber nur für die fünf günstigsten (Republik Österreich 2011; Energie-Control Austria (E-Control) 2026a; Bernhardt et al. 2025). Das soll den Preiswettbewerb fördern, indem es für die Tankstellen zusätzlichen Wettbewerbsdruck aufbaut, bei einer Standortsuche auch mit dem Preis gelistet zu werden (Bundesministerium für Wirtschaft, Energie und Tourismus 2025).

3.2 Zeitliche Beschränkungen der Preisanpassung

Zeitliche Beschränkungen der Preisanpassung, im Folgenden kurz Zeitregeln, sind von der Markttransparenzregulierung grundsätzlich verschieden, treten aber oft gemeinsam mit ihr auf, weil eine Meldestelle die Einhaltung automatisiert überwachen kann. In Westaustralien entstand die Meldestelle FuelWatch 2001 zusammen mit der Zeitregel, in Deutschland überwacht die bereits bestehende MTS-K seit 2026 die 12-Uhr-Regel (Bundesrepublik Deutschland 2026b; Bundeskartellamt 2026b), New Jersey und Wisconsin kommen dagegen ohne Meldestelle aus. Im Gegensatz zu staatlich verordneten Höchstpreisen und fiskalischen Maßnahmen verändern Zeitregeln nicht unmittelbar das Preisniveau, sondern den Zeitpunkt einer Preisänderung. Zeitregeln legen fest, wann eine Tankstelle den weiterhin selbst gesetzten Preis ändern darf.

Das Instrument der zeitlichen Beschränkung von Preisänderungen wird relativ selten verwendet. Nach unserer Durchsicht nutzen es dauerhaft New Jersey, Wisconsin, Westaustralien, Österreich und Deutschland sowie seit 2026 der australische Bundesstaat Victoria und das Northern Territory. Hinzu kamen 2026 befristete Krisenregeln in Italien und Rumänien (Repubblica Italiana 2026; Rumänien, Parlament 2026). Die Regeln folgen

⁴ Beispielsweise müssen Preisänderungen in Deutschland nach § 4 Abs. 2 der Verordnung zur Markttransparenzstelle für Kraftstoffe innerhalb von fünf Minuten an die Meldestelle übermittelt werden. Tankstellen mit einem Jahresabsatz von höchstens 750 m³ können nach § 3 auf Antrag von der Meldepflicht befreit werden (Bundesrepublik Deutschland 2013).

dabei drei Konstruktionen. Uhrzeitregeln erlauben höchstens eine Preiserhöhung am Tag, in Österreich und Deutschland nur um 12 Uhr, in Rumänien bis 12 Uhr und in Italien ohne feste Uhrzeit. Mindestgeltungsdauern verlangen, dass jeder ausgezeichnete Preis mindestens 24 Stunden unverändert bleibt (New Jersey, Wisconsin). Vortagsregeln verlangen, den Preis am Vortag zu melden. Dieser ist dann ab 6 Uhr für 24 Stunden verbindlich (Westaustralien) oder bildet eine Obergrenze (Victoria, Northern Territory). Unabhängig davon unterscheiden sich die Regeln in der Richtung der Bindung: Manche binden Erhöhungen und Senkungen, andere nur Erhöhungen.

In Deutschland gilt seit dem 1. April 2026 das Kraftstoffpreisanpassungsgesetz (KPAng) (Bundesrepublik Deutschland 2026b), dessen Kern als „österreichisches Modell“ (Deutscher Bundestag 2026a) oder „12-Uhr-Regel“ (Bundeskartellamt 2026b) bekannt geworden ist. Österreich beschränkt Preiserhöhungen auf diese Weise seit 2011 (Republik Österreich 2010).⁵ In beiden Ländern dürfen Tankstellen ihre Preise für Benzin und Diesel nur einmal täglich um 12 Uhr erhöhen, während Senkungen jederzeit zulässig sind. Das deutsche Gesetz bindet neben den Tankstellenbetreibern auch die Unternehmen, die deren Verkaufspreise vorgeben. Verstöße erfasst die MTS-K; sie gibt Verdachtsfälle an die zuständigen Landesbehörden ab, die sie als Ordnungswidrigkeit mit bis zu 100.000 Euro ahnden können. Die Bundesregierung kann das Nähere, einschließlich einer Aussetzung der Pflicht, durch Rechtsverordnung regeln (Bundesrepublik Deutschland 2026b).

Der australische Bundesstaat Victoria (seit 10. März 2026) und das Northern Territory (seit April 2026) haben die westaustralische Vortagsregel in asymmetrischer Form übernommen. Tankstellen melden bis 14 Uhr den Preis des Folgetags, der ab 6 Uhr für 24 Stunden nicht überschritten werden darf. Senkungen sind jederzeit möglich, lassen sich aber bis zum nächsten 6-Uhr-Termin nicht wieder rückgängig machen (Consumer Affairs Victoria 2026; Service Victoria 2026a; Northern Territory of Australia 2026).

3.3 Staatliche Höchstpreise

Staatliche Höchstpreise gehören zu den schwerwiegendsten Eingriffen in die Preissetzungsfreiheit der Kraftstoffanbieter. Sie begrenzen Preise oder Preisbestandteile, also den Endpreis, die Handelsspanne oder den Großhandelspreis, direkt oder mittelbar nach oben. In manchen Fällen wird ein ähnliches Ergebnis ohne Rechtsakt über Zusagen der Unternehmen erreicht. Verschiedene Ausprägungen staatlicher Höchstpreise unterscheiden sich nach ihrem Bezugspunkt (fester Betrag, Formel oder Marge), nach der vertikalen Handelsstufe (Tankstelle oder Großhandel) und danach, ob sie mit einer fiskalischen Maßnahme kombiniert werden. Der Staat kann Betreiber für Verluste entschädigen. Außerdem stellt sich die Frage der rechtlichen Durchsetzung.

Eine der Kernfragen staatlicher Höchstpreise ist die Frage, woran der Höchstpreis gekoppelt ist. Sowohl die rechtliche Ausgestaltung als auch die ökonomische Wirkung hängen ganz entscheidend an dieser Frage. In der Folge unterscheiden wir feste nominale

⁵ Bereits seit Juli 2009 durften Tankstellen in Österreich ihre Preise nur einmal täglich erhöhen, zunächst zu einem vom Tankstellentyp abhängigen Zeitpunkt (Republik Österreich 2009). Vom 16. März bis 12. April 2026 waren Erhöhungen dort vorübergehend nur montags, mittwochs und freitags um 12 Uhr zulässig (Republik Österreich 2026a).

Höchstpreise, Preisdeckel mit fiskalischer Kompensation, formelbasierte Höchstpreise, Margendeckel, Preisvereinbarungen und Großhandelsdeckel. Diese Unterscheidung soll helfen, die sehr verschiedenen Wirkungen der unterschiedlichen Modelle besser herauszustellen.

Feste nominale Höchstpreise. Die einfachste Form eines staatlichen Höchstpreises ist ein fester nominaler Höchstpreis an der Tankstelle. Dabei legt der Staat einen absoluten Betrag je Liter fest, der nicht über-, aber unterschritten werden darf. Die Höhe dieses Betrags wird politisch bestimmt und kann sich beispielsweise am Preisniveau eines Stichtags orientieren oder eine politisch opportune runde Zahl sein. Steigen die Beschaffungskosten allerdings deutlich über diesen Höchstpreis, wird der Verkauf für den Anbieter verlustbringend, und dieser kann den Verkauf einstellen. Daher geht mit dieser Regulierung ein erhebliches Risiko von Versorgungsengpässen einher. Innerhalb Europas wird diese Form fast ausschließlich als befristete Krisenreaktion eingesetzt. Außerhalb Europas bestehen solche Höchstpreise teils unbefristet.

Während der Energiekrisen setzten vor allem mittel- und südosteuropäische Länder feste Höchstpreise ein, etwa Kroatien und Ungarn ab Herbst 2021, Slowenien 2022 und erneut Ungarn 2026. Besonders gut dokumentiert ist der ungarische Höchstpreis von 2021/22. Zwischen dem 15. November 2021 und dem 6. Dezember 2022 war der Einzelhandelspreis für Eurosuper 95 und Diesel auf 480 Forint je Liter (rund 1,31 Euro) gedeckelt, ohne allgemeinen Ausgleich für die Tankstellen. Später wurde der Höchstpreis auf die Großhandelsstufe ausgedehnt und der Berechtigtenkreis schrittweise verengt (International Monetary Fund 2023; Berezvai und Helfrich 2024). Am 10. März 2026 führte Ungarn erneut einen festen Höchstpreis in Höhe von 595 Forint je Liter Benzin und 615 Forint je Liter Diesel ein (rund 1,54 beziehungsweise 1,59 Euro), diesmal von Beginn an nur für Fahrzeuge mit ungarischem Kennzeichen. Flankiert wurde er von einem Großhandels-Höchstpreis in gleicher Höhe, einer Verbrauchsteuersenkung und der Freigabe der Sicherheitsreserve. Zum 27. Juni 2026 wurde der Höchstpreis aufgehoben, als die Marktpreise bereits darunter lagen (Regierung Ungarns 2026). Slowenien setzte 2022 zweimal einen festen Höchstpreis fest, vom 15. März bis zum 30. April 2022 (1,503 Euro je Liter Benzin, 1,541 Euro je Liter Diesel) und erneut vom 11. Mai bis zum 20. Juni 2022 (1,560 beziehungsweise 1,668 Euro je Liter) (Regierung der Republik Slowenien 2022). Kurzzeitige feste Höchstpreise gab es 2021/22 auch in Kroatien (Oktober bis Dezember 2021 und Februar bis März 2022), das anschließend zu einem formelbasierten Höchstpreis überging (Vlada Republike Hrvatske 2021; Regierung der Republik Kroatien 2022).

Preisdeckel mit fiskalischer Kompensation. Liegt ein staatlich gesetzter Preis unter den Beschaffungskosten, drohen die Anbieter Importe und Lieferungen einzuschränken. Daher gehen eingefrorene Preise häufig mit Versorgungsengpässen einher (Akcura 2025). Manche Staaten kombinieren feste oder Höchstpreise deshalb mit Zahlungen an die Anbieter. Das geschieht teilweise über staatliche Anbieter wie in Malta. Die staatliche Enemed organisiert Import und Großhandel von Kraftstoffen für den Inlandsmarkt, die Preise an der Zapfsäule sind landesweit einheitlich und seit Juni 2020 unverändert. Der Staatshaushalt gleicht die Mehrkosten über direkte Zuschüsse an die Staatsunternehmen aus. Allerdings bleiben die Preise auch bei fallenden Weltmarktpreisen unverändert. Die Festsetzung wirkt daher in beide Richtungen (Rapa 2025). Staatlich administrierte Preise, deren Kosten über staatliche Öl- oder Vertriebsgesellschaften getragen werden, gibt es in

vielen Ländern (Kojima 2016). Libyen verfügt über einen vertikal integrierten Staatskonzern (ElShazly 2025), in Kuwait und für die subventionierten Sorten in Indonesien setzt der Staat die Preise fest, während der Einzelhandel teilweise privat ist (Shehabi 2017; Dartanto 2013).

Preisdeckel mit fiskalischer Kompensation gibt es aber auch in Märkten mit privaten Anbietern. Südkorea verbindet seinen Großhandelsdeckel seit März 2026 mit einem Verlustausgleich für die Raffinerien. Panama setzte direkt an der Zapfsäule an. Von Juli 2022 bis Anfang Januar 2024 galt für registrierte Fahrzeuge ein stabilisierter Preis von 3,25 US-Dollar je Gallone (rund 0,86 US-Dollar oder 0,81 Euro je Liter), für Benzin 95 lief die Maßnahme bereits im April 2023 aus. Berechtigte zahlten 3,25 US-Dollar und die Tankstellen rechneten weiter den amtlichen Höchstpreis ab. Die Differenz wurde vom Staat erstattet (República de Panamá, Ministerio de Gobierno 2022). Vergleichbare Kombinationen gab es in Pakistan und Kirgisistan. In den wettbewerblich organisierten Kraftstoffmärkten der EU wurden Preisdeckel dagegen in der Regel ohne Ausgleich für die Anbieter umgesetzt, etwa in Slowenien 2022 und Kroatien 2021/22 (Regierung der Republik Slowenien 2022; Vlada Republike Hrvatske 2021). Malta ist wegen seines staatlichen Großhändlers ein Sonderfall. Eine Ausnahme bildete zudem die begrenzte ungarische Hilfe für kleinere Tankstellenbetreiber 2022 (Abschnitt 3.4) (IFKA Iparfejlesztési Közhazsnú Nonprofit Kft. 2022).

Formelbasierte Höchstpreise. Als dauerhafte Form ist in Europa der formelbasierte Höchstpreis am weitesten verbreitet. Dabei wird kein runder Betrag festgesetzt, sondern regelmäßig nach einer vorab festgelegten Formel ein Höchstbetrag berechnet. Typischerweise werden diese Formeln an internationale Produktnotierungen, Wechselkurse, Logistik- und Bevorratungskosten sowie Steuern und Abgaben gekoppelt. In manchen Ländern sind zusätzlich die Handelsmargen indexiert, in anderen sind diese politisch beschränkt oder mit der Branche verhandelt. Da der Höchstpreis mit den Beschaffungskosten fluktuiert, ist das Risiko für Versorgungsengpässe deutlich geringer als bei einem festen Höchstpreis. Allerdings hängt bei einem formelbasierten Höchstpreis das Preisniveau vom Weltmarkt ab. Daher begrenzt ein formelbasierter Höchstpreis eigentlich die Spanne über den normierten Kosten, nicht das Preisniveau selbst.

In Europa ist vor allem das belgische Modell bekannt. Seit 1974 gilt dort ein Programmvertrag (contrat de programme) zwischen dem belgischen Staat und dem Branchenverband der Mineralölwirtschaft, der eine Preisformel festlegt. Diese basiert auf einer täglichen Argus-Notierung für raffinierte Kraftstoffe für Binnenschiffspartien ab Rotterdam, umgerechnet in Euro, Transport- und Versicherungskosten, Pflichtbeiträgen, Verbrauchs- und Mehrwertsteuern und einer regulierten Bruttovertriebsmarge. Diese Vertriebsmarge wird wiederum selbst nach einer vertraglich festgelegten Indexformel jeweils zum 1. April und 1. Oktober angepasst. Die Höchstpreise werden zwar täglich neu berechnet, aber nur geändert, wenn die Abweichung einen festgelegten Schwellenwert überschreitet, um viele kleine Preisänderungen zu verhindern (SPF Économie 2025). In ruhigen Marktphasen bleibt der Höchstpreis dadurch rund 10 Tage unverändert (zur Wirkung Abschnitt 6.3).

Demselben Grundprinzip folgt auch Luxemburg. Auch dort beruhen die staatlichen Höchstpreise auf einer Vereinbarung zwischen dem Energieministerium und der Mineralölbranche, allerdings gibt es dort dafür eine gesetzliche Grundlage. In Luxemburg fließen

in den Höchstpreis ein: eine Platts-Notierung CIF Antwerpen, pauschale Logistikkosten, Pflichtbeiträge, Steuern und eine normierte Vertriebsmarge (OECD 2020; Banque centrale du Luxembourg 2022). Im Gegensatz zu Belgien ist die Vertriebsmarge allerdings nicht indexiert, sondern wird bei Bedarf neu verhandelt, etwa 2022, nachdem der Mindestlohn in Luxemburg gestiegen war (Chambre des Députés du Grand-Duché de Luxembourg 2022). Auch in Luxemburg wird der Höchstpreis täglich neu berechnet, aber nur angepasst, sobald die Abweichung eine vorab definierte Schwelle überschreitet (Banque centrale du Luxembourg 2022).

Formelbasierte Höchstpreise nutzen seit 2022 auch Slowenien und Kroatien. Slowenien deckelt seit 2022 dauerhaft die Händlermarge, bis Juni 2026 auf 9,83 Cent je Liter Benzin und 9,94 Cent je Liter Diesel, seit dem 16. Juni 2026 einheitlich auf 11,5 Cent; zugleich nahm das Preismodell für Diesel eine Komponente für hydrierte Pflanzenöle (HVO) auf, und die Verbrauchsteuer wurde gesenkt (Petrol d.d., Ljubljana 2026). Kroatien setzte von 2022 bis Juli 2025 und erneut seit März 2026 einen Höchstpreis aus den Großhandelsnotierungen der Vorwoche zuzüglich einer per Verordnung festgelegten Händlermarge, zunächst 17,35 Cent je Liter, zuletzt 12,35 Cent je Liter Benzin und 9,45 Cent je Liter Diesel, ebenfalls flankiert von einer Verbrauchsteuersenkung (Vlada Republike Hrvatske 2026).

Zwar folgen die meisten formelbasierten Systeme dem oben beschriebenen Grundprinzip, allerdings unterscheiden sie sich in den Details, die für Bindungswirkung und Weitergabegeschwindigkeit erheblich sind. Erstens in der institutionellen Verankerung: In Belgien und Luxemburg beruhen die Höchstpreise auf Vereinbarungen zwischen Staat und Mineralölwirtschaft (SPF Économie 2025; OECD 2020), in Kroatien erlässt die Regierung für jede Periode eine Verordnung mit den Höchstpreisen (Regierung der Republik Kroatien 2022), in den kanadischen Atlantikprovinzen setzen unabhängige Regulierungsbehörden die Preise fest (Canada Energy Regulator 2017). Zweitens im Index: Verwendet werden Notierungen von Preisagenturen wie Argus (Belgien) oder Platts (Luxemburg) für regionale Referenzmärkte, Börsennotierungen oder inländische Großhandelspreise. Dient ein inländischer Großhandelspreis als Index, begrenzt die Regel vor allem die Einzelhandelspreise. Drittens im Anpassungsrythmus: In Belgien und Luxemburg wird der Höchstpreis an jedem Werktag neu berechnet, aber nur angepasst, wenn er um eine festgelegte Schwelle abweicht, in Atlantik-Kanada gilt regulär ein Wochenrythmus mit Klauseln für außerplanmäßige Anpassungen bei starken Notierungsbewegungen (Canada Energy Regulator 2017; Gardner Pinfold Consultants Inc. 2023), in Kroatien galten 2022 bis 2025 vierzehntägige, 2026 wöchentliche Perioden (Regierung der Republik Kroatien 2022), und in Südafrika wird der Benzinpreis monatlich neu festgesetzt (Crompton et al. 2020). Viertens in der Festlegung der Marge: Sie wird halbjährlich indexiert (Belgien), bei Bedarf neu verhandelt (Luxemburg) oder periodisch per Regierungsverordnung festgesetzt (Kroatien). Fünftens im Geltungsbereich: Einige Systeme erfassen neben Superbenzin und Diesel auch Premiumsorten und Heizöl, etwa Belgien und Luxemburg. Südafrika reguliert im Einzelhandel dagegen nur Benzin, der Dieselpreis ist dort frei (Crompton et al. 2020).

Margendeckel. Ökonomisch betrachtet stellen formelbasierte Höchstpreise bereits eine Form der Margenregulierung dar. Der Höchstpreis ist die Summe aus normierten Beschaffungskosten, Abgaben und einer regulierten Marge. Das heißt, reguliert wird eigentlich der zulässige Abstand des Endpreises zu einer Referenznotierung und eben nicht ein

fixes Preisniveau. Im Umkehrschluss bedeutet das aber auch, dass die tatsächliche individuelle Marge unterhalb der Obergrenze frei bleibt. Hat ein Unternehmen geringere Beschaffungskosten, beispielsweise weil es langfristige Hedging-Geschäfte betrieben hat, steigt dessen Marge entsprechend. Hier liegt der Unterschied zum Margendeckel. Der Kern ist im Prinzip gleich, da auch hier die Handelsspanne einer oder mehrerer Wertschöpfungsstufen begrenzt wird, allerdings ist die Kostenbasis eine andere. Beim Margendeckel wird die Marge an den individuellen Kosten oder der eigenen historischen Marge des Anbieters gemessen. In der Regel geschieht das, ohne dass die Beschaffungskosten normiert werden oder ein Endpreis veröffentlicht wird. Die zulässigen Endpreise unter einem Margendeckel ergeben sich rechnerisch aus den individuellen Beschaffungskosten, der gedeckelten Marge, Steuern und Abgaben. Für die Verbraucher heißt das, dass kein allgemein gültiger Preisdeckel, der für alle Unternehmen gilt, veröffentlicht wird. Es ergeben sich nämlich unternehmensindividuelle Preisobergrenzen, die von außen nicht ablesbar sind.

Im Folgenden unterscheiden wir drei Formen von Margendeckeln danach, worauf sich die Obergrenze bezieht. Erstens die Einstandsreferenz: Die Marge, also der Verkaufspreis abzüglich der eigenen Beschaffungskosten, wird je Wertschöpfungsstufe für alle Anbieter auf einen festen Betrag je Liter gedeckelt. In Griechenland etwa durften von Mitte März bis 30. Juni 2026 Mineralölhandelsgesellschaften auf Benzin 95 und Diesel höchstens 5 Cent je Liter auf den Raffinerie-Bezugspreis und Tankstellen höchstens 12 Cent je Liter auf ihren Einkaufspreis aufschlagen, auf den Inseln zuzüglich eines Vertriebskostenzuschlags (Republik Griechenland 2026).

Zweitens die Periodenreferenz: Gedeckelt wird die Marge eines Unternehmens auf die Durchschnittsmarge desselben Unternehmens in einer Referenzperiode, etwa dem Vorjahr; gemessen wird der durchschnittliche Aufschlag über einen längeren Zeitraum, nicht jeder einzelne Verkauf. Ein Beispiel ist Rumänien: Vom 1. April bis 30. Juni 2026 und erneut seit dem 7. August 2026, vorerst bis 31. Oktober, darf der durchschnittliche Handelsaufschlag auf Benzin und Diesel auf Raffinerie-, Großhandels- und Einzelhandelsstufe den unternehmenseigenen Durchschnitt des Jahres 2025 nicht übersteigen (Rumänien, Regierung 2026; Rumänien, Parlament 2026).

Drittens die Stichtagsreferenz: Gedeckelt wird der Abstand zwischen dem Verkaufspreis eines Unternehmens und der maßgeblichen Großhandelsnotierung. Maßstab ist dieser Abstand unmittelbar vor dem Eingriff, gegebenenfalls abzüglich eines festen Betrags. So mussten in Österreich Hersteller, Steuerlagerinhaber und vertikal integrierte Tankstellenbetreiber ihren Netto-Verkaufspreis für Diesel und Benzin am 2. April 2026 um 12 Uhr um 5 Cent je Liter senken. Kleinere unabhängige Anbieter und Autobahntankstellen waren ausgenommen. Maßstab war ihre eigene Ausgangsmarge gegenüber den Großhandelsnotierungen vom 27. März bis 1. April 2026. Danach durften die Preise nur im Gleichschritt mit den Notierungen steigen. Zusammen mit der gleichzeitigen Senkung der Mineralölsteuer um 5 Cent je Liter sollte der Preis an der Säule um rund 10 Cent sinken (Republik Österreich 2026b; Budgetdienst 2026).

Kontrolle und Vollzug setzen bei Margendeckeln unternehmensindividuelle Melde- und Kalkulationsdaten voraus, weil die zulässige Obergrenze je Anbieter verschieden ist. In Griechenland überwachte die Ende 2025 errichtete unabhängige Marktaufsichtsbehörde

die Einhaltung und verhängte Bußgelder (Republik Griechenland 2026). In Rumänien melden die Unternehmen ihre Preise und Margen monatlich an Wettbewerbsrat, Finanzverwaltung, Verbraucherschutzbehörde und Energieministerium (Rumänien, Parlament 2026). In Österreich melden integrierte Unternehmen der E-Control täglich ihre Verkaufspreise und Kalkulationsgrundlagen; bei Tankstellen wertet die E-Control die Preismeldungen an den Spritpreisrechner aus (Energie-Control Austria (E-Control) 2026b).

Preisvereinbarungen. Preisvereinbarungen entstehen vor allem in Reaktion auf angeordnete weitergehende staatliche Eingriffe. Sie basieren nicht auf staatlichen Gesetzen, Verordnungen oder Normen, sondern auf einer freiwilligen Selbstverpflichtung oder auf Absprachen einzelner Mineralölunternehmen mit der Regierung. Das hat für den Staat den Vorzug, ohne Gesetzgebungsverfahren und mit geringem Verwaltungsaufwand auszukommen. Die Vereinbarung kann jederzeit einseitig aufgehoben werden, etwa aufgrund zu hoher Verluste auf der Unternehmensseite.

In Frankreich gibt es eine einseitige unter politischem Druck abgegebene Preiszusage von TotalEnergies: Seit 2023 deckelte das Unternehmen seine Preise in Frankreich zeitweise bei 1,99 Euro je Liter. Im März 2026 legte TotalEnergies angesichts der Nahost-Krise Obergrenzen von 1,99 Euro je Liter Benzin und zunächst 2,09 Euro je Liter Diesel fest. Seit dem 8. April 2026 liegt die Diesel-Obergrenze bei 2,25 Euro je Liter. Reichweite und Bedingungen wurden mehrfach geändert, im Juli galt die Obergrenze zeitweise nur an rund 1.200 ländlichen Stationen (TotalEnergies SE 2026a; TotalEnergies SE 2026b; L'EnerGeek 2026). Unabhängige Tankstellen kündigten im Juli 2026 an, die französische Wettbewerbsbehörde gegen die Preisobergrenze anzurufen (L'EnerGeek 2026).

Verwandt damit, aber keine Preisvereinbarung im engeren Sinn, ist die Steuerung der Preise über staatliche Beteiligungen. Kontrolliert ein Staat einen Anbieter mittelbar oder unmittelbar als Anteilseigner, kann er über dieses Unternehmen niedrigere Preise am Markt durchsetzen. Private Wettbewerber müssen dann entweder mitziehen oder sie verlieren Nachfrage. Allerdings kann dies auch dazu führen, dass Unternehmen den Markt verlassen und dadurch mindestens Wettbewerb verloren geht und schlimmstenfalls sogar die Versorgungssicherheit gefährdet ist. Die Kosten dafür trägt zunächst das Unternehmen selbst. Mittelbar gleicht der Staat die Verluste als Anteilseigner aus. Diesen Fall gibt es beispielsweise in Indien und Brasilien. Die mehrheitlich staatlichen indischen Mineralölgesellschaften verkauften bei weitgehend festgesetzten Endpreisen zeitweise unter Beschaffungskosten, und Petrobras gab Weltmarktpreise nur verzögert weiter (Anand et al. 2013; Kojima 2016; Di Bella et al. 2015). Ähnlich wirkt in Jamaika eine Glättungsregel der staatlichen Raffinerie Petrojam: Ihre Abgabepreise dürfen sich je Woche nur um einen festen Betrag ändern, nach oben wie nach unten (The Gleaner 2026).

Großhandelsdeckel. Großhandelsdeckel setzen in der Regulierung eine Stufe höher an. Gedeckelt wird der Preis, zu dem die vorgelagerten Stufen, beispielsweise Raffinerien, Importeure oder Großhändler, Kraftstoff an Tankstellen und Zwischenhändler abgeben, während der Tankstellenpreis nicht gedeckelt wird. Ökonomisch lässt sich das Instrument vor allem dort begründen, wo die Marktmacht auf der vorgelagerten Stufe liegt. In Hawaii gab es 2005 nur zwei Raffinerien und wenige große Anbieter im Großhandel (ICF International 2008), in Südkorea gehören rund 88 Prozent der Tankstellen zu den Marken der vier Raffineriekonzerne (Chang 2025). Ob die Entlastung an der Zapfsäule ankommt,

hängt allerdings davon ab, ob der Deckel bindet und wie intensiv der Wettbewerb im Einzelhandel ist (Weyl und Fabinger 2013). Administrativ ist die Einhaltung der Preisgrenze leicht zu überwachen, da weniger Adressaten betroffen sind als bei einer Regulierung der Tankstellen. Der Aufwand verlagert sich aber auf die Festsetzung und, wenn Verluste erstattet werden, auf die kostenbasierte Nachabrechnung. Wie bei einem festen Höchstpreis können allerdings Versorgungsengpässe entstehen, wenn der Deckel unter den Beschaffungskosten liegt.

Umgesetzt wurde das Modell in Hawaii vom 1. September 2005 bis 5. Mai 2006 als wöchentlich von der Regulierungsbehörde fortgeschriebener formelbasierter Höchstpreis (ICF International 2008). In Südkorea werden seit dem 13. März 2026 die Lieferpreise der Raffinerien an Tankstellen und Zwischenhändler gedeckelt, zunächst auf 1.724 Won je Liter Benzin und 1.713 Won je Liter Diesel (rund 1,00 beziehungsweise 0,99 Euro). Zum 27. März wurde der Deckel auf 1.934 beziehungsweise 1.923 Won (rund 1,12 Euro) angehoben, zum 27. Juni auf 1.784 beziehungsweise 1.773 Won (rund 1,01 Euro) gesenkt. Die Verluste der Raffinerien sollen nachträglich aus Reservemitteln erstattet werden. Bemessungsgrundlage und Höhe sind zwischen Regierung und Raffinerien strittig (산업통상부 (Ministry of Trade, Industry and Resources, Korea) 2026).

3.4 Fiskalische Maßnahmen

Fiskalische Maßnahmen sollen wie staatliche Höchstpreise die Verbraucher von hohen Kraftstoffpreisen entlasten, meist über einen niedrigeren Preis, bei pauschalen Direkthilfen über direkte Zahlungen. Im Prinzip greifen sie dafür nicht in die Preissetzungsfreiheit der Unternehmen ein. Der Staat verändert seine eigenen Preisbestandteile (Steuern und Abgaben wie den CO₂-Preis) oder zahlt Subventionen.⁶ Theoretisch gibt es damit vier Ansatzpunkte: Steuern senken oder Subventionen zahlen, jeweils auf der Angebots- oder der Nachfrageseite des Marktes. Für die Frage, wer am Ende entlastet wird (Inzidenz), ist die Marktseite in der Standardtheorie zweitrangig. Entscheidend sind Angebots- und Nachfrageelastizität und der vorherrschende Wettbewerb im Markt (Weyl und Fabinger 2013). Praktisch bedeutsam ist zudem, ob die fiskalische Entlastung verbrauchsabhängig ist (je getanktem Liter) oder pauschal (als fester Betrag unabhängig vom Verbrauch).

Daraus ergeben sich acht verschiedene Kombinationen, die wir in vier eigenständige Instrumente zusammenfassen. Steuersenkungen auf Angebots- und Nachfrageseite fassen wir zu einem Instrument zusammen, weil der Staat in beiden Fällen einen verbrauchsabhängigen Preisbestandteil über das Steuersystem senkt. Unterschiede in Vollzug, Rechtslage und Kreis der Entlasteten behandeln wir dabei als Umsetzungsvarianten. Zudem wirken Steuern auf Kraftstoffe stets verbrauchsabhängig. Die Energiesteuer ist ein fester Betrag je Liter, die Mehrwertsteuer ein Prozentsatz des Literpreises. Pauschale Entlastungen können über das Steuersystem deshalb nur außerhalb des Tankvorgangs stattfinden, etwa über eine Senkung der Kfz-Steuer oder eine Anhebung der Pendlerpauschale. Da solche Entlastungen wie feste Zuschüsse wirken, ordnen wir sie daher den pauschalen Direkthilfen zu. Pauschale Entlastungen auf der Angebotsseite wirken hingegen nicht

⁶ In der Praxis werden fiskalische Maßnahmen oft mit Preisvorgaben oder Höchstpreisen kombiniert (Abschnitt 3.3).

unmittelbar auf den Preis, da sie die Grenzkosten je Liter nicht verändern. In der Praxis kommen sie vor allem als Strukturhilfe zur Versorgungssicherung oder als Ausgleichszahlungen für Preisvorgaben vor. Subventionen der Anbieter und Nachfrager stellen wir getrennt dar, weil sie unterschiedliche Adressaten haben und sich nur der nachfragerseitige Säulenrabatt an der Tankstelle auf unterschiedliche Kundengruppen zuschneiden lässt. Übrig bleiben vier Instrumente: Steuersenkungen, der Säulenrabatt und die Großhandelssubvention als verbrauchsabhängige Subventionen sowie pauschale Direkthilfen, die unabhängig von der getankten Menge Verbraucher oder Anbieter entlasten.

Tabelle 2: Fiskalische Ansatzpunkte auf der Angebotsseite

Ansatzpunkt	Verbrauchsabhängig (je Liter)	Pauschal (fester Betrag)
Steuer senken	Energiesteuer, Mehrwertsteuer → <i>Steuersenkung</i>	Erlass fixer Abgaben → <i>Pauschale Direkthilfe</i>
Subvention zahlen	Zuschuss an Großhändler → <i>Großhandelssubvention</i>	Strukturhilfe für Tankstellen → <i>Pauschale Direkthilfe</i>

Tabelle 3: Fiskalische Ansatzpunkte auf der Nachfrageseite

Ansatzpunkt	Verbrauchsabhängig (je Liter)	Pauschal (fester Betrag)
Steuer senken		Kfz-Steuer, Pendlerpauschale → <i>Pauschale Direkthilfe</i>
Subvention zahlen	Rabatt an der Kasse → <i>Säulenrabatt</i>	Energiepreispauschale → <i>Pauschale Direkthilfe</i>

Steuersenkungen. Das erste Instrument senkt entweder die Verbrauchsteuern auf Kraftstoffe (in Deutschland die Energiesteuer) oder die Mehrwertsteuer, die preisabhängig den Endverbrauch belastet. In beiden Fällen wirkt die Entlastung verbrauchsabhängig je getanktem Liter. Eine solche befristete Senkung war in Europa 2022 und in den Ländern der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) 2026 (Stand April) das am häufigsten eingesetzte fiskalische Instrument (Ari et al. 2022; Sgaravatti et al. 2023; OECD 2026a; McWilliams et al. 2026). Sie lässt sich über das bestehende Steuersystem rasch umsetzen und soll die Verbraucher kurzfristig entlasten (OECD 2026a; Sgaravatti et al. 2024). Ob die Senkung allerdings an der Zapfsäule vollständig ankommt, hängt von der Weitergabe ab (Kapitel 7).

In Deutschland wurden Kraftstoffsteuern bereits dreimal befristet gesenkt. Vom 1. Juli bis 31. Dezember 2020 senkte Deutschland im Rahmen des Corona-Konjunkturpakets den allgemeinen Mehrwertsteuersatz von 19 auf 16 Prozent, was auch für Benzin und Diesel galt, allerdings nicht als kraftstoffspezifische Maßnahme (Montag et al. 2021). In den Energiekrisen 2022 und 2026 senkte Deutschland jeweils befristet die Energiesteuer auf Benzin und Diesel. Die Senkung vom 1. Juni bis 31. August 2022, der sogenannte Tankrabatt, setzte die Steuer auf die EU-Mindeststeuerbeträge herab, um 29,55 Cent je Liter Benzin und 14,04 Cent je Liter Diesel netto, rund 35 beziehungsweise 17 Cent einschließlich Mehrwertsteuer (Bundesrepublik Deutschland 2022; Fuest et al. 2022). Vom 1. Mai bis 30. Juni 2026 wurde die Energiesteuer erneut gesenkt, diesmal für Benzin und Diesel einheitlich um 14,04 Cent je Liter netto (rund 17 Cent einschließlich Mehrwertsteuer)

(Bundesrepublik Deutschland 2026c; Deutscher Bundestag 2026b). Befristete Senkungen von Kraftstoffsteuern gab es 2022 und 2026 in vielen Ländern, darunter zahlreichen EU-Staaten (Sgaravatti et al. 2023; OECD 2026a). Einige Staaten verzichteten darauf und setzten auf Rabatte oder Direkthilfen, etwa Frankreich und Griechenland in beiden Krisen und Neuseeland 2026. Wir zählen die Länder daher nicht einzeln auf, sondern ordnen die Umsetzungen nach vier Dimensionen.

Erstens unterscheidet sich die Steuerart. Meist wird die Verbrauchsteuer auf Kraftstoffe um einen festen Betrag je Liter gesenkt. Einige Länder senkten zusätzlich auch den Mehrwertsteuersatz auf Kraftstoffe, etwa Polen 2022 sowie 2026 von Ende März bis Juni und erneut in der zweiten Augushälfte (jeweils von 23 auf 8 Prozent) sowie Spanien von März bis Juni 2026 (von 21 auf 10 Prozent) (Ministerstwo Finansów 2022; Rzeczpospolita Polska 2026; Reino de España 2026a).⁷ Bei der Mehrwertsteuer wächst die Entlastung in Cent je Liter automatisch mit dem Preisniveau, während eine Senkung um einen festen Centbetrag bei steigenden Preisen relativ an Gewicht verliert. Die Wahl zwischen Energie- und Mehrwertsteuer ist dabei mehr als eine Wahl der Marktseite: Weil Unternehmen die Mehrwertsteuer als Vorsteuer abziehen können, entlastet eine Mehrwertsteuersenkung nur Endverbraucher ohne Vorsteuerabzug, vor allem private Haushalte, eine Energiesteuersenkung dagegen auch gewerbliche Nutzer (Deutscher Bundestag 2026b). Hinzu kommt der Vollzug: Die Energiesteuer wird bei vergleichsweise wenigen Unternehmen erhoben, eine Senkung des Mehrwertsteuersatzes müssen dagegen alle Unternehmen der Lieferkette bis zur Tankstelle umsetzen. Neben der Energiesteuer lassen sich auch eigenständige CO₂-Steuern senken: Schweden senkte 2026 seine CO₂-Steuer auf Benzin und Diesel von Juli bis November um 2,40 Kronen je Liter (rund 22 Cent) (Skatteverket 2026).

Zweitens variiert die Höhe der Entlastung. In der EU dienten häufig die Mindeststeuerbeträge der Energiesteuerrichtlinie (Richtlinie 2003/96/EG) als Anker, auf die die Energiesteuer abgesenkt wurde, etwa in Deutschland 2022 (2026 nur bei Diesel) und in Spanien 2026 (Bundesrepublik Deutschland 2022; Deutscher Bundestag 2026b; Reino de España 2026a). Außerhalb der EU wurden Kraftstoffsteuern teils vollständig ausgesetzt: in der kanadischen Provinz Alberta 2022 die Provinz-Kraftstoffsteuer von 13 Cent je Liter (Government of Alberta 2026) und in Kanada seit dem 20. April 2026 die Bundes-Kraftstoffverbrauchsteuer (federal fuel excise tax) von 10 Cent je Liter Benzin und 4 Cent je Liter Diesel (Department of Finance Canada 2026).

Drittens unterscheidet sich der Ausstieg. Neben festen Stichtagen (Deutschland 2022 und 2026) gab es stufenweises Abschmelzen, etwa in Italien 2022 und 2026 (Repubblica Italiana 2022; Repubblica Italiana 2026), in Spanien 2026 (Reino de España 2026a; Reino de España 2026b) und in der Türkei, die ihre Sonderverbrauchsteuer auf Diesel vom 13. bis 31. August 2026 auf null setzte und seit September monatlich wieder anhebt (Diken 2026). Belgien nahm seine Senkung 2022 über einen automatischen Mechanismus zurück: Sank der amtliche Höchstpreis unter 1,70 Euro je Liter, wurde die Hälfte jeder

⁷ Innerhalb der EU ist diese Variante unionsrechtlich nicht vorgesehen: Die Mehrwertsteuer-Systemrichtlinie (Richtlinie 2006/112/EG, Anhang III) erlaubt keinen ermäßigten Satz auf Kraftstoffe. Zulässig ist nur eine Senkung der Energiesteuer bis zu den Mindestbeträgen der Energiesteuerrichtlinie.

weiteren Senkung des Höchstpreises als Steuererhöhung einbehalten, bis die Senkung von 17,5 Cent je Liter wieder aufgehoben war (SPF Finances 2026). Befristete Senkungen erzeugen zudem Verlängerungsdruck: Im Vereinigten Königreich wurde die im März 2022 für zwölf Monate eingeführte Senkung der Kraftstoffverbrauchsteuer (fuel duty) um 5 Pence je Liter (rund 6 Cent) immer wieder verlängert, zuletzt bis Ende 2026. Die Rückkehr zum Ausgangssatz ist in zwei Stufen für Januar und März 2027 vorgesehen, steht aber unter dem Vorbehalt des Haushalts 2026 (HM Revenue & Customs 2026). Japan ersetzte seine 2022 als Krisenmaßnahme eingeführte Großhandelssubvention für Benzin Ende 2025 durch eine dauerhafte Steuersenkung: Zum 31. Dezember 2025 entfiel der 1974 befristet eingeführte Aufschlag auf die Benzinsteuern (25,1 Yen je Liter, rund 14 Cent), zum 1. April 2026 der Dieselaufschlag (17,1 Yen je Liter, rund 9 Cent) (OECD 2026b; Sato 2025).

Viertens unterscheidet sich die Konditionierung. Spanien koppelte Fortgeltung und Höhe seiner Senkungen 2026 an die Preisentwicklung: Lag der Verbraucherpreisindex für Benzin oder Diesel im maßgeblichen Monat um mehr als 15 Prozent über dem Vorjahresmonat, galt die Senkung im Juni fort beziehungsweise fiel sie im August und September höher aus als im Abschmelzpfad vorgesehen (Reino de España 2026a; Reino de España 2026b). Österreich bemaß seine Senkung der Mineralölsteuer an den Umsatzsteuer-Mehreinnahmen aus dem Preisanstieg, um sie weitgehend budgetneutral zu halten. So betrug diese anfangs 5 Cent je Liter und wurde danach monatlich neu festgesetzt (Budgetdienst 2026; Republik Österreich 2026c).

Säulenrabatt. Das zweite Instrument bleibt verbrauchsabhängig, ist aber eine Subvention. Säulenrabatte verändern die Steuersätze nicht, sondern verbilligen jeden einzelnen Kauf durch eine Subvention. Die Verkaufsstellen ziehen einen staatlich festgelegten Betrag je Liter an der Kasse vom Endpreis ab und bekommen ihn ganz oder teilweise vom Staat erstattet. Rechtlich begünstigt ist dabei der Käufer, während die Tankstelle als Zahlstelle wirkt, die den Rabatt vorstreckt (Reino de España 2022a). Die Entlastung wird an der Kasse auf dem Bon ausgeschrieben und ist für den Kunden unmittelbar sichtbar. Ob der Säulenrabatt vollständig beim Kunden ankommt, ist aber unklar, da der Preis vor Abzug weiterhin frei bleibt. Wie bei einer Steuersenkung wird die Frage der Inzidenz über die relative Angebots- und Nachfrageelastizität sowie den Wettbewerb auf dem Markt entschieden.

Spanien setzte diese Maßnahme in der Energiekrise 2022 um und gewährte zunächst von April bis Juni und nach Verlängerung bis Dezember 2022 eine „bonificación“ von 20 Cent je Liter auf nahezu alle Kraftstoffe, und zwar für alle Käufer einschließlich Unternehmen (Reino de España 2022a; García Miralles 2023). Frankreich zahlte 2022 eine „remise“, die zunächst 18, ab September 30 und ab Mitte November 10 Cent je Liter betrug. Erstattet wurde sie nicht den Tankstellen, sondern den Inverkehrbringern (metteurs à la consommation). Die Weitergabe bis zur Säule sicherte eine Branchenvereinbarung (République française 2022). Bulgarien gewährte vom 9. Juli bis 31. Dezember 2022 nur Privatpersonen für ihren Pkw oder ihr Motorrad einen Rabatt von 25 Stotinki (rund 13 Cent) je Liter, den die Steuerverwaltung den teilnehmenden Tankstellen vollständig erstattete (Национална агенция за приходите 2022). In Rumänien gewährten teilnehmende Händler von Juli bis Dezember 2022 einen Nachlass von 50 Bani (rund 10 Cent) je Liter Benzin und Diesel, von dem der Staat die Hälfte erstattete (Rumänien, Regierung 2022).

Der Säulenrabatt ist administrativ aufwendiger als eine Senkung der Energiesteuer. Der Staat muss tausenden Tankstellen den Rabatt auf die abgerechneten Mengen erstatten, statt einiger weniger Raffinerien oder Lager (Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia 2022). In Spanien erfolgte diese Erstattung monatlich, und auf Antrag wurden sogar Vorschüsse gezahlt (Reino de España 2022a). Trotzdem zeigen Hidalgo-Pérez et al. (2025), dass die Vorfinanzierung kleinere unabhängige und händlergeführte Tankstellen vor Liquiditätsproblemen stellte.

Im Gegenzug lässt sich der Säulenrabatt leichter auf einzelne Kundengruppen zuschneiden als eine allgemeine Steuersenkung. Eine Berechtigung kann unbürokratisch an der Kasse geprüft werden, beispielsweise per Ausweis, Fahrzeugschein oder Tankkarte. Spanien ersetzte den allgemeinen Rabatt 2023 durch eine abschmelzende Hilfe von 20, 10 und zuletzt 5 Cent je Liter für gewerblichen Diesel, die nicht an der Kasse abgezogen, sondern an die Transportunternehmen überwiesen wurde. 2026 legte Spanien den Säulenrabatt mit 20 Cent je Liter erneut auf (Reino de España 2022b; Reino de España 2026a). Malaysia gewährt dem öffentlichen Landverkehr seit Langem und dem Güterverkehr seit Juni 2024 subventionierten Diesel über quotierte Flottenkarten (Lee 2025). Seit dem 30. September 2025 verkauft es Benzin der Sorte RON95 im Programm BUDI95 nur noch an malaysische Staatsbürger mit Führerschein zum subventionierten Preis, geprüft per Personalausweis (MyKad) an der Zapfsäule oder alternativ per App und begrenzt auf eine persönliche Monatsquote von derzeit 300 Litern (Ministry of Finance Malaysia 2025; Bernama 2026). Anders als die europäischen Krisenrabatte ist das kein befristeter Abschlag auf einen Marktpreis, sondern ein quotierter, personengebundener Subventionspreis. Ein auf Gruppen beschränkter Rabatt kann damit ähnlich gezielt wirken wie die pauschalen Direkthilfen am Ende dieses Abschnitts, allerdings nur entlang von Merkmalen, die an der Kasse prüfbar sind, nicht nach Einkommen. Der Unterschied bleibt die Verbrauchsabhängigkeit: Der Rabatt verbilligt bis zu einer etwaigen Mengenquote den nächsten Liter, die pauschale Direkthilfe nicht.

Großhandelssubvention. Das dritte Instrument setzt nicht auf der Einzelhandelsebene, sondern beim Großhandel an. Statt der Tankstellen erhalten Raffinerien, Großhändler oder Importeure einen Zuschuss je Liter. Meist wird die Differenz zwischen Kosten und einem politischen Zielpreis erstattet, damit günstiger an die Tankstellen geliefert wird. Im Grundmodell ändert eigentlich auch dieser Ansatzpunkt nichts daran, wer schlussendlich entlastet wird. Die Inzidenz bleibt abhängig von relativer Angebots- und Nachfrageelastizität und Wettbewerb. In diesem Fall hängt die Inzidenz allerdings auch vom Wettbewerb auf den vorgelagerten Handelsstufen ab und nicht nur vom Wettbewerb zwischen den Tankstellen. Eine Großhandelssubvention ist administrativ allerdings einfacher umzusetzen als ein Säulenrabatt, da statt tausender Tankstellen nur wenige Großhändler und Raffinerien erstattungsberechtigt sind. Dafür bleibt unklar, ob die Zuschüsse auch bei den nachgelagerten Handelsstufen ankommen. Bleibt die Subvention ungedeckelt, beispielsweise bei der Auszahlung einer Differenz zum Weltmarktpreis, ist der Zuschuss fiskalisch nach oben offen, wenn der Weltmarktpreis steigt. Festbeträge oder Deckel je Liter können dieses Risiko begrenzen.

In der Praxis ist die Großhandelssubvention meist an Preisvorgaben geknüpft, etwa an staatliche Fest- oder Höchstpreise (Abschnitt 3.3). Ohne gesetzlichen Höchstpreis kommt Japan aus. Das Land zahlt Mineralölgroßhändlern und Importeuren seit Januar 2022 mit

wechselnder Ausgestaltung, bei Benzin mit Unterbrechung, einen wöchentlich festgesetzten Zuschuss je Liter, der ausdrücklich die Großhandelspreise senken soll, und überwacht die Weitergabe an den Tankstellen. Seit dem 19. März 2026 übernimmt der Staat den Teil des erwarteten landesdurchschnittlichen Benzinpreises oberhalb von 170 Yen je Liter (rund 0,92 Euro) vollständig (Agency for Natural Resources and Energy (ANRE) 2026a; Agency for Natural Resources and Energy (ANRE) 2026b). Die OECD sieht darin eine faktische Deckelung des Benzinpreises bei rund 170 Yen je Liter (rund 0,92 Euro) (OECD 2026a). Pakistan fror seine staatlich festgesetzten Benzin- und Dieselpreise ab dem 1. März 2022 ein und erstattete den Mineralölvertriebsgesellschaften und Raffinerien bis Ende Mai 2022 die von der Regulierungsbehörde OGRA berechnete Differenz zum Kostenpreis (Press Information Department, Government of Pakistan 2022). Ähnlich entschädigte Panama 2022/23 die Importeure für einen Festpreis von 3,25 US-Dollar je Gallone (rund 0,81 Euro je Liter) (República de Panamá, Ministerio de Gobierno 2022), und Kirgisistan erstattet Importeuren seit Ende Mai 2026 die Importkosten oberhalb fester Referenzpreise je Tonne (Economist.kg 2026). Indien ließ die Unterdeckungen seiner staatlichen Mineralölgesellschaften vor der Freigabe der Preise teils von diesen selbst tragen und glich sie teils über den Haushalt, Oil Bonds und vorgelagerte Staatsunternehmen aus (Anand et al. 2013).

Pauschale Direkthilfen. Einen grundsätzlich anderen Weg gehen Staaten, die nicht den Literpreis verbilligen, sondern feste Beträge direkt an Haushalte, Berufsgruppen oder, seltener, Anbieter zahlen. Das ist insofern elegant, als der Anreiz zum Mehrverbrauch entfällt und sich die Weitergabefrage nicht stellt.⁸ Zusätzlich lässt sich die Entlastung auf besonders Betroffene zuschneiden, beispielsweise nach Einkommen gestaffelt. Deutschland zahlte 2022 eine Energiepreispauschale von 300 Euro über die Einkommensteuer an Erwerbstätige. Frankreich ersetzte seine allgemeine „remise“ 2023 durch eine einmalige „indemnité carburant“ von 100 Euro je erwerbstätiger Person mit niedrigem Einkommen, die ein Fahrzeug für den Arbeitsweg oder berufliche Zwecke nutzte (République française 2023).

Neuseeland verzichtete 2026 auf eine Steuersenkung und erhöhte stattdessen ab April befristet die Steuergutschrift für erwerbstätige Familien mit Kindern (In-Work Tax Credit) um bis zu 50 Neuseeland-Dollar je Woche (rund 25 Euro) (New Zealand Government 2026). Griechenland zahlte bereits 2022 mit dem „Fuel Pass“ einen einmaligen Betrag je Fahrzeug an Haushalte unterhalb einer Einkommensgrenze, auszahlbar auf eine digitale Karte oder das Bankkonto (International Energy Agency 2022). Voraussetzung dieser Modelle ist, dass der Staat Berechtigte über vorhandene Steuer- oder Transferdaten identifizieren und die Hilfe rasch auszahlen kann. Neuseeland zahlte automatisch über die bestehende Steuergutschrift, Frankreich verlangte dagegen einen Antrag.

Angebotsseitig spielen pauschale Entlastungen als Kriseninstrument kaum eine Rolle, da sie die Grenzkosten je Liter nicht senken und daher kurzfristig nicht auf den Preis wirken. Allerdings können sie Marktaustritte verhindern und so Versorgung und Wettbewerb vor Ort sichern. Dementsprechend werden sie vor allem als Strukturhilfe gezahlt. So bezuschusst Japan in Gemeinden mit höchstens drei Tankstellen die Erneuerung von

⁸ Abgesehen von kleinen Einkommenseffekten, die vernachlässigbar sein sollten.

Tankanlagen sowie Ersatzinvestitionen auf Grundlage kommunaler Versorgungspläne mit festen Kostenanteilen. Laufende Betriebszuschüsse zahlen dagegen einzelne Gemeinden selbst. Anders als die übrigen Maßnahmen dieses Abschnitts ist das kein Krisenprogramm, sondern eine seit den 2010er-Jahren laufende Strukturförderung (Agency for Natural Resources and Energy (ANRE) 2025).

In Ungarn gewährte die Regierung 2022 kleineren Tankstellenbetreibern einen Ausgleich für den staatlich gesetzten Höchstpreis. Von März bis September wurde eine Förderung von 20 Forint je Liter (rund 5 Cent) auf 80 Prozent der Absatzmenge aus dem Vorjahreszeitraum gewährt. Dadurch sollten Verluste aus dem staatlichen Höchstpreis (Abschnitt 3.3) abgedeckt werden. Im Gegenzug durften die Betreiber keine Stationen schließen und mussten ihr Personal halten. Weil die Förderung vorab feststand, wirkte sie ökonomisch wie eine an den Weiterbetrieb gebundene Pauschale, die Marktaustritte verhindern sollte, aber keinen Anreiz setzte, mehr Kraftstoff zum Höchstpreis abzugeben (IFKA Iparfejlesztési Közhasznú Nonprofit Kft. 2022; Berezvai und Helfrich 2024).

4 Markttransparenzregulierung

Wie in Kapitel 3 beschrieben, verpflichten Markttransparenzregeln Tankstellen dazu, ihre Preise an eine Stelle zu melden, die sie Verbrauchern zugänglich macht. Diese Form der Regulierung hat das Ziel, die Informationsasymmetrie zwischen Nachfrager und Anbieter auszugleichen und so die Suchkosten für Verbraucher zu senken. Bestehende Ex-post-Evaluationen von Markttransparenzregulierung besprechen vor allem zwei gegenläufige Effekte: Erstens ermöglicht perfekte Preistransparenz es den Nachfragern, immer zum besten Preis zu tanken, was den Preisdruck auf Tankstellen erhöht. Zweitens erleichtert perfekte Preistransparenz es aber auch den Anbietern, implizit zu kolludieren. Beispielsweise können Preissenkungen weniger lohnenswert sein, wenn Konkurrenten sofort nachziehen können und es daher nicht zu einer Mengenausweitung für den „Preisbrecher“ kommt. Jedoch führt die Preistransparenz aber auch dazu, dass Nachfrager eher auf Preisunterschiede reagieren, sodass Preissenkungen für Anbieter attraktiver werden. Der Gesamteffekt ist daher, aus theoretischer Sicht, ambivalent.

Im Folgenden besprechen wir zunächst die Effekte der MTS-K auf Kraftstoffpreise in Deutschland und anschließend die internationale Evidenz.

4.1 Markttransparenzstelle für Kraftstoffe in Deutschland (seit 2013)

Die Effekte der MTS-K sind inzwischen in zahlreichen Studien untersucht worden, ohne dass diese zu einem eindeutigen Schluss kommen. So finden Dewenter et al. (2017a) einen preissteigernden Effekt der MTS-K auf die Durchschnittspreise von 1,2 bis 3,3 Cent je Liter Benzin und 2 Cent je Liter Diesel. Allerdings wird in der Analyse auch angenommen, dass sich das Tankverhalten der Nachfrager in Reaktion auf die Preistransparenz nicht verändert hat. Bernhardt et al. (2025) finden einen preissenkenden Effekt von rund 2 Cent je Liter Benzin und 3 Cent je Liter Diesel, der allerdings nicht robust ist.⁹

Eine mögliche Erklärung für sinkende Preise liefern Frondel et al. (2020), die den Effekt der MTS-K auf die Reaktion von Tankstellenpreisen auf Inputpreisschocks analysieren. Grundsätzlich reagieren Tankstellenpreise schneller auf steigende als auf fallende Ölpreise, ein Phänomen, das als „Rockets and Feathers“ bekannt geworden ist und inzwischen auf vielen Kraftstoffmärkten weltweit dokumentiert wurde (unter anderem Bacon 1991; Borenstein et al. 1997; Perdiguero-García 2013). Frondel et al. (2020) zeigen, dass vor Einführung der MTS-K eine Erhöhung der Raffineriepreise um 1 Euro je Liter innerhalb von zwei Tagen zu einer Erhöhung des Tankstellenpreises um 0,98 Euro je Liter führte. Eine gleich große Senkung der Raffineriepreise führte in zwei Tagen dagegen nur zu einer Senkung der Tankstellenpreise um 0,68 Euro je Liter.

⁹ Bernhardt et al. (2025) untersuchen den Effekt von Markttransparenzregeln in Deutschland, Frankreich und Österreich und nutzen dabei variierende Kontrollgruppen und Beobachtungszeiträume. Für Österreich und Frankreich finden sie insignifikante Effekte. Nur in Deutschland zeigen sich die oben genannten Effekte, und zwar allein in einer Regression mit sehr langem Beobachtungshorizont.

Eine mögliche Erklärung für diese Asymmetrie ist die Existenz von Suchkosten. Sind Suchkosten ausreichend hoch und gibt es in der Folge relativ viele uninformierte Kunden, lassen sich Preiserhöhungen besser und schneller durchsetzen. Preissenkungen werden hingegen nur langsam wahrgenommen, entsprechend langsam steigt die nachgefragte Menge (Yang und Ye 2008; Tappata 2009). Durch die MTS-K sinken die Suchkosten ganz erheblich und dieses Kalkül dreht sich um. Eine Preissenkung zieht unmittelbar Kunden an, während eine Preiserhöhung sie unmittelbar verschreckt. Genau dieses Phänomen beschreiben Frondel et al. (2020) auf dem Kraftstoffmarkt nach Einführung der MTS-K. Dieselbe Erhöhung des Raffineriepreises um 1 Euro führte innerhalb von zwei Tagen nun nur noch zu einer Erhöhung des Tankstellenpreises um 0,65 Euro je Liter. Eine gleich große Senkung führte innerhalb von zwei Tagen zu einer Senkung des Tankstellenpreises um 0,83 Euro je Liter.¹⁰

Auch Montag et al. (2026) analysieren den Effekt sinkender Suchkosten auf der Nachfragerseite. Die Autoren finden im Durchschnitt einen preissenkenden Effekt von 2,7 Prozent für Benzin und 1,8 Prozent für Diesel. Diese Kennzahlen betreffen allerdings den Durchschnitts- und nicht den Minimalpreis an den Tankstellen, welcher weniger stark fiel. Ex ante informierte Konsumenten, also solche, die bereits vor der Einführung der MTS-K aktiv Preise verglichen, profitierten demnach weniger als die vormals Uninformierten. Gestützt wird dieses Resultat von Haucap, Heimeshoff, Kehder et al. (2017), die mit Hilfe von Mengendaten von 327 Tankstellen aus vier deutschen Städten zeigen, dass nach der Einführung der MTS-K deutlich mehr Konsumenten in Zeiten niedriger Preise tankten. Die gesunkenen Suchkosten haben also tatsächlich mehr Verbraucher zum Preisvergleich bewegt.

Sowohl Montag et al. (2026) als auch Haucap, Heimeshoff, Kehder, et al. (2017) merken an, dass eine höhere Preistransparenz die Kollusion zwischen Anbietern vereinfachen kann. Haucap, Heimeshoff, Kehder, et al. (2017) beschreiben allerdings, dass es seit Einführung der MTS-K zu mehr Preiszyklen und zu einer größeren Spanne zwischen Tagesniedrigst- und Tageshöchstpreisen kommt, und interpretieren das als Zeichen für eine Intensivierung des Wettbewerbs. Siekmann (2017) dokumentiert diese Intraday-Zyklen flächendeckend und zeigt, dass ihre Intensität mit der lokalen Konzentration steigt.

Auch Montag et al. (2026) finden keine preissteigernde Wirkung der MTS-K. Die Autoren führen das zum einen darauf zurück, dass die Anbieter, wie oben beschrieben, schon vor der Einführung der MTS-K nahezu vollständige Informationen über die Preise der Konkurrenz hatten. Zum anderen beschreiben sie zwei gegenläufige Effekte des Wettbewerbs auf die Wirkung der MTS-K. Einerseits verfügen Tankstellen mit mehr Marktmacht über eine höhere Marge, die sie abschmelzen können. Andererseits fällt der Effekt der MTS-K umso stärker aus, je mehr Tankstellen in der Umgebung liegen. Beide Effekte sind intuitiv, denn im vollständigen Wettbewerb liegt der Preis bereits bei den Grenzkosten, während im Monopol auch vollständige Transparenz den Konsumenten keine Ausweichmöglichkeit verschafft.

¹⁰ Frondel et al. (2020) schreiben der MTS-K selbst keine kausale Rolle für diese Umkehr zu, halten aber fest, dass ihre Ergebnisse auf positive Auswirkungen auf die Konsumentenwohlfahrt hindeuten.

Komplementär dazu zeigen Fischer et al. (2025) für Deutschland, dass der Markteintritt einer neuen Tankstelle die lokale Preisverteilung dauerhaft nach unten verschiebt, vor allem am unteren Ende der Preisverteilung. Die höchsten Preise am Markt reagieren hingegen kaum. Von mehr Wettbewerb profitieren damit vor allem die informierten Preissucher, von mehr Transparenz dagegen vor allem die vormals uninformierten Nachfrager.

Die Preisdaten eröffneten zugleich (unbeabsichtigt) neue Strategien auf der Anbieterseite. Erstens erlaubt vollständige Preistransparenz das Entstehen sogenannter Bestpreisklauseln. Im Mai 2015 führte Shell eine Preisgarantie ein, die Mitgliedern des Kundenprogramms automatisch höchstens zwei Cent je Liter über dem günstigsten der zehn nächstgelegenen Markentankstellen berechnete, ermittelt aus den Daten der MTS-K (Shell Club-Smart 2017). Tankstellen der Marke HEM garantieren ihren Kunden den besten Preis in einem Umkreis von fünf Kilometern, wenn diese in einer eigenen Preisvergleichs-App einen Coupon mit dem günstigsten Preis erzeugen (Deutsche Tamoil GmbH 2026).¹¹

Entgegen der ersten Intuition sind Preisgarantien nicht das Symptom funktionierenden Wettbewerbs, sondern ein Mechanismus, diesen zu unterdrücken. Dadurch, dass jede Unterbietung automatisch mitgegangen wird, kann kein Konkurrent mit niedrigeren Preisen Kunden hinzugewinnen. Im Extremfall kann das zu einem kollusiven Gleichgewicht führen, in dem sich Unternehmen stillschweigend, ohne explizite Absprache, wie ein Kartell verhalten. Zusätzlich kommt es bei dieser Form der Preisgarantie zu einer Preisdiskriminierung, da informierte Kunden immer den besten Preis bekommen, während uninformierte Kunden weiterhin einen hohen Preis bezahlen (Dewenter und Schwalbe 2016). Cabral et al. (2021) zeigen darüber hinaus, dass eine Preisgarantie die Entstehung von Kollusion erleichtert, weil sie die Kosten senkt, einer Preiserhöhung des Wettbewerbers zu folgen. Ein Anbieter, der seinen Preis niedrig hält, kann die preissensiblen Kunden nun nicht mehr abwerben, da diese beim Wettbewerber mit Preisgarantie ebenfalls den besten Preis erhalten.

Dewenter und Schwalbe (2016) zeigen, dass die Preise an Shell-Tankstellen nach der Einführung signifikant anstiegen, und zwar um 2,4 bis 2,8 Cent je Liter Benzin und um 0,35 Cent je Liter Diesel. Die zwei Monate zuvor eingeführte Garantie der Kette HEM hatte dagegen keine preissteigernde Wirkung. Vermutlich neutralisiert der Aufwand, den Coupon selbst erzeugen zu müssen, die wettbewerbsdämpfende Wirkung. Cabral et al. (2021) zeigen zusätzlich, dass die Shell-Preisgarantie zu einem neuen Preismuster führte. Etwa vier Wochen nach ihrer Einführung erhöhten 150 der 254 Aral-Tankstellen in Nordrhein-Westfalen um 12:01 Uhr ihren Preis um drei Cent je Liter, 168 der 189 Shell-Stationen folgten innerhalb von drei Stunden. In den folgenden Wochen übernahmen zunächst die übrigen Markentankstellen, später die freien Tankstellen die Mittagserhöhung. Zuvor waren die Preise über den Tag gefallen und erst nach dem Abendverkehr wieder gestiegen. Auch die Erhöhung von drei Cent ist kein Zufall und folgt aus der Ausgestaltung der Shell-Garantie, die erst oberhalb einer Preisdifferenz von zwei Cent greift. In der Folge lag der Nachmittagspreis für die durchschnittliche Tankstelle knapp zwei Cent je Liter über dem Niveau vor Einführung der Garantie, im Tagesdurchschnitt rund einen Cent.

¹¹ Shell bietet die Preisgarantie nach unserer Kenntnis inzwischen nicht mehr an. Die HEM-Variante besteht fort.

Zweitens zeigen Assad et al. (2024), dass die vollständige Verfügbarkeit von Preisdaten es den Anbietern ermöglicht, Preisalgorithmen einzusetzen. Weil die Adoption an den einzelnen Stationen nicht beobachtbar ist, nutzen die Autoren Strukturbruchtests, um sie zu identifizieren. In der Folge zeigen die Autoren, dass Tankstellen, die einen Algorithmus einsetzen, ihre Preise erheblich häufiger ändern, die Preise in kleineren Schritten anpassen und rund ein Drittel schneller auf Preisänderungen der Konkurrenz reagieren. Dadurch steigen die Margen dieser Tankstellen in Nicht-Monopolmärkten um 9 Prozent, während sie in Monopolen unverändert bleiben, weil dort ohnehin gewinnmaximal bepreist wird. In Duopolmärkten steigen die Margen nicht, wenn nur eine der beiden Tankstellen umstellt. Führen beide einen Algorithmus ein, steigen die Margen um 28 Prozent. Die Margenausweitung setzt zudem nicht sofort ein, sondern erst etwa ein Jahr nach der marktweiten Adoption, was damit vereinbar ist, dass Algorithmen kollusive Strategien erst erlernen müssen (Calvano et al. 2020).

In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob es optimal ist, dass die MTS-K den Verbrauchern die Preise aller Tankstellen zeigt. Der Studie von Martin (2024) zufolge ist das nicht der Fall. Seine Studie zeigt vielmehr, dass der Zusammenhang von Markttransparenz und Konsumentenwohlfahrt einer umgekehrten U-Form folgt und aus zwei gegenläufigen Effekten entsteht. Die Anzahl der angezeigten Tankstellen zu begrenzen, erzeugt zusätzlichen Wettbewerb darum, überhaupt angezeigt zu werden. Gegenläufig wirkt, dass Konsumenten die Preise einer näheren, aber etwas teureren Tankstelle dann nicht mehr sehen, sodass Konsumenten zum Teil suboptimal weite Anfahrtswege wählen. Für Deutschland schätzt Martin (2024) das Wohlfahrtsmaximum bei einer Anzeige der 20 Prozent günstigsten Tankstellen eines Ortes. Die Konsumausgaben würden dadurch um 1,5 Prozent sinken. Offen bleibt allerdings, ob Preisalgorithmen wie bei Assad et al. (2024) unter einer beschränkten Anzeige die Margen weniger stark ausweiten können.

Österreich praktiziert eine solche beschränkte Anzeige seit 2011. Der Spritpreisrechner listet zu einer Adresse die zehn nächstgelegenen Tankstellen auf, zeigt aber nur die Preise der fünf günstigsten von ihnen (Republik Österreich 2011; Energie-Control Austria (E-Control) 2026a). Ob eine solche beschränkte Anzeige in der Praxis wirkt, lässt sich für Österreich allerdings kaum belegen. Bernhardt et al. (2025) finden für die österreichische Transparenzregel keine signifikanten Preiseffekte, räumen aber selbst ein, dass sich ihre Wirkung nicht von der im selben Jahr eingeführten 12-Uhr-Regel trennen lässt.

4.2 Internationale Evidenz

Wie in Kapitel 3 beschrieben, gibt es in relativ vielen Ländern eine Markttransparenzregel mit leicht unterschiedlicher Ausgestaltung. Im Folgenden fassen wir einige Studien zusammen, die den Effekt dieser Regelungen in den verschiedenen Ländern evaluieren.

Choi und Kim (2024) finden für Südkorea ein ähnliches Muster wie Montag et al. (2026) für Deutschland. Eine Reduktion der Suchkosten bringt nur etwas, wenn Konsumenten die Wahl zwischen Tankstellen haben. Das heißt, dass der Effekt der Transparenz mit dem Wettbewerb zwischen Tankstellen steigt. Die Autoren zeigen aber auch, dass der Marktführer SK Energy versucht, koordinierte Preissprünge am Markt durchzusetzen, in der Hoffnung, dass andere folgen. Zusätzlich beschreiben sie eine sinkende Preisvarianz und abgeschwächte Preiszyklen. Die Autoren werten dies als vorteilhaft für Anbieter und

Verbraucher. Nach der Logik von Haucap, Heimeshoff, Kehder, et al. (2017) könnte es aber auch ein Symptom sinkenden Wettbewerbs sein.

Luco (2019) nutzt die regional gestaffelte Einführung einer Transparenzregel in Chile im Jahr 2012 und zeigt, dass deren Wirkung stark vom Suchverhalten der Verbraucher abhängt. Je mehr Verbraucher Preise vergleichen, desto lohnender ist es für eine Tankstelle, von einem hohen Preisniveau abzuweichen und diese Kunden abzuwerben, was Koordination erschwert. Für die Anbieter macht die Transparenzregel dagegen Abweichungen vom kollusiven Gleichgewicht sofort sichtbar und erleichtert die Reaktion darauf. Im Gegensatz zu Deutschland und Südkorea überwog in Chile allerdings die Reaktion der Anbieterseite und die Margen stiegen um 9 Prozent. Dieser Anstieg war allerdings nicht gleichmäßig über das Land verteilt. In einkommensschwachen Gegenden wuchsen die Margen um rund 12 Prozent, während sie in einkommensstarken Gegenden um 4 Prozent sanken. Ausschlaggebend dafür war nicht das Einkommen selbst, sondern die Varianz im Suchverhalten, das in wohlhabenderen Gegenden intensiver war. Es ist naheliegend, dass ärmere Haushalte zu Beginn der 2010er-Jahre noch seltener ein Smartphone besaßen und daher die Preisinformationen kaum nutzen konnten. Diese Erklärung wäre zumindest im Einklang mit den Resultaten von Choi und Kim (2024).

In einigen australischen Bundesstaaten besteht eine Transparenzpflicht auch ohne Zeitregel. New South Wales führte 2016 den FuelCheck mit einer Echtzeit-Meldepflicht der Tankstellen ein, Queensland folgte im Dezember 2018 und Südaustralien im März 2021. Auch Tasmanien und das Australian Capital Territory bauten auf der bestehenden Plattform von New South Wales ihre eigenen Meldesysteme auf. Griffith University (2020) verglich die Preise vor und während der Regulierung und fand in den meisten Regionen Südost-Queenslands leichte Rückgänge der durchschnittlichen Tagespreise. Die Ersparnis für Verbraucher in Südost-Queensland schätzt die Studie auf rund 9,8 Mio. australische Dollar (rund 6 Mio. Euro) im Jahr, davon rund 7,7 Mio. australische Dollar (rund 4,8 Mio. Euro) in Brisbane. Für die übrigen Landesteile ließ sich kein Preiseffekt nachweisen. Das ist ein weiterer Hinweis darauf, dass die Wirkung der Transparenzregel vom Wettbewerb abhängt. Zugleich zeigt die Studie, dass die Preiszyklen fortbestanden und die Preissprünge von nur drei Unternehmen ausgingen.

Auch Oczkowski et al. (2018) zeigen, dass in den Regionalzentren von New South Wales eine geringe Stationsdichte die Preise erhöht. Ein zusätzlicher unabhängiger Anbieter senkt sie um 0,5 bis 1,5 Cent je Liter. Barkley et al. (2022) nutzen die Echtzeitdaten, um die Wirkung öffentlicher Kritik zu messen. Nachdem der Vorsitzende der Wettbewerbsbehörde ACCC den Tankstellen im März 2020 vorgeworfen hatte, gesunkene Ölpreise nicht weiterzugeben, fielen die Preise in Sydney um 1,5 Cent je Liter, an überdurchschnittlich teuren Stationen um 2,5 Cent je Liter und damit um 22 Prozent der Marge. In ländlichen Märkten war der Effekt deutlich schwächer. RAA (2023) und ACT Government, Chief Minister, Treasury and Economic Development Directorate (2023) zeigen für Südaustralien, dass Verbraucher 11 Cent je Liter Normalbenzin und 27 Cent je Liter Diesel sparen können, wenn sie Preisvergleiche nutzen.

In Melbourne teilten große Tankstellenketten ihre Preise im 15- bis 30-Minuten-Takt über die private Plattform Informed Sources, zu der Konsumenten keinen Zugang hatten. Die australische Wettbewerbsbehörde ACCC leitete ein Verfahren ein, und Coles schied im

April 2016 aus der Plattform aus, während die übrigen Anbieter die Preise von Coles weiterhin sahen. Byrne et al. (2025) zeigen, dass dem Wettbewerb dadurch sogar geschadet wurde. Coles änderte in der Folge seine Preise seltener, reagierte weniger auf die Konkurrenz und wurde zum Preisführer bei koordinierten Preiserhöhungen. Die Margen stiegen dadurch um 50 Prozent, bei Coles im Durchschnitt um 5,9 Cent je Liter und um 3,4 Cent je Liter bei den übrigen Anbietern. Auch die Auflage der ACCC an Informed Sources, die Preisdaten Dritten zu angemessenen Bedingungen anzubieten, führte zu keinem Markteintritt einer Preisvergleichs-App. Die Studie zeigt, dass auch die einseitige Beschneidung von Transparenz auf der Anbieterseite für den Wettbewerb schädlich sein kann.

Seit Kurzem verpflichten auch Dänemark (Januar 2026), das Vereinigte Königreich (Februar 2026) und Québec (April 2026) Tankstellen zur Veröffentlichung ihrer Preise (Königreich Dänemark 2025; Vereinigtes Königreich, Department for Energy Security and Net Zero 2026; Régie de l'énergie du Québec 2026). Stand heute sind die Regime allerdings noch nicht evaluiert. Doch auch die seit Langem bestehenden Meldepflichten in Spanien (seit 2007) und Portugal (seit 2008) wurden bislang nicht auf ihre Preiswirkung untersucht (Ministerio de Industria, Turismo y Comercio 2007; República Portuguesa 2008). Nichtsdestotrotz zeigt die vorhandene Evidenz ein wiederkehrendes Muster. Ob Transparenz die Preise senkt, hängt weniger von der Meldepflicht selbst ab als davon, ob Verbraucher die Informationen tatsächlich nutzen und wie viel die Anbieter durch sie zusätzlich über einander erfahren. Diese Bedingungen fasst das folgende Zwischenfazit zusammen.

4.3 Zwischenfazit

Die Evidenz zu Markttransparenzregeln fällt uneinheitlich aus. Transparenz kann die Voraussetzungen für Wettbewerb verbessern und zu niedrigeren Preisen führen, wenn Verbraucher die Preisinformationen auch entsprechend nutzen und es hinreichenden lokalen Wettbewerb gibt. Für Deutschland fand eine frühe Schätzung mit kürzerem Beobachtungszeitraum steigende Preise (Dewenter et al. 2017a), neuere Studien mit längerem Beobachtungszeitraum finden eher sinkende Preise (Montag et al. 2026). Bernhardt et al. (2025) finden signifikante Resultate nur in der Schätzung mit dem längsten Beobachtungshorizont bis 2018. In dieser Schätzung sinken die Preise um zwei bis drei Cent je Liter. Zugleich eröffneten die Meldedaten den Anbietern neue Strategien, die die Margen dort erhöhten, wo sie eingesetzt wurden: Preisgarantien ab 2015 und Preisalgorithmen ab 2017 (Dewenter und Schwalbe 2016; Cabral et al. 2021; Assad et al. 2024). Wie sich beide Entwicklungen in Deutschland einzeln gegeneinander aufrechnen, hat unseres Wissens bislang keine Studie untersucht. In Chile stiegen die Margen nach Einführung einer vergleichbaren Meldepflicht dagegen im Durchschnitt (Luco 2019).

Klar ist dagegen, dass die Preisinformationen für Verbraucher so leicht zugänglich wie möglich sein sollten und Aufmerksamkeit für dieses Angebot geschaffen werden muss. Je mehr Verbraucher den günstigsten Preis suchen, desto höher ist der Preisdruck und desto lohnender wird es für eine Tankstelle, von einem abgestimmten hohen Preisniveau abzuweichen. Nutzen zu wenige Verbraucher die Informationen, kann eine Transparenzpflicht dagegen die Koordination erleichtern. In Chile stiegen die Margen um durchschnittlich 9 Prozent (Luco 2019). In Deutschland, wo Preis-Apps breit genutzt werden (Haucap, Heimeshoff, Kehder, et al. 2017) und die Anbieter schon vor der MTS-K nahezu

vollständig informiert waren (Montag et al. 2026), fiel dieser Kanal weniger stark ins Gewicht. Margensteigernde Effekte gingen hier stattdessen von Preisgarantien und Algorithmen aus.

Ebenso wichtig ist ausreichender lokaler Wettbewerb, denn Transparenz nützt nur, wenn Verbraucher auch auf eine günstigere Tankstelle ausweichen können. Der Preiseffekt der MTS-K fiel umso stärker aus, je mehr Tankstellen im Umkreis lagen (Montag et al. 2026). In Südkorea sanken die Suchkosten in wettbewerbsintensiven Bezirken ebenfalls stärker (Choi und Kim 2024), und auch die Weitergabe von Kostenänderungen an die Verbraucher steigt mit der Zahl der Wettbewerber (Genakos und Pagliero 2022). Zudem senkt bereits der Markteintritt einer zusätzlichen Tankstelle die lokalen Preise, vor allem am unteren Ende der Preisverteilung (Fischer et al. 2025). Vor diesem Hintergrund verdient die Ausdünnung des deutschen Tankstellennetzes Beachtung: Von 46.091 Stationen im Jahr 1970 (Bundesverband freier Tankstellen 2025) waren Ende 2025 noch 14.308 übrig (Kfz-Innung Mittelbaden 2026). Zuletzt sank die Zahl allerdings nur noch langsam. Freie Tankstellen, die häufig günstiger anbieten, sind in ländlichen Regionen jedoch deutlich schlechter erreichbar (Neumeier 2012). In Regionen, in denen eine günstige Alternative fehlt, kann Transparenz den Preis kaum disziplinieren. Dieses Problem würde durch einen weiteren Rückgang des Netzes verstärkt werden.

Neben Nutzung und Wettbewerb entscheidet auch die Gestaltung des Informationszugangs über die Wirkung. Die MTS-K gibt sämtliche Preise an die Verbraucher-Informationsdienste weiter. Volle Transparenz ist nach Martin (2024) jedoch nicht die verbraucherfreundlichste Ausgestaltung. Seine Modellrechnungen mit deutschen Daten ergeben, dass die Konsumentenwohlfahrt maximiert wird, wenn nur die günstigsten 20 Prozent der Preise um eine Adresse gezeigt werden. Die Tankstellen konkurrieren dann stärker darum, überhaupt sichtbar zu sein. Der Autor berechnet eine potenzielle Verbraucherersparnis von 1,5 Prozent. Eine beschränkte Anzeige ist damit ein naheliegender Ansatz, die Wirkung der Markttransparenzregulierung zu verstärken, ohne in die Preissetzung einzugreifen. Außerdem könnte eine beschränkte Anzeige die margensteigernde Wirkung von Preisalgorithmen zusätzlich dämpfen. Die Nachteile einer beschränkten Anzeige dürften gerade in dünn besiedelten Regionen ins Gewicht fallen, in denen eine nahegelegene Tankstelle ohnehin oft die einzige erreichbare Alternative ist.

Insgesamt ist eine Markttransparenzregulierung zwar ein vergleichsweise milder Eingriff in den Markt, allerdings ist die Evidenz zu ihrer Wirkung nicht eindeutig. Transparenz verbessert die Voraussetzungen für Wettbewerb, garantiert niedrigere Preise aber nicht. Eine Meldepflicht allein genügt nicht: Die Informationen müssen von den Verbrauchern tatsächlich genutzt werden, um Preisdruck aufzubauen, und vor Ort muss eine günstigere Alternative erreichbar sein. Auch die Preissetzung der Anbieter sollte fortlaufend beobachtet werden. Eine beschränkte Anzeige der günstigsten Preise kann ein zusätzlicher Hebel sein, um den Tankstellenwettbewerb zu maximieren. Die Mineralölwirtschaft bestreitet allerdings bereits die Prämisse eines Wettbewerbsproblems. Der Branchenverband en2x verweist auf im europäischen Vergleich niedrige Preise ohne Steuern und Abgaben und kritisiert die Ausweitung der Befugnisse der Markttransparenzstelle als Schritt zu einer „faktischen Preiskontrolle einer einzelnen Branche“ (en2x – Wirtschaftsverband

Fuels und Energie 2026).¹² Ein Vergleich von Preisniveaus zwischen Ländern erlaubt allerdings keine Aussage über die Wirkung einzelner Instrumente. Die hier ausgewertete Evidenz beruht deshalb auf Studien, die Preise und Margen vor und nach der Einführung einer Regel vergleichen. Seit April 2026 kombiniert Deutschland die Markttransparenzstelle zudem mit einer Zeitregel für Preiserhöhungen. Wie solche Zeitregeln wirken und ob sie im Zusammenspiel mit voller Transparenz die gegenseitige Beobachtung der Anbieter erleichtern, untersucht das folgende Kapitel.

¹² Die Formulierung ist insofern bemerkenswert, als eine Preiskontrolle einzelner Branchen in Deutschland zur Normalität gehört. Die Bundesnetzagentur reguliert die Netzentgelte für Strom und Gas, die Trassenpreise im Schienenverkehr und die Briefporti, die Abgabepreise verschreibungspflichtiger Arzneimittel folgen der Arzneimittelpreisverordnung, und Taxitarife werden nach dem Personenbeförderungsgesetz behördlich festgesetzt. Für Strom und Gas galt 2023 sogar ein gedeckelter Endkundenpreis. Der Unterschied liegt darin, dass diese Instrumente Preise vorgeben, während die Markttransparenzstelle Preise erhebt und veröffentlicht, aber keinen vorschreibt.

5 Zeitliche Beschränkungen der Preisanpassung

Wie in Kapitel 3 beschrieben, greifen Zeitregeln nicht in die Höhe, sondern in den Zeitpunkt der Preissetzung ein. Sie sollen die Zahl der Preisänderungen im Tagesverlauf begrenzen und Preise für Verbraucher übersichtlicher machen. Ob sie auch das Preisniveau senken, ist dagegen offen (Dewenter et al. 2017b). Theoretisch können Zeitregeln helfen, stillschweigende Kollusion zu stabilisieren, indem sie die Preissetzung der Anbieter synchronisieren, wie Byrne und Roos (2019) für Westaustralien zeigen.

Auch asymmetrische Zeitregeln, die nur den Zeitpunkt für Preiserhöhungen und nicht den für Preissenkungen begrenzen, können Verbrauchern schaden: Dürfen Tankstellen ihre Preise nach der täglichen Festlegung nur noch senken, setzen sie den Ausgangspreis höher an, und Verbraucher, die auf spätere Senkungen warten, tragen zusätzliche Kosten (Obradovits 2014).

Evaluationen liegen vor allem für Österreich und Westaustralien vor. Auch für Deutschland gibt es erste Auswertungen. Die Regeln in Victoria und im Northern Territory sind noch zu jung. Wir diskutieren zunächst die Evidenz aus Österreich, ordnen dann die deutsche 12-Uhr-Regel ein und betrachten die australischen Regeln. Das Zwischenfazit geht abschließend vor allem auf das Zusammenspiel von Zeitregeln und Markttransparenz ein.

5.1 Spritpreisrechner und die 12-Uhr-Regel in Österreich

Österreich erlaubt Tankstellen seit Juli 2009, ihre Preise nur einmal täglich zu erhöhen, während Senkungen jederzeit möglich sind (Republik Österreich 2009). Zu Beginn hing der Zeitpunkt der erlaubten Preiserhöhung vom Tankstellentyp ab. Durchgehend geöffnete Tankstellen mussten um Mitternacht erhöhen, Automatentankstellen spätestens um 8:30 Uhr und alle übrigen spätestens bei Öffnung. Seit Januar 2011 gilt eine einheitliche Erhöhung um 12 Uhr mittags (Republik Österreich 2010). Da Österreich im August 2011 allerdings zusätzlich eine Transparenzregulierung einführte, lassen sich die Effekte der Zeitregel und der Transparenzregel in der empirischen Analyse kaum voneinander trennen.

Eine asymmetrische Beschränkung von Preisanpassungen ist aus theoretischer Sicht aus zwei Gründen problematisch. Erstens haben Tankstellen den Anreiz, ihren Preis um 12 Uhr eher zu hoch als zu niedrig anzusetzen. Ein zu hoher Preis lässt sich jederzeit senken, während ein zu niedriger bis zum nächsten Mittag bindet (Obradovits 2014). Denter (2026) zeigt, dass die Regel den erwarteten Durchschnittspreis deshalb nicht senkt und ihn unter bestimmten Voraussetzungen anhebt. Ist die Nachfrage kurz nach 12 Uhr schwach, wäre ein niedriger Preis kurzfristig optimal, verbaut aber die Möglichkeit, später (um kurz vor 12 Uhr des Folgetages) bei starker Nachfrage einen hohen Preis zu verlangen. Die Tankstelle setzt den Mittagspreis deshalb über das Niveau, das der aktuellen Nachfrage entspricht, und je mehr Nachfrage sie für die Stunden vor der nächsten Erhöhung erwartet, desto höher. Im Extremfall wählt sie den Preis, der bei starker Nachfrage optimal wäre. Dann steigt der erwartete Durchschnittspreis, und die Verbraucherwohlfahrt sinkt.

Unverändert bleibt der Durchschnittspreis nur in einem speziellen Fall, nämlich wenn die Tankstelle mit dem Mittagspreis unter diesem Hochnachfragepreis bleibt. Dann wird ihr eigener Mittagspreis bis zum nächsten Mittag zu ihrer Obergrenze, sodass sie bei starker

Nachfrage weniger verlangen kann als ohne die Regel, und der höhere Mittagspreis und der niedrigere Preis des Folgetages heben sich im Erwartungswert auf. Selbst dann gewinnen die Verbraucher nur unter einer starken Annahme. Das Modell kennt keine Suchkosten, niemand wendet also etwas auf, um die günstigen Stunden zu treffen.

Die Regel kann sich zudem selbst verstärken. Weichen Verbraucher auf die Stunden vor 12 Uhr aus, sinkt die Nachfrage direkt nach der Erhöhung und steigt kurz vor der nächsten. Bei Obradovits (2014) lohnt sich ein niedriger Mittagspreis dann noch weniger, und im Modell von Denter (2026) wird genau der Fall wahrscheinlicher, in dem der Durchschnittspreis steigt. Der Anstieg fällt umso größer aus, je stärker sich die Nachfrage vor und nach 12 Uhr unterscheidet. Dass Verbraucher tatsächlich ausweichen, zeigte sich in Österreich früh. Die Wirtschaftskammer klagte bereits 2011, das Tankgeschäft komme zwischen 12 und 14 Uhr praktisch zum Erliegen (Handler 2013). Ähnliche Nebenwirkungen scheint es aktuell in Deutschland zu geben. Marktteilnehmer berichten von einem erheblichen Rückgang des Geschäfts nach 12 Uhr, worunter auch das Geschäft mit Snacks wie belegten Brötchen und Getränken gerade in der Mittagszeit in Mitleidenschaft gezogen werde.

Zweitens verschiebt die Regel die Last zwischen den Verbrauchern. Weil die Preise nach 12 Uhr am höchsten sind und bis zum nächsten Mittag fallen, lohnt es sich, den Tankvorgang aufzuschieben. Wer das nicht kann, zahlt mehr, und wer es tut, hat Aufwand. Da die Tankstellen ihre Gewinne unter der Regel halten können, ist dieser Aufwand ein reiner Wohlfahrtsverlust (Obradovits 2014).

Gestützt werden diese Vorhersagen durch Laborexperimente. Teilnehmer, die ihre Preise nur zu festen Zeitpunkten erhöhen dürfen, wählen fast immer den Höchstpreis, koordinieren sich häufiger auf denselben Preis und setzen im Durchschnitt höhere Preise als ohne Zeitregel (Berninghaus et al. 2012). Haucap und Müller (2012) kommen zu einem ähnlichen Ergebnis in ihrem Experiment. Dürfen Teilnehmer ihre Preise nur einmal im Spiel erhöhen, aber jederzeit senken, liegen ihre Preise um rund 17 Prozent höher als ohne Regel. Auch in diesem Fall lässt sich eine Preiserhöhung, der die Konkurrenz nicht folgt, sofort wieder zurücknehmen und ist deshalb weniger riskant. Das Experiment zeigt außerdem, dass eine Regel nach westaustralischem Vorbild, die nur eine Preisänderung (in beide Richtungen) am Tag erlaubt, Preise und Gewinne nicht verändert.

Interessanterweise zeichnet die empirische Evidenz ein etwas anderes Bild. Becker et al. (2021) zeigen, dass Benzinpreise in Österreich Ende 2009, ein halbes Jahr nach Einführung der ersten Fassung der Regel, 23,4 Prozent (oder 8,3 Cent je Liter) unter dem Vergleichswert lagen. Dieser Abstand schrumpfte bis Ende 2010 jedoch auf 3,7 Cent je Liter. Das zeigt erneut, dass Tankstellen einige Zeit benötigen, um wieder zu ihrer Abstimmung zu finden. Wang (2009) findet einen ähnlichen Effekt in Westaustralien. Für Diesel schätzen Becker et al. (2021) den Preiseffekt der Zeitregel auf nur 6,6 Prozent oder 2,87 Cent je Liter. Auch das zeigt, dass solche Regeln nur dort wirken, wo es vorher tatsächlich Suchfraktionen gab. Becker et al. (2021) erklären den schwächeren Dieseleffekt damit, dass die Dieselnachfrage von gewerblichen Abnehmern geprägt ist, die große Mengen häufig kaufen und deshalb schon vor der Regel intensiv nach günstigen Preisen gesucht haben. Große Speditionen beobachten die Preise laufend und steuern ihre Fahrzeuge gezielt zu bestimmten Tankstellen. Eine Maßnahme, die das Auffinden günstiger Preise erleichtert, kann dort kaum noch etwas verbessern. Ergänzend verweisen die Autoren auf

die geringe Preiselastizität der Dieselnachfrage. Ab 2011 wuchs der Abstand erneut, was die Autoren aber eher auf den Spritpreisrechner zurückführen als auf die 12-Uhr-Fassung, die lediglich den Erhöhungszeitpunkt vereinheitlichte.

Auch Dewenter et al. (2017b) vergleichen die Kraftstoffpreise ohne Steuern in Österreich vor und nach der Einführung der 12-Uhr-Regel im Januar 2011 mit denen in Deutschland und sechs weiteren EU-Ländern. Gegenüber Deutschland sanken die Preise um 2,2 Cent je Liter Benzin und um 2,6 Cent je Liter Diesel. Gegenüber den übrigen Ländern sanken sie je nach Land um 0,6 bis 4,1 Cent. Auch dieser Effekt lässt sich nicht allein der Zeitregel zuschreiben: Der von den Autoren betrachtete Zeitraum nach der Einführung reicht bis Februar 2012 und umfasst damit auch den im August 2011 gestarteten Spritpreisrechner. Die Autoren argumentieren, dass sich Preiserhöhungen unter der Regulierung schwerer abstimmen lassen. Keine Tankstelle kann mehr abwarten, ob ein Preisführer wirklich erhöht, um ihm dann zu folgen, da alle Erhöhungen gleichzeitig um 12 Uhr erfolgen müssen. Unterbietungen bleiben aber jederzeit möglich. Diese Argumentation ist kurzfristig richtig, gilt allerdings nicht auf Dauer. Langfristig lernen die Anbieter über die Wiederholungen (Tage) hinweg, welches Preisniveau sich halten lässt und welche Muster sich bei der Preissetzung etablieren. Eine neue Zeitregel entwertet das erlernte Muster zwar zunächst, verhindert aber nicht, dass es sich unter den neuen Bedingungen erneut bildet. Zusätzlich macht eine Zeitregel den ersten Schritt einer Preisführerschaft risikoärmer. Ein Anbieter, der um 12 Uhr erhöht und keine Folger findet, kann den Preis sofort wieder senken. Eine Tankstelle, die um 12 Uhr nicht erhöht, ist hingegen bis zum nächsten Mittag gebunden. Byrne und Roos (2019) zeigen für Westaustralien, dass Anbieter über Jahre hinweg Preisexperimente durchführen und sich eine Preisführerschaft herausbildet. Dazu passt, dass der geschätzte Abstand in Österreich schon im zweiten Jahr deutlich kleiner war.

Mit der gleichen Methodik wie Frondel et al. (2020) untersuchen auch Fasoula und Schweikert (2020), wie schnell Ölpreisschocks an österreichischen Tankstellen durchgereicht werden. Dort dauerte es vor Einführung der ersten Regulierung 2009 zwölf Handelstage, bis die Hälfte einer Kostensteigerung im Tankstellenpreis ankam; bei einer Kostensenkung waren es 18 Tage. Nach Einführung der Zeitregel lag dieser Zeitraum bei acht Tagen für Steigerungen und sechs Tagen für Senkungen, bei Diesel bei fünf beziehungsweise vier statt zuvor 16 beziehungsweise 14 Tagen. Daher sprechen die Autoren von einem Teilerfolg der Regulierung.

Handler (2010) bewertete Ende 2010 die erste Fassung und empfahl, den Erhöhungszeitpunkt für alle Tankstellen zu vereinheitlichen. Handler (2013) kommt zu dem Schluss, dass die Preiswirkungen der Regel umstritten ist und sich auch mit den eigenen Daten nicht bestätigen lässt. Nachteilig ist, dass Tankstellen um 12 Uhr tendenziell zu hohe Preise ansetzen können, da sie diese später noch senken dürfen. Die Autoren empfehlen, die Regel in einer mehrmonatigen Testphase auszusetzen, um ihre Wirkung zu prüfen. Die Bundeswettbewerbsbehörde evaluierte 2012 nicht die 12-Uhr-Regel, sondern zusätzliche Preiskorridore an drei Reisewochenenden, und bezifferte die Ersparnis für Verbraucher auf insgesamt rund 112.000 Euro, was sie selbst als gering bezeichnete (Bundeswettbewerbsbehörde 2012). Bei der Verlängerung der Regel bis 2028 verwies das Wirtschaftsministerium darauf, dass Superbenzin in Österreich 17,7 Cent je Liter günstiger sei als im Durchschnitt des Euroraums (Bundesministerium für Wirtschaft, Energie und Tourismus 2025). Dieser Vergleich trennt die Wirkung der Regel jedoch nicht von anderen

Unterschieden wie Steuern oder Marktstruktur. Eine abschließende Bewertung der Markttransparenz oder der 12-Uhr-Regel in Österreich ist auf Grund der zeitlichen Nähe beider Maßnahmen schwierig. Seit April 2026 gilt in Österreich zudem eine einmalige, stichtagsbezogene Margenbegrenzung (vgl. Kapitel 3), was Vergleiche auf aktuellem Datenstand zusätzlich erschwert.

5.2 Die 12-Uhr-Regel in Deutschland seit April 2026

Seit dem 1. April 2026 gilt die 12-Uhr-Regel auch in Deutschland. Tankstellen dürfen die Preise für Benzin und Diesel nur noch einmal täglich um 12 Uhr erhöhen, während Senkungen jederzeit erlaubt bleiben (Bundesrepublik Deutschland 2026b). Diese Regulierung wurde Ende März 2026 beschlossen, nachdem die Ölpreise infolge des Irankonflikts und der Störung der Schifffahrt in der Straße von Hormus deutlich gestiegen waren (Deutscher Bundestag 2026a). Anders als in Österreich bleiben in Deutschland die Preise aller Tankstellen öffentlich. Das Gesetz soll nach einem Jahr evaluiert werden.

Gesichert ist bislang vor allem die Wirkung auf den Tagesverlauf. Im zweiten Quartal 2026 sank die durchschnittliche Anzahl der Preisänderungen je Tankstelle von knapp 22 auf knapp acht am Tag. Per Design gab es statt sieben Preisspitzen am Tag nur noch einen Sprung um 12 Uhr. Dieser betrug durchschnittlich rund 15 Cent je Liter und war bis 18 Uhr zu etwa 78 Prozent wieder abgebaut. Tanken ist nun konsequenterweise kurz vor 12 Uhr am günstigsten (Bundeskartellamt 2026b). Die Bundesregierung sieht die Verlässlichkeit der Preisinformationen für Verbraucher gestärkt (Deutscher Bundestag 2026c). Zugleich ist die Preisspanne innerhalb eines Tages gewachsen: Laut ADAC lag sie im Mai 2026 bei 14,6 Cent je Liter E10 und 18,4 Cent je Liter Diesel und damit so hoch wie nie zuvor (ADAC 2026).

Weniger Preisänderungen sind für sich genommen allerdings noch kein Erfolg, denn häufige Preisänderungen und Preiszyklen sind nicht per se ein Zeichen schwachen Wettbewerbs. Noel (2015) zeigt, dass ein Raffineriebrand im kanadischen Nanticoke im Jahr 2007 die seit Jahrzehnten bestehenden täglichen Preiszyklen in Toronto, Ottawa und London abrupt beendete. Er zeigt, dass ohne die Zyklen Preise und Margen um 1,1 bis 1,4 kanadische Cent je Liter höher liegen als zuvor. Lewis und Noel (2011) zeigen außerdem, dass in US-amerikanischen Städten mit Preiszyklen Kostenänderungen zwei- bis dreimal schneller weitergegeben werden als in Städten ohne Zyklen. Die deutsche Regulierung beseitigt die Zyklen nicht, sondern bündelt sie in einem großen Tageszyklus mit Preissprung um 12 Uhr mittags. Es ist unbestritten, dass eine besser verfolgbare Preisentwicklung den Verbrauchern bei der Suche nach dem günstigsten Zeitpunkt zum Tanken hilft. Wie oben beschrieben zeigt Denter (2026) jedoch, dass der (ungewichtete) Tagesdurchschnittspreis ansteigt, weil die Anbieter durch die Verlagerung der Nachfrage auf den günstigsten Zeitpunkt die Preise nach 12 Uhr drastisch anheben. Ob der mengengewichtete Preis bei verändertem Tankverhalten ebenfalls ansteigt, ist aber nicht klar. Auch Obradovits (2014) zeigt, dass Verbraucher, die kurz vor 12 Uhr tanken, im Grunde einen negativen externen Effekt auf alle anderen Verbraucher ausüben, weil die Verbraucher, die ihren Konsum nicht verschieben können, einen umso höheren Preis nach 12 Uhr zahlen je mehr Autofahrer kurz vor 12 Uhr tanken. Entscheidend für die Gesamtbewertung ist deshalb nicht nur, wie oft sich die Preise ändern, sondern vor allem, wie sich die von den Verbrauchern tatsächlich gezahlten Preise sowie die Margen der Anbieter verändern.

Ob die 12-Uhr-Regel den Durchschnittspreis senkt, ist offen, da erste Studien zu unterschiedlichen Ergebnissen kommen. Jung et al. (2026) vergleichen die Margen von deutschen Tankstellen gegenüber dem Großhandelspreis in den zwei Wochen vor und nach der Einführung und finden für Benzin einen Anstieg um 5 bis 6 Cent je Liter, für Diesel keinen signifikanten Effekt. Dabei steigen die Margen besonders bei kleinen und unabhängigen Tankstellen sowie in Süddeutschland. Breiderhoff und Dewenter (2026) vergleichen die Preisentwicklung dagegen mit Frankreich und finden, dass Benzin in Deutschland im ersten Monat um etwa 1 bis 2 Cent je Liter weniger stark stieg als dort. Allerdings galt zu diesem Zeitpunkt schon der freiwillige Preisdeckel von TotalEnergies. Für Diesel lässt sich kein Effekt bestimmen, weil TotalEnergies in Frankreich im selben Zeitraum seine Preisobergrenze für Diesel anhebte. Beide Studien erfassen nur wenige Wochen, da ab Mai die befristete Energiesteuersenkung den Effekt der 12-Uhr-Regel überlagert. Die Monopolkommission hält eine abschließende Bewertung deshalb noch nicht für möglich (Monopolkommission 2026).

Erste Hinweise auf das Ausweichverhalten der Konsumenten, das die Theorie erwarten lässt, liefert eine nicht repräsentative Mitgliederbefragung des Bundesverbands freier und unabhängiger Tankstellen (bft) unter 132 Unternehmen.¹³ 86,4 Prozent der befragten Unternehmen beobachten mehr Kunden kurz vor 12 Uhr, 91,7 Prozent einen geringeren Absatz danach (Bundesverband freier und unabhängiger Tankstellen (bft) 2026). Das entspricht der Klage der österreichischen Wirtschaftskammer von 2011 und genau dem Mechanismus, über den sich die Regel selbst verstärken kann.

Für die Evaluation stellt sich auch die Frage nach der konkreten Ausgestaltung der Regel. In einer Modellrechnung auf Basis von Preisdaten aus der Zeit vor der Regel kommt Siemroth (2026) zu dem Ergebnis, dass eine Erhöhung um 11 Uhr den verkehrsgewichteten Durchschnittspreis am stärksten senken würde, weil sich dann ein über den Tag weitgehend konstanter Preis einstellt. Im Vergleich zur früheren Situation vor Einführung der 12-Uhr-Regel wäre Tanken dann morgens etwas günstiger, abends jedoch teurer. Davon profitierten vor allem Pendler und gewerbliche Kunden, jedoch nicht die preissensibelsten Kunden. Für die Tankstellen wäre gerade diese Reset-Stunde am ungünstigsten, weil sie die Preisdifferenzierung über den Tag einschränkt. Die Monopolkommission empfiehlt, verschiedene Uhrzeiten sowie eine Variante nach westaustralischem Vorbild regional begrenzt zu erproben und zu prüfen, ob Preisvergleichs-Apps wie in Österreich nur die günstigsten Tankstellen anzeigen sollten (Monopolkommission 2026).

5.3 Internationale Evidenz

Wie in Kapitel 3 beschrieben verpflichtet Westaustralien Tankstellen seit Januar 2001, ihre Preise für den Folgetag bis 14 Uhr an FuelWatch zu melden. Diese Preise gelten dann ab 6 Uhr morgens des Folgetags für 24 Stunden. Die Regulierung ist also symmetrisch, da in dieser Zeit sowohl Preiserhöhungen als auch Preissenkungen verboten sind (Select Committee on Pricing of Petroleum Products 2000). Im Unterschied zum deutschen oder österreichischen Modell lassen sich Preiserhöhungen damit nicht einfach zurücknehmen. Eine Tankstelle, die allein erhöht, verliert daher einen ganzen Tag lang

¹³ Der Verband spricht sich zugleich für eine Abschaffung der Regel aus.

Nachfrage. Diese Regel sollte deshalb zumindest theoretisch Preiserhöhungen riskanter machen und die Abstimmung zwischen den Anbietern erschweren (Reindl und Wein 2012; Senate Standing Committee on Economics 2008). Im Labor schneidet sie entsprechend besser ab als die asymmetrische Variante (Haucap und Müller 2012; Angerer 2020).

Wang (2009) zeigt für Perth, dass dieser Effekt zu Beginn der Regulierung tatsächlich eintrat. Nach Einführung der symmetrischen Zeitregel verschwanden die typischen Preiszyklen und Durchschnittspreise sanken, weil die stillschweigende Abstimmung zwischen den Anbietern gestört war. Über die Zeit fanden die Anbieter jedoch wieder zu den Preiszyklen zurück. Allerdings änderte sich deren Ablauf. Während die Preisführerschaft vorher fast immer bei einem großen Anbieter lag, verteilte sie sich nun auf die drei größten. Einen langfristigen Effekt auf die Durchschnittspreise beziffert Wang (2009) allerdings nicht. Auch Roos und Katayama (2013) finden unter der Regulierung häufige und ausgeprägte Preiszyklen. Die australische Wettbewerbsbehörde ACCC schätzte, dass die Margen in Perth seit Beginn der Regulierung relativ zu den Hauptstädten im Osten Australiens um rund 1,9 Cent je Liter gesunken sind (Australian Competition and Consumer Commission 2007). Diese Schätzung stieß allerdings nicht nur auf heftige Kritik, sie ließ sich in einer Nachrechnung auch nicht bestätigen (Harding 2008; Davidson 2008).

Byrne und Roos (2019) zeigen, dass es Anbieter auch ohne explizite Absprachen immer wieder schaffen, ihre Preise zu koordinieren. Ab 2009 etablierte BP in Westaustralien durch Preisführerschaft und gezielte Preisexperimente feste Preismuster. Auf diese Muster stellten sich die Konkurrenten schrittweise ein, und in der Folge stiegen die Tankstellenmargen um rund 3,5 Cent je Liter stärker als in anderen australischen Städten.

Die Zeitregeln, die seit März bzw. April 2026 in Victoria und im Northern Territory gelten, folgen dagegen wie in Österreich und Deutschland dem asymmetrischen Modell (Consumer Affairs Victoria 2026; Northern Territory of Australia 2026). Zwar müssen die Tankstellen auch hier ihre Preise am Vortag melden, Preissenkungen bleiben im Tagesverlauf aber erlaubt. Damit entspricht die Anreizstruktur wieder der österreichischen. Ein zu hoch gemeldeter Tageshöchstpreis lässt sich nach unten korrigieren und ist deshalb mit weniger Risiko verbunden. In Victoria wird die Zeitregel zudem seit August 2025 mit einer Transparenzpflicht kombiniert (Service Victoria 2026b). Damit ist diese Regulierung strukturell näher am deutschen Modell als die Regulierung in Perth.

5.4 Zwischenfazit

Intuitiv scheint eine zeitliche Beschränkung der Preisanpassung zunächst naheliegend. Der Staat muss nicht in die Preishöhe eingreifen und riskiert weder Versorgungsengpässe noch Obergrenzen, die ins Leere laufen. Zugleich macht eine Zeitregel die Preise für die Konsumenten nachvollziehbarer und soll kurzfristige Preisspitzen dämpfen. Theoretische Vorhersagen warnen aber vor einer solchen Regulierung, und die empirische Evidenz bleibt uneindeutig.

Empirisch gesichert ist die Wirkung auf den Tagesverlauf der Preise. In Deutschland sank die Anzahl der Preisänderungen deutlich, und per Definition gibt es statt sieben Preisspitzen nur noch einen Sprung um 12 Uhr. Die Auswirkungen auf das Preisniveau sind bisher nicht eindeutig belegt. Theorie und Laborexperimente lassen von asymmetrischen Regeln keine niedrigeren, teils höhere Preise erwarten. Die Studien für Österreich finden für die

Zeitregel eher niedrigere Preise und eine schnellere Weitergabe von Kostenänderungen. Die 12-Uhr-Fassung lässt sich jedoch kaum von der nur sieben Monate später eingeführten Meldepflicht trennen. Welcher Anteil der in Österreich gemessenen Preiseffekte auf die Zeitregel und welcher auf die spezielle österreichische Transparenzvorschrift entfällt, ist deshalb offen. Die ersten Studien für Deutschland kommen zu unterschiedlichen Ergebnissen. Diese ändern sich offenbar mit der Vergleichsgruppe (Marge gegenüber dem Großhandel beziehungsweise Preisentwicklung gegenüber Frankreich). Außerdem decken beide Studien nur kurzfristige Effekte innerhalb weniger Wochen ab. Die theoretisch und experimentell erwarteten Nachteile sind für Deutschland damit bislang weder bestätigt noch widerlegt.

Theorie und Empirie fallen hier aber weniger auseinander als es scheint. Die gemessenen Preissenkungen lassen sich am ehesten damit erklären, dass eine neue Regel die eingespielte Abstimmung zunächst stört. Langfristig finden die Anbieter aber wieder zu ihren Preiszyklen zurück. Vor allem asymmetrische Zeitregeln können dann sogar unterstützend wirken. In Perth fanden die Anbieter wieder zu ihren Preiszyklen zurück, und Jahre nach Einführung der Regulierung stiegen die Margen dort wieder stärker als in anderen australischen Städten. In Österreich schrumpfte der Effekt der ersten Fassung schon im zweiten Jahr deutlich. Sinkende Preise kurz nach der Einführung sind deshalb nur ein schwacher Beleg für einen dauerhaften Nutzen.

Eindeutiger ist hingegen, dass eine Zeitregel die Last von Verbrauchern, die ihren Tankzeitpunkt frei wählen können und Preise vergleichen, auf jene verschiebt, die das nicht können. Wer nach 12 Uhr tanken muss, zahlt mehr, und wer ausweicht, trägt dafür einen Zeitaufwand. Empirisch zeigen das Jung et al. (2026) für Deutschland. Zusätzlich meldet der ADAC (2026), dass die Preisspanne innerhalb eines Tages in Deutschland so groß war wie nie. Der gezahlte Preis hängt also stark davon ab, wann getankt wird. Wie bereits beschrieben, kann sich das Ausweichen selbst verstärken. Tanken mehr Verbraucher vor 12 Uhr, lohnt sich ein niedriger Mittagspreis für Tankstellen noch weniger, und mehr Verbraucher verschieben ihren Konsum. Dadurch steigt auch der (ungewichtete) Durchschnittspreis, ohne dass aber klar ist ob die Verbraucher im Durchschnitt (mengengewichtet) bei verändertem Tankverhalten auch wirklich mehr zahlen. Hinweise auf dieses Ausweichverhalten gibt es sowohl aus Österreich als auch aus Deutschland (Handler 2013; Bundesverband freier und unabhängiger Tankstellen (bft) 2026). Eine Regel, die Transparenz für alle schaffen soll, begünstigt so vor allem informierte und zeitlich flexible Verbraucher.

Eine andere Ausgestaltung könnte diese Probleme vermutlich mildern, aber nicht lösen. Symmetrische Zeitregeln wie in Westaustralien nehmen den Tankstellen die Möglichkeit, einen zu hoch angesetzten Preis im Tagesverlauf zu korrigieren und schneiden zumindest in Experimenten besser ab. Dauerhaft verhindern können sie stillschweigende kollusive Gleichgewichte allerdings nicht, wie das Beispiel Perth zeigt. Auch könnte die Uhrzeit angepasst werden. Siemroth (2026) zeigt, dass eine frühere Erhöhung den Durchschnittspreis senken könnte, aber preisbewusste Verbraucher stärker belastet. Grundsätzlich setzen Zeitregeln am Zeitpunkt der Preissetzung an, nicht an den Ursachen hoher Preise, die die Monopolkommission vor allem in den Wettbewerbsproblemen auf Raffinerie- und Großhandelsebene sieht. Sie empfiehlt deshalb, verschiedene Varianten regional zu

erproben, bevor dauerhaft über Ausgestaltung oder Abschaffung der Regel entschieden wird (Monopolkommission 2026).

Für Deutschland kommt eine Besonderheit hinzu. Anders als in Österreich, wo die offizielle Plattform zu einer Adresse zwar die zehn nächstgelegenen Tankstellen listet, aber nur die Preise der fünf günstigsten von ihnen ausweist, sind in Deutschland die Preise praktisch aller Tankstellen öffentlich. Zugleich gilt für alle derselbe Zeitpunkt für Preiserhöhungen (Bundesrepublik Deutschland 2013; Bundesrepublik Deutschland 2026b). Das ähnelt den Bedingungen in Perth, wo die Anbieter ihre Preise gleichzeitig setzen und die Konkurrenz vollständig beobachten können. Dort bildete sich über Preisführerschaft und Preisexperimente eine Abstimmung heraus, die die Margen erhöhte (Byrne und Roos 2019). Einen kausalen Effekt der Regel weisen die Autoren nicht aus, und die Erfahrung aus Perth ist keine Prognose für Deutschland. Sie zeigt aber, worauf die gesetzliche Evaluation achten sollte: auf die Entwicklung der Margen, auf wiederkehrende Muster bei den Erhöhungen um 12 Uhr und darauf, ob einzelne Anbieter die Preisführerschaft übernehmen. Für den deutschen Markt vor der Regel ist dokumentiert, dass Aral und Shell als Preisführer die Aufwärtsphasen der Preiszyklen einleiteten (Kahl und Wein 2025). Zu prüfen wäre zudem, ob Preisvergleichs-Apps nach österreichischem Vorbild nur die günstigsten Tankstellen anzeigen sollten (Martin 2024; Monopolkommission 2026).

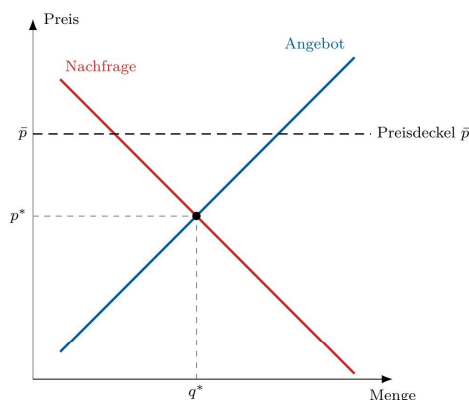
Transparenzpflichten und Zeitregeln sollen den Wettbewerb zwischen den Tankstellen beeinflussen, ohne selbst Preise vorzugeben. Staatliche Höchstpreise setzen dagegen unmittelbar am Preisniveau an. Ihre Wirkung untersucht das folgende Kapitel.

6 Staatliche Höchstpreise

Staatliche Höchstpreise stellen den wohl schwerwiegendsten Eingriff in die unternehmerische Preissetzung dar, weil sie direkt in die Preishöhe eingreifen und nicht nur in den Zeitpunkt der Preissetzung. Trotzdem waren sie in den Energiekrisen international eines der beliebtesten Instrumente. In der EU haben 2026 mindestens elf Staaten entweder einen Preis- oder einen Margendeckel verwendet (Tabelle 1 im Anhang). Da die Wirkung von Höchstpreisen mit ihrer Ausgestaltung sich stark verändert, ordnen wir im Folgenden die Evidenz nach der in Kapitel 3 vorgestellten Systematik.

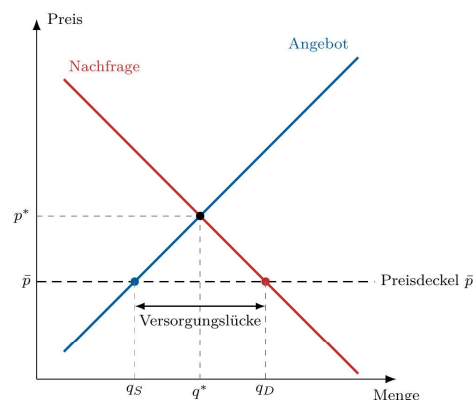
6.1 Feste nominale Preisdeckel

Ein fester nominaler Preisdeckel kann nach ökonomischer Theorie im Wettbewerbsfall nur zwei Dinge bewirken: nichts oder eine Versorgungslücke. Abbildung 1 zeigt beide Fälle im Standardmodell aus Angebot und Nachfrage (Pindyck und Rubinfeld 2018). Die blaue Angebotskurve zeigt, welche Menge die Anbieter zu einem gegebenen Preis verkaufen. Die Kurve steigt, da höhere Preise zusätzliche Menge und zusätzliche Anbieter in den Markt holen. Die rote Nachfragekurve gibt an, welche Menge die Konsumenten zu einem Preis kaufen. Sie fällt, weil steigende Preise die Verbraucher zum Sparen anhalten. Der Schnittpunkt aus Angebots- und Nachfragekurve ergibt das Marktgleichgewicht. Setzt der Staat nun einen Preisdeckel oberhalb des Gleichgewichtspreises (Abbildung 1a), bleibt dieser wirkungslos, weil der Marktpreis ihn ohnehin unterschreitet. Liegt er darunter (Abbildung 1b), sinkt die angebotene Menge auf q_S , während die nachgefragte Menge auf q_D steigt. Diese Differenz ist die entstehende Versorgungslücke.



(a) Deckel über dem Gleichgewichtspreis

Der Deckel bindet nicht, Angebot und Nachfrage bleiben im Gleichgewicht.



(b) Deckel unter dem Gleichgewichtspreis

Zum Deckelpreis wird mehr nachgefragt als angeboten: Versorgungslücke.

Abbildung 1: Wirkung eines festen nominalen Preisdeckels. Eigene Darstellung nach Pindyck und Rubinfeld (2018)

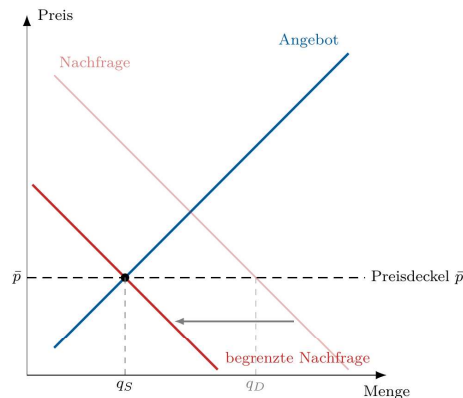
Auf Kraftstoffmärkten herrscht allerdings in aller Regel unvollständiger Wettbewerb: In Deutschland war der Tankstellenmarkt lange von einem (vermeintlich) marktbeherrschenden Oligopol aus fünf Anbietern geprägt (Bundeskartellamt 2011), und auf der Raffinerie- und Großhandelsstufe ist die Konzentration unverändert hoch (Kapitel 2). In vielen der

betrachteten Länder ist die Angebotsseite noch stärker konzentriert. Allerdings gibt es auch Länder wie etwa Belgien, in denen der Tankstellenmarkt weniger konzentriert ist. Mit Marktmacht kommt für die Analyse in jedem Fall ein dritter Fall hinzu: Auf Oligopolmärkten mit bekannter Nachfrage kann ein niedriger Preisdeckel zu einer Ausweitung des Angebots führen. Die Logik liegt darin, dass unter einem bindenden Preisdeckel sich der Gewinn nur noch über eine größere Absatzmenge steigern lässt. Die Anbieter bauen ihre Menge dann aus, sofern dies die beste Möglichkeit ist, ihren Gewinn zu steigern. Der wohlfahrtsökonomisch optimale Preisdeckel entspricht dann genau dem eigentlichen Wettbewerbspreis (Earle et al. 2007).

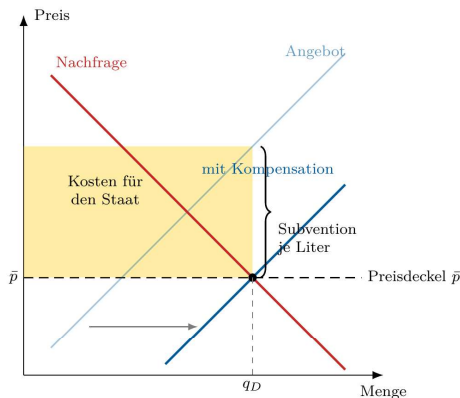
In den beobachteten Fällen in der Realität tritt dieser Fall trotzdem nie ein, und dafür gibt es zwei Gründe. Erstens ist das Fenster schmal. Der Deckel muss zwischen Wettbewerbs- und Oligopolpreis liegen, und diese Spanne dürfte für Tankstellen nur bei wenigen Cent liegen (Kapitel 2). Ölpreisschocks liegen dagegen häufig um ein Vielfaches über diesen Margen (Kuik et al. 2026). Im Ölpreisschock des Frühjahrs 2026 lag der Anstieg der Großhandelspreise für Diesel am 19. März 2026 allein rund 25 Cent je Liter über dem Anstieg des Rohölpreises (Bundeskartellamt 2026a). Ein Deckel, der in einer Krise spürbar entlasten soll, muss deshalb unter den Wettbewerbspreis gesetzt werden und landet wieder in Abbildung 1b. Die dokumentierten Engpässe sind selbst der Beleg dafür. Läge der Deckel im Fenster, würde die zum Deckelpreis nachgefragte Menge bedient, und es gäbe keine Schlangen. Zweitens setzt das Ergebnis voraus, dass die Anbieter die Nachfrage kennen, wenn sie ihre Menge festlegen, während auf Kraftstoffmärkten Importe und Lagerbestände vorab disponiert werden. Earle et al. (2007) zeigen für diesen Fall, dass sich das Vorzeichen umkehrt: Eine Senkung des Deckels verringert Menge und Wohlfahrt, weil sie den Ertrag genau in den knappen Zuständen schmälert, in denen zusätzliche Liter die volle Differenz zwischen Deckel und Kosten verdienen, während das Absatzrisiko in den schwachen Zuständen unverändert bleibt. Liegt der Deckel nah an den Kosten, kann die Belieferung ganz ausbleiben.

Für die Bewertung einer Maßnahme ist nun entscheidend, was mit dieser Versorgungslücke passiert. Da die Zuteilung der Menge unter dem Preisdeckel nicht mehr über den Preis erfolgen kann, übernimmt ein anderer Mechanismus die Allokation. Greift der Staat nicht weiter in den Markt ein, übernimmt in der Regel das Warten die Zuteilung. Barzel (1974) zeigt, dass sich eine Schlange bildet, bis der Gesamtpreis aus Geld und Wartezeit der Wertschätzung des marginalen Käufers entspricht. Dieser Gesamtpreis liegt über dem Preis, der sich ohne den Eingriff eingestellt hätte. Anders als eine Preiszahlung ist die Wartezeit dabei für niemanden ein Ertrag, sondern reine Ressourcenverschwendung. Für Kraftstoffe ist das gemessen worden: Im Frühjahr 1980 galt für Chevron-Tankstellen in Kalifornien ein eigener Preisdeckel, der für andere Tankstellen nicht galt. Deacon und Sonstelie (1985) zeigen, dass Verbraucher im Durchschnitt fast 15 Minuten Wartezeit für eine Ersparnis von rund 16 bis 21 US-Cent je Gallone (4 bis 6 US-Cent je Liter, in Preisen von 1980) in Kauf nahmen. Die aus dieser Wahl geschätzte monetäre Bewertung der Zeit entspricht in etwa dem Nettolohn der Verbraucher. 45 bis 57 Prozent der entgangenen Anbieterrente wurden durch die Wartekosten aufgezehrt. Der Rest kam bei den Verbrauchern an und war schwach progressiv nach Einkommen verteilt. Allerdings sind auch andere Zuteilungsmechanismen prinzipiell vorstellbar wie etwa Bezugsscheine oder der Ausschluss bestimmter Nutzergruppen. Dass eine solche Art der Zwangswirtschaft nicht wünschenswert sein kann, dürfte offensichtlich sein.

Zusätzlich wird die verbleibende Menge ineffizient verteilt, da sie nicht mehr dorthin geliefert wird, wo sie am dringendsten gebraucht wird. Albrecht et al. (2026) zeigen, dass den Anbietern der Anreiz zur Arbitrage genommen wird und daher schon kleinste Kostenunterschiede darüber entscheiden, welche Standorte voll und welche nicht versorgt werden.¹⁴ Die Autoren schätzen den Wohlfahrtsverlust auf das Ein- bis Neunfache des klassischen Mengenverlusts durch überhöhte Preise. Frech und Lee (1987) zeigen, dass der Wohlfahrtsverlust des Preisdeckels um rund drei Viertel über dem Niveau einer bestmöglichen Rationierung liegt.



(a) Nachfrage administrativ begrenzen
Der Markt wird zum Deckelpreis geräumt,
aber nur mit der kleineren Menge q_S .



(b) Angebot zum Deckelpreis rentabel machen
Der Markt wird zum Deckelpreis geräumt,
die Differenz zahlt der Staat.

Abbildung 2: Die zwei Wege, die Versorgungslücke zu schließen. Eigene Darstellung nach Pindyck und Rubinfeld (2018)

Anhand der folgenden Beispiele aus den Energiekrisen 2022 und 2026 zeigen wir, dass viele Staaten weder Warteschlangen noch leere Zapfsäulen in Kauf nehmen und daher nachregulieren. Im Grunde gibt es dafür zwei Möglichkeiten, wie Abbildung 2 zeigt. Erstens kann die Nachfrage künstlich begrenzt werden. Abbildung 2a zeigt, dass das einer Verschiebung der Nachfragekurve entspricht, sodass diese die Angebotskurve wieder schneidet, diesmal allerdings zum gedeckelten Preis und mit einer entsprechend kleineren Menge. In der Praxis geschieht das entweder über eine Rationierung der abgegebenen Menge zum Deckelpreis oder über eine Einschränkung des Berechtigtenkreises. Zweitens kann der Verkauf zum Deckelpreis für die Anbieter wieder rentabel gemacht werden. Das entspricht einer Verschiebung der Angebotskurve, sodass diese die Nachfragekurve zum gedeckelten Preis schneidet und die höhere Menge angeboten wird, wie Abbildung 2b zeigt. In der Praxis wird das über eine fiskalische Kompensation der Verluste oder über eine staatliche Versorgung erreicht. Die Kosten trägt dann der Staat. Sie entsprechen der Subvention je Liter multipliziert mit der gesamten abgesetzten Menge. In Abbildung 2b entsprechen die Gesamtkosten dem gelben Rechteck. Da der Staat nicht diskriminieren kann, muss er jeden verkauften Liter subventionieren und nicht nur jene, die über die Menge q_S hinaus verkauft werden. Auch muss er einen erhöhten Betrag je Einheit zahlen, da er nicht einfach den Abstand zwischen Markt- und Deckelpreis

¹⁴ In Kraftstoffmärkten betrifft das vor allem Transportkosten.

schließen kann, sondern den Abstand zwischen dem Deckelpreis und dem Angebotspreis der zuletzt verkauften Einheit decken muss. Weil der gedeckelte Preis zugleich die Nachfrage ausweitet, wachsen Subventionssatz und Menge gemeinsam, und die Kosten steigen überproportional zur Preislücke (Pindyck und Rubinfeld 2018). Wie wir im Folgenden zeigen, können diese Kosten im Kraftstoffmarkt schnell Größenordnungen erreichen, die den Staatshaushalt spürbar belasten.

Trotzdem gehen die beobachteten Preisdeckel-Regime fast immer einen dieser beiden Wege. Im Jahr 2022 kam es in 45 Ländern mit regulierten Kraftstoffpreisen zu Versorgungsengpässen, und bei mehr als der Hälfte davon waren die Preise eingefroren (Akcura und Cuadros Bloch 2025). Welche Instrumente die Regierungen dann einsetzen, hat Kojima (2013) für 65 Entwicklungsländer systematisch erfasst. Der folgende Abschnitt zeigt die Kosten auf, die dabei entstehen.

Ungarn. In Ungarn wurde bereits zweimal ein fester nominaler Preisdeckel umgesetzt (Abschnitt 3.3). Der erste Deckel von 2021/22 ist der in Europa am besten dokumentierte Fall. Schon kurz nach der Einführung führten steigende Weltmarktpreise zu Versuchen der Regierung, die Nachfrage einzuschränken, wie theoretisch vorausgesagt. Ab Mai 2022 hatten nur noch Fahrzeuge mit ungarischem Kennzeichen Anspruch auf den gedeckelten Preis, ab August nur noch Privat-Pkw, Landwirtschaft und Taxis. Die entstandenen Verluste wurden den Unternehmen nicht ersetzt, und der größte, ehemals staatliche Mineralölkonzern MOL wurde über eine Sondersteuer zusätzlich belastet.¹⁵ In der Folge brachen die Importe ein, und MOL wurde praktisch zum Alleinversorger. Im November 2022 führten Hamsterkäufe zu ausverkauften Tankstellen, sodass der Deckel am 6. Dezember 2022 abrupt beendet wurde. Danach stiegen die Preise sprunghaft um mehr als ein Viertel (International Monetary Fund 2023).

Berezvai und Helfrich (2024) vergleichen die ungarischen Preise nach dem Ende des Deckels mit einer synthetischen Kontrollgruppe, also mit dem Preis, der sich ohne die Regulierung ergeben hätte. In den zehn Monaten nach der Aufhebung lagen sie im Schnitt 12 Prozent darüber, im Januar 2023 sogar 16 Prozent. Der Preisdeckel hob das Preisniveau also langfristig über das Niveau, das ohne Eingriff erreicht worden wäre. Das deutet darauf hin, dass der Preisdeckel dem Wettbewerb über seine Laufzeit hinaus geschadet hat. Die Mengenwirkung schätzen Szepes und Keresztély (2025) mit einer synthetischen Kontrollgruppe aus 19 Ländern: Während der 13 Monate des Deckels lag der Dieserverbrauch um 6,8 Prozent über dem Niveau ohne Regulierung, der Benzinverbrauch um 4,5 Prozent, im Spitzenmonat März 2022 sogar um 29,9 Prozent beim Diesel. Nach der Aufhebung fiel die Nachfrage deutlich unter den Vergleichswert. Beim Diesel ist der Mehrverbrauch vor allem verlagerte Nachfrage: Ungarn hat offene Grenzen und starken Transitverkehr, sodass Nutzfahrzeuge nicht mehr fahren, sondern dort tankten, wo der Preis gedeckelt war.

Die Neuauflage des Preisdeckels in Ungarn 2026 zeigt Lerneffekte im Design. Der Deckel galt von Beginn an nur für Fahrzeuge mit ungarischer Zulassung und nur bei Direktbetankung. Die Verordnung setzte den Großhandelspreis gleich dem Einzelhandelspreis und

¹⁵ Später erhielten kleine unabhängige Tankstellen eine Kompensation von 20 Forint je Liter (rund 5 Cent) (IFKA Iparfejlesztési Közhazsnú Nonprofit Kft. 2022). MOL gehört zu 24,74 Prozent dem ungarischen Staat.

ließ den Tankstellen damit keine Marge. Auch wurden kleine und unabhängige Tankstellen diesmal nicht kompensiert. Allerdings wurde der Deckel durch eine Senkung der Verbrauchsteuer und durch zwei Freigaben aus der strategischen Reserve flankiert: Im März gab die Regierung 352 Mio. Liter Benzin und 610 Mio. Liter Diesel frei, im Mai weitere 575 Mio. Liter, jeweils nur zum geschützten Preis und nur für den Verkauf im ungarischen Tankstellennetz (Magyarország Kormánya 2026; Magyar Szénhidrogén Készletező Szövetség 2026). Der Ausstieg erfolgte geordnet, als die Marktpreise den Deckel bereits unterschritten hatten. Die Kosten bezifferte Ministerpräsident Magyar auf rund 50 Mrd. Forint (rund 135 Mio. Euro) im Monat (Hungarian Conservative 2026).

Konsequenterweise zog auch diesmal der Absatz deutlich an: Im März 2026 lag er beim Diesel rund 20 Prozent und beim Benzin rund 10 Prozent über dem Vorjahresmonat, im ersten Quartal insgesamt 11,3 Prozent (Magyar Ásványolaj Szövetség 2026; Jandó 2026). Ein erheblicher Teil davon dürfte allerdings in die Lagerhaltung des Handels geflossen sein und nicht in den Mehrverbrauch: Beim Diesel überstieg der Rückgriff auf die strategischen Reserven den geschätzten Mehrverbrauch von 70 bis 90 Mio. Litern deutlich, und der fehlende Sicherheitsbestand lag nach einer Auswertung der Verbrauchssteuerdaten mutmaßlich nicht mehr bei der Reservenagentur, sondern beim Handel (Jandó 2026). Auch dieses Verhalten folgt einer einfachen ökonomischen Logik: Gemessen wurden nicht die an der Tankstelle getankten Mengen, sondern jene, die aus den Kraftstofflagern in den freien Verkehr überführt wurden, was der Zeitpunkt ist, an dem die Verbrauchsteuer anfällt. Die ermäßigte Verbrauchsteuer war bis Ende April 2026 befristet, und die freigegebenen Reserven durften per Gesetz nur zum gedeckelten Preis verkauft werden (Regierung Ungarns 2026). Jeder Liter, den ein Unternehmen früh versteuert und eingelagert hat, sicherte damit den niedrigeren Steuersatz für einen späteren Verkauf unter dem wieder erhöhten Steuersatz. Da der Preisdeckel den Tankstellen keine Marge ließ, verdienten diese an einem Liter überhaupt erst nach dem Ende des Preisdeckels.

Beide Regulierungen zusammen, Preisdeckel und Steuersenkung, machten es für Unternehmen attraktiv, während der Regulierung zu kaufen und danach zu verkaufen. Die dafür benötigte Menge kam aus der freigegebenen strategischen Reserve. Der Staatshaushalt wurde dadurch doppelt belastet: Erstens entgingen ihm Steuern auf Kraftstoff, der erst später verkauft wurde. Zweitens muss die strategische Reserve später zu Marktpreisen wieder aufgefüllt werden (Magyarország Kormánya 2026). Das Beispiel zeigt, wie schwierig es ist, einen festen nominalen Preisdeckel am Markt durchzusetzen.

Internationale Evidenz. Kurzlebige Festpreisfenster gab es 2021/22 auch in Kroatien und Serbien, dort jeweils flankiert von Steuersenkungen: Kroatien senkte die Steuer 2022 neunmal, Serbien um 20 Prozent bei gleichzeitigem Kanisterverbot (Ministarstvo gospodarstva Republike Hrvatske 2024; Glas Amerike 2022). In Slowenien lag der Festbetrag vom ersten Tag an unter dem Großhandelspreis; dort wurde weder die Steuer gesenkt noch entschädigt, und der Marktführer Petrol klagt in zwei Verfahren auf insgesamt 177 Mio. Euro Schadensersatz (Regierung der Republik Slowenien 2022; Svet24 and STA 2026). Kompensiert wurden die Anbieter in keinem dieser Fälle. Ungarn sticht heraus, weil die Maßnahme lange gehalten wurde, der Preisdeckel sehr niedrig lag und die Maßnahme wiederholt wurde. Die Parallelfälle endeten nach 30 bis 100 Tagen oder wurden in Formelpreise überführt. Auch Preisdeckel außerhalb Europas, etwa in Senegal, Tunesien, Ägypten und Bolivien, mündeten regelmäßig in Versorgungskrisen. Wurden sie mit

fiskalischen Maßnahmen flankiert, entstanden hohe Subventionslasten, wie der folgende Abschnitt zeigt (Guénette 2020; Amaglobeli et al. 2023).

6.2 Festpreise mit fiskalischer Flankierung

Langfristig lassen sich feste Preisdeckel also nur durchhalten, wenn der Staat die Lücke zwischen Deckel und Kosten schließt und die Nachfrage beschränkt. Fiskalisch gibt es dafür zwei Wege (vgl. Kapitel 7): Der Staat senkt seine Steuern und Abgaben, oder er zahlt die Differenz als Subvention an die Anbieter. Ökonomisch sind beide Maßnahmen identisch, da beide die Angebotskurve nach unten verschieben, wie in Abbildung 2b gezeigt. Auch die Belastung des Haushalts ist identisch. Allerdings kann eine Steuersenkung nur entlasten, bis die Steuer bei null liegt beziehungsweise den EU-Mindestsatz erreicht. Der Preisdeckel kann so nur gehalten werden, solange er über den Produktionskosten ohne Steuern liegt. Eine Kompensation ist hingegen grenzenlos. In der EU kommt hinzu, dass eine Subvention beihilferechtlich problematisch sein kann, während eine Steuersenkung auf die EU-Mindestsätze das nicht ist (Dom et al. 2026; McWilliams et al. 2026). Kompensierte Festpreise finden sich in Europa deshalb praktisch nur dort, wo der Staat selbst der Anbieter ist.

Malta. In Malta liegt der Kraftstoffimport beim staatlichen Unternehmen Enemed, das den Benzinimport praktisch allein und den Dieselimport zum größten Teil abwickelt. Die Tankstellen werden privat betrieben, verlangen aber einheitliche, staatlich festgesetzte Preise (The Shift News 2023; MaltaToday 2016). Diese liegen seit 2020 unverändert bei 1,34 Euro je Liter Benzin und 1,21 Euro je Liter Diesel. Die Differenz zu den Weltmarktpreisen trägt der Staat über Zuschüsse an Enemed, allein 2022 rund 111 Mio. Euro, sodass die Weltmarktpreise die Endkunden praktisch nicht erreichen (The Shift News 2023). Da der Staat parallel auch die Strom- und Gaspreise über den Versorger Enemalta fixiert, bewerten Rapa (2024) und Rapa (2025) das gesamte Energiepaket aus Strom, Gas und Kraftstoffen gemeinsam; der Kraftstoffanteil lässt sich daraus nicht isolieren. Die Studien zeigen, dass dieses Modell zumindest kurzfristig deutliche Vorteile bringt: Das reale BIP lag 2023 rund 1,3 Prozent höher als ohne Subvention und die Inflation 1,2 Prozentpunkte niedriger. Geschützt wurden vor allem ärmere Haushalte, die ohne Festpreise nahezu der doppelten Inflationsbelastung ausgesetzt gewesen wären.

Langfristig überwiegen allerdings die Kosten dieses Systems. Seit Beginn der Energiekrise 2021 haben die Subventionen die Schuldenquote des Landes bis Ende 2024 kumuliert um rund vier Prozentpunkte erhöht (Rapa 2025). Zusätzlich werden die Knappheitssignale des Marktes nicht mehr über die Preise an die Endverbraucher weitergegeben, und Investitionen in Energieeffizienz und erneuerbare Energien verzögern sich. Auch International Monetary Fund (2026) beziffert die Energiesubventionen auf 1,8 Prozent des BIP im Jahr 2022 und 0,8 Prozent im Jahr 2025. Bei einem Defizit von 3,3 Prozent des BIP entspricht das noch immer rund einem Viertel des Haushaltsdefizits. Sowohl Rapa (2025) als auch International Monetary Fund (2026) empfehlen einen graduellen Abbau der Subventionen, um Knappheitssignale weiterzugeben und grüne Investitionen zu stärken. Ein abrupter Stopp würde allerdings die Wirtschaft und ärmere Haushalte überproportional belasten.

Internationale Evidenz. Außerhalb Europas ist der dauerhafte Festpreis, der über ein staatliches Unternehmen umgesetzt wird, eine relativ häufige Form der Preisregulierung. Beispielsweise werden in Kuwait, Libyen und dem Iran die Preise so konstant gehalten. Im Iran sind sie seit November 2019 unverändert, und die Nachfrage wird über ein Quotensystem eingeschränkt. Indonesien zahlt dem Staatskonzern Pertamina die Differenz zwischen dem Preisdeckel und dem Weltmarktpreis (Tempo 2026). Diese Maßnahmen werden, wie in Kuwait und Libyen, häufig aus Öllrenten bezahlt oder führen zu hohen Staatsschulden. Im Iran und in Algerien flossen zwischenzeitlich 10 Prozent des Bruttoinlandsprodukts in Subventionen für preisregulierte Güter wie Kraftstoff (Guénette 2020).

Da es in Europa nur wenige feste Preisdeckel gab, gab es noch weniger Regulierungen mit einer Kompensation privater Anbieter. Ungarn entschädigte wie oben erwähnt nur Kleintankstellen. Rumänien teilte die Last: Von Juli bis Dezember 2022 erhielten Tankstellen 0,25 Lei je Liter (rund 5 Cent) aus dem Staatshaushalt, wenn sie den Preis für die Verbraucher um 0,50 Lei (rund 10 Cent) senkten. Die Weltbank hebt den Fall hervor, weil die begrenzte Höhe und die kurze Dauer den Haushalt schonten (Akcura und Cuadros Bloch 2025). Griechenland zahlte 2026 entlang der Wertschöpfungskette eine Dieselsubvention von rund 20 Cent je Liter bei einem gleichzeitigen Margendeckel für Groß- und Einzelhandel (OECD 2026a; Republik Griechenland 2026). Die meisten Höchstpreissysteme in Europa wurden dagegen in Formelsysteme überführt, als sie anfangen zu versagen.

Außerhalb Europas zahlte Panama von Juli 2022 bis Anfang Januar 2024 den Importeuren die Differenz zwischen dem Preisdeckel von 3,25 US-Dollar je Gallone (rund 0,81 Euro je Liter) und einem zweiwöchentlich festgesetzten Paritätspreis (República de Panamá, Ministerio de Gobierno 2022). Die Kosten beliefen sich auf über 500 Mio. US-Dollar (rund 470 Mio. Euro) (Panamá América 2024). Das entspricht nach eigener Rechnung ungefähr einem halben Prozent der Wirtschaftsleistung und zwei Prozent des Staatshaushalts. Südkorea deckelt seit März 2026 die Abgabepreise der Raffinerien und will den Unternehmen die Differenz nach dem Grundsatz Kosten plus angemessene Marge erstatten (Abschnitt 6.6). Zurückgestellt hat der Staat dafür gut 0,15 Prozent der Wirtschaftsleistung (4,2 Billionen Won, rund 2,4 Mrd. Euro). Ein halbes Jahr nach Einführung war allerdings noch nichts abgerechnet, während die vier Raffineriekonzerne ihre Verluste rund 20 Prozent höher bezifferten (Ministry of Trade, Industry and Resources 2026a). Eine Kompensation ist also nicht nur teuer, sie setzt auch voraus, dass der Staat die Kosten der Anbieter prüfen kann.

Die theoretischen Vorhersagen finden sich in den Fallbeispielen wieder. Erstens führen feste Preisdeckel mit fiskalischem Ausgleich zu sehr hohen Subventionen. Im Iran und in Algerien lagen sie zeitweise über einem Zehntel des Bruttoinlandsprodukts, in Tunesien 2013 bei sieben Prozent (Guénette 2020). Nigeria wandte für seinen Benzinpreisdeckel 32,4 Prozent der gesamten Staatseinnahmen auf, mehr als für Gesundheit, Bildung und soziale Sicherung zusammen (Steadman et al. 2024). Zweitens erzeugt ein Preisdeckel zusätzliche ineffiziente Nachfrage. Der ungarische Absatzsprung von 2026 ist dafür das deutlichste Beispiel. Liegt der gedeckelte Preis unter dem Niveau der Nachbarländer, kommen Tanktourismus und Schmuggel hinzu, die die Mengen weiter aufblähen und spätere Reformen zusätzlich erschweren (Kpodar und Abdallah 2017; ElShazly 2025). Die betroffenen Staaten versuchen das regelmäßig mit diversen Mengenbeschränkungen

einzufangen, von der iranischen Quote über das ungarische Kennzeichenkriterium bis zum serbischen Kanisterverbot.

Drittens wird der Ausstieg mit der Zeit immer schwieriger. Der Preis wird nicht mehr am Markt gebildet, sondern politisch gesetzt, und eine Anhebung ist politisch teuer. Deswegen bleiben die Preise über Jahre stehen, und die fiskalischen Kosten wachsen weiter. Kpodar und Abdallah (2017) führen die großen monatlichen Preissprünge in ihrer Datenbank für 162 Länder genau darauf zurück. Sie treten dort auf, wo ein Preis über längere Zeit auf einem nicht tragfähigen Niveau eingefroren war oder wo der Wechselkurs einbrach. In Ecuador stiegen nach fast 40 Jahren Subvention die Preise im Oktober 2019 über Nacht um 25 bis 75 Prozent, die Fahrpreise im öffentlichen Verkehr verdoppelten sich, und nach zwölf Tagen landesweiter Proteste nahm die Regierung den Abbau vollständig zurück (Akcura und Cuadros Bloch 2025).

Hinzu kommt die Verteilungswirkung. Kraftstoffsubventionen sind regressiv, da sie an der verbrauchten Menge hängen, erhalten höhere Einkommen eine höhere Subvention. Arze del Granado et al. (2012) zeigen, dass das oberste Einkommensfünftel im Durchschnitt das Sechsfache der Subventionen des untersten Einkommensfünftels erhält und von jedem Dollar an Subvention nur rund sieben Cent das ärmste Fünftel erreichen. Die fiskalischen Maßnahmen vermeiden zwar Knappheiten, doch der Staatshaushalt trägt eine hohe Last, die vor allem den hohen Einkommen zugutekommt. Sollen die sozialen Folgen einer Preisanhebung vollständig abgefedert werden, bleiben gezielte Transfers günstiger (Ari et al. 2022; Amaglobeli et al. 2023).

6.3 Formelbasierte Höchstpreise

In Europa sind vor allem formelbasierte Höchstpreise verbreitet, da sie das Problem der Versorgungsengpässe aus Abbildung 1b per Konstruktion vermeiden. Der zulässige Preis wird aus Beschaffungskosten und einer festgelegten Marge berechnet und regelmäßig neu festgesetzt. Solange der Verkauf zum Höchstpreis rentabel bleibt, entsteht in diesem System keine Versorgungslücke. Das gilt allerdings nur, solange die Formel die tatsächlichen Kosten deckt und die Anpassungszyklen kurz genug sind, um dem Weltmarkt zu folgen. Beides sind Fragen der Ausgestaltung, nicht des Instruments.

Die Bewertung verschiebt sich damit von der Versorgung auf den Wettbewerb. Öffentlich bekannte, für alle Anbieter identische Höchstpreise können zu kollusiven Gleichgewichten führen. Sie wirken als sogenannte Fokalfpunkte, die es den Anbietern erleichtern, sich stillschweigend auf einen Preis zu koordinieren. Knittel und Stango (2003) zeigen am Beispiel staatlicher Zinsobergrenzen für Kreditkarten, dass auch bei nicht bindenden Höchstsätzen ein statistisch signifikanter Anteil der Anbieter genau diese Obergrenze verlangt. Die Wirkung ist umso stärker, je näher der Preisdeckel am Wettbewerbspreis liegt und je konzentrierter der Markt ist. Eine nicht bindende Obergrenze kann die Preise also erhöhen, statt sie zu senken.

Aus der Ausgestaltung der Formel selbst ergeben sich zwei weitere Probleme. Erstens wird die Handelsmarge, um die die Anbieter im Wettbewerb konkurrieren, nicht mehr am Markt gefunden, sondern politisch festgeschrieben. Dafür braucht der Staat Kenntnis der Kosten der Unternehmen: Setzt er die Marge zu hoch, garantiert er eine hohe Rendite, setzt er sie zu niedrig, riskiert er die Versorgung. Diese Übung wird dabei umso diffiziler

je heterogener die Kosten und Marktbedingungen in einem Gebiet (wie etwa einem Land) sind. Während etwa in dicht besiedelten Gebieten Tankstellen mit vergleichsweise geringen Margen auskommen mögen, weil Mengeneffekte das ggf. kompensieren können, ist auf Märkten mit geringer Nachfrage oft eine höhere Marge erforderlich, um die Fixkosten zu decken und verlustfrei wirtschaften zu können. Zweitens zeigen Earle et al. (2007), wie oben beschrieben, dass ein niedriger Preisdeckel bei Nachfrageunsicherheit zu einer Reduktion der Produktion führen kann. Ist der Formelpreis zu niedrig, kann das also auch in einem Oligopolmarkt die angebotene Menge reduzieren.

Belgien. In Belgien gilt seit 1974 der in Abschnitt 3.3 beschriebene formelbasierte Höchstpreis. Martin und Verboven (2026) zeigen, dass die belgischen Höchstpreise selten bindend sind. Nur etwa ein Drittel der Tankstellen verlangt fast immer den Höchstpreis, während Discountmarken ihn teils deutlich unterbieten. Gleichwohl wirken die Höchstpreise als Fokuspunkt, an dem sich die Preise der Markentankstellen ausrichten. Die Autoren schätzen, dass 34 Prozent der Stationen den Maximalpreis setzen und 73 Prozent der Stationen an der stillschweigenden Kollusion teilnehmen. Im Umkehrschluss bietet auch ein Großteil der Stationen, die nicht den Maximalpreis setzen, zu überhöhten Preisen an. Würde der Höchstpreis abgeschafft, würden die Preise um drei Prozent und die Margen um 32 Prozent sinken. Das entspricht einer Größenordnung, wie sie sonst beim Aufbrechen eines expliziten Kartells beobachtet wird. Auch erwarten die Autoren, dass die Preisvarianz zwischen den Tankstellen wieder größer würde. Diese Resultate passen zu den Ergebnissen von Van Meerbeeck (2003), der zeigt, dass Autobahntankstellen immer den Höchstpreis verlangen und Preiswettbewerb vor allem dort stattfindet, wo unabhängige Tankstellen präsent sind, während die bloße Zahl der Tankstellen vor Ort kaum eine Rolle spielt. Der Programmvertrag ist mit Stand September 2026 unverändert. Belgien hat 2026 bisher auf zusätzliche Krisenmaßnahmen verzichtet (SPF Économie 2025).

Luxemburg. Für Luxemburg existiert keine kausale Evaluation der Höchstpreise. Das dortige System führt allerdings zu einem Einheitspreis, und die Tankstellen unterbieten sich höchstens um wenige Cent. Grundsätzlich liegt das Preisniveau in Luxemburg erheblich unter dem der Nachbarländer, da die Steuer- und Abgabenlast erheblich niedriger ist. Rund drei Viertel des in Luxemburg verkauften Kraftstoffs verlassen das Land im Tank, über Lkw-Transit, Grenzpendler und Tanktouristen (Thöne 2008; Ewringmann 2016). Dieser Tanktourismus prägt die Nachfrage, und die Tankstellen müssen nicht um Kunden konkurrieren. 2026 ergänzte Luxemburg das Formelsystem mit einer Senkung der Verbrauchsteuer um 5 Cent je Liter (Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg 2026).

Internationale Evidenz. Im Zuge der Energiekrise 2026 griffen weitere EU-Staaten zu formelbasierten Preisdeckeln (Tabelle 1 im Anhang). In Polen veröffentlichte das Energieministerium zwischen April und Juli 2026 einen täglichen Höchstpreis, der dem Großhandelspreis des Vortages zuzüglich Steuern und Abgaben sowie einer pauschalen Marge von 30 Groschen je Liter (etwa 7 Cent) entsprach. Zusätzlich wurden die Mehrwert- und die Verbrauchsteuer deutlich gesenkt. Das entsprach einer Belastung des Staatshaushalts von umgerechnet ungefähr 370 Mio. Euro im Monat und fast 1,1 Mrd. Euro über drei Monate. Da der zulässige Höchstpreis den Großhandelspreisen plus einer Marge entsprach, war der Deckel vermutlich nie bindend, setzte aber einen täglichen Referenzpreis für die Anbieter. Durch die Steuersenkungen hatte Polen zudem die niedrigsten

Benzinpreise der EU und es entstand Tanktourismus aus Deutschland, und Beschränkungen für ausländische Fahrzeuge wurden erwogen (Rajca 2026).

Eine kausale Analyse der Maßnahmen in Polen liegt noch nicht vor. Einige Effekte lassen sich dennoch identifizieren, weil die einzelnen Maßnahmen nacheinander ausliefen. Der zulässige Höchstpreis folgte von Beginn an den Steuersätzen. Er wurde zu Beginn mit ihnen in derselben Höhe gesenkt und am Ende der Maßnahme wieder angehoben (Samcik 2026; Notes from Poland 2026). Ob die Steuersenkung tatsächlich durchgereicht wurde, ist zweifelhaft, da ein Teil der Stationen unterhalb des Deckels bepreiste. Im Einklang mit Martin und Verboven (2026) blieben die Markenstationen am Preisdeckel, während kleinere Konkurrenten teils deutlich darunter bepreisten. Es ist daher sogar denkbar, dass der veröffentlichte Preisdeckel weitere Preissenkungen gebremst hat. Für die Gegenrichtung ist klarer, dass die Steuererhöhung am Ende vollständig und sofort weitergegeben wurde (Notes from Poland 2026). Diese Asymmetrie, belegte Weitergabe nach oben und ungeklärte nach unten, ist das Muster, das Kpodar und Abdallah (2017) für regulierte Preisregime finden.

Auch Tschechien nutzte zwischen April und Juli 2026 einen formelbasierten Höchstpreis mit gedeckelter Marge. Die Formel bestand aus dem Durchschnitt der Großhandelspreise, einer gedeckelten Einzelhandelsmarge und den Steuern. Beide Stellschrauben wurden im Lauf der Maßnahme nachjustiert. Zum 27. April trat an die Stelle des Ein-Tages-Durchschnitts ein gleitender Drei-Tage-Durchschnitt, und die zulässige Marge stieg von 2,50 auf 3 Kronen je Liter (rund 10 auf 12 Cent) (Vláda České republiky 2026). Parallel erließ der Staat einen Teil der Dieserverbrauchssteuer. Deckel und Steuererlass endeten gemeinsam, begründet mit der rückläufigen Volatilität der Rohölnotierungen und einer sich stabilisierenden Marktlage, ausdrücklich unter dem Vorbehalt einer Wiedereinführung (Ministerstvo financí České republiky 2026). Die fiskalischen Kosten von Steuererlass und Deckel bezifferte Bruegel für April und Mai auf 40,8 Mio. Euro (McWilliams et al. 2026). Für die formelbasierten Höchstpreise in Slowenien (seit 2022) und Kroatien (2022 bis 2025, erneut seit März 2026; Abschnitt 3.3) liegt keine kausale Evidenz vor.

Außerhalb Europas wurde ein Preisdeckel in acht Städten Ostkanadas evaluiert. Sen et al. (2011) zeigen, dass der Preisdeckel dort zu einem Anstieg der Benzinpreise um 1 bis 1,2 Cent je Liter führte. Die Autoren führen den Effekt darauf zurück, dass die Anbieter den Höchstpreis als Referenzpunkt nutzen und so zu einem kollusiven Gleichgewicht finden können. Suvankulov et al. (2012) untersuchen für 60 kanadische Städte die Konvergenz der Preise zum Landesmittel und finden nach Einführung der Regulierung im Juli 2006 gegenläufige Ergebnisse. In New Brunswick konvergierten die Preise, und die Volatilität sank. In Nova Scotia blieben sie nicht-konvergent, die Volatilität stieg von 8,9 auf 13,3, und das Preisniveau lag anschließend über dem Landesmittel, obwohl es vorher dem Landesmittel entsprochen hatte. Ein Teil dieses Unterschieds kann auf unterschiedliche Provinzsteuern zurückgehen. Ein niedrigeres Preisniveau hat die Regulierung nach den vorliegenden Studien nicht bewirkt (Sen et al. 2011; Suvankulov et al. 2012), und die regelmäßigen Margenprüfungen zeigen den administrativen Daueraufwand eines solchen Systems (Gardner Pinfold Consultants Inc. 2023).

Zusammenfassend ergibt sich für formelbasierte Höchstpreise ein relativ einheitliches Bild. Zwar kann die Bindung des Höchstpreises an eine Referenznotierung Versorgungslücken

verhindern, allerdings schaffen Höchstpreise Fokuspunkte, mit deren Hilfe sich die Anbieter auf kollusive Gleichgewichte koordinieren können. Dadurch wird der Wettbewerb eingeschränkt, und die Preise steigen im Durchschnitt. Der Regulierer steht damit vor einem Dilemma. Gesteht er einerseits den Anbietern keine Marge über der Referenznotierung zu, führt dies zu Versorgungslücken. Setzt er andererseits die Marge zu hoch an, können sich die Anbieter auf einen höheren Preis koordinieren. Im besten Fall entspricht die Marge über der Referenznotierung exakt den Kosten der Unternehmen, und diese machen keine Gewinne. Der Regulierer kennt diese Kosten allerdings nicht, und die Unternehmen haben keinen Anreiz, sie wahrheitsgemäß anzugeben. Martin und Verboven (2026) zeigen, dass der Preisdeckel in Belgien nicht bindend ist und den Anbietern hilft, sich auf ein kollusives Gleichgewicht zu koordinieren.

Hinzu kommt, dass ein formelbasierter Höchstpreis höchstens die Lücke zwischen Oligopol- und Wettbewerbspreis schließen kann. Einen Anhaltspunkt für die Größenordnung gibt die Tankstellenmarge über dem Großhandelspreis, die Assad et al. (2024) für Deutschland auf durchschnittlich sieben bis acht Cent je Liter beziffern. Dem stehen die Preisanstiege der Energiekrisen gegenüber: Nach dem russischen Angriff auf die Ukraine 2022 stiegen die Tankstellenpreise für Benzin und Diesel um mehr als 50 Cent je Liter (Gregor und Haucap 2026), im Iran-Krieg 2026 binnen vier Wochen um rund 28 Cent je Liter Benzin und 51 Cent je Liter Diesel (Bundeskartellamt 2026a). Der Wirkung formelbasierter Höchstpreise ist daher eine klare Grenze gesetzt, die häufig nicht mit den politischen Forderungen nach niedrigeren Preisen in Einklang steht.

6.4 Margendeckel

Margendeckel setzen nicht am Endpreis an, sondern an der Differenz zwischen Kosten und Verkaufspreis. Wie bei den formelbasierten Höchstpreisen entfällt damit das Versorgungsproblem, solange die zugelassene Marge die eigenen Kosten deckt. Beide Instrumente unterscheiden sich in Bezugsgröße und Vollzug. Der Formelpreis entsteht aus einer Referenznotierung und ist eine öffentliche, für alle Anbieter gleiche Zahl, während der Margendeckel auf die eigenen Kosten jedes Anbieters aufsetzt und damit einen individuellen Höchstpreis ergibt, der nicht öffentlich ist (vgl. Abschnitt 3.3).

Aus diesem Grund erzeugt der Margendeckel keine gemeinsame Orientierungsmarke, auf die sich die Anbieter koordinieren können. Er wirkt damit in der Regel nicht wie ein Höchstpreis und stützt dann auch keine stillschweigende Kollusion auf höhere Preise. Die Ausnahme sind Märkte mit transparenten und ähnlichen Inputkosten, wie Kraftstoffmärkte. Genakos et al. (2018) halten fest, dass die Koordination über Margen schwieriger ist als über Preise, da die Anbieter die Margen der Konkurrenz erst aus deren Kosten- und Preisdaten erschließen müssten. Die Autoren arbeiten außerdem drei systematische Unterschiede zwischen Margendeckeln und Höchstpreisen heraus. Erstens bindet ein Margendeckel Unternehmen mit hohen Margen, nicht Unternehmen mit hohen Preisen. Im Umkehrschluss dürfen Anbieter mit hohen Kosten einen hohen Preis verlangen und Anbieter mit niedrigen Kosten nur einen niedrigen. Das bedeutet auch, dass unter der Regulierung eher das günstigste Marktsegment zu teuer ist als das teure. Zweitens wird aus demselben Grund der Ertrag von Kostensenkungen beschnitten. Sinkende Kosten führen unmittelbar zu einem geringeren zulässigen Verkaufspreis, und Erträge entstehen dann nur mittelbar über eine steigende Nachfrage bei geringeren Preisen. Drittens ist der Vollzug

eines Margendeckels administrativ sehr aufwendig, denn Anbieter haben den Anreiz, ihre Kosten zu hoch zu berichten, weil damit der individuell zulässige Höchstpreis steigt. Genakos et al. (2018) ordnen diese Form der Regulierung daher als „relatively low-powered regulation“ ein.

Es bleibt die Frage, was ein Margendeckel im deutschen Kraftstoffmarkt angesichts des hohen administrativen Aufwands überhaupt erreichen kann. Der Deckel kann nur dort binden, wo die tatsächliche Marge über der zugelassenen liegt. Das bedeutet, dass selbst in Monopolmärkten höchstens die Spanne zwischen Monopol- und Wettbewerbspreis geschlossen werden kann, und das nur bei einer optimalen Regulierung. Wie oben beschrieben, dürfte diese Spanne in keinem Verhältnis zu den politischen Hoffnungen stehen, die mit einem Margendeckel verbunden sind.

Für die Wirkung eines Margendeckels ist entscheidend, woran die zulässige Marge gemessen wird. In Abschnitt 3.3 haben wir drei verschiedene Regime beschrieben. Eine Einstandsreferenz setzt auf den Einkaufspreis auf und verlangt damit belastbare Kostendaten. Armstrong und Sappington (2007) zeigen außerdem, dass Anbieter ihre Margen in den unregulierten Teil ihres Geschäfts verschieben, wenn nur ein Teil ihrer Preise reguliert wird. Unter einem Durchschnittspreisdeckel senken sie die Preise im umkämpften Segment sogar unter die Grenzkosten, um im geschützten Segment höhere Preise durchzusetzen. Die Untersuchung des Bundeskartellamtes (2025) zeigt jedoch, dass der Kraftstoffmarkt in Deutschland weiterhin überwiegend von vertikal integrierten Mineralölkonzernen geprägt ist, auch wenn die vollständige Integration seltener geworden ist. Daraus folgt, dass die Margen aller Wertschöpfungsstufen gedeckelt werden müssten, um eine bindende Regulierung zu erlassen. In Kroatien galt ein Margendeckel nur für einen Teil des Sortiments. Der Deckel erfasste keine Sorten mit Additiven, die in Kroatien fast 40 Prozent des Dieselmärktes und fast 54 Prozent des Benzinmärktes ausmachen. Laut Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja (2024) stiegen in der Folge der Margenregulierung für die Sorten ohne Additive die unregulierten Margen der Sorten mit Additiven deutlich, beim mengenmäßig dominanten Eurodiesel auf mehr als das Doppelte. Die Logik ist dieselbe wie bei Armstrong und Sappington (2007). Wie problematisch die Durchsetzung eines Margendeckels ist, zeigt ein Beispiel aus Kalifornien. Dort wurde die Energiebehörde ermächtigt, die Raffineriemargen zu deckeln, unter der Voraussetzung, dass der Verbrauchernutzen die Kosten übersteigt und die Versorgungslage nicht gefährdet wird. Die Behörde berechnete einen Margenanstieg von 67 auf 93 US-Cent je Gallone (15 auf 21 Cent je Liter), hielt ihre eigenen Analysen aber nicht für ausreichend, um die Margen zu deckeln, und empfahl, die Deckelung für mindestens fünf Jahre zurückzustellen (California Energy Commission 2025).

In Griechenland wurde 2022 ein Margendeckel eingeführt, der die Margen auf das Niveau des Frühjahrs 2021 begrenzte. Das Design fror also den Status quo ein. Polemis und Stengos (2023) finden Hinweise, dass die Margen in der Folge trotzdem stiegen, und begründen das mit einer vereinfachten Koordination der Anbieter auf kollusive Gleichgewichte. Genakos et al. (2018) zeigen, dass Margendeckel wie auch Preisdeckel als Referenzpreise zu kollusiven Gleichgewichten führen können. Dafür müssen die Inputkosten zwischen den Anbietern transparent und ausreichend ähnlich sein. Im Kraftstoffmarkt ist beides der Fall, da sich auch der Großhandel an internationalen Referenznotierungen orientiert und kein Anbieter wesentlich günstiger oder teurer beschafft.

Die Stichtagsreferenz legt die Marge auf das Niveau eines vorab angekündigten Stichtags fest. Daraus folgen drei Nebeneffekte. Erstens lädt die Ankündigung dazu ein, die Preise bereits vor dem Stichtag zu erhöhen, um anschließend eine höhere Marge haben zu dürfen. Zweitens trifft eine für alle identische Marge die Anbieter mit der geringsten Marge am stärksten, während die mit der höchsten Marge am ehesten verschont bleiben. Drittens veraltet der Kostenpunkt mit jeder Kostenbewegung und muss angepasst werden. Österreich verpflichtete Tankstellen, ihre Nettopreise am 2. April 2026 um 12 Uhr um 10 Cent je Liter zu senken, wobei 5 Cent davon durch eine Steuersenkung erstattet wurden. Anschließend mussten die Preisänderungen den Produktnotierungen von Argus und Platts folgen. Der Stichtag setzte also das Niveau, und die Überwachung der Marge war an eine Produktnotierung gekoppelt. Zusätzlich wurden nicht vertikal integrierte Anbieter mit höchstens 30 Tankstellen ausgenommen, um die preisaggressivsten Anbieter zu schonen, ebenso die Autobahntankstellen, und der Vollzug der Maßnahme darf nicht dazu führen, dass Anbieter unter Einstandspreisen verkaufen müssen. Damit adressierte die Regelung alle drei genannten Einwände. Ungeklärt bleibt, ob die Maßnahmen in Österreich zu geringeren Preisen geführt haben.

Kausale Evaluationen von Margendeckeln sind grundsätzlich rar. Die bestehende Evidenz deutet auf höhere statt niedrigere Preise hin, da die Anbieter offenbar trotzdem in der Lage sind, sich über referenzierte Margen auf ein höheres Preisniveau zu verständigen. Im Vergleich zum Preisdeckel kommen zusätzlich hohe administrative Kosten, Ausweichreaktionen auf ungedeckelte Wertschöpfungsstufen oder Ausweichprodukte (wie Premiumsorten) und die Gefahr hinzu, die effizienten und günstigeren Anbieter aus dem Markt zu verdrängen. Letztlich sind die möglichen Preissenkungen auf den Abstand zwischen Wettbewerbs- und Oligopolpreis begrenzt und stehen in keinem Verhältnis zu den Ölpreisschocks der Energiekrisen 2022 und 2026.

6.5 Preisvereinbarungen

Frankreich. Preisvereinbarungen ersetzen einen Rechtsakt, wie im Beispiel von Frankreich, wo der Energiekonzern TotalEnergies seit 2023 Preiszusagen macht. Sie sind das einzige Instrument in Kapitel 6 ganz ohne Durchsetzung, weil die glaubhafte Drohung einer gesetzlichen Regelung dahintersteht. Eine Zusage, die die Preise der Konkurrenz mitzieht, ist funktional ein Preisführerschaftssignal – derselbe Mechanismus wie bei den Bestpreisklauseln in Abschnitt 4.1 und bei der Fokuspunktwirkung des belgischen Höchstpreises in Abschnitt 6.3. Die Vereinbarung in Frankreich wirkt daher auch auf die Wettbewerber, die ihre Preise ebenfalls senken müssen, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Da TotalEnergies inzwischen deutlich unterhalb der eigenen Einkaufspreise und der Einkaufspreise der Konkurrenz bepreist, wirkt die Vereinbarung wettbewerbsverzerrend.¹⁶ Viele unabhängige Tankstellen können diese Preise nicht langfristig halten, während TotalEnergies die Maßnahme aus den vorgelagerten Geschäften finanzieren kann. TotalEnergies nutzt damit womöglich seine Marktmacht aus den vorgelagerten Stufen, um Wettbewerber auf dem Tankstellenmarkt zu verdrängen. Ökonomisch entspricht das dem Muster von Verdrängungspreisen. In der Folge kündigte der Verband der unabhängigen

¹⁶ Nach eigener Angabe beliefen sich die Kosten der Maßnahme nach fünf Monaten auf 250 bis 300 Mio. Euro (Camba 2026).

Tankstellen im Juli 2026 an, die Wettbewerbsbehörde anzurufen (L'EnerGeek 2026). Ähnliche Vorwürfe wurden jüngst gegen Eni in Italien erhoben, nachdem auch Eni einen „freiwilligen“ Preisdeckel angekündigt hat (Stagnaro 2026).

Preisvereinbarungen beruhen auf Freiwilligkeit, und deshalb ist zu unterstellen, dass sie dem Gewinnkalkül des Zusagenden dienen. Für den Staat sind sie vorteilhaft, weil sie unbürokratisch und rechtlich kaum angreifbar sind. Für die Bewertung sind sie unbefriedigend, weil sie intransparent bleiben. Weder die Höhe der Zusage noch ihre Einhaltung wird von einer Behörde geprüft. Der französische Fall zeigt darüber hinaus, dass ein niedriger Preis kein Beleg für funktionierenden Wettbewerb ist, sondern dessen Gegenteil bewirken kann. Eine Obergrenze, die ein integrierter Konzern aus seiner Raffineriemarge finanziert, ist für Anbieter ohne eigenen Raffineriezugang nicht zu halten (Camba 2026).

Eine Evaluation des französischen Marktes steht aus. Die Richtung ist gleichwohl absehbar, weil Ungarn sie vorgeführt hat. Dort war es ein staatlicher Deckel und keine Zusage, doch der Mechanismus ist derselbe. Unter der Regulierung brach der Umsatz der unabhängigen Tankstellen ein, ihre Rentabilität litt stärker als die der Konzernnetze, die Zahl der Stationen sank stärker als in den Vorjahren, und nach dem Ende der Maßnahme lagen die Preise im Mittel 12 Prozent über dem Niveau ohne Regulierung (Berezvai und Helfrich 2024). Ein niedriger Preis heute kann also ein höherer Preis morgen sein, wenn er die Zahl der Wettbewerber verringert.

6.6 Großhandelsdeckel

Großhandelsdeckel folgen der gleichen Logik wie die oben beschriebenen Preis- und Margendeckel, setzen aber auf der Großhandelsebene an und nicht bei den Endverbraucherpreisen. Das kann sinnvoll sein, wenn der Wettbewerb auf dem Großhandelsmarkt erheblich eingeschränkt ist. Damit die Preissenkungen weitergegeben werden, muss allerdings der Wettbewerb auf den Tankstellenmärkten funktionieren; andernfalls bleibt die Weitergabe eingeschränkt.

Südkorea. Südkorea deckelt seit dem 13. März 2026 die Preise auf Großhandelsebene. Begrenzt werden die Lieferpreise der Raffinerien an Tankstellen und Vertriebsagenturen, nicht die Endpreise. Die zulässige Höhe folgt einer Formel aus dem durchschnittlichen Abgabepreis, fortgeschrieben mit einer Referenznotierung aus Singapur, zuzüglich Steuern (Ministry of Trade, Industry and Resources 2026b). Die Kosten der Raffinerien werden auf rund 5 Billionen Won (rund 2,9 Mrd. Euro) geschätzt (Ministry of Trade, Industry and Resources 2026a). Der Forschungsdienst der Nationalversammlung hält fest, dass sich die Wirkung auf die Verbraucherpreise nicht isolieren lässt und eine Kosten-Nutzen-Rechnung des Mitteleinsatzes fehlt (National Assembly Research Service 2026). Dass die Entlastung die Zapfsäule erreicht, ist auch deshalb nicht gesichert, weil rund 88 Prozent der koreanischen Tankstellen zu den Marken der vier Raffineriekonzerne gehören (Chang 2025).

Internationale Evidenz. Der älteste dokumentierte Fall ist Hawaii, wo vom 1. September 2005 bis zum 5. Mai 2006 ein wöchentlich fortgeschriebener Großhandelshöchstpreis galt. Der Deckel wurde nach acht Monaten ausgesetzt. Die spätere Untersuchung im Rahmen des staatlichen Marktbeobachtungsprogramms bezifferte die Mehrkosten, die den Verbrauchern unter dem Deckel entstanden waren, auf rund 55 Mio. US-Dollar (rund 44 Mio.

Euro) (Hawaii Department of Business, Economic Development and Tourism (DBEDT) 2006; ICF International 2008).

Der Großhandelsdeckel setzt dort an, wo die Monopolkommission für Deutschland die Wettbewerbsprobleme sieht, auf der Raffinerie- und Großhandelsebene (Monopolkommission 2026), und er hat wenige Adressaten, was den Vollzug erleichtert. Ob die Entlastung an der Zapfsäule ankommt, entscheidet jedoch der Wettbewerb im Einzelhandel (Genakos und Pagliero 2022), und die dokumentierten Fälle mahnen zur Vorsicht. In Hawaii zahlten die Verbraucher unter dem Deckel mehr, in Südkorea ist die Wirkung nicht messbar und die Kompensation ein halbes Jahr nach Einführung ungelöst, in Jamaika trägt die Last die Raffinerie, bis sie nicht mehr kann.

6.7 Zwischenfazit

Die Evidenz zu staatlichen Höchstpreisen reicht je nach Ausgestaltung von sehr eindeutig bis kaum geklärt. Feste nominale Höchstpreise führen länderübergreifend sehr schnell zu Versorgungsengpässen und in der Folge zu Warteschlangen, Rationierung und Fehlallokation. Zusätzlich schaden sie dem Wettbewerb und führen über ihre Laufzeit hinaus zu höheren Preisen. Um die Versorgungslage kurzfristig zu verbessern, folgen oft fiskalische Maßnahmen, die den Haushalt stark belasten, zudem regressiv wirken und damit hohe Einkommen stärker entlasten.

Formelbasierte Höchstpreise können Versorgungsengpässe verhindern, indem der maximal erlaubte Preis mit den Kosten steigt. Dieser Deckel kann allerdings als Fokalkpunkt dienen und wirkt dann eher preiserhöhend, wie in Belgien und Atlantik-Kanada. Zudem ist die maximale Ersparnis auf den Abstand zwischen dem Oligopolpreis und, bei optimaler Regulierung, dem Wettbewerbspreis begrenzt. Das dürfte in keinem Verhältnis zu den Ölpreisschocks der Energiekrisen stehen.

Margendeckel, die die individuelle Marge der einzelnen Anbieter begrenzen, könnten die Kollusion auf einen Fokalkpunkt verhindern, da es keinen allgemeingültigen veröffentlichten Maximalpreis gibt. In der Praxis passiert aber trotzdem genau das. Hinzu kommen ein erheblicher administrativer Aufwand, da die Kosten jedes Anbieters geprüft werden müssen, und das Ausweichen in unregulierte Bereiche der Branche. Großhandelsdeckel haben zumindest theoretisch ähnliche Folgen wie ein Margendeckel. Hinzu kommt die Frage, ob Preissenkungen im Großhandel an den Einzelhandel weitergegeben werden.

Bei Preisvereinbarungen ist letztlich davon auszugehen, dass Unternehmen sie nur eingehen, wenn sie ihrer Gewinnmaximierungsabsicht entsprechen. In Frankreich führt das offenbar zu Verdrängungspreisen. Denkbar ist aber auch, dass überhöhte Zusagen zu Fokalkpunkten werden. Der beteiligte Anbieter wirkt dann als Preisführer.

Für Deutschland folgen aus diesen Erkenntnissen drei Punkte. Erstens führt ein Preis- oder Margendeckel, der deutlich unter dem Wettbewerbspreis liegt, entweder zu Versorgungsengpässen oder zu sehr hohen fiskalischen Belastungen. Zweitens muss ein Preisdeckel deshalb zwischen Oligopol- und Wettbewerbspreis liegen. Selbst wenn der Staat in der Lage wäre, optimal auf den Wettbewerbspreis zu regulieren, stünde diese Preissenkung in keinem Verhältnis zu den politischen Hoffnungen, die sich mit einem Preisdeckel verbinden. Das gilt ebenso für Margendeckel. Drittens wäre eher ein

Großhandelsdeckel auf Raffinerie- und Großhandelsebene – wenn überhaupt - theoretisch sinnvoll, da dort strukturelle Marktmacht dokumentiert ist (Monopolkommission 2026; Bundeskartellamt 2025). Inwiefern dort Marktmacht missbräuchlich ausgenutzt wird, untersucht derzeit das Bundeskartellamt. Da der Kraftstoffmarkt in Teilen von vollständig vertikal integrierten Anbietern geprägt ist und in Deutschland kaum Öl gefördert wird, ist durchaus denkbar und plausibel, dass die Gewinne dieser Anbieter vor allem im Ausland bei der Ölförderung anfallen und damit zum allergrößten Teil außerhalb deutscher Jurisdiktion.

7 Fiskalische Maßnahmen

Fiskalische Maßnahmen greifen nicht in die Preissetzung der Unternehmen ein, sondern in den staatlichen Anteil an den Kosten und stellen daher ein grundsätzlich anderes Instrument dar. Das gilt sowohl für die Wirkung als auch für die rechtliche Ausgestaltung. Der Staat senkt eine Steuer oder zahlt eine Subvention. Zusätzlich kann er Verbraucher und Anbieter pauschal entlasten, unabhängig von der getankten Menge. Für die Evaluation einer Entlastung je Liter ist die Frage der Inzidenz entscheidend. Ob eine Steuersenkung oder Subvention auf der Angebots- oder Nachfrageseite ankommt, hängt von der relativen Angebots- und Nachfrageelastizität sowie vom vorherrschenden Wettbewerb ab (Weyl und Fabinger 2013). Wie wir zeigen, hängt der sogenannte Pass-Through, also der Anteil einer Steuersenkung, der an die Verbraucher weitergegeben wird, von lokalem Tankstellenwettbewerb, den Suchkosten und der Kaufkraft der Konsumenten ab. Auch kann die Wertschöpfungsstufe, auf der die Maßnahme wirkt, eine Rolle spielen, wenn der vorgelagerte Wettbewerb anders ist als auf den nachgelagerten Stufen. Zusätzlich ist die Nachfrage nach Benzin und Diesel häufig verschieden, und somit verändert sich der Pass-Through mit der Kraftstoffsorte.

Im Folgenden übernehmen wir die Unterscheidung der Maßnahmen, die wir in Kapitel 3 getroffen haben, und evaluieren Steuersenkungen auf Anbieter- und Nachfragerseite, Säulenrabatte, Großhandelssubventionen und Direkthilfen.

7.1 Steuersenkungen

Wir fassen Steuersenkungen auf Anbieter- und Nachfragerseite zusammen, da nicht der rechtliche Ansatzpunkt darüber entscheidet, ob sich der Preis durch die Steuersenkung verändert, sondern die Inzidenz. Während beider Energiekrisen 2022 und 2026 waren Steuersenkungen das beliebteste Instrument, um die Auswirkungen steigender Kraftstoffpreise einzugrenzen.

Deutschland. In Deutschland wurde die Energiesteuer auf Kraftstoffe bereits dreimal befristet gesenkt. Die Weitergabe des ersten Tankrabatts ist inzwischen in mindestens neun Studien evaluiert, die sich vor allem in der Kontrollgruppe unterscheiden. Einfache Differenz-in-Differenzen-Schätzungen finden mit Frankreich als Kontrollgruppe eine vollständige Weitergabe beim Diesel und 85 Prozent beim Benzin (Fuest et al. 2022), mit Österreich etwas über 100 Prozent für beide Kraftstoffe (Schmerer und Hansen 2023). Allerdings betrachten beide Studien nur die ersten zwei Wochen. Über den gesamten Zeitraum und mit mehreren europäischen Kontrollgruppen liegen die Raten im Durchschnitt bei 85 bis 94 Prozent, beim Diesel unter 90 Prozent. Anfangs wurde die Senkung fast vollständig weitergegeben, im August fiel die Weitergabe deutlich ab, und sie unterschied sich deutlich zwischen den Regionen (Kahl 2024). Der europaweite Vergleich der Steuersenkungen von 2022 findet dagegen durchgängig sehr hohe Weitergaberraten, wenn auch mit Unterschieden über die Zeit, zwischen Regionen und Kraftstoffen (Drolsbach et al. 2023). Synthetische Kontrollgruppen aus gewichteten europäischen Ländern ergeben beim Benzin nahezu 100 Prozent, beim Diesel nur 75 bis 85 Prozent (Bernhardt et al. 2023; Dovern et al. 2023), wobei die Weitergabe in der zweiten Hälfte des Zeitraums nachließ (Dovern et al. 2023). Eine erweiterte synthetische Kontrollgruppe kommt auf 85 Prozent beim Benzin und 65 Prozent beim Diesel (Seiler und Stöckmann 2023). Freitas und Syga (2022)

finden nahezu vollständige Weitergabe mit niedrigeren Raten zu Beginn und am Ende. Montag et al. (2023) vergleichen die Mehrwertsteuersenkung 2020 mit der Einführung des CO₂-Preises 2021. Beim Diesel war die Weitergabe in beiden Fällen hoch, beim Benzin nur teilweise, und die Steuererhöhung kam stärker an als die Steuersenkung. Während sich all diese Studien auf den Einzelhandelsmarkt konzentrierten und Tankstellenpreise nutzten, haben Gregor und Haucap (2025) die Großhandelspreise ausgewertet, also die Stufe, auf der die Energiesteuer erhoben wird, sodass Großhandelsmargen, Tankstellenaufschläge und Frachtkosten die Schätzung nicht verzerren. Als Kontrollgruppe wurden ARA-Spotpreise und damit ein direkter europäischer Referenzpreis verwendet. Im Durchschnitt kamen 80 bis 85 Prozent der Senkung an. Die Großhandelspreise ohne Steuer stiegen also um rund 3,7 Cent je Liter. In den ersten sechs Wochen war die Weitergabe nahezu vollständig, in den letzten sechs Wochen stiegen vor allem die Nettopreise für Diesel deutlich. Da die Nachfrage während der Senkung um sieben bis acht Prozent stieg und gerade in den Wochen mit geringer Weitergabe hoch war, kamen mengengewichtet nur 70 Prozent der Steuersenkung beim Benzin und 58 Prozent beim Diesel bei den Verbrauchern an. Gregor und Haucap (2025) beziffern auch die absoluten Beträge der Maßnahme. Von den 4,3 Mrd. Euro an nicht erhobener Energiesteuer, statisch aus dem tatsächlichen Verbrauch während der Senkung berechnet, wurden mehr als 1,5 Mrd. Euro nicht weitergegeben. Rechnet man die durch die höhere Nachfrage zusätzlich eingenommene Steuer gegen, kostete der Rabatt rund 3,7 Mrd. Euro und damit knapp 600 Mio. Euro mehr als die veranschlagten 3,15 Mrd. Euro. Während die meisten Studien aus der nahezu vollständigen Weitergabe auf funktionierenden Wettbewerb im Einzelhandelsmarkt schließen, weckt dieser Befund erhebliche Zweifel an der Weitergabe auf der Großhandelsebene.

Erste Analysen des zweiten Tankrabatts 2026 deuten auf einen kleineren Pass-Through hin. Gréus et al. (2026) zeigen, wieder im Vergleich mit Frankreich, dass im Mai rund 70 Prozent der Senkung beim Diesel und knapp 90 Prozent beim E10 ankamen. War die Weitergabe am ersten Maiwochenende noch deutlich unvollständig, ist sie seit Ende Mai bei allen drei Sorten vollständig (Gréus et al. 2026). Das Bundeskartellamt (2026b) schätzt den Pass-Through auf 83 Prozent beim Diesel und 78 Prozent beim E5 und stellt fest, dass die Tankstellenmargen um 3,3 Cent je Liter Diesel und 1,9 Cent je Liter E5 stiegen. Zwei Umstände erschweren die Bewertung der Senkung von 2026. Erstens galt seit dem 1. April die 12-Uhr-Regel, sodass beide Eingriffe in denselben Wochen wirkten und sich in den Preisdaten kaum trennen lassen (Kapitel 5). Zweitens leitete das Bundeskartellamt im Mai 2026 Missbrauchsverfahren gegen alle deutschen Raffinerien ein, was den Blick auf die Großhandelsstufe lenkt, auf der die Energiesteuer erhoben wird, eine Senkung aber nicht notwendig weitergegeben wird. Es lässt sich festhalten, dass beide deutschen Senkungen weitgehend, aber weder sofort noch gleichmäßig ankamen, beim Diesel schwächer als beim Benzin. Die zweite Entlastung kostete 1,6 Mrd. Euro für zwei Monate, bei einer Entlastung von rund acht Euro je Tankfüllung von 50 Litern.

Internationale Evidenz. Für die übrigen europäischen Steuersenkungen von 2022 und 2026 liegen keine kausalen Evaluationen vor, mit Ausnahme Italiens, das die Verbrauchssteuer vom 22. März bis Ende November 2022 um 25 Cent je Liter netto senkte. Drolsbach et al. (2023) finden gegenüber einer Kontrollgruppe aus Österreich und den baltischen Staaten einen vollständigen Pass-Through für Diesel und einen sogar leicht höheren Pass-Through für Benzin. Brusco et al. (2026) hingegen vergleichen die Preise mit

Deutschland und Spanien und finden nur eine unvollständige Weitergabe von 65 Prozent an Stationen mit wenig lokalem Wettbewerb und 80 Prozent an Stationen mit hohem Wettbewerb.

Die Weitergabe von Steuersenkungen ist daher stark abhängig von der lokalen Nachfrage und dem Wettbewerb vor Ort. Pass-Through-Schätzungen auf der Tankstellenebene finden zwar durchgehend hohe, aber unvollständige Pass-Through-Raten. Auf der vorgelagerten Raffinerieebene ist der Pass-Through allerdings signifikant niedriger. Zusätzlich schwankt der Pass-Through mit der Zeit, was für veränderte Nachfrage- oder Angebotsbedingungen spricht. Schließlich lässt sich festhalten, dass Steuersenkungen mit hohen Kosten für den Fiskus einhergehen, da die Nachfrage eher unelastisch ist und nicht mit stark erhöhter Nachfrage auf Steuersenkungen reagiert. Zusätzlich ist auch diese Maßnahme wie alle Maßnahmen, die die Grenzkosten je Liter reduzieren, regressiv, da Verbraucher mit höherem Konsum mehr entlastet werden als solche mit kleinerem Konsum.

7.2 Säulenrabatt

Der Säulenrabatt ist eine Subvention der Nachfrager, die nicht pauschal, sondern verbrauchsabhängig berechnet wird.

Spanien. In Spanien wurde 2022 ein Säulenrabatt gewährt. Tankstellen zogen 20 Cent je Liter direkt an der Kasse ab und dies wurde auf dem Kassenbon angezeigt. Größere Unternehmen mussten außerdem 5 Cent je Liter selbst tragen. Jiménez et al. (2025) zeigen, dass die Subvention im Benzinmarkt vollständig an die Konsumenten weitergegeben wurde, während im Dieselmärkt nur knapp 74 Prozent weitergegeben wurden. Das heißt, dass fast 850 Mio. Euro der Dieselsubventionen bei den Unternehmen blieben. Hidalgo-Pérez et al. (2025) finden ähnliche Effekte: 4,4 Cent je Liter Diesel wurden einbehalten und 1,7 Cent je Liter Benzin. Diese Studie zeigt allerdings, dass vor allem die vormals günstigen Anbieter ihre Preise anhoben. Vor allem die Tankstellen, die einem voll vertikal integrierten Anbieter angehören, gaben den Säulenrabatt weiter. Verteilungspolitisch war die Maßnahme sehr regressiv. Die oberen drei Einkommensdezile erhielten 1,377 Mrd. Euro, die unteren drei 472 Mio. Euro (García Miralles 2023; Badenes Plá 2023), und eine Verlängerung um ein Jahr hätte 6,774 Mrd. Euro oder rund 0,5 Prozent des BIP gekostet (AIReF – Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal 2022). Spanien verlängerte diese allgemeine Subvention nicht und ersetzte sie durch Direkthilfen an Transportunternehmen, die langsam von 20 über 10 auf 5 Cent je Liter abschmolzen (Reino de España 2022b). In der Energiekrise 2026 kehrte der Berufsdiesel-Rabatt von 20 Cent je Liter zurück (Reino de España 2026a; Reino de España 2026b). Zusätzlich wurden aber die Mehrwertsteuer und die Verbrauchsteuer auf Benzin und Diesel gesenkt (Reino de España 2026a).

Frankreich. In Frankreich wurden 2022 alle Unternehmen entlang der Wertschöpfungskette verpflichtet, einen Rabatt von 18 Cent je Liter, später 30 und 10 Cent je Liter, zu gewähren und diesen in den Rechnungen festzuhalten. Im Einzelhandel wurde er auch auf dem Kassenbon ausgewiesen. Dieser Rabatt wurde an den Inverkehrbringer erstattet, also dort, wo der Kraftstoff versteuert wurde. Rechtlich war die „remise“ damit eine Beihilfe an die Inverkehrbringer, die den Abschlag auf jeder Rechnung bis zum Kassenbon ausweisen mussten. Die Kosten bezifferte der Rechnungshof auf 7,7 Mrd. Euro (Sénat,

Commission des finances 2023). Drolsbach et al. (2023) schätzen, dass der Rabatt nach knapp zwei Wochen vollständig weitergegeben wurde.

Die vorhandene Evidenz zum Säulenrabatt ist begrenzt. In Frankreich kam der Rabatt vermutlich vollständig an, während er in Spanien unvollständig war. Allerdings senkte in Spanien der Säulenrabatt vor allem die Preise teurer Tankstellen, während günstigere Tankstellen weniger weitergaben. Die Sichtbarkeit des Rabatts auf dem Kassenbon bzw. der Wechsel von Steuersenkung zu Subvention scheint keinen offensichtlichen Effekt zu haben. Der Vorteil liegt darin, dass der Säulenrabatt auf Kundengruppen zugeschnitten werden kann. Der Nachteil liegt in einem erhöhten administrativen Aufwand, da tausende Tankstellen erstattet werden müssen. Zusätzlich müssen die Tankstellen die Subvention vorfinanzieren.

7.3 Großhandelssubvention

Großhandelssubventionen werden meist in der Folge von oder zusammen mit staatlich festgelegten Höchstpreisen beschlossen, um Versorgungsengpässe zu verhindern. Wie in Abschnitt 6.2 beschrieben, können sie dann zu einer sehr hohen fiskalischen Belastung führen.

Japan. Japan ist das einzige Land mit einer über Jahre laufenden Großhandelssubvention ohne gesetzlichen Höchstpreis. Ab Januar 2022 zahlt der Staat den Großhändlern, also den Raffinerien und Importeuren, einen wöchentlich festgesetzten Zuschuss je Liter. Er sollte den Durchschnittspreis für Normalbenzin bei ungefähr 170 Yen (rund 1,23 Euro) halten. Deckel und Zuschuss wurden in der Folge variiert (Agency for Natural Resources and Energy (ANRE) 2026b; Satoh et al. 2025). Von Mai bis November 2022 machte die Subvention mehr als 15 Prozent des Endpreises aus, und der wöchentliche Durchschnittspreis bewegte sich von Januar 2022 bis März 2024 in einem Band zwischen 167 und 183 Yen je Liter (1,10 bis 1,21 Euro), obwohl der Rohölpreis in dieser Zeit stark schwankte (Satoh et al. 2025). Beendet wurde die Maßnahme nicht durch einen Ausstieg, sondern durch eine dauerhafte Steuersenkung. Im Zuge des Ölpreisschocks 2026 legte Japan die Subvention erneut auf, mit einem Zielpreis von rund 170 Yen (inzwischen rund 0,92 Euro). Die OECD spricht von einem faktischen Preisdeckel, die Weltbank von einer schlecht zielgerichteten Subvention, die den Dekarbonisierungszielen des Landes widerspricht (OECD 2026a; Akcura und Cuadros Bloch 2025).

Satoh et al. (2025) simulieren den Markt ohne die Subvention, also ein kontrafaktisches Szenario, und berechnen zusätzlich die externen Effekte des Autofahrens. Die Autoren schätzen den Pass-Through auf fast 100 Prozent. Die Subvention wurde also fast vollständig an die Endverbraucher weitergegeben, wenn auch zeitlich verzögert. Durch die Preissenkung stieg der Absatz um rund 2 Prozent. Dadurch wurde die Konsumentenrente um 17,6 Mrd. Euro erhöht und die Produzentenrente um 400 Mio. Euro. Das bedeutet für einen japanischen Durchschnittshaushalt rund 7 Euro im Monat. Die fiskalischen Kosten über den gesamten Zeitraum lagen bei 17 Mrd. Euro. Ohne externe Effekte würde so ein kleiner Nettogewinn von gut 1 Mrd. Euro anfallen. Die Autoren schätzen die externen Kosten des Mehrverbrauchs allerdings auf 3,6 Mrd. Euro, je rund ein Viertel durch Feinstaub, Staus und Unfälle, knapp ein Fünftel durch zusätzlichen CO₂-Ausstoß und den Rest durch Lärm. Unter dem Strich bleibt ein Wohlfahrtsverlust von rund 2,5 Mrd. Euro,

knapp 2 Prozent des Benzinumsatzes im Zeitraum. Dadurch, dass die Subvention vollständig an die Nutzer weitergegeben wurde, entstand zusätzlicher Benzinverbrauch, dessen externe Kosten den privaten Nutzen überstiegen. Die Autoren beziffern die wohlfahrtsoptimale Steuer auf 193 statt 56,6 Yen je Liter (1,28 statt 0,37 Euro).

Durch sinkende Preise sank auch die Mehrwertsteuerbelastung. Chen (2026) bezieht diese Kostensenkung mit ein und vergleicht die Preise mit denen von Kerosin, das in Japan als Heizöl dient und dessen Besteuerung bzw. Subvention sich nicht änderte. Die Studie untersucht die Änderungen der Subventionshöhe und findet durchgehend einen vollständigen Pass-Through für Diesel und 88 Prozent für Benzin innerhalb von zwei Wochen. Außerdem wurde die Subvention stufenweise in eine Steuersenkung umgewandelt. Das Ende des Zuschusses hätte für sich genommen den Preis um rund 28 Yen je Liter Benzin und 17 bis 19 Yen je Liter Diesel erhöht (jeweils einschließlich Mehrwertsteuer, rund 15 beziehungsweise 9 bis 10 Cent). Der Wegfall des Steuerzuschlags hätte ihn um denselben Betrag gesenkt. Wären beide gleich weitergegeben worden, hätte sich der Preis nicht bewegt. Tatsächlich sank er in der ersten Woche um 1,9 Yen je Liter Benzin und 0,9 Yen je Liter Diesel, also um rund einen Cent. Steuersenkung und Großhandels-subvention wurden also kurzfristig in ähnlichem Maß weitergegeben, die Steuersenkung um ein bis zwei Yen (rund ein Cent) vollständiger. Eine formale Gleichwertigkeit der beiden Instrumente sieht der Autor damit ausdrücklich nicht als erwiesen an.

Beide Studien zusammen zeigen, dass eine Großhandelssubvention mit Zielpreis technisch funktioniert (sie erreicht die Verbraucher fast vollständig und hält den Preis über Jahre in einem engen Band) und dass genau darin das Problem liegt. Der Staat trägt das gesamte Preisrisiko, die Ausgaben sind nach oben offen, und jeder Liter wird subventioniert, auch der, der ohne Subvention nicht getankt worden wäre. Administrativ ist das Instrument einfach, weil es wenige Adressaten hat, und der Übergang zur dauerhaften Steuersenkung blieb ohne Preissprung (Chen 2026). OECD und Internationaler Währungsfonds (IWF) kritisieren beides, da die Energiesubventionen einschließlich der Strom- und Gaspreisbremse von 306 Mrd. Yen (rund 2,4 Mrd. Euro) im Fiskaljahr 2021 auf 4.681 Mrd. Yen (rund 30 Mrd. Euro) in Jahr 2023 stiegen. Ungezielte Maßnahmen sollten auslaufen, und die dauerhafte Steuersenkung steht im Widerspruch zur CO₂-Bepreisung und zur Förderung der Elektromobilität (OECD 2026b; International Monetary Fund 2025; Sato 2025). Satoh et al. (2025) zeigen außerdem, dass eine hohe Weitergabe selbst kein Beleg für einen Wohlfahrtsgewinn ist. Selbst bei vollständiger Weitergabe der Subvention bzw. Steuersenkung führt eine Ausweitung des Verbrauchs durch externe Effekte zu einem Wohlfahrtsverlust, durch Staus, Umweltbelastung und mehr Unfälle. Auch wenn die japanischen Zahlen nicht eins zu eins auf Deutschland übertragbar sind, zeigen sie doch, dass eine wohlfahrtsoptimale Besteuerung eher höher als niedriger sein sollte.

7.4 Pauschale Direkthilfen

Zahlt der Staat pauschale Direkthilfen, stellt sich die Frage der Weitergabe nicht. Außerdem wird die Hilfe unabhängig vom Verbrauch gezahlt und ist damit nicht regressiv. Die Evaluation ist daher eine Frage von Zielgenauigkeit, Inanspruchnahme und Verwaltungsaufwand. Deutschland zahlte 2022 eine Energiepreispauschale von 300 Euro an Erwerbstätige, ausgezahlt über die Arbeitgeber oder die Einkommensteuer und selbst steuerpflichtig, sodass die Nettoentlastung mit dem Grenzsteuersatz abschmolz

(Bundesministerium der Finanzen 2022). Frankreich zahlte 2023 und 2026 jeweils einmalig eine „indemnité carburant“ von 100 Euro je erwerbstätiger Person mit niedrigem Einkommen, die ein Fahrzeug beruflich nutzte. 2026 war sie auf Vielfahrer mit mindestens 15 Kilometern Arbeitsweg oder 8.000 beruflichen Kilometern im Jahr beschränkt und wurde erst Ende Mai von 50 auf 100 Euro angehoben (République française 2023; République française 2026).

Zwar sind diese Maßnahmen nicht kausal evaluiert, allerdings ist nicht davon auszugehen, dass eine pauschale Direkthilfe, die unabhängig vom Tankverhalten auch an Nicht-Autofahrer ausgezahlt wird, Tankstellenpreise nach oben verzerrt oder zu Mehrkonsum an Kraftstoffen anregt. Zusätzlich verteilt sich die Entlastung nicht nach dem Verbrauch, sondern kann von der Politik gesteuert werden. In Deutschland wurde die Hilfe auf das Bruttogehalt addiert und dann versteuert. Dadurch wurden Haushalte mit schwachem Einkommen stärker entlastet und solche mit hohem Einkommen weniger stark.

7.5 Zwischenfazit

Fiskalische Maßnahmen wurden und werden immer noch in vielen Ländern genutzt, um Verbraucher vor den stark gestiegenen Preisen im Zuge der Energiekrisen 2022 und 2026 zu schützen. Die Bewertung der Maßnahmen ist trotz allem stark von der Ausgestaltung und dem jeweiligen Marktumfeld abhängig. Es lässt sich allerdings festhalten, dass die Weitergabe von Steuersenkungen und Säulenrabatten an die Verbraucher hoch, aber unvollständig ist. Außerdem braucht es einige Tage bis Wochen, bis die Kostensenkungen weitergegeben werden, und oft lässt die Weitergabe vor dem Ende der Maßnahme nach. Zusätzlich hängt die Weitergabe vom Wettbewerb und vom Informationsstand der Verbraucher ab. Damit ist auch die Wertschöpfungsstufe relevant, auf der der Rabatt gewährt wird. Problematisch sind außerdem die Kosten der Maßnahmen. Rund 3,7 Mrd. Euro in Deutschland 2022, 1,6 Mrd. Euro für zwei Monate 2026, 4,5 bis 6,3 Mrd. Euro in Spanien, 7 bis 8 Mrd. Euro in Frankreich wie in Italien, rund 8 Billionen Yen (rund 50 Mrd. Euro) in Japan bis Ende 2025. Zusätzlich sind alle verbrauchsabhängigen Maßnahmen mit dem Einkommen regressiv, weil die Entlastung mit dem Verbrauch wächst. Daher sind Pauschalen vorteilhaft, da diese mit dem Einkommen progressiv ausgestaltet werden können oder alle gleich entlasten.

Zwei weitere Befunde reichen über Weitergabe und Verteilung der Maßnahmen hinaus. Erstens erzeugen Preissprünge am Ende der Maßnahmen häufig politischen Verlängerungsdruck. Deutschland brachte Ende September 2026 die dritte Steuersenkung innerhalb eines halben Jahres auf den Weg. Japan verlängerte seine Subvention so lange, bis eine dauerhafte Steuersenkung verabschiedet wurde. Im Vereinigten Königreich wird eine Senkung der Verbrauchsteuer um fünf Pence je Liter (rund sechs Cent) seit 2022 immer wieder verlängert (HM Revenue & Customs 2026). Zweitens kann eine verbrauchsabhängige Steuersenkung oder Subvention Wohlfahrt vernichten, indem sie den Verbrauch ausweitert und die externen Kosten den privaten Nutzen übersteigen. Satoh et al. (2025) zeigen, dass eine wohlfahrtsoptimale Besteuerung von Kraftstoffen in Japan bei über einem Euro je Liter liegt. Auch wenn die Zahlen für Japan berechnet wurden, dürften die Kosten durch Feinstaub, Staus, Unfälle, zusätzlichen CO₂-Ausstoß und Lärm in Deutschland ähnlich hoch sein. Hinzu kommt der Zielkonflikt mit der CO₂-Bepreisung, da jede Senkung der Kraftstoffsteuer wie eine negative CO₂-Steuer wirkt (OECD 2026b).

Der IWF und die OECD empfehlen als Alternative pauschale Direktzahlungen. Während breite Preismaßnahmen teuer und ungezielt wirken, die Weitergabe ungewiss ist und die nachgefragte Menge ausweiten, können Direktzahlungen direkt an einkommensschwache Haushalte gezahlt werden. Da sie den Preis nicht senken, wirken sie außerdem nicht verbrauchssteigernd. Der Nachteil pauschaler Hilfen sind die Voraussetzungen. Der Staat muss Berechtigte über Steuer- oder Transferdaten identifizieren und rasch auszahlen können, und wo ein Antrag nötig ist, bleibt die Inanspruchnahme unvollständig.

Wir halten trotzdem fest, dass von den Energiehilfen, die 41 Länder 2022 und 2023 für jeweils rund 400 Mrd. US-Dollar (rund 375 Mrd. Euro) auflegten, rund 80 Prozent der Kosten auf ungezielte Maßnahmen entfielen. Nur rund ein Zehntel der Kosten der Preisentlastungen lief über bestehende Sozialtransfersysteme. 2026 stellt die OECD fest, dass dieselben Fehler wiederholt werden (OECD 2023; OECD 2026a).

8 Vergleichende Bewertung der Instrumente

Die bisherigen Kapitel haben die Wirkungen von Markttransparenzregulierung, zeitlichen Beschränkungen der Preisanpassung, staatlichen Höchstpreisen und fiskalischen Maßnahmen getrennt untersucht. Für die vergleichende Bewertung ist entscheidend, dass die Instrumente an unterschiedlichen Stellen des Marktprozesses ansetzen und unterschiedliche Ziele verfolgen. Während Transparenzregeln primär die Informations- und Suchkosten der Verbraucher verändern, greifen Zeitregeln in den zeitlichen Ablauf der Preissetzung ein. Höchstpreise beschränken die Preisbildung unmittelbar, während fiskalische Maßnahmen die von den Verbrauchern zu tragenden Preise über Steuern oder Transfers beeinflussen.

8.1 Kriterienraster

Eine sinnvolle Gegenüberstellung sollte daher nicht auf einen einzigen Gesamtindikator reduziert werden. Vielmehr werden die Instrumente anhand von fünf Kriterien betrachtet: Verbraucherwohlfahrt, Wettbewerb, Transparenz, Effizienz und Versorgungssicherheit. Dabei bezeichnet „Verbraucherwohlfahrt“ insbesondere die Auswirkungen auf tatsächlich gezahlte Preise, Suchkosten und die Verteilung der Entlastung auf unterschiedliche Verbrauchergruppen. Unter „Wettbewerb“ werden die Auswirkungen auf Preiswettbewerb, Margen, Marktzutritt und strategische Koordination verstanden. „Transparenz“ erfasst sowohl die Information der Verbraucher als auch die zusätzliche Information der Anbieter. „Effizienz“ umfasst insbesondere administrative und fiskalische Kosten, Verzerrungen von Mengenentscheidungen sowie die Qualität der Preissignale. „Versorgungssicherheit“ bezieht sich schließlich auf die Anreize der Anbieter, Kraftstoff zu importieren, zu lagern und an Tankstellen zu verkaufen und auch Tankstellen überhaupt zu betreiben.

Tabelle 4 bietet eine Befundübersicht. Sie ist explizit nicht als Punkteschema zu verstehen. Ein „positiver“ Befund in einer Dimension bedeutet nicht, dass ein Instrument insgesamt vorzuzugswürdig wäre. Vielmehr können innerhalb eines Instruments gegenläufige Effekte auftreten.

Tabelle 4: Befundübersicht der vier Instrumentengruppen nach fünf Kriterien

Kriterium	Markttransparenz	Zeitregeln	Höchstpreise	Fiskalische Maßnahmen
Verbraucherwohl-fahrt	tendenziell positiv durch geringere Suchkosten und niedrigere Preise; Wirkung abhängig von Nutzung und lokalem Wettbewerb	Preiswirkung uneindeutig; zusätzliche zeitliche Verteilung der Preise kann bestimmte Verbraucher belasten	kurzfristige Entlastung bei bindendem Deckel; Risiko von Nichtverfügbarkeit und Rationierung	hohe Weitergabe an Verbraucher; breite Maßnahmen sind jedoch teuer und verbrauchsabhängig
Wettbewerb	kann Preiswettbewerb intensivieren; zugleich höhere Anbietertransparenz und mögliche strategische Reaktionen	kann Wettbewerb verändern; stärkere Synchronisierung kann die Beobachtung der Wettbewerber erleichtern	beschränkt Preissetzungswettbewerb; formelbasierte Deckel können als Preisanker wirken	lässt Preissetzung grundsätzlich unberührt, kann aber über die Inzidenz Wettbewerbswirkungen entfalten
Transparenz	unmittelbar erhöht; Verbraucher können Preise vergleichen; Anbieter erhalten ebenfalls Informationen	erhöht Übersichtlichkeit des Tagesverlaufs, insbesondere bei wenigen Preisänderungen	Preisbildungsmechanismus wird teilweise transparent, tatsächliche Kosten und Margen aber nicht zwingend	Wirkung auf Preistransparenz begrenzt; Höhe der staatlichen Entlastung ist dagegen unmittelbar nachvollziehbar
Effizienz	geringe unmittelbare Eingriffe in Marktmechanismus; Nutzen hängt von tatsächlicher Nutzung ab	administrative Kosten vergleichsweise begrenzt, aber mögliche Verzerrung des zeitlichen Preissignals	hohe administrative Anforderungen insbesondere bei Margen- und Kostenkontrolle; Gefahr von Fehlsteuerungen	erhebliche fiskalische Kosten bei breiten Maßnahmen; Mengensubventionen können Überkonsum fördern
Versorgungssicherheit	grundsätzlich kaum beeinträchtigt	grundsätzlich kaum beeinträchtigt, da keine unmittelbare Preisobergrenze	bei festen bzw. zu niedrig angesetzten Deckeln erhebliches Risiko; formelbasierte Modelle können dieses reduzieren	grundsätzlich geringere Risiken als bei bindenden Preisdeckeln; angebotsseitige Subventionen können Versorgung stützen

8.2 Verbraucherwohlfahrt

Für die Verbraucherwohlfahrt ist zunächst zwischen einer Senkung des tatsächlich gezahlten Preises und einer Verbesserung der Möglichkeiten, günstigere Angebote zu finden, zu unterscheiden.

Bei der Markttransparenzregulierung ist der Befund inzwischen vergleichsweise klarer als noch bei den frühen Evaluationen der MTS-K. Während eine frühe Studie, welche allerdings auf sehr hoch aggregierten Daten beruhte, einen preiserhöhenden Effekt fand, weisen neuere Untersuchungen mit längeren Beobachtungszeiträumen und mit deutlich granulareren Daten eher auf Preisrückgänge hin. Die geschätzten Effekte liegen je nach Studie im Bereich von etwa zwei bis drei Cent je Liter. Zugleich hängt die Wirkung davon ab, ob Verbraucher die Informationen tatsächlich nutzen und ob in ihrem lokalen Umfeld ausreichend Tankstellen vorhanden sind, zwischen denen sie wechseln können.

Bei Zeitregeln ist die Bewertung weniger eindeutig. Sicher ist, dass sie die zeitliche Verteilung der Preise verändern und die Zahl der Preisänderungen reduzieren. Ein dauerhafter Rückgang des Preisniveaus ist dagegen bislang nicht eindeutig belegt. Zudem können asymmetrische Regeln dazu führen, dass Verbraucher, die zeitlich flexibel sind und Preise vergleichen können, stärker von niedrigen Preisen profitieren als Verbraucher, die zu einem bestimmten Zeitpunkt tanken müssen.

Höchstpreise können bei einem bindenden Deckel unmittelbar zu niedrigeren Preisen führen. Diese Wirkung ist allerdings mit dem Risiko verbunden, dass bei einem Preis unterhalb der Beschaffungs- und Vertriebskosten Anbieter ihre Lieferungen reduzieren oder den Verkauf einstellen. Mittelfristig sind auch Tankstellenschließungen und/oder eine Reduktion der Öffnungszeiten nicht ausgeschlossen. Die kurzfristige Preisentlastung kann damit mit einer schlechteren Verfügbarkeit von Kraftstoffen erkauft werden. Besonders deutlich zeigt dies die Erfahrung mit dem ungarischen Preisdeckel 2021/22.

Bei fiskalischen Maßnahmen ist die Weitergabe an Verbraucher empirisch relativ gut dokumentiert. Sie erfolgt allerdings nicht sofort und nicht vollständig konstant. Zudem steigt die absolute Entlastung mit dem Kraftstoffverbrauch, weshalb breit angelegte verbrauchsabhängige Maßnahmen in der Regel nicht zielgenau auf besonders stark belastete Haushalte ausgerichtet sind.

8.3 Wettbewerb

Der Wettbewerb bildet eine zentrale Verbindung zwischen den einzelnen Kriterien. Denn niedrigere Preise sind auf Dauer nur dann zu erwarten, wenn Unternehmen einen Anreiz haben, Preise zu unterbieten.

Die Markttransparenzregulierung kann diesen Mechanismus stärken, indem sie die Suchkosten der Verbraucher reduziert und damit die Nachfrage preissensibler macht. Gerade die deutsche Evidenz deutet darauf hin, dass die MTS-K diesen wettbewerbsfördernden Effekt entfalten kann. Gleichzeitig zeigt die Literatur, dass dieselbe Transparenz auch strategisch von den Anbietern genutzt werden kann. Für Deutschland sind insbesondere Preisgarantien und der Einsatz von Preisalgorithmen als mögliche Reaktionsweisen dokumentiert.

Bei Zeitregeln ist die wettbewerbliche Wirkung ambivalent. Kurzfristig können sie eingespielte Preiszyklen stören. Langfristig können insbesondere asymmetrische Regeln jedoch die Preisanpassungen stärker synchronisieren und die Beobachtung der Wettbewerber erleichtern, weil Preisänderungen auf bestimmte Zeitpunkte konzentriert werden. Die internationale Evidenz aus Westaustralien illustriert dieses Risiko, auch wenn sie sich nicht unmittelbar auf Deutschland übertragen lässt.

Höchstpreise greifen unmittelbar in den Wettbewerb ein. Unterhalb eines bindenden Deckels bleibt zwar grundsätzlich Raum für Preiswettbewerb. Gleichzeitig stellt ein öffentlich bekannter Höchstpreis einen gemeinsamen Referenzpunkt dar. Bei formelbasierten Systemen kommt hinzu, dass die zulässige Marge teilweise bereits administrativ festgelegt wird. Damit verschiebt sich der Wettbewerb von der freien Preisbildung hin zum Wettbewerb unterhalb einer regulierten Obergrenze.

Fiskalische Maßnahmen lassen die Preissetzungsfreiheit grundsätzlich unangetastet. Ihre tatsächliche Wirkung hängt deshalb stark vom bestehenden Wettbewerbsdruck ab. Die empirische Literatur zeigt, dass die Weitergabe von Steuersenkungen bei stärkerem Wettbewerb höher ausfällt. Fiskalische Entlastungen können somit über den Wettbewerbskanal unterschiedlich stark bei den Verbrauchern ankommen.

8.4 Transparenz

Bei Markttransparenzregulierungen ist die Zielsetzung unmittelbar mit dem Kriterium verbunden. Verbraucher erhalten aktuelle Informationen über Preise und können dadurch Suchkosten reduzieren. Die Befunde zeigen zugleich, dass Transparenz allein keinen Wettbewerb erzeugt: Ihre Wirkung ist umso größer, je mehr alternative Tankstellen tatsächlich zur Verfügung stehen und je stärker Verbraucher die Informationen nutzen.

Zeitregeln erhöhen nicht primär die Information über Preisunterschiede, sondern machen den zeitlichen Verlauf der Preise vorhersehbarer. Dies kann die Vergleichbarkeit verbessern, kann aber gleichzeitig Anreize erzeugen, Tankvorgänge zeitlich zu verschieben.

Bei Höchstpreisen ist die Transparenzwirkung ambivalenter. Eine klare Preisformel kann nachvollziehbar machen, wie sich ein administrierter Preis zusammensetzt. Gleichzeitig bleiben individuelle Beschaffungskosten und tatsächliche Margen häufig nicht transparent. Gerade bei Margendeckeln ist für Verbraucher der regulierte Preisbestandteil deshalb kaum unmittelbar beobachtbar.

Fiskalische Maßnahmen sind hinsichtlich der staatlichen Entlastung vergleichsweise transparent, sofern der Rabatt oder die Steuersenkung unmittelbar ausgewiesen wird. Die ökonomische Inzidenz ist dagegen weniger offensichtlich: Ein nominaler Steuernachlass lässt nicht unmittelbar erkennen, welcher Anteil tatsächlich beim Verbraucher und welcher Anteil bei den Anbietern verbleibt.

8.5 Effizienz

Aus Effizienzperspektive ist besonders relevant, ob ein Instrument das Preissignal möglichst wenig verzerrt und ob sein administrativer und fiskalischer Aufwand in einem angemessenen Verhältnis zum erzielten Effekt steht.

Die Markttransparenzregulierung greift vergleichsweise wenig in die eigentliche Preisbildung ein. Ihr wesentlicher Ansatzpunkt ist die Reduktion von Suchkosten. Gleichzeitig entstehen laufende Melde- und Überwachungskosten sowie mögliche strategische Reaktionen der Anbieter.

Zeitregeln benötigen ebenfalls keinen direkten staatlichen Eingriff in die Höhe des Preises. Sie verändern jedoch den Zeitpunkt, zu dem Preise angepasst werden können. Dadurch können Preisreaktionen auf Kostenänderungen verzögert oder zeitlich konzentriert werden. Die Regel kann somit einen Teil der Flexibilität des Preissystems beseitigen, ohne dass damit zwangsläufig ein dauerhaft niedrigeres Preisniveau verbunden ist.

Bei Höchstpreisen steigen die Anforderungen an die staatliche Informationsbasis erheblich. Besonders Margendeckel erfordern Informationen über Beschaffungskosten, Kalkulationen und Referenzmargen einzelner Unternehmen. Bei formelbasierten Deckeln kommt hinzu, dass die Auswahl der Kostenbasis, der Referenznotierung, der Anpassungsintervalle und der zulässigen Marge selbst regulierungsbedürftig wird.

Bei fiskalischen Maßnahmen treten die Kosten besonders deutlich hervor. Die in den vorangegangenen Kapiteln dokumentierten Beispiele zeigen erhebliche Haushaltswirkungen. Zudem können verbrauchsabhängige Subventionen zu einem zusätzlichen Kraftstoffverbrauch führen. Für Japan zeigt die ausgewertete Evidenz sogar einen Wohlfahrtsverlust trotz hoher Weitergabe an die Verbraucher.

8.6 Versorgungssicherheit

Bei der Frage der Versorgungssicherheit unterscheiden sich die Instrumente recht deutlich. Markttransparenzregeln und Zeitregeln setzen nicht unmittelbar am Niveau der kostendeckenden Preise an. Das Risiko, dass Anbieter aufgrund regulatorisch erzwungener Preise Verluste machen und deshalb ihre Lieferungen einstellen, ist daher vergleichsweise begrenzt.

Hingegen ist bei Höchstpreisen dieses Risiko zentral. Ein fester nominaler Preis kann bei stark steigenden Beschaffungskosten unter die Kosten des Anbieters fallen. Dann entstehen Anreize, Mengen zu reduzieren, Lieferungen zurückzuhalten oder den Markt zu verlassen. Die internationale Evidenz dokumentiert entsprechende Versorgungsprobleme, insbesondere beim ungarischen Preisdeckel 2021/22. Formelbasierte Systeme können dieses Risiko reduzieren, sofern die Formel die tatsächlichen Kosten ausreichend schnell und vollständig berücksichtigt.

Fiskalische Maßnahmen wirken grundsätzlich anders. Eine Steuersenkung oder ein verbrauchsabhängiger Zuschuss lässt den Marktpreis vor Steuern bzw. Subventionen grundsätzlich flexibel. Dadurch entstehen weniger unmittelbare Anreize, das Angebot einzuschränken. Angebotsseitige Subventionen können die Versorgung sogar gezielt stabilisieren. Allerdings können längerfristige, breite Subventionen Fehlanreize setzen und die Anpassung der Nachfrage an Knappheiten verzögern.

8.7 Gesamtschau

Die Befunde zeigen damit weniger einen eindimensionalen Gegensatz zwischen „guten“ und „schlechten“ Instrumenten als vielmehr unterschiedliche Zielkonflikte:

1. Markttransparenz setzt am Wettbewerb über die Nachfrageseite an. Ihre Wirkung hängt wesentlich davon ab, dass Verbraucher die Informationen tatsächlich nutzen und dass ausreichender lokaler Wettbewerb besteht. Die empirische Evidenz für Deutschland spricht inzwischen eher für einen preissenkenden Effekt, gleichzeitig bleiben strategische Reaktionen der Anbieter relevant.
2. Zeitregeln reduzieren die Häufigkeit von Preisänderungen und machen deren zeitlichen Ablauf vorhersehbarer. Ein dauerhafter preissenkender Effekt ist dagegen nicht gesichert. Insbesondere bei asymmetrischen Regeln bestehen Risiken hinsichtlich der zeitlichen Verteilung der Belastung und durch eine stärkere Synchronisierung der Preisanpassungen, die die gegenseitige Beobachtung der Anbieter erleichtert.
3. Höchstpreise können Verbraucher kurzfristig vor hohen Preisen schützen, verändern aber zugleich die Funktionsweise des Preissystems. Entscheidend ist deshalb die konkrete Konstruktion: Ein zu niedrig angesetzter fixer Deckel kann die Versorgung gefährden; ein formelbasierter Deckel reduziert dieses Risiko, schafft aber neue Fragen hinsichtlich Referenzkosten, Margen und Preisorientierung. Zudem besteht die Gefahr mittelfristig steigender Preise aufgrund einer Orientierung der Anbieter an der maximal zulässigen Marge.
4. Fiskalische Maßnahmen erreichen eine unmittelbare Entlastung der Verbraucher und weisen empirisch eine relativ hohe Weitergabe auf. Breite verbrauchsabhängige Maßnahmen verursachen jedoch erhebliche fiskalische Kosten, sind hinsichtlich der Zielgenauigkeit begrenzt und können über Mengenanreize Effizienzverluste erzeugen. Die Evidenz hierzu ist innerhalb der untersuchten Instrumente am umfangreichsten.

Feste Preisdeckel, formelbasierte Höchstpreise und fiskalische Entlastungen sind dabei ökonomisch verschiedene Instrumente mit jeweils eigenen Wirkungen und Risiken (Kapitel 3) und deshalb getrennt zu bewerten.

Das hier entwickelte Kriterienraster lässt sich zugleich als Leitfaden für die Einordnung von Regulierungsmaßnahmen verwenden. Entscheidend ist insbesondere, ob ein Instrument am eigentlichen Wettbewerbsproblem ansetzt oder lediglich dessen Symptome – etwa kurzfristig hohe Preise – bekämpft. Diese Unterscheidung ist für die anschließende Einordnung zentral.

9 Einordnung für Deutschland

Für Deutschland ergibt sich aus der Gesamtschau der untersuchten Regulierungsinstrumente ein differenziertes Bild. Die diskutierten Instrumente setzen an unterschiedlichen Problemen der Kraftstoffmärkte an und unterscheiden sich deshalb auch hinsichtlich ihrer Eingriffstiefe und ihrer möglichen Nebenwirkungen. Die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe (MTS-K) reduziert Suchkosten und erleichtert den Preisvergleich, ohne unmittelbar in die Preisbildung einzugreifen. Das seit dem 1. April 2026 geltende Kraftstoffpreisanpassungsgesetz (KPA nG) greift demgegenüber in den zeitlichen Ablauf der Preissetzung ein: Preiserhöhungen sind grundsätzlich nur noch einmal täglich um 12 Uhr zulässig, während Preissenkungen jederzeit möglich bleiben. Staatliche Höchstpreise wie in Belgien setzen schließlich unmittelbar am zulässigen Preisniveau an. Fiskalische Maßnahmen wie der Tankrabatt wirken wiederum über den Staatshaushalt und verändern den von den Verbrauchern zu zahlenden Preis, ohne die Preissetzungsentscheidung der Tankstellen unmittelbar zu regulieren.

Für Deutschland spricht die bisherige Evidenz zunächst dafür, zwischen einer Veränderung der Preiszyklen und einer Veränderung des tatsächlich gezahlten Preisniveaus zu unterscheiden. Die 12-Uhr-Regel hat die Häufigkeit von Preiserhöhungen zweifellos begrenzt und damit die zeitliche Struktur der Preise, also die Preiszyklen, verändert. Genau dies ist auch ein unmittelbarer Zweck der Regelung. Die Bundesregierung verweist darauf, dass sich die Zahl der täglichen Preisänderungen nach Einführung der Regel deutlich reduziert habe. Daraus folgt jedoch noch nicht, dass Verbraucher im Durchschnitt einen niedrigeren Preis bezahlen. Entscheidend wäre hierfür, zu welchen Zeitpunkten welche Mengen getankt werden. Aus reinen Preisverläufen lässt sich der tatsächlich von den Verbrauchern gezahlte, mengengewichtete Durchschnittspreis nicht unmittelbar ableiten. Auch das Bundeswirtschaftsministerium weist auf diese Einschränkung hin.

Die Ersteinschätzung des KPA nG fällt daher ambivalent aus. Positiv ist zunächst die größere zeitliche Verlässlichkeit der Preisangaben. Verbraucher können nach der Preiserhöhung um 12 Uhr davon ausgehen, dass bis zum nächsten Tag keine weitere Preiserhöhung erfolgt. Dies kann die Nutzung von Preisvergleichs-Apps erleichtern und die Suchkosten für preisbewusste Verbraucher senken. Zugleich verändert die Regel aber die strategischen Bedingungen der Preissetzung. Da Preiserhöhungen aller Anbieter auf einen gemeinsamen Zeitpunkt konzentriert werden und gleichzeitig nahezu vollständige Preistransparenz besteht, kann die Regel nicht nur die Vergleichbarkeit erhöhen, sondern auch die Preisanpassungen stärker synchronisieren und die Beobachtung der Wettbewerber erleichtern. Die internationale Evidenz zu solchen Zeitregeln ist entsprechend nicht eindeutig. Gerade die Erfahrungen mit Westaustralien zeigen, dass eine hohe Transparenz in Verbindung mit einer synchronisierten Preissetzung auch wettbewerblich problematische Effekte haben kann. Die deutsche Regelung ist deshalb nicht allein danach zu beurteilen, ob sie die Zahl der Preisänderungen reduziert, sondern auch danach, wie sich Margen, Preisabstände zwischen Tankstellen und die Preisentwicklung rund um 12 Uhr verändern.

Für die laufende Evaluation des KPA nG sind daher insbesondere vier Größen von Bedeutung: erstens der mengengewichtete, tatsächlich gezahlte Verbraucherpreis, zweitens die Margen der Tankstellen und Mineralölunternehmen, drittens die räumliche und

zeitliche Preisstreuung und viertens die Reaktionen der Absatzmengen auf die zeitliche Preisstruktur. Ergänzend sollte untersucht werden, ob sich die Rolle einzelner Preisführer verändert und ob sich wiederkehrende Muster bei Preiserhöhungen um 12 Uhr herausbilden. Eine reine Betrachtung der an den Tankstellen ausgezeichneten Preise wäre für eine wohlfahrtsökonomische Bewertung nicht ausreichend.

Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass das KPAnG nicht isoliert eingeführt wurde. Es ist Teil eines Maßnahmenpakets, das zugleich eine Stärkung der kartellrechtlichen Kontrolle vorsieht. Für die Beurteilung der deutschen Regulierung ist deshalb zwischen der Frage, ob die 12-Uhr-Regel die Preisbildung verändert, und der weitergehenden Frage, ob sie bestehende Wettbewerbsprobleme auf Raffinerie- und Großhandelsebene adressiert, zu unterscheiden. Letzteres ist nur in begrenztem Umfang der Fall. Die Zeitregel verändert den Zeitpunkt der Preisanpassung, nicht jedoch unmittelbar die Marktstruktur oder die Kosten- und Wettbewerbsbedingungen auf den vorgelagerten Märkten.

9.1 Übertragbarkeit der Modelle aus Belgien und Luxemburg

Vor diesem Hintergrund stellen die in Belgien und Luxemburg eingesetzten Preisformeln eine deutlich weitergehende Alternative dar. Sie sind nicht lediglich Zeitregeln, sondern greifen unmittelbar in die zulässige Höhe des Endkundenpreises ein. Besonders deutlich wird dies am belgischen Modell. Dort wird ein maximal zulässiger Preis anhand einer Formel bestimmt, die unter anderem internationale Notierungen für raffinierte Mineralölprodukte, Wechselkurse, Transport- und Versicherungskosten, gesetzliche Abgaben sowie eine regulierte Bruttovertriebsmarge berücksichtigt. Die Vertriebsmarge wird regelmäßig angepasst. Gleichzeitig handelt es sich um einen Höchstpreis und nicht um einen zwingenden Einheitspreis: Tankstellen können unterhalb des administrativ bestimmten Maximums verkaufen.

Das belgische Modell kann zwar in einer Krisensituation eine stärkere Begrenzung von Preisspitzen ermöglichen, jedoch entstehen zugleich neue regulatorische Aufgaben. Der Staat muss entscheiden, welche Kostenbestandteile berücksichtigt werden, welche internationale Preisnotierung als Referenz dient, wie Wechselkurs- und Transportkosten behandelt werden und vor allem welche Vertriebsmarge als angemessen gilt. Damit wird eine zentrale Frage, die im Wettbewerbsmarkt durch die Preisbildung selbst beantwortet wird, teilweise in die staatliche Regulierung verlagert.

Für Deutschland wäre deshalb insbesondere die Festlegung der regulierten Marge problematisch. Eine einheitliche oder standardisierte Marge müsste den erheblichen Unterschieden zwischen Standorten, Absatzmengen, Eigentumsstrukturen, Mietkosten, Personalkosten und sonstigen Betriebskosten Rechnung tragen. Dies gilt insbesondere, weil die Marktbedingungen und Kostenstrukturen sich in Deutschland regional durchaus zu unterscheiden scheinen. Eine zu niedrig angesetzte Marge könnte die Wirtschaftlichkeit einzelner Tankstellen gefährden und damit mittelbar die Versorgungsstruktur beeinträchtigen. Eine zu großzügige Marge könnte dagegen eine zusätzliche Preis- beziehungsweise Margenkomponente institutionalisieren, die nicht durch Wettbewerb ermittelt wird. Hinzu kommt das Problem, dass eine staatlich bestimmte Marge zu einem Referenzpunkt für die Marktteilnehmer werden kann. Ein Höchstpreis muss daher nicht zwingend zu einem entsprechend niedrigeren Marktpreis führen.

Das belgische Beispiel sollte folglich nicht als empirischer Beleg dafür interpretiert werden, dass eine Übernahme der dortigen Formel in Deutschland automatisch zu niedrigeren Kraftstoffpreisen führen würde. Im Gegenteil: Die einzige bisher verfügbare empirische Evaluation des belgischen Modells legt nahe, dass die Margenbegrenzung nicht preissenkend wirkt, sondern im Durchschnitt sogar preisstärkend. Zu beachten ist zudem, dass die Marktstrukturen auf dem Endkundenmarkt als auch im Großhandel in Deutschland durchaus anders sind als in Belgien und eine einfache Übertragung der Ergebnisse daher nicht wahrscheinlich erscheint. Für Luxemburg gilt grundsätzlich dieselbe Einschränkung, wobei die Übertragbarkeit der Erfahrungen aus Luxemburg aufgrund des extrem hohen Anteils von indirekten Benzinexporten durch „Tanktourismus“ und Transitverkehr noch weniger gegeben ist.

In toto lässt sich ein formelgebundenes Preisregime nicht ohne Weiteres aus seinem institutionellen Kontext herauslösen und auf den deutschen Markt übertragen. Entscheidend ist daher weniger die Frage, ob Deutschland die belgische oder luxemburgische Formel „übernehmen“ könnte, sondern welche Elemente eines solchen Systems mit den deutschen Marktbedingungen überhaupt vereinbar wären und welche neuen Regulierungsprobleme dadurch entstünden.

9.2 Grenzen der Übertragung internationaler Evidenz

Die internationale Evidenz ist für die deutsche Regulierung dennoch wertvoll. Sie erlaubt insbesondere, mögliche Wirkungsmechanismen und Nebenwirkungen verschiedener Instrumente zu identifizieren. Eine unmittelbare quantitative Übertragung der Ergebnisse auf Deutschland ist jedoch nur eingeschränkt möglich. Die Märkte unterscheiden sich unter anderem hinsichtlich der Zahl und Größe der Anbieter, der vertikalen Integration von Raffinerien, Großhandel und Tankstellen, der regionalen Marktstruktur, der Logistik- und Beschaffungskosten, der steuerlichen Belastung sowie der institutionellen Ausgestaltung der Transparenz- und Wettbewerbsaufsicht.

Dies gilt insbesondere für Zeitregeln. Österreich ist aufgrund der ähnlichen 12-Uhr-Regel ein naheliegender Vergleichsfall. Gleichwohl unterscheidet sich die institutionelle Ausgestaltung der Preisinformationen von der deutschen Situation. Vor allem aber ist der zweite Teil der österreichischen Regel, dass nämlich nur die Preise der günstigsten fünf (von zehn) Tankstellen angezeigt werden, in Deutschland nicht implementiert worden. Die empirische Evidenz legt nahe, dass genau dieser Teil des österreichischen Regulierungsregimes eine gewisse Wirkung entfaltet. Die Erfahrungen anderer Länder können somit Hinweise auf mögliche Effekte geben, aber keine belastbare quantitative Prognose für Deutschland liefern.

Auch bei Preisobergrenzen sind Unterschiede besonders relevant. Eine Formel, die in einem Land mit einer bestimmten Raffinerie- und Großhandelsstruktur, bestimmten Transportwegen und einer bestimmten Zahl von Tankstellen funktioniert, muss nicht dieselben Wirkungen in Deutschland entfalten. Insbesondere ist nicht davon auszugehen, dass ein international beobachteter Abstand zwischen reguliertem Höchstpreis und Marktpreis ohne Weiteres auf Deutschland übertragbar wäre.

9.3 Gesamtbewertung

Für Deutschland spricht die Gesamtschau daher eher für eine graduelle als für eine eindimensionale Bewertung der Instrumente. Die MTS-K ist ein vergleichsweise marktnahes Instrument, das die Suchkosten der Verbraucher reduziert und den Preisvergleich erleichtert. Ihre Wirkung hängt allerdings davon ab, ob Verbraucher die Informationen tatsächlich nutzen und ob auf lokaler Ebene hinreichend Wettbewerb besteht. Das KPAnG geht einen Schritt weiter, indem es den zeitlichen Ablauf der Preissetzung reguliert. Seine bislang erkennbare Wirkung liegt vor allem in einer veränderten zeitlichen Preisstruktur. Ob daraus auch eine Verbesserung der Verbraucherwohlfahrt resultiert, lässt sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht abschließend beurteilen. Insbesondere ist offen, wie sich die Regel auf die tatsächlich gezahlten Preise und die Margen auswirkt.

Preisformeln wie in Belgien stellen demgegenüber einen wesentlich stärkeren Eingriff in die Preisbildung dar. Sie können Preisspitzen begrenzen und mögen in Krisensituationen kurzfristig eine hohe politische Sichtbarkeit und Nachvollziehbarkeit der Preisbildung schaffen. Gleichzeitig verlagern sie jedoch erhebliche Informations- und Entscheidungsprobleme auf den Staat. Insbesondere die Festlegung einer angemessenen Vertriebsmarge ist ökonomisch anspruchsvoll und kann selbst wettbewerbliche Verzerrungen erzeugen. Die Übertragbarkeit solcher Modelle auf Deutschland ist daher begrenzt.

Für die deutsche Regulierung erscheint es deshalb besonders wichtig, die Erfahrungen mit dem KPAnG zunächst systematisch auszuwerten, bevor zusätzliche Eingriffe in die Preisbildung vorgenommen werden. Die gesetzlich vorgesehene Evaluation sollte dabei nicht bei der Zahl der Preisänderungen stehen bleiben, sondern insbesondere Verbraucherpreise, Absatzmengen, Margen, Preisstreuung und das Wettbewerbsverhalten der Anbieter erfassen. Erst eine solche Evaluation ermöglicht eine belastbare Aussage darüber, ob die beobachtete höhere zeitliche Preistransparenz tatsächlich mit einer Verbesserung der Verbraucherwohlfahrt einhergeht.

Insgesamt zeigt der internationale Vergleich somit weniger ein einzelnes übertragbares „Best-Practice-Modell“ als vielmehr unterschiedliche regulatorische Trade-offs. Transparenzregeln adressieren vor allem Suchkosten, Zeitregeln den Ablauf der Preissetzung und Preisformeln unmittelbar das Preisniveau. Je stärker der Eingriff in die Preisbildung, desto größer sind zugleich die Anforderungen an staatliche Information, Kalibrierung und laufende Anpassung. Dabei ist zu beachten, dass die Wettbewerbsprobleme, die Bundeskartellamt und Monopolkommission benennen, auf der Raffinerie- und Großhandelsstufe liegen (Kapitel 2); Instrumente, die am Tankstellenpreis ansetzen, treffen diese Stufe nicht. Für Deutschland spricht dies dafür, bei marktnahen Instrumenten und einer wirksamen wettbewerbsrechtlichen Kontrolle anzusetzen und weitergehende Preisregulierung nur dann in Betracht zu ziehen, wenn ein konkretes Marktversagen empirisch nachgewiesen wird und die erwarteten Nebenwirkungen hinreichend berücksichtigt werden.

10 Handlungsempfehlungen und Schlussfolgerungen

Die vorangegangene Analyse zeigt, dass hohe Kraftstoffpreise nicht ohne Weiteres mit einem unzureichenden Wettbewerb an der Tankstelle gleichgesetzt werden können. Kraftstoffpreise werden wesentlich durch internationale Rohöl- und Produktnotierungen, Wechselkurse, Steuern und Abgaben sowie die Bedingungen auf den Raffinerie- und Großhandelsmärkten bestimmt. Gleichzeitig bestehen auf den nachgelagerten Tankstellenmärkten erhebliche Preisunterschiede und ausgeprägte zeitliche Preismuster. Regulierungsmaßnahmen sollten daher möglichst dort ansetzen, wo ein konkretes Markt- oder Informationsproblem besteht, und Nebenwirkungen auf Wettbewerb und Versorgungssicherheit berücksichtigen. Aus der Gesamtschau der Evidenz lassen sich insbesondere die folgenden Handlungsoptionen ableiten.

10.1 Die Evaluation des KPAnG sollte umfassend und ergebnisoffen erfolgen

Das seit dem 1. April 2026 geltende Kraftstoffpreisanpassungsgesetz (KPAnG) beschränkt Preiserhöhungen auf eine Erhöhung je Kalendertag um 12 Uhr. Das Gesetz sieht ausdrücklich vor, dass das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie nach Ablauf eines Jahres über die Erfahrungen mit dem Gesetz berichtet.

Für diese gesetzlich vorgesehene Evaluation sollte nicht allein untersucht werden, ob die Zahl der täglichen Preisänderungen zurückgegangen ist. Eine solche Veränderung ist ein unmittelbarer Effekt der Regulierung, sagt aber noch wenig darüber aus, ob sich die Situation der Verbraucher verbessert hat. Entscheidend ist vielmehr, ob sich die tatsächlich gezahlten, mengengewichteten Kraftstoffpreise sowie die Margen und das Wettbewerbsverhalten der Anbieter verändert haben.

Die Evaluation sollte deshalb insbesondere folgende Prüffragen beantworten:

1. **Preisniveau:** Hat sich der durchschnittliche, mengengewichtete Verbraucherpreis für Benzin und Diesel gegenüber einer geeigneten Kontrollgruppe bzw. einem geeigneten kontrafaktischen Szenario verändert?
2. **Margen:** Wie haben sich die Margen auf Tankstellen-, Großhandels- und gegebenenfalls Raffinerieebene entwickelt?
3. **Pass-through:** Werden Veränderungen der internationalen Produktnotierungen und der Beschaffungskosten weiterhin zeitnah und symmetrisch an die Verbraucher weitergegeben?
4. **Preisstreuung:** Hat sich die regionale und lokale Streuung der Tankstellenpreise verändert?
5. **Preiszyklen:** Haben sich die bisherigen Intraday-Preiszyklen lediglich zeitlich verschoben oder tatsächlich abgeschwächt?

6. **12-Uhr-Effekt:** Wie stark konzentrieren sich Preiserhöhungen unmittelbar um 12 Uhr, und gibt es Anzeichen für eine zunehmende Preisführerschaft einzelner Anbieter?
7. **Wettbewerbsdynamik:** Hat sich die Häufigkeit bzw. Geschwindigkeit von Preisreaktionen auf Preisänderungen benachbarter Tankstellen verändert?
8. **Verbraucherverhalten:** Hat sich die zeitliche Verteilung der Tankvorgänge verändert? Profitieren insbesondere Verbraucher, die ihre Tankzeit flexibel wählen können?
9. **Versorgung:** Gibt es Hinweise darauf, dass Tankstellen ihre Öffnungszeiten oder ihre wirtschaftliche Tragfähigkeit infolge der Regel verändert haben?
10. **Nebenwirkungen:** Haben sich Margen oder Preise zu bestimmten Tageszeiten systematisch erhöht, um die Einschränkungen bei späteren Preiserhöhungen zu kompensieren?

Die Evaluation sollte damit ausdrücklich zwischen dem intendierten Transparenzeffekt und einem möglichen Preis- bzw. Wettbewerbseffekt unterscheiden. Ein Rückgang der Zahl der Preisänderungen ist für sich genommen noch kein hinreichender Nachweis für eine Verbesserung der Verbraucherwohlfahrt.

10.2 Der Zeitpunkt der zulässigen Preiserhöhung sollte empirisch überprüft werden

Die Festlegung der zulässigen Preiserhöhung auf 12 Uhr ist ökonomisch nicht alternativlos. Bereits in der Stellungnahme zur Bundestagsanhörung wurde angeregt zu prüfen, ob ein Zeitpunkt in den Abendstunden, beispielsweise 20 Uhr, sinnvoller sein könnte. Begründet wird dies zum einen damit, dass in den frühen Abendstunden in der Regel mehr Menschen Zeit zum Tanken haben, und zum anderen mit der Möglichkeit, dass sich die Öffnungszeiten einzelner Tankstellen verändern können, wenn nächtliche Preiserhöhungen nicht mehr möglich sind.

Für die Evaluation des KPAnG sollte daher geprüft werden, ob unterschiedliche Zeitpunkte unterschiedliche Auswirkungen auf Preisniveau, Margen, Absatzmengen und Verbraucherwohlfahrt haben. Denkbar wäre insbesondere ein Vergleich der heutigen 12-Uhr-Regel mit alternativen Zeitpunkten oder mit regional begrenzten Modellversuchen. Denkbar wäre auch, den Bundesländern die Wahl des Zeitpunktes zu überlassen.

Eine solche Prüfung wäre auch deshalb sinnvoll, weil die Regel nicht nur die Anbieter, sondern auch das zeitliche Suchverhalten der Verbraucher verändert. Die optimale Uhrzeit lässt sich daher nicht allein aus dem beobachteten Preisverlauf ableiten.

10.3 Die österreichische Beschränkung der Preisvergleichsinformationen auf die günstigsten Anbieter sollte auch in Deutschland geprüft werden

Das österreichische Modell besteht nicht nur aus der Beschränkung von Preiserhöhungen auf einmal täglich. Ein zweites Element ist die Gestaltung des staatlichen Preisvergleichs: Für einen Standort werden die zehn nächstgelegenen Tankstellen angezeigt, zugleich aber nur die Preise der fünf günstigsten Anbieter ausgewiesen.

Dieser zweite Bestandteil verdient für Deutschland besondere Aufmerksamkeit. Die ökonomische Logik besteht darin, dass die Veröffentlichung nicht nur den Verbrauchern Informationen bereitstellt, sondern gleichzeitig einen Wettbewerbsanreiz für die Tankstellen schafft. Eine Tankstelle hat einen Anreiz, einen hinreichend niedrigen Preis anzubieten, um in den angezeigten Kreis der günstigsten Anbieter zu gelangen. Österreich selbst begründet die Beschränkung auf die günstigsten Preise ausdrücklich mit diesem wettbewerblichen Mechanismus. Zugleich kann die beschränkte Transparenz ggf. die Entstehung von algorithmengestütztem Parallelverhalten erschweren.

Für Deutschland wäre daher zu prüfen, ob die MTS-K bzw. die daran anknüpfenden Verbraucherinformationsdienste künftig ebenfalls nur einen Teil der erhobenen Preise prominent anzeigen sollten, etwa die günstigsten 50 Prozent der Tankstellen in einem definierten regionalen Umkreis. Dieser Ansatz wurde bereits in der Stellungnahme zur Bundestagsanhörung vorgeschlagen. Dort wurde zugleich eine mögliche rechtstechnische Umsetzung über eine Ergänzung der Verordnungsermächtigung zu § 47k GWB skizziert.

Der Vorteil eines solchen Ansatzes wäre, dass die Transparenz für Verbraucher erhalten bliebe, während der Wettbewerbsanreiz stärker auf Preissenkungen als auf die Beobachtung sämtlicher Preise gerichtet würde. Allerdings sollte auch diese Maßnahme zunächst evaluiert werden. Insbesondere wäre zu untersuchen, ob tatsächlich mehr Tankstellen versuchen, in den Kreis der günstigsten Anbieter zu gelangen, und ob dies zu niedrigeren Preisen oder Margen führt.

10.4 Von allgemeinen Preisobergrenzen sollte nur bei nachgewiesenem Marktversagen Gebrauch gemacht werden

Die internationalen Erfahrungen sprechen gegen eine pauschale Einführung staatlicher Höchstpreise. Zwar können formelgebundene Höchstpreise Preisspitzen begrenzen und für Verbraucher kurzfristig eine hohe Preistransparenz schaffen. Gleichzeitig entstehen erhebliche Anforderungen an die Festlegung der Kostenbasis und insbesondere der zulässigen Vertriebsmarge. Eine zu niedrig angesetzte Obergrenze kann die Versorgung gefährden; eine zu hoch angesetzte Obergrenze kann dagegen als Preisanker wirken.

Das belgische Modell zeigt zwar, dass eine Preisobergrenze nicht zwingend zu einem einheitlichen Preis führt: Anbieter können unterhalb des administrativ bestimmten Maximums verkaufen. Gleichwohl ist die bisher verfügbare Evidenz nicht ermutigend für die Einführung einer solchen Maßnahme.

Eine Übertragung dieses Modells auf Deutschland wäre zudem nicht mit einer einfachen Übernahme einer Formel gleichzusetzen, sondern würde eine eigenständige Festlegung der relevanten Kosten- und Margenparameter vor dem Hintergrund der konkreten Situation in Deutschland voraussetzen. Zugleich sollte zwingend eine ergebnisoffene Evaluation der Maßnahme festgeschrieben werden, am besten durch eine politisch unabhängige Instanz wie die Monopolkommission.

10.5 Anstelle eines allgemeinen Tankrabatts sollte die steuerliche Behandlung alternativer Antriebe stärker berücksichtigt werden

Ein allgemeiner Tankrabatt kann Verbraucher kurzfristig entlasten, ist jedoch fiskalisch teuer und begünstigt auch Haushalte mit hohem Kraftstoffverbrauch. Zudem besteht keine Garantie, dass eine Steuersenkung vollständig an die Verbraucher weitergegeben wird. Diese Problematik ist inzwischen bestens belegt.

Eine Alternative bestünde darin, die steuerliche Belastung von Mobilitätsenergie stärker technologie- und umweltpolitisch zu betrachten. Der ADAC hat in diesem Zusammenhang eine Absenkung der Stromsteuer auf das EU-Mindestniveau von 0,5 Cent je kWh gefordert und dies ausdrücklich mit dem Hochlauf der Elektromobilität begründet. Nach Darstellung des ADAC soll günstiger Ladestrom dazu beitragen, die Betriebskostenvorteile von Elektrofahrzeugen stärker zur Geltung zu bringen.

Wenn die Politik einerseits die Belastung fossiler Kraftstoffe als Problem der Bezahlbarkeit betrachtet und andererseits die Elektrifizierung des Verkehrs vorantreiben möchte, sollte die steuerliche Behandlung von Strom für Mobilität in die Gesamtbetrachtung einbezogen werden. Eine Senkung der Stromsteuer wirkt dabei nicht als Eingriff in den Kraftstoffmarkt, sondern über eine Veränderung der relativen Betriebskosten verschiedener Antriebsformen.

Allerdings sollte auch diese Maßnahme nicht ausschließlich unter dem Gesichtspunkt kurzfristiger Entlastung bewertet werden. Für eine ökonomische Bewertung sind insbesondere die Verteilungswirkungen, die Kosten für den Staatshaushalt, die tatsächliche Weitergabe an die Verbraucher sowie die Auswirkungen auf die Wahl zwischen verschiedenen Antriebsformen zu berücksichtigen. Die Monopolkommission hat in der Vergangenheit diverse Maßnahmen zur Steigerung des Wettbewerbs bei Ladesäulen empfohlen, um durch mehr Wettbewerb im Lademarkt günstigere Ladepreise zu bewirken.

10.6 Alle Maßnahmen sollten regelmäßig überprüft und befristet werden

Die Unsicherheit über die Wirkungen einzelner regulatorischer Eingriffe spricht für einen stärker evidenzbasierten und lernenden Regulierungsansatz. Neue Eingriffe sollten nach Möglichkeit mit klaren Evaluationskriterien, einer Datengrundlage und einer zeitlichen Befristung versehen werden.

Dies gilt bereits für die KPAnG-Regelung. Das Gesetz selbst sieht bereits eine Evaluation nach einem Jahr vor. Die Evaluation sollte als Gelegenheit genutzt werden, nicht nur die Einhaltung der Regel und die Zahl der Preisänderungen zu überprüfen, sondern ihre

tatsächlichen Auswirkungen auf Verbraucherpreise, Margen und Wettbewerb zu untersuchen.

Ein solcher Ansatz ermöglicht es, erfolgreiche Instrumente beizubehalten, unwirksame Instrumente anzupassen und unbeabsichtigte Nebenwirkungen frühzeitig zu korrigieren. Gerade bei einem Markt wie dem Kraftstoffmarkt, auf dem internationale Beschaffungspreise, Wechselkurse, Steuern und lokale Wettbewerbsbedingungen gleichzeitig auf die Endkundenpreise einwirken, erscheint eine adaptive Regulierung gegenüber einer einmaligen, weitreichenden Preisintervention vorzugswürdig.

Literaturverzeichnis

- ACT Government, Chief Minister, Treasury and Economic Development Directorate. 2023. [FuelCheck Post-Implementation Review: Summary Report](#). Canberra: ACT Government.
- ADAC. 2026. [Preisdifferenz beim Tanken so groß wie nie zuvor](#).
- Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja. 2024. [Istraživanje tržišta prodaje motornih goriva u Republici Hrvatskoj](#). Priopćenje, Ergebnisdarstellung der Sektoruntersuchung. Zagreb: AZTN.
- Agency for Natural Resources and Energy (ANRE). 2025. [SS 過疎地対策ハンドブック \[Handbuch für Maßnahmen in Tankstellen-Mangelgebieten\]](#). Handbuch, 3. Aufl. Juni 2022, Teilaktualisierung Mai 2025.
- . 2026b. [中東情勢を踏まえた緊急的激変緩和措置 \(Notfallmaßnahme zur Abfederung der Kraftstoffpreise angesichts der Lage im Nahen Osten\)](#): Informationsseite.
- . 2026a. [燃料油価格激変緩和補助金 \(Zuschuss zur Abfederung der Kraftstoffpreise\)](#): Programmübersicht und Chronologie.
- AIReF – Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal. 2022. [Informe sobre los Proyectos y Líneas Fundamentales de los Presupuestos de las Administraciones Públicas: Presupuestos Generales del Estado 2023](#). Madrid: AIReF.
- Akcura, Elcin. 2025. [A Global Assessment of Domestic Petroleum Fuel Prices](#). World Bank.
- Akcura, Elcin und Federico Cuadros Bloch. 2025. [Global Landscape of Fuel Subsidies and Price Controls](#). Washington, DC: World Bank, Energy; Extractives Global Practice.
- Albrecht, Brian C., Alex Tabarrok und Mark Whitmeyer. 2026. [Chaos and Misallocation under Price Controls](#). arXiv Preprint. arXiv.
- Amaglobeli, David, Mengfei Gu, Emine Hanedar, Gee Hee Hong und Céline Thévenot. 2023. [Policy Responses to High Energy and Food Prices](#). IMF Working Paper WP/23/74. Washington, DC: International Monetary Fund.
- Anand, Rahul, David Coady, Adil Mohommad, Vimal Thakoor und James P. Walsh. 2013. [The Fiscal and Welfare Impacts of Reforming Fuel Subsidies in India](#). International Monetary Fund.
- Angerer, Martin. 2020. [Regulation of retail gasoline prices](#). *Finance Research Letters* 36: 101331.
- Ari, Anil, Nicolas Arregui, Simon Black, Oya Celasun, Dora Iakova, Aiko Mineshima, Victor Mylonas, Ian Parry, Iulia Teodoru und Karlygash Zhunussova. 2022. [Surging Energy Prices in Europe in the Aftermath of the War: How to Support the Vulnerable and Speed up the Transition Away from Fossil Fuels](#). International Monetary Fund.
- Armstrong, Mark und David E. M. Sappington. 2007. [Recent Developments in the Theory of Regulation](#). In: *Handbook of Industrial Organization*, hg. von Mark Armstrong und Robert H. Porter, 3:1557–1700. Amsterdam: Elsevier.
- Arze del Granado, Javier, David Coady und Robert Gillingham. 2012. [The Unequal Benefits of Fuel Subsidies: A Review of Evidence for Developing Countries](#). *World Development* 40, Nr. 11: 2234–2248.
- Assad, Stephanie, Robert Clark, Daniel Ershov und Lei Xu. 2024. [Algorithmic Pricing and Competition: Empirical Evidence from the German Retail Gasoline Market](#). *Journal of Political Economy* 132, Nr. 3: 723–771.

- Australian Competition and Consumer Commission. 2007. [Petrol Prices and Australian Consumers: Report of the ACCC Inquiry into the Price of Unleaded Petrol](#). Canberra: ACCC.
- Bacon, Robert W. 1991. [Rockets and Feathers: The Asymmetric Speed of Adjustment of UK Retail Gasoline Prices to Cost Changes](#). *Energy Economics* 13, Nr. 3: 211–218.
- Badenes Plá, Nuria. 2023. [Análisis distributivo de medidas adoptadas en 2022 para paliar los efectos de la guerra de Ucrania](#). Madrid: Instituto de Estudios Fiscales.
- Banque centrale du Luxembourg. 2022. [Encadré 1: Forte hausse des prix de l'énergie en 2021 et en début d'année 2022](#). In: *Bulletin BCL 2022/3*, 21–30. Luxembourg: Banque centrale du Luxembourg, Juli.
- Barkley, Aaron, David P. Byrne und Xiaosong Wu. 2022. [Price Effects of Calling Out Market Power: A Study of the COVID-19 Oil Price Shock](#). *Journal of Economics & Management Strategy* 31: 923–941.
- Barzel, Yoram. 1974. [A Theory of Rationing by Waiting](#). *The Journal of Law and Economics* 17, Nr. 1: 73–95.
- Becker, Maike, Gregor Pfeifer und Karsten Schweikert. 2021. [Price Effects of the Austrian Fuel Price Fixing Act: A Synthetic Control Study](#). *Energy Economics* 97: 105207.
- Berezvai, Zombor und Dániel Helfrich. 2024. [The impact of a short-term fuel price cap on market prices after its removal: Evidence from Hungary](#). *Energy Strategy Reviews* 54: 101472.
- Bernama. 2026. [BUDI95 Quota Restored To 300 Litres A Month](#). Bernama-Meldung vom 30.08.2026, nachveröffentlicht als Press Citation auf mof.gov.my, 30. August.
- Bernhardt, Lea, Xenia Fee Breiderhoff und Ralf Dewenter. 2025. [New Evidence on Price Effects of Transparency Regulations in European Fuel Markets](#). *Journal of Industry, Competition and Trade* 25, Nr. 1: 4.
- Bernhardt, Lea, Xenia Breiderhoff und Ralf Dewenter. 2023. [The Impact of the Tax Reduction on Fuel Prices in Germany – A Synthetic Difference-in-Differences Approach](#). *Review of Economics* 74, Nr. 2: 141–160.
- Berninghaus, Siegfried, Michael Hesch und Andreas Hildenbrand. 2012. [Zur Wirkung regulatorischer Preiseingriffe auf dem Tankstellenmarkt](#). *Wirtschaftsdienst* 92, Nr. 1: 46–50.
- Borenstein, Severin, A. Colin Cameron und Richard Gilbert. 1997. [Do Gasoline Prices Respond Asymmetrically to Crude Oil Price Changes?](#) *Quarterly Journal of Economics* 112, Nr. 1: 305–339.
- Breiderhoff, Xenia und Ralf Dewenter. 2026. [Short-Term Effects of the 12 p.m. Rule in Germany – A Difference-in-Differences Approach](#). SSRN Working Paper 6903818. Helmut-Schmidt-Universität Hamburg.
- Brusco, Giacomo, Lorenzo Pessina und Andrea Tulli. 2026. [Euro2 Gas! Tax Incidence Heterogeneity Under a War Time Tax Holiday](#). *Scottish Journal of Political Economy* 73, Nr. 3: e70069.
- Budgetdienst. 2026. [Maßnahmen zur Dämpfung der Treibstoffpreise](#). Analyse. Wien: Parlamentsdirektion, Parlament Österreich.
- Bundeskartellamt. 2011. [Sektoruntersuchung Kraftstoffe: Abschlussbericht gemäß § 32e GWB](#). Abschlussbericht, Az. B8-200/09. Bonn: Bundeskartellamt.
- . 2025. [Sektoruntersuchung Raffinerien und Kraftstoffgroßhandel: Abschlussbericht](#). Bonn: Bundeskartellamt.

- . 2026a. [Kraftstoff-News: Quartalsbericht der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe, Ausgabe vom 27. März 2026 \(Analyse der Spritpreise im Iran-Krieg\)](#). Newsletter der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe vom 27.03.2026.
- . 2026b. [Kraftstoff-News Quartal 2/2026: Quartalsbericht der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe](#). Kraftstoff-News 2/2026. Bonn.
- Bundesministerium der Finanzen. 2022. [FAQ Energiepreispauschale \(EPP\)](#). Webseite des BMF, laufend aktualisiert (Rechtsstand Steuerentlastungsgesetz 2022, § 113 EStG).
- Bundesministerium für Wirtschaft, Energie und Tourismus. 2025. [Wirtschaftsminister Hattmannsdorfer hat Spritpreis-Verordnungen und Spritpreisrechner verlängert](#).
- Bundesregierung. 2026. [Bund und Länder beschließen Spritpreis-Entlastungspaket](#). Meldung der Bundesregierung vom 18.09.2026.
- Bundesrepublik Deutschland. 2013. [Verordnung zur Markttransparenzstelle für Kraftstoffe \(MTS-Kraftstoff-Verordnung – MTSKraftV\)](#).
- . 2022. [Gesetz zur Änderung des Energiesteuerrechts zur temporären Absenkung der Energiesteuer für Kraftstoffe \(Energiesteuersenkungsgesetz – EnergieStSenkG\) vom 24. Mai 2022](#). BGBl. 2022 I Nr. 18, S. 810, ausgegeben am 31.05.2022.
- . 2026b. [Gesetz zur Einführung eines Gesetzes zur Anpassung von Kraftstoffpreisen und zur Änderung des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen \(Kraftstoffmaßnahmenpaket\)](#). Gesetz vom 27.03.2026, BGBl. 2026 I Nr. 82 (ausgegeben am 31.03.2026), in Kraft seit 01.04.2026.
- . 2026a. [Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen \(GWB\)](#). Konsolidierte Fassung, abgerufen ueber [gesetze-im-internet.de](#).
- . 2026c. [Zweites Gesetz zur Änderung des Energiesteuergesetzes zur temporären Absenkung der Energiesteuer für Kraftstoffe \(2. Energiesteuersenkungsgesetz\) vom 24. April 2026](#). BGBl. 2026 I Nr. 116, ausgegeben am 29.04.2026.
- Bundesverband freier Tankstellen. 2025. [Entwicklung des Tankstellenbestands](#).
- Bundesverband freier und unabhängiger Tankstellen (bft). 2026. [Branchenumfrage zur 12-Uhr-Regel](#).
- Bundeswettbewerbsbehörde. 2012. [Evaluation der Spritpreisverordnung 2012](#). Wien: Bundeswettbewerbsbehörde.
- Byrne, David P. und Nicolas de Roos. 2019. [Learning to Coordinate: A Study in Retail Gasoline](#). *American Economic Review* 109, Nr. 2: 591–619.
- Byrne, David P., Nicolas de Roos, Matthew S. Lewis, Leslie M. Marx und Xiaosong Wu. 2025. [Asymmetric Information Sharing in Oligopoly: A Natural Experiment in Retail Gasoline](#). *Journal of Political Economy* 133, Nr. 7: 2031–2088.
- Cabral, Luís M. B., Niklas Dürr, Dominik Schober und Oliver Woll. 2021. [Price Matching Guarantees and Collusion: Theory and Evidence from Germany](#). CEPR Discussion Paper No. 15823. Centre for Economic Policy Research.
- California Energy Commission. 2025. [Senate Bill X1-2 Implementation: Maximum Gross Gasoline Refining Margin and Penalty](#). Staff Report CEC-200-2025-027. Sacramento: California Energy Commission.
- Calvano, Emilio, Giacomo Calzolari, Vincenzo Denicolò und Sergio Pastorello. 2020. [Artificial Intelligence, Algorithmic Pricing, and Collusion](#). *American Economic Review* 110, Nr. 10: 3267–3297.
- Camba, Gael. 2026. [Frankreich: Billigsprit von TotalEnergies sorgt für Ärger bei Konkurrenten](#). Euronews (deutsche Ausgabe), 16.09.2026.

- Canada Energy Regulator. 2017. [Market Snapshot: Understanding the Regulation of Gasoline Prices in Atlantic Canada](#).
- Chambre des Députés du Grand-Duché de Luxembourg. 2022. [La composition des prix de produits pétroliers](#). Parlamentsartikel, chd.lu, 21.09.2022, 21. September.
- Chang, Yenjae. 2025. [Heterogeneous Tax-Cut Pass-Through and Market Structure](#). *Review of Industrial Organization* 66, Nr. 2: 233–259.
- Chen, Tao. 2026. [Retail pass-through of fuel subsidies and tax changes: evidence from Japan's staged abolition of provisional fuel-tax rates](#). SSRN Working Paper No. 7181725 (Preprint, nicht begutachtet). SSRN.
- Choi, Bongseok und Donghun Kim. 2024. [Does the Proliferation of Smartphones Reduce Consumer Search Costs? The Case of the Korean Gasoline Market](#). *Asian Economic Journal* 38, Nr. 2: 153–176.
- Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. 2022. [La CNMC concluye que, de forma general, las bonificaciones de los carburantes se están trasladando al consumidor](#). Pressemitteilung zum Boletín Informativo de la Distribución de Carburantes, Mayo 2022 (IS/DE/010/22), 7. Juli.
- Consumer Affairs Victoria. 2026. [Fair Fuel Plan Introduces Daily Price Caps](#). Meldung vom 10.03.2026.
- Crompton, Rod, Midesh Sing, Vernon Filter und Nonhlanhla Msimango. 2020. [Petrol price regulation in South Africa: Is it meeting its intended objectives?](#) WIDER Working Paper 2020/140. UNU-WIDER.
- Dartanto, Teguh. 2013. [Reducing fuel subsidies and the implication on fiscal balance and poverty in Indonesia: A simulation analysis](#). *Energy Policy* 58: 117–134.
- Davidson, Sinclair. 2008. [Secret Econometric Business: Watching FuelWatch and the ACCC](#). *Agenda: A Journal of Policy Analysis and Reform* 15, Nr. 4: 5–18.
- Deacon, Robert T. und Jon Sonstelie. 1985. [Rationing by Waiting and the Value of Time: Results from a Natural Experiment](#). *Journal of Political Economy* 93, Nr. 4: 627–647.
- Denter, Philipp. 2026. [Strategic Pricing and Consumer Welfare under One-Sided Price Regulation](#). arXiv.
- Department of Finance Canada. 2026. [The Government of Canada extends the federal fuel excise tax relief on gasoline, diesel, and aviation fuels for Canadians](#). News release, 02.09.2026, 2. September.
- Department of Mines, Industry Regulation and Safety (WA). 2017. [Submission to the Parliament of Victoria Inquiry into Regional Fuel Prices](#). Submission No. 30 to the Parliament of Victoria, Economic, Education, Jobs and Skills Committee, Inquiry into fuel prices in regional Victoria; archivierte Fassung vom 02.07.2022. Perth: Government of Western Australia.
- Deutsche Tamoil GmbH. 2026. [HEM Tiefpreisgarantie](#).
- Deutscher Bundestag. 2012. [Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Wirtschaft und Technologie \(9. Ausschuss\) zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung \(Drucksachen 17/10060, 17/10253\): Entwurf eines Gesetzes zur Einrichtung einer Markttransparenzstelle für den Großhandel mit Strom und Gas](#). BT-Drucksache 17/11386 vom 07.11.2012.
- . 2026a. [Gesetzentwurf der Koalitionsfraktionen zum Kraftstoffmaßnahmenpaket, Bundestagsdrucksache 21/4744 vom 17.03.2026](#).
- . 2026c. [Bundesregierung zieht positive Bilanz der 12-Uhr-Regel](#).

- . 2026b. Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Energiesteuergesetzes zur temporären Absenkung der Energiesteuer für Kraftstoffe (2. Energiesteuersenkungsgesetz): Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und SPD, Drucksache 21/5321 vom 14.04.2026.
- Dewenter, Ralf, Justus Haucap und Ulrich Heimeshoff. 2012. Maßnahmen zur Steigerung des Wettbewerbs auf den Kraftstoffmärkten in Deutschland: Studie für den Allgemeinen Deutschen Automobil-Club e. V. (ADAC). ADAC-Studie zur Mobilität. München: ADAC e. V., Ressort Verkehr.
- Dewenter, Ralf, Ulrich Heimeshoff und Hendrik Lüth. 2017b. *Less Pain at the Pump? The Effects of Regulatory Interventions in Retail Gasoline Markets*. *Applied Economics Quarterly* 63, Nr. 3: 259–274.
- . 2017a. *The impact of the market transparency unit for fuels on gasoline prices in Germany*. *Applied Economics Letters* 24, Nr. 5: 302–305.
- Dewenter, Ralf und Ulrich Schwalbe. 2016. *Preisgarantien im Kraftstoffmarkt*. *Perspektiven der Wirtschaftspolitik* 17, Nr. 3: 276–288.
- Di Bella, Gabriel, Lawrence Norton, Joseph Ntamatungiro, Sumiko Ogawa, Issouf Samake und Marika Santoro. 2015. *Energy Subsidies in Latin America and the Caribbean: Stocktaking and Policy Challenges*. International Monetary Fund.
- Diken. 2026. *Resmi Gazete: Motorine kademeli ÖTV*. Diken, 13.08.2026, 13. August.
- Dom, Roel, Antoine Mathieu Collin und Simone Tagliapietra. 2026. *The Iran Energy Shock Is a Test of European Discipline on State Aid*. Bruegel, First Glance, 07.05.2026.
- Dovern, Jonas, Johannes Frank, Alexander Glas, Lena Sophia Müller und Daniel Perico Ortiz. 2023. *Estimating pass-through rates for the 2022 tax reduction on fuel prices in Germany*. *Energy Economics* 126: 106948.
- Drolsbach, Chiara Patricia, Maximilian Maurice Gail und Phil-Adrian Klotz. 2023. *Pass-through of temporary fuel tax reductions: Evidence from Europe*. *Energy Policy* 183: 113833.
- Earle, Robert, Karl Schmedders und Tymon Tatur. 2007. *On Price Caps under Uncertainty*. *Review of Economic Studies* 74, Nr. 1: 93–111.
- Economist.kg. 2026. *Кабмин продлил субсидирование импорта ГСМ до конца 2026 года*. Economist.kg, 26.08.2026, 26. August.
- ElShazly, Mohamed S. 2025. *Energy Subsidy Reform in Libya*. International Monetary Fund.
- en2x – Wirtschaftsverband Fuels und Energie. 2026. *en2x kritisiert erneute rechtliche Verschärfungen*. Pressemitteilung vom 17.07.2026.
- Energie-Control Austria (E-Control). 2026a. *Spritpreisrechner*. Preistransparenzdatenbank nach § 1a Preistransparenzgesetz; Rechtsgrundlage durch BGBl. II Nr. 320/2025 bis 31.12.2028 verlängert.
- . 2026b. *FAQ: Preisgesetz § 5aa und VO zur Margenbegrenzung bei Treibstoffen*. Wien, 1. April.
- Europäische Kommission. 2013. *Antitrust: Commission fines banks EUR 1.49 billion for participating in cartels in the interest rate derivatives industry*. Pressemitteilung IP/13/1208, Brüssel, 04.12.2013 (geänderte Fassung).
- . 2021. *Antitrust: Commission fines former ethanol producer Abengoa EUR 20 million in cartel settlement*. Pressemitteilung IP/21/6769, Brüssel, 10.12.2021.
- . 2023. *Commission fines ethanol producer Lantmännen EUR 47.7 million over ethanol benchmarks cartel*. Pressemitteilung IP/23/6372, Brüssel, 07.12.2023.

- Ewringmann, Dieter. 2016. [Ermittlung und Bewertung der positiven und negativen Wirkungen des Treibstoffverkaufs unter besonderer Berücksichtigung negativer externer Umwelt- und Gesundheitseffekte \(Kurzfassung\)](#). Bericht für das Ministerium für Nachhaltige Entwicklung und Infrastrukturen des Großherzogtums Luxemburg.
- Fasoula, Evanthis und Karsten Schweikert. 2020. [Price Regulations and Price Adjustment Dynamics: Evidence from the Austrian Retail Fuel Market](#). *Journal of Transport Economics and Policy* 54, Nr. 1: 21–39.
- Fischer, Kai. 2024. [Alcohol Prohibition and Pricing at the Pump](#). *Journal of Industrial Economics* 72, Nr. 1: 548–597.
- Fischer, Kai, Simon Martin und Philipp Schmidt-Dengler. 2025. [The Heterogeneous Effects of Entry on Prices](#). *Journal of the European Economic Association*.
- Frech, H. E. und William C. Lee. 1987. [The Welfare Cost of Rationing-by-Queuing across Markets: Theory and Estimates from the U.S. Gasoline Crises](#). *The Quarterly Journal of Economics* 102, Nr. 1: 97–108.
- Freitas, Dimitria und Simon Syga. 2022. 35 Cent weniger für Benzin und 17 Cent weniger für Diesel – der Tankrabatt ist angekommen. *ifo Dresden berichtet* 29, Nr. 5: 13–18.
- Fronzel, Manuel, Marco Horvath, Colin Vance und Alex Kihm. 2020. [Increased Market Transparency in Germany's Gasoline Market: What About Rockets and Feathers?](#) *Journal of Transport Economics and Policy* 54, Nr. 2: 102–120.
- Fuest, Clemens, Florian Neumeier und Daniel Stöhlker. 2022. [Der Tankrabatt: Haben die Mineralölkonzerne die Steuersenkung an die Kunden weitergegeben?](#) *Perspektiven der Wirtschaftspolitik* 23, Nr. 2: 74–80.
- García Miralles, Esteban. 2023. [Medidas de apoyo frente a la crisis energética y al repunte de la inflación: un análisis del coste y de los efectos distribucionales de algunas de las actuaciones desplegadas según su grado de focalización](#). *Banco de España, Boletín Económico* 2023/T1, Nr. 15.
- Gardner Pinfold Consultants Inc. 2023. [Petroleum Products Benchmark and Margin Review](#). Charlottetown: Report prepared for the Island Regulatory; Appeals Commission (IRAC).
- Genakos, Christos, Pantelis Koutroumpis und Mario Pagliero. 2018. [The Impact of Maximum Markup Regulation on Prices](#). *The Journal of Industrial Economics* 66, Nr. 2: 239–300.
- Genakos, Christos und Mario Pagliero. 2022. [Competition and Pass-Through: Evidence from Isolated Markets](#). *American Economic Journal: Applied Economics* 14, Nr. 4: 35–57.
- Glas Amerike. 2022. [Vlada ograničila cene goriva, smanjene akcize, dozvoljeno samo točenje u rezervoar](#). Glas Amerike (Voice of America, serbische Redaktion), 10.03.2022.
- Government of Alberta. 2026. [Fuel tax – Overview](#). Webseite alberta.ca.
- Government of Western Australia. 2026. [Stronger FuelWatch rules boost transparency for motorists, regions](#). Media statement, 30.04.2026, 30. April.
- Gregor, Leonard und Justus Haucap. 2025. [The Rise of Refinery Margins: The Case of Energy Tax Cut in Germany](#). DICE Discussion Paper No. 431. Düsseldorf: Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf, Düsseldorf Institute for Competition Economics.

- . 2026. [Energy Markets at War: The Effect of the Russian Invasion of Ukraine on Refinery Margins](#). DICE Discussion Paper No. 434. Düsseldorf: Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf, Düsseldorf Institute for Competition Economics.
- Gréus, Christian, David Gstrein, Florian Neumeier, Ramona Schmid und Stefan Smutny. 2026. [Kommt der Tankrabatt an den Zapfsäulen an? Ergebnisse des ifo Tankrabatt-Trackers](#). *ifo Schnelldienst digital* 7, Nr. 6 (8. Juni): 1–5.
- Griffith University. 2020. [A Mid-term Assessment of the Queensland Fuel Price Reporting Trial](#). Third Biannual Update. Brisbane: Report for the Queensland Department of Natural Resources, Mines; Energy (DNRME 03/07/3795).
- Guénette, Justin-Damien. 2020. [Price Controls: Good Intentions, Bad Outcomes](#). Policy Research Working Paper 9212. Washington, DC: World Bank.
- Handler, Heinz. 2010. [Volkswirtschaftliche Analyse von regulativen Eingriffen bei Preisänderungen von Treibstoffen](#). Gutachten. Wien: im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft, Familie und Jugend.
- . 2013. [Volkswirtschaftliche Analyse von regulativen Eingriffen bei Preisänderungen von Treibstoffen \(II\)](#). Ergänzungsgutachten. Wien: im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft, Familie und Jugend.
- Harding, Don. 2008. [Fuel Watch: Evidence-Based-Policy or Policy-Based-Evidence?](#) *Economic Papers* 27, Nr. 4: 315–328.
- Haucap, Justus, Ulrich Heimeshoff, Christiane Kehder, Johannes Odenkirchen und Susanne Thorwarth. 2017. [Auswirkungen der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe](#). *Wirtschaftsdienst* 97, Nr. 10: 721–726.
- Haucap, Justus, Ulrich Heimeshoff und Manuel Siekmann. 2017. [Fuel Prices and Station Heterogeneity on Retail Gasoline Markets](#). *The Energy Journal* 38, Nr. 6: 81–104.
- Haucap, Justus und Hans Christian Müller. 2012. The Effects of Gasoline Price Regulations: Experimental Evidence. DICE Discussion Paper. Düsseldorf Institute for Competition Economics (DICE).
- Hawaii Department of Business, Economic Development and Tourism (DBEDT). 2006. [Hawaii Gasoline Price Cap: Estimated Impact on Hawaii Consumers](#). Rechentabellen (Est_Impact_Of_Gasoline_Price_Cap_Updated_Feb-06), veröffentlicht von der Hawaii State Energy Office. Honolulu: DBEDT.
- Hidalgo-Pérez, Manuel, Natalia Collado und Ángel Martínez-Jorge. 2025. [Heterogeneous and dynamic pass-through of a fuel subsidy to consumers: Evidence from Spain](#). Working Paper WP ECON 25.01. Sevilla: Universidad Pablo de Olavide, Department of Economics.
- HM Revenue & Customs. 2026. [Amended Fuel Duty rates: 2026 to 2027](#). Policy paper, GOV.UK, 22.05.2026.
- Hungarian Conservative. 2026. [Hungarian Government Moves to End Fuel Price Cap as Market Prices Fall](#). Hungarian Conservative, 14.06.2026, Zitat von Ministerpräsident Péter Magyar.
- ICF International. 2008. [2008 Report on the Hawaii Petroleum Market under the Petroleum Industry Monitoring, Analysis and Reporting \(PIMAR\) Program](#). Bericht im Auftrag der Hawaii Public Utilities Commission. Honolulu: Hawaii Public Utilities Commission.
- IFKA Iparfejlesztési Közhasznú Nonprofit Kft. 2022. [Kisbenzinkutak támogatása 2022 \[Förderung kleiner Tankstellen 2022\]](#). Förderaufruf (1. Runde); heute auf der Website der MGFÜ (vormals IFKA), 24. März.

- International Energy Agency. 2022. [Fuel pass I & II](#). IEA Policies Database, Policy-ID 16457, zuletzt aktualisiert 01.04.2026.
- International Monetary Fund. 2023. [Hungary: Selected Issues](#). IMF Country Report No. 23/71. Washington, DC: International Monetary Fund.
- . 2025. [Japan: 2025 Article IV Consultation – Press Release; Staff Report; and Statement by the Executive Director for Japan](#). IMF Country Report No. 25/82. Washington, DC: International Monetary Fund.
- . 2026. [Malta: 2025 Article IV Consultation – Press Release and Staff Report](#). Washington, DC: International Monetary Fund.
- Jandó, Zoltán. 2026. [Tényleg megugrott az üzemanyag-fogyasztás a védett árak miatt](#). G7 (veröffentlicht bei Telex), 27.04.2026.
- Jiménez, Juan Luis, Jordi Perdiguerro und José Manuel Cazorla-Artiles. 2025. [The pass-through of subsidizing petrol consumption: the case of Spain](#). *SERIEs* 16, Nr. 1: 107–135.
- Jung, Leona, Jacob Schildknecht, Leonard Gregor und Justus Haucap. 2026. [Predictable Prices, Higher Margins? Early Evidence on Germany's 12 o'clock Fuel Regulation](#). ZEW-DICE-Analyse. Mannheim/Düsseldorf: ZEW – Leibniz-Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung und DICE.
- Kahl, Mats Petter. 2024. [Was the German fuel discount passed on to consumers?](#) *Energy Economics* 138: 107843.
- Kahl, Mats Petter und Thomas Wein. 2025. [How to Reach the Paradise? Inside the Edgeworth Cycle and Why a Gasoline Station Is the First to Raise Its Price](#). *Journal of Industrial Economics* 73, Nr. 2: 351–383.
- Kfz-Innung Mittelbaden. 2026. [Das Tankstellennetz am 31.12.2025](#).
- Knittel, Christopher R. und Victor Stango. 2003. [Price Ceilings as Focal Points for Tacit Collusion: Evidence from Credit Cards](#). *American Economic Review* 93, Nr. 5: 1703–1729.
- Kojima, Masami. 2013. [Petroleum Product Pricing and Complementary Policies: Experience of 65 Developing Countries Since 2009](#). World Bank.
- . 2016. [Fossil Fuel Subsidy and Pricing Policies: Recent Developing Country Experience](#). Policy Research Working Paper 7531. Washington, DC: World Bank.
- Königreich Dänemark. 2025. [Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om oplysning om salgspris og enhedspris for forbrugsvarer](#). BEK nr. 1351 af 21.11.2025, Lovtidende A, 26.11.2025.
- Kpodar, Kangni und Chadi Abdallah. 2017. [Dynamic fuel price pass-through: Evidence from a new global retail fuel price database](#). *Energy Economics* 66: 303–312.
- Kuik, Friderike, Eliza Lis, Christiane Nickel und Mario Porqueddu. 2026. [From well to pump: how fuel prices are formed](#). The ECB Blog, Europäische Zentralbank, 31.07.2026.
- L'EnerGeek. 2026. [Carburant, plafonnement des prix : les stations indépendantes dénoncent une atteinte à la concurrence](#). L'EnerGeek, 15.07.2026, 15. Juli.
- Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg. 2026. [Résumé des travaux du 12 juin 2026](#). Communiqué des Regierungsrats vom 12.06.2026 zum tripartiten Abkommen „Resilienzpak 2026“ (unterzeichnet 08.06.2026).
- Lee, Hwok Aun. 2025. [Floating Prices, Fearing Backlash: Economics and Politics of Malaysia's Petrol Subsidy Reform](#). Singapur: ISEAS – Yusof Ishak Institute.

- Lewis, Matthew S. 2011. [Asymmetric Price Adjustment and Consumer Search: An Examination of the Retail Gasoline Market](#). *Journal of Economics and Management Strategy* 20, Nr. 2: 409–449.
- Lewis, Matthew S. und Michael D. Noel. 2011. [The Speed of Gasoline Price Response in Markets with and without Edgeworth Cycles](#). *Review of Economics and Statistics* 93, Nr. 2: 672–682.
- Luco, Fernando. 2019. [Who Benefits from Information Disclosure? The Case of Retail Gasoline](#). *American Economic Journal: Microeconomics* 11, Nr. 2: 277–305.
- Magyar Ásványolaj Szövetség. 2026. [Kraftstoffabsatz der Mitgliedsunternehmen im ersten Quartal 2026](#). Verbandsdaten, berichtet von Hungary Today, 16.04.2026.
- Magyar Szénhidrogén Készletező Szövetség. 2026. [Tájékoztatás motorbenzin és gázolaj készletek felszabadításáról](#). Mitteilung der Reservenagentur vom 15.05.2026 zur Verordnung des Wirtschafts- und Energieministers, verkündet im Magyar Közlöny am 14.05.2026.
- Magyarország Kormánya. 2026. [52/2026. \(III. 9.\) Korm. rendelet a biztonsági kőolajtermék készletek veszélyhelyzeti felhasználásáról](#). Regierungsverordnung, Magyar Közlöny; konsolidierte Fassung gültig ab 03.04.2026.
- MaltaToday. 2016. [Rabat petrol station forced by Falzon Group to raise diesel price, Malta Competition and Consumers Affairs Authority says](#). MaltaToday, 04.10.2016.
- Martin, Simon. 2024. [Market Transparency and Consumer Search: Evidence from the German Retail Gasoline Market](#). *The RAND Journal of Economics* 55, Nr. 4: 573–602.
- Martin, Simon und Frank Verboven. 2026. [Price Caps and Coordinated Effects: Evidence from Retail Gasoline](#). CEPR Discussion Paper No. 21297. Centre for Economic Policy Research.
- Maskin, Eric und Jean Tirole. 1988. [A Theory of Dynamic Oligopoly, II: Price Competition, Kinked Demand Curves, and Edgeworth Cycles](#). *Econometrica* 56, Nr. 3: 571–599.
- McWilliams, Ben, Thomas Mramor, Alexander Roth und Simone Tagliapietra. 2026. [2026 European Energy Crisis Fiscal Response Tracker](#).
- Ministarstvo gospodarstva Republike Hrvatske. 2024. [Nova Uredba o utvrđivanju najviših maloprodajnih cijena naftnih derivata](#). Pressemitteilung des Wirtschaftsministeriums, 06.05.2024.
- Ministerio de Industria, Turismo y Comercio. 2007. [Orden ITC/2308/2007, de 25 de julio, por la que se determina la forma de remisión de información al Ministerio de Industria, Turismo y Comercio sobre las actividades de suministro de productos petrolíferos](#).
- Ministerstvo financí České republiky. 2026. [Ministerstvo financí ukončí cenovou regulaci pohonných hmot v druhé polovině července](#). Pressemitteilung des tschechischen Finanzministeriums, 29.06.2026.
- Ministerstwo Finansów. 2022. [Tarcza Antyinflacyjna 2.0. złagodzi skutki inflacji i zmniejszy jej koszty dla Polaków](#). Pressemitteilung, gov.pl/web/finanse, 18.01.2022.
- Ministry of Finance Malaysia. 2025. [Non-Subsidised RON95 Retail Price Set At RM2.60 Per Litre As BUDI95 Commences](#). Pressemitteilung, 30.09.2025, 30. September.
- Ministry of Trade, Industry and Resources. 2026b. [Regierung setzt alles auf die Stabilisierung der Mineralölproduktpreise](#). Pressemitteilung des koreanischen Ministeriums für Handel, Industrie und Ressourcen vom 13.03.2026.

- . 2026a. [Verwaltungsvorankündigung der Regelung über den finanziellen Ausgleich von Verlusten aus der Festsetzung von Höchstpreisen für Mineralölprodukte](#). Bekanntmachung Nr. 2026-448 vom 18.06.2026.
- Monopolkommission. 2026. [Wettbewerb 2026: Für eine wettbewerbsorientierte Wirtschaftspolitik](#). 26. Hauptgutachten der Monopolkommission. Bonn: Monopolkommission.
- Montag, Felix, Robin Mamrak, Alina Sagimuldina und Monika Schnitzer. 2023. [Imperfect Price Information, Market Power, and Tax Pass-Through](#). Stigler Center Working Paper No. 337. Stigler Center for the Study of the Economy; the State.
- Montag, Felix, Alina Sagimuldina und Monika Schnitzer. 2021. [Does Tax Policy Work When Consumers Have Imperfect Price Information? Theory and Evidence](#). CESifo.
- Montag, Felix, Alina Sagimuldina und Christoph Winter. 2026. [When Does Mandatory Price Disclosure Lower Prices? Evidence from the German Fuel Market](#). *Journal of Political Economy Microeconomics* 4, Nr. 1: 106–146.
- National Assembly Research Service. 2026. [Bewertung des Höchstpreissystems für Mineralölprodukte](#). Befund des Forschungsdienstes der Nationalversammlung, berichtet von Energy Daily im Rahmen der parlamentarischen Kontrolle 2026.
- Neumeier, Stefan. 2012. [Modellierung der Erreichbarkeit von Straßentankstellen: Untersuchung zum regionalen Versorgungsgrad mit Dienstleistungen der Grundversorgung](#). Arbeitsberichte aus der vTI-Agrarökonomie. Braunschweig: Johann Heinrich von Thünen-Institut, Institut für Ländliche Räume.
- New Zealand Government. 2026. [\\$50 a week for lower income working families](#). Pressemitteilung, beehive.govt.nz.
- Noel, Michael D. 2015. [Do Edgeworth Price Cycles Lead to Higher or Lower Prices?](#) *International Journal of Industrial Organization* 42: 81–93.
- Northern Territory of Australia. 2026. [Consumer Affairs and Fair Trading \(Fuel Retailers\) Regulations 2017](#). Fassung vom 28.08.2026; 24-Stunden-Preisbindung eingeführt durch Subordinate Legislation No. 7 of 2026 (in Kraft 20.04.2026), neu gefasst durch Act No. 20 of 2026 (in Kraft 28.08.2026).
- Notes from Poland. 2026. [Fuel prices jump in Poland as final government crisis measures end](#). Notes from Poland, 01.07.2026.
- Obradovits, Martin. 2014. [Austrian-style gasoline price regulation: How it may backfire](#). *International Journal of Industrial Organization* 32: 33–45.
- Oczkowski, Edward, Alfred Wong und Kishor Sharma. 2018. [The impact of major fuel retailers on regional New South Wales petrol prices](#). *Economic Analysis and Policy* 57: 44–59.
- OECD. 2020. [OECD Inventory of Support Measures for Fossil Fuels: Country Note – Luxembourg](#). Country Note. Paris: OECD.
- . 2023. [Aiming Better: Government Support for Households and Firms During the Energy Crisis](#). Paris: OECD Publishing.
- . 2026a. [Energy Prices Are Spiking Again: New Relief Measures, Old Lessons](#). Paris: OECD Publishing.
- . 2026b. [OECD Economic Surveys: Japan 2026](#). Bd. 2026/12. OECD Economic Surveys. Paris: OECD Publishing.
- Panamá América. 2024. [Subsidio a combustible costó al Estado más de \\$500 millones](#). Panamá América, 07.01.2024.

- Peltzman, Sam. 2000. [Prices Rise Faster than They Fall](#). *Journal of Political Economy* 108, Nr. 3: 466–502.
- Perdiguero-García, Jordi. 2013. [Symmetric or Asymmetric Oil Prices? A Meta-Analysis Approach](#). *Energy Policy* 57: 389–397.
- Petrol d.d., Ljubljana. 2026. [Report on the Operations of the Petrol Group and Petrol d.d., Ljubljana, January–June 2026](#). Halbjahresbericht, vom Aufsichtsrat behandelt am 27.08.2026.
- Phillips 66. 2025. [Phillips 66 completes sale of majority interest in Germany and Austria retail marketing business](#). Pressemitteilung, Houston, 01.12.2025.
- Pindyck, Robert S. und Daniel L. Rubinfeld. 2018. *Mikroökonomie*. 9. Aufl. München: Pearson.
- Polemis, Michael L. und Thanasis Stengos. 2023. [Does Markup Regulation Restrict Price Hikes? Evidence from the Oil Industry](#). *Letters in Spatial and Resource Sciences* 16, Nr. 1: 15.
- Press Information Department, Government of Pakistan. 2022. [Finance Minister Mr. Miftah Ismail chairs ECC meeting](#). PR No. 69, Islamabad, 16.05.2022, 16. Mai.
- RAA. 2023. [Two Years of Transparent Fuel Prices Saves South Aussie Drivers Millions](#).
- Rajca, Konrad. 2026. [Poland Political Briefing: Polish Government Introduces Temporary Maximum Fuel Prices at Stations](#). Monthly Briefing, Vol. 15, No. 1 (PL), April 2026. Budapest: China-CEE Institute.
- Rapa, Noel. 2024. [The Economic Effects of the Fixed Energy Price Policy in Malta](#). *Central Bank of Malta Research Bulletin*.
- . 2025. [Energy Subsidies in Malta: Estimating the Effects of Current Policies and Hypothetical Exit Strategies](#). Discussion Paper DP/04/2025. Central Bank of Malta.
- Régie de l'énergie du Québec. 2026. [Régie essence Québec](#).
- Regierung der Republik Kroatien. 2022. [The latest decision on fuel prices will protect citizens and small distributors of petroleum products](#).
- Regierung der Republik Slowenien. 2022. [Uredba o določitvi cen določenih naftnih derivatov](#). Uradni list RS, Nr. 36/2022 vom 14.3.2022, lfd. Nr. 709, S. 1896; verlängert durch Ur. l. RS 46/2022; zweites Festpreisenster nach Ur. l. RS 64/2022.
- Regierung Ungarns. 2026. [50/2026. \(III. 9.\) Korm. rendelet a nemzetközi energiabiztonsági válsághelyzetre tekintettel a magyarországi üzemanyagellátás védelméről](#). Magyar Közlöny 2026/25, S. 1085–1090.
- Reindl, Andreas und Thomas Wein. 2012. [Feste Benzinpreise für einen Tag – Mehr Preiswettbewerb durch die 24h-Regel?](#) *Wirtschaftsdienst* 92, Nr. 10: 678–686.
- Reino de España. 2022a. [Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes en el marco del Plan Nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania](#). BOE núm. 76, 30.03.2022, BOE-A-2022-4972; Geltung der bonificación bis 31.12.2022 verlängert durch Real Decreto-ley 11/2022 (BOE-A-2022-10557, Art. 1 Tres und Siete).
- . 2022b. [Real Decreto-ley 20/2022, de 27 de diciembre, de medidas de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la Guerra de Ucrania y de apoyo a la reconstrucción de la isla de La Palma y a otras situaciones de vulnerabilidad](#). BOE núm. 311, 28.12.2022, BOE-A-2022-22685.
- . 2026a. [Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Plan Integral de Respuesta a la Crisis en Oriente Medio](#). BOE núm. 71, 21.03.2026, BOE-A-2026-6544.

- . 2026b. [Real Decreto-ley 18/2026, de 29 de junio, por el que se adoptan determinadas medidas en el marco del Plan Integral de Respuesta a la Crisis en Oriente Medio](#). BOE núm. 158, 30.06.2026, BOE-A-2026-14112.
- Repubblica Italiana. 2022. [Decreto-legge 21 marzo 2022, n. 21: Misure urgenti per contrastare gli effetti economici e umanitari della crisi ucraina \(taglio delle accise sui carburanti\)](#).
- . 2026. [Decreto-legge 18 marzo 2026, n. 33: Disposizioni urgenti in materia di prezzi petroliferi connessi alle crisi dei mercati internazionali](#). Gazzetta Ufficiale, Serie Generale n. 64 vom 18.03.2026; umgewandelt durch Legge 13 maggio 2026, n. 79.
- República de Panamá, Ministerio de Gobierno. 2022. [Decreto Ejecutivo N.o 18 de 18 de julio de 2022, que dicta disposiciones para estabilizar el precio del combustible al consumidor final en tres balboas con 25/100 \(B/.3.25\) por galón o su equivalente de 85.9/100 \(B/.0.859\) el litro](#). Gaceta Oficial Digital N.o 29580-C, 18.07.2022.
- República Portuguesa. 2008. [Decreto-Lei n.º 243/2008, de 18 de dezembro](#).
- Republik Griechenland. 2026. [Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου της 11.3.2026 «Επείγουσες ρυθμίσεις για την ανάσχεση φαινομένων αθέμιτης κερδοφορίας»](#). ΦΕΚ Α' 37/11.03.2026; durch Gesetz ratifiziert, ΦΕΚ Α' 45/20.03.2026.
- Republik Österreich. 2009. [Standesregeln für Tankstellenbetreiber über den Zeitpunkt der Preisauszeichnung für Treibstoffe bei Tankstellen \(2009\)](#).
- . 2010. [Verordnung betreffend Standesregeln für Tankstellenbetreiber über den Zeitpunkt der Preisauszeichnung für Treibstoffe bei Tankstellen \(sog. Spritpreisverordnung\)](#). BGBl. II Nr. 484/2010, ausgegeben 30.12.2010, in Kraft 01.01.2011.
- . 2011. [Preistransparenzverordnung Treibstoffpreise 2011](#). BGBl. II Nr. 246/2011, zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 320/2025, befristet bis 31.12.2028.
- . 2026c. [Änderung des Mineralölsteuergesetzes 2022](#). BGBl. I Nr. 12/2026, ausgegeben am 31.03.2026.
- . 2026b. [Verordnung der Bundesregierung zur Margenbegrenzung bei Treibstoffen](#). BGBl. II Nr. 80/2026, ausgegeben am 31.03.2026; geändert bzw. abgelöst durch BGBl. II Nr. 109/2026, 128/2026 und 261/2026.
- . 2026a. [Verordnung, mit der die Verordnung betreffend Standesregeln für Tankstellenbetreiber über den Zeitpunkt der Preisauszeichnung für Treibstoffe bei Tankstellen \(Spritpreisverordnung\) geändert wird](#). BGBl. II Nr. 48/2026, ausgegeben 13.03.2026; Preiserhöhungen vom 16.03. bis 12.04.2026 nur montags, mittwochs und freitags um 12 Uhr.
- République française. 2022. [Décret n° 2022-423 du 25 mars 2022 relatif à l'aide exceptionnelle à l'acquisition de carburants](#). JORF n° 0072 vom 26.03.2022, NOR TRER2209190D; geändert durch Décrets n° 2022-1042, 2022-1168 und 2022-1355.
- . 2023. [Décret n° 2023-2 du 2 janvier 2023 relatif à la création, aux conditions et aux modalités de versement d'une indemnité carburant](#). JORF n° 0003 vom 04.01.2023.
- . 2026. [Décret n° 2026-333 du 30 avril 2026 relatif à la création, aux conditions et aux modalités de versement d'une indemnité carburant](#). Journal officiel; geändert durch Décret n° 2026-417 du 28 mai 2026.
- Roos, Nicolas de und Hajime Katayama. 2013. [Gasoline Price Cycles Under Discrete Time Pricing](#). *Economic Record* 89, Nr. 285: 175–193.
- Rumänien, Parlament. 2026. [Legea nr. 162/2026 privind declararea situației de criză pe piața țițeiului și/sau a produselor petroliere, reducerea temporară a nivelului accizei la motorină, instituirea contribuției de solidaritate, precum și pentru stabilirea unor](#)

- măsuri de protecție a economiei, populației și de funcționare a pieței energiei. Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 642 vom 04.08.2026.
- Rumänien, Regierung. 2022. Ordonanța de urgență nr. 106/2022 pentru susținerea acordării de reduceri ale prețurilor la benzină și motorină și pentru modificarea art. 18 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 41/2022 pentru instituirea Sistemului național privind monitorizarea transporturilor rutiere de bunuri cu risc fiscal. Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 657 vom 30.06.2022; verlängert durch OUG nr. 131/2022.
- . 2026. Ordonanța de urgență nr. 19/2026 privind declararea situației de criză pe piața țițeiului și/sau a produselor petroliere, respectiv benzină și motorină, și pentru instituirea unor măsuri de protejare a economiei și populației pe durata situației de criză, precum și pentru modificarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 12/2026 privind măsurile aplicabile clienților casnici din piața de gaze naturale în perioada 1 aprilie 2026 – 31 martie 2027. Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 237 vom 26.03.2026.
- Rzeczpospolita Polska. 2026. Rozporządzenie Ministra Finansów i Gospodarki z dnia 28 marca 2026 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie obniżonych stawek podatku od towarów i usług. Dz.U. 2026 poz. 417; verlängert durch Dz.U. 2026 poz. 573, 642, 699 und 771; erneut angewandt nach Dz.U. 2026 poz. 1095.
- Samcik, Maciej. 2026. Maksymalna cena paliwa na stacjach. Subiektywnie o Finansach, 30.03.2026.
- Sato, Motohiro. 2025. Is the provisional gasoline tax abolition a correct decision? Kolumne „Economic Insight“ (経済を見る眼), Weekly Toyo Keizai, Ausg. 13./20.09.2025; engl. Übersetzung durch RIETI, 15.10.2025.
- Satoh, Eiji, Kaho Hirano, Taiga Sato, Eiki Shimada, Ayana Sumiyoshi, Satoshi Takahashi, Hiroshi Tamaki, Sora Yamamoto und Kakeru Yamaguchi. 2025. Welfare impact of subsidies in oligopolistic markets: Evidence from Japan's gasoline market. *Energy Policy* 206: 114768.
- Schmerer, Hans-Jörg und Jaqueline Hansen. 2023. Pass-Through Effects of a Temporary Tax Rebate on German Fuel Prices. *Economics Letters* 227: 111104.
- Seiler, Volker und Nico Stöckmann. 2023. The Impact of the German Fuel Discount on Prices at the Petrol Pump. *German Economic Review* 24, Nr. 2: 191–206.
- Select Committee on Pricing of Petroleum Products. 2000. Getting a Fair Deal for Western Australian Motorists. Perth: Legislative Assembly, Parliament of Western Australia.
- Sen, Anindya, Anthony Clemente und Linda Jonker. 2011. Retail Gasoline Price Ceilings and Regulatory Capture: Evidence from Canada. *American Law and Economics Review* 13, Nr. 2: 532–564.
- Sénat, Commission des finances. 2023. Compte rendu de la semaine du 26 juin 2023: Projet de loi de règlement du budget et d'approbation des comptes de l'année 2022. Rapport du rapporteur général Jean-François Husson.
- Senate Standing Committee on Economics. 2008. National Fuelwatch (Empowering Consumers) Bill 2008 [Provisions]: Report. Canberra: Parliament of Australia.
- Service Victoria. 2026a. Price Caps and the 6am Scheduled Price. FAQ für Kraftstoffhändler, service.vic.gov.au.
- . 2026b. Servo Saver: Find the Cheapest Fuel Prices Near You. Webseite der Regierung von Victoria.

- Sgaravatti, Giovanni, Simone Tagliapietra und Cecilia Trasi. 2024. [Europe's fiscal policy response to the energy crisis: lessons learned for a greener way out](#). *Energy Efficiency* 17, Nr. 8: 90.
- Sgaravatti, Giovanni, Simone Tagliapietra, Cecilia Trasi und Georg Zachmann. 2023. [National Policies to Shield Consumers from Rising Energy Prices](#).
- Shehabi, Manal. 2017. [Assessing Kuwaiti Energy Pricing Reforms](#). Oxford Institute for Energy Studies.
- Shell ClubSmart. 2017. [Die Shell ClubSmart Preisgarantie](#).
- Siekmann, Manuel. 2017. [Characteristics, Causes, and Price Effects: Empirical Evidence of Intraday Edgeworth Cycles](#). Düsseldorf Institute for Competition Economics (DICE).
- Siemroth, Christoph. 2026. [The Optimal Reset-Hour of a Once-Daily Petrol Price Increase Limit](#). arXiv.
- Skatteverket. 2026. [Tillfälligt sänkt koldioxidskatt på bensin och diesel](#). Nyheter inom punktskatter, skatteverket.se.
- SPF Économie. 2025. [Prix maximum des produits pétroliers](#). Webseite des SPF Économie (Direction générale de l'Énergie), Stand 2. Oktober 2025.
- SPF Finances. 2026. [Le système de cliquet](#). Webseite des SPF Finances (Douanes et Accises).
- Stagnaro, Carlo. 2026. [Pump and Circumstance: The Politics of Italy's Fuel-Price Caps. Truth on the Market](#), 20. September 2026. <https://truthonthemarket.com/2026/09/30/pump-and-circumstance-the-politics-of-italys-fuel-price-caps/>
- Steadman, Shandelle, Theo Tindall, Elizabeth Tan, Chukwumerije Okereke, Chukwue-meka Emenekwe, Robert Onyeneke, Mark Amadi, Uchenna Nnamani, Kathryn Nwajiaku-Dahou und Nicholas P. Simpson. 2024. [Towards Sustainable Fuel Subsidy Reform in Nigeria: Evaluating Progress and Pathways to Success](#). ODI Working Paper. London: ODI Global.
- Suvankulov, Farrukh, Marco Chi Keung Lau und Fatma Ogucu. 2012. [Price Regulation and Relative Price Convergence: Evidence from the Retail Gasoline Market in Canada](#). *Energy Policy* 40: 325-334.
- Svet24 and STA. 2026. [Petrol z dvema tožbama nad državo, terjajo 177 milijonov evrov](#). Svet24.si, Agenturmeldung STA vom 28.08.2026.
- Szepes, Áron und Tibor Keresztély. 2025. [Impact of Hungary's Fuel Price Cap: A Synthetic Control Method Analysis of Fuel Consumption \[ungarisch\]](#). *Sigma* 56.
- Tappata, Mariano. 2009. [Rockets and Feathers: Understanding Asymmetric Pricing](#). *RAND Journal of Economics* 40, Nr. 4: 673–687.
- Tempo. 2026. [Govt Guarantees Stable Peralite Fuel Prices Through 2026](#). Tempo English, 05.08.2026.
- The Gleaner. 2026. [Petrojam adjusts pricing mechanism for diesel and ULSD, higher prices expected](#). Jamaica Gleaner, 10.06.2026, 10. Juni.
- The Shift News. 2023. [Maltese government spent Euro800,000 a day on subsidies in 2022](#). The Shift News, 07.11.2023.
- Thöne, Michael. 2008. [Laffer in Luxemburg: Tankverkehr und Steueraufkommen im Großherzogtum](#). FiFo-CPE Discussion Paper 08-1. Köln: Finanzwissenschaftliches Forschungsinstitut an der Universität zu Köln (FiFo).

- TotalEnergies SE. 2026a. [Prix des carburants : TotalEnergies prolonge jusqu'au 7 avril ses mesures de plafonnement dans ses stations-service en France](#). Communiqué de presse, 31.03.2026, 31. März.
- . 2026b. [Prix des carburants : TotalEnergies maintiendra sa politique de plafonnement des carburants en France tant que la crise au Moyen-Orient durera et déclenche une opération spéciale prix unique partout en France pour les ponts du 1er mai, 8 mai et de l'Ascension : 1,99 Euro/L sur l'essence et 2,09 Euro/L sur le diesel](#). Communiqué de presse, Paris, 30.04.2026, 30. April.
- Van Meerbeeck, Wim. 2003. [Competition and Local Market Conditions on the Belgian Retail Gasoline Market](#). *De Economist* 151, Nr. 4: 369–388.
- Vereinigtes Königreich, Department for Energy Security and Net Zero. 2026. [The Motor Fuel Price \(Open Data\) Regulations 2025](#).
- Vlada Republike Hrvatske. 2021. [Uredba o utvrđivanju najviših maloprodajnih cijena naftnih derivata](#). Narodne novine 112/2021, 133/2021 und 17/2022.
- . 2026. [Uredba o utvrđivanju najviših maloprodajnih cijena naftnih derivata](#). Verordnung vom 09.03.2026, Narodne novine 24/2026.
- Vláda České republiky. 2026. [Vláda prodloužila daňovou úlevu na naftu a upravila pravidla pro výpočet maximálních cen pohonných hmot](#). Pressemitteilung der tschechischen Regierung, 27.04.2026.
- Wang, Zhongmin. 2008. [Collusive Communication and Pricing Coordination in a Retail Gasoline Market](#). *Review of Industrial Organization* 32, Nr. 1: 35–52.
- . 2009. [\(Mixed\) Strategy in Oligopoly Pricing: Evidence from Gasoline Price Cycles Before and Under a Timing Regulation](#). *Journal of Political Economy* 117, Nr. 6: 987–1030.
- Weyl, E. Glen und Michal Fabinger. 2013. [Pass-Through as an Economic Tool: Principles of Incidence under Imperfect Competition](#). *Journal of Political Economy* 121, Nr. 3: 528–583.
- Yang, Huanxing und Lixin Ye. 2008. [Search with Learning: Understanding Asymmetric Price Adjustments](#). *RAND Journal of Economics* 39, Nr. 2: 547–564.
- Национална агенция за приходите. 2022. [Ползваме отстъпка от 25 ст. за литър гориво 3 дни след публикуването на бюджетната актуализация в Държавен вестник](#). Mitteilung der bulgarischen Nationalen Agentur für Einnahmen (NAP).
- 산업통상부 (Ministry of Trade, Industry and Resources, Korea). 2026. [석유 최고가격, 150 원 전격 인하...휘발유 1784 원, 경유 1773 원 \[Höchstpreise für Mineralölprodukte um 150 Won gesenkt: Benzin 1.784 Won, Diesel 1.773 Won\]](#). Meldung im Regierungsportal korea.kr, 26.06.2026, 26. Juni.

Anhang

Tabelle 1: Instrumente der Kraftstoffmarktregulierung und Länder, die sie einsetzen oder eingesetzt haben

Instrument	Mechanismus	Länder (Zeitraum)
<i>Markttransparenzregulierung (Abschnitt 3.1)</i>		
Meldepflicht und Transparenzplattform	Zeitnahe Pflichtmeldung der Säulenpreise an eine zentrale Meldestelle (Deutschland binnen 5 Minuten, Österreich binnen 30 Minuten); Veröffentlichung über staatliche Portale oder zugelassene private Informationsdienste; Varianten: Anzeige nur der günstigsten Preise (Österreich), dezentrale Veröffentlichung durch die Anbieter selbst (Dänemark)	Westaustralien (seit 2001, mit 24-Stunden-Bindung); Frankreich (seit 2007); Spanien (seit 2007); Portugal (seit 2008); Südkorea (seit 2008); Österreich (seit 2011); Chile (seit 2012); Deutschland (MTS-K, seit 2013); New South Wales (seit 2016); Queensland (seit Ende 2020); Südastralien (seit 2021); Victoria (seit 08/2025); Dänemark (seit 2026, dezentral); Vereinigtes Königreich (seit 2026); Québec (seit 2026)
<i>Zeitliche Beschränkungen der Preisanpassung (Abschnitt 3.2)</i>		
Uhrzeitregel	Preiserhöhungen höchstens einmal täglich zu oder bis zu einer festen Uhrzeit; Senkungen jederzeit	Österreich (einmal täglich seit 07/2009, um 12 Uhr seit 01/2011); Deutschland (KPA nG, seit 04/2026); Italien (ab 03/2026, zunächst drei Monate, ohne feste Uhrzeit); Rumänien (bis 12 Uhr, 04–06/2026 und seit 08/2026)
Mindestgeltungsdauer	Jeder ausgezeichnete Preis gilt mindestens 24 Stunden unverändert, in beide Richtungen; keine Meldestelle	New Jersey (Gesetz von 1938); Wisconsin
Vortagsregel	Meldung des Preises für den Folgetag bis 14 Uhr; ab 6 Uhr für 24 Stunden in beide Richtungen bindend (symmetrisch) oder als Obergrenze, die sich nach einer Senkung bis zum nächsten 6-Uhr-Termin nicht wieder ausschöpfen lässt (asymmetrisch)	Westaustralien (FuelWatch, seit 01/2001, symmetrisch); Victoria (seit 03/2026, asymmetrisch); Northern Territory (seit 04/2026, asymmetrisch)

Instrument	Mechanismus	Länder (Zeitraum)
<i>Staatliche Höchstpreise (Abschnitt 3.3)</i>		
Fester nominaler Höchstpreis	Politisch gesetzter Betrag je Liter, nicht aus den Kosten abgeleitet; Unterschreiten erlaubt; Verluste tragen die Anbieter	Kroatien (10–12/2021; 02–03/2022); Ungarn (11/2021–12/2022; 03–06/2026); Slowenien (03–04/2022; 05–06/2022)
Preisdeckel mit fiskalischer Kompensation	Fest- oder Höchstpreis; der Staat gleicht den Anbietern die Differenz zu den Beschaffungskosten aus, direkt oder über Staatsunternehmen	Malta (unveränderte Preise seit 06/2020, Zuschüsse an Staatsunternehmen); Libyen, Kuwait, Indonesien (administrierte Preise über Staatsunternehmen); Pakistan (03–05/2022); Panama (07/2022–01/2024; Benzin 95 bis 04/2023); Südkorea (Großhandelsstufe, seit 03/2026); Kirgisistan (seit 05/2026)
Formelbasierter Höchstpreis	Höchstpreis aus Produktnotierung (umgerechnet in Landeswährung) oder inländischem Großhandelspreis, regulierter Marge und Steuern; periodisch neu berechnet, teils nur bei Überschreiten einer Schwelle angepasst; Unterschreiten erlaubt	Belgien (seit 1974); Luxemburg; Atlantik-Kanada; Südafrika (nur Benzin); Kroatien (2022–2025; seit 2026); Slowenien; Serbien; Polen (03–06/2026; 08/2026); Tschechien (04–07/2026)
Margendeckel	Obergrenze für die Handelsspanne des einzelnen Anbieters, bezogen auf die eigenen Einstandskosten, eine Referenzperiode oder die eigene Ausgangsmarge vor dem Eingriff; in der Regel kein veröffentlichter Endpreis	Griechenland (03–06/2026); Rumänien (04–06/2026; seit 08/2026); Österreich (seit 04/2026, seit 06/2026 nur Weitergabepflicht)
Preisvereinbarung	Einseitige Zusage oder Absprache einzelner Anbieter mit der Regierung ohne allgemein verbindliche Norm; verwandt: Preissteuerung über staatlich kontrollierte Unternehmen	Frankreich (TotalEnergies, 2023; erneut seit 03/2026); Indien und Brasilien (über Staatsunternehmen, zeitweise); Jamaika (Glättungsregel der Staatsraffinerie Petrojam)
Großhandelsdeckel	Höchstpreis für die Abgabepreise von Raffinerien, Importeuren oder Großhändlern an Tankstellen; Tankstellenpreis rechtlich nicht gedeckelt	Hawaii (09/2005–05/2006, seither ausgesetzt); Südkorea (seit 03/2026, mit Verlustausgleich)

Instrument	Mechanismus	Länder (Zeitraum)
<i>Fiskalische Maßnahmen (Abschnitt 3.4)</i>		
Steuersenkung	Befristete Senkung der Verbrauchsteuer je Liter (meist um einen festen Betrag, in der EU teils bis zu den Mindestbeträgen der Energiesteuerrichtlinie) oder des Mehrwertsteuersatzes; auch Aussetzung, dauerhafte Abschaffung oder gruppenbezogene Erstattung	Deutschland (Mehrwertsteuer 07–12/2020; Energiesteuer 06–08/2022 und 05–06/2026); Italien (2022; seit 03/2026); Belgien (2022/23, Rückführung per Sperrklinke); Polen (Mehrwertsteuer 2022; 03–06/2026 und 08/2026); Spanien (Mehrwertsteuer und Energiesteuer seit 03/2026; Berufsdiesel-Erstattung 2023 und 2026); Österreich (seit 04/2026); Schweden (CO ₂ -Steuer 07–11/2026); Vereinigtes Königreich (seit 03/2022, verlängert bis 12/2026); Alberta (2022); Kanada (seit 04/2026); Türkei (Diesel 08/2026, seither stufenweise Rückführung); Japan (Abschaffung der Aufschläge auf Benzin 12/2025 und Diesel 04/2026)
Säulenrabatt	Fester Abschlag je Liter an der Kasse; der Staat erstattet ihn ganz oder teilweise der Verkaufsstelle oder dem liefernden Unternehmen	Spanien (04–12/2022); Frankreich (04–12/2022); Bulgarien (07–12/2022, nur Privatpersonen); Rumänien (07–12/2022, zur Hälfte erstattet); Malaysia (quotierter Subventionspreis für Staatsbürger, seit 09/2025)
Großhandels-subvention	Zuschuss je Liter an Raffinerien, Großhändler oder Importeure, meist als Differenz zu einem Zielpreis, teils als Festbetrag; mit oder ohne Preisvorgabe	Japan (01/2022–12/2025, wechselnde Ausgestaltung; erneut seit 03/2026); Pakistan (03–05/2022, mit Preisstopp); Panama (07/2022–01/2024, mit Festpreis); Kirgisistan (seit 05/2026); Indien (vor der Preisfreigabe)
Pauschale Direkthilfe	Fester Betrag unabhängig von der getankten Menge an Haushalte, Berufsgruppen oder Anbieter; der Literpreis wird nicht verbilligt	Deutschland (Energiepreispauschale 2022); Griechenland (Fuel Pass 2022); Ungarn (Förderung kleiner Tankstellen 03–09/2022); Frankreich (2023; 2026); Neuseeland (seit 04/2026); Japan

Instrument	Mechanismus	Länder (Zeitraum)
		(Strukturförderung für Tankstellen in dünn versorgten Gemeinden)

Quelle: eigene Zusammenstellung; Belege in den Abschnitten 3.1 bis 3.4.

BISHER ERSCHIENEN

- 121 Gregor, Leonard und Haucap, Justus: Regulierung im Kraftstoffmarkt – Auswirkungen und Alternativen, Oktober 2026.
- 120 Gregor, Leonard, High Noon: Die 12-Uhr-Regel an deutschen Tankstellen, April 2026.
- 119 Budzinski, Oliver und Haucap, Justus, Fiskalregeln im Profifußball: Was bringt Financial Fair Play?, März 2026.
- 118 Saljanin, Salem, Verzinsung von Kartellschadensersatzzahlungen in Deutschland – eine ökonomische Perspektive und Reformvorschläge, Oktober 2024.
- 117 Coppik, Jürgen, Economic Fundamentals of IP Interconnection and Data Traffic Between Over-The-Top-Providers and Traditional Telecommunications Network Operators, Juni 2024.
- 116 Coppik, Jürgen, Ökonomische Grundlagen von IP Interconnection und Datenverkehr zwischen Over-the-top-Anbietern und klassischen Telekommunikationsnetzbetreibern, Mai 2024.
- 115 Coppik, Jürgen, Haucap, Justus und Heimeshoff, Ulrich, Frequenzvergabe 2025: Analyse des Wettbewerbs im Mobilfunk und Handlungsoptionen der BNetzA – Ein Gutachten im Auftrag der Vodafone GmbH, April 2024.
- 114 Saljanin, Salem, Kostendaten in der Kartellschadensschätzung: Der Teufel steckt im Detail, Dezember 2023.
- 113 Fremerey, Melinda und Hüther, Michael, Ordnungspolitik in Krisenzeiten – Eine ordnungspolitische Bewertung aktueller wirtschaftspolitischer Handlungsstränge, Juni 2023.
- 112 Haucap, Justus und Knoke, Leon, Fiskalische Auswirkungen einer Cannabislegalisierung in Deutschland: Ein Update, Dezember 2021.
- 111 Haucap, Justus, Fritz, Daniel und Thorwarth, Susanne, Wettbewerb und Wettbewerbsverzerrungen am Messestandort Deutschland, Oktober 2021. Erscheint in: List Forum für Finanz- und Wirtschaftspolitik.
- 110 Haucap, Justus, Glücksspielregulierung aus ordnungsökonomischer Perspektive, März 2021.
Erschienen in: O. Budzinski, J. Haucap, A. Stöhr und D. Wentzel (Hrsg.), Zur Ökonomik von Sport, Entertainment und Medien – Schnittstellen und Hintergründe, Schriften zu Ordnungsfragen der Wirtschaft 107, De Gruyter: Berlin 2021, S. 201-236.
- 109 Haucap, Justus, Mögliche Wohlfahrtswirkungen eines Einsatzes von Algorithmen, März 2021.
Preprint erscheint in: D. Zimmer (Hrsg.), Regulierung für Algorithmen und Künstliche Intelligenz, Nomos Verlag: Baden-Baden 2021.
- 108 Hüther, Michael und Südekum, Jens, How to Re-design German Fiscal Policy Rules after the COVID19 Pandemic, November 2020.
- 107 Haucap, Justus, Coppik, Jürgen und Heimeshoff, Ulrich, Eckpunkte der privatvertraglichen Ausgestaltung von National Roaming Vereinbarungen entsprechend den 5G-Frequenznutzungsbestimmungen, September 2020.

- 106 Haucap, Justus, Wirtschaftswissenschaftliche Politikberatung in Deutschland: Stärken, Schwächen, Optimierungspotenziale, August 2020.
Erschienen in: D. Loerwald (Hrsg.), Ökonomische Erkenntnisse verständlich vermitteln: Herausforderungen für Wirtschaftswissenschaften und ökonomische Bildung, Springer Verlag: Wiesbaden 2021, S. 45-78.
- 105 Frondel, Manuel und Thomas, Tobias, Dekarbonisierung bis zum Jahr 2050? Klimapolitische Maßnahmen und Energieprognosen für Deutschland, Österreich und die Schweiz, Mai 2020.
Erschienen in: Zeitschrift für Energiewirtschaft, 44 (2020), S. 195-221.
- 104 Thomas, Tobias, Zur Rolle der Medien in der Demokratie, April 2020.
Erschienen in: M. Leschke, N. Otter (Hrsg.), Wachstum, Entwicklung, Stabilität - Governanceprobleme und Lösungen, Schriften zu Ordnungsfragen der Wirtschaft, De Gruyter: Berlin, Boston 2020, S. 179-205.
- 103 Hütther, Michael und Südekum, Jens, Die Schuldenbremse – eine falsche Fiskalregel am falschen Platz, Oktober 2019.
Erschienen in: Perspektiven der Wirtschaftspolitik, 20 (2020), S. 284-291 unter dem Titel "Contra Schuldenbremse - eine falsche Fiskalregel am falschen Platz".
- 102 Budzinski, Oliver und Haucap, Justus, Kartellrecht und Ökonomik: Institutions matter!, September 2019.
Erschienen in: J. Haucap und O. Budzinski (Hrsg.), Recht und Ökonomie, Nomos-Verlag: Baden-Baden 2020, S. 331-361.
- 101 Steinbach, Armin und Valta, Matthias, CO₂-orientierte Bepreisung der Energieträger – Handlungsoptionen, Kompensationsmöglichkeiten und ihre rechtlichen Rahmenbedingungen, August 2019.
- 100 Schwarzbauer, Wolfgang, Thomas, Tobias und Wagner, Gert.G., Eine Netzwerkanalyse von Ökonomen und Wissenschaftlern anderer Disziplinen auf Basis eines Surveys unter Abgeordneten und Ministerialbeamten, April 2019.
Erschienen in: Wirtschaftsdienst, 99 (2019), S. 278-285.
- 99 Haucap, Justus und Coenen, Michael, Wettbewerbsökonomische Überlegungen zu den Regelungen zu medizinischen Versorgungszentren im TSVG, Dezember 2018.
- 98 Strohner, Ludwig, Berger, Johannes und Thomas, Tobias, Sekt oder Selters? Ökonomische Folgen der Reformzurückhaltung bei der Beendigung des Solidaritätszuschlags, August 2018.
Erschienen in: Perspektiven der Wirtschaftspolitik, 19 (2019), S. 313-330.
- 97 Neyer, Ulrike, Die Unabhängigkeit der Europäischen Zentralbank, Juni 2018.
Erschienen in: Credit and Capital Markets (ehemals Kredit und Kapital), 52 (2019), S. 35-68 unter dem Titel „The Independence of the European Central Bank“.
- 96 Haucap, Justus, Big Data aus wettbewerbs- und ordnungspolitischer Perspektive, März 2018.
Erschienen in: K. Morik, und W. Krämer (Hrsg.), Daten – wem gehören sie, wer speichert sie, wer darf auf sie zugreifen?, Verlag Ferdinand Schöningh: Paderborn 2018, S. 95-142.
- 95 Haucap, Justus, Liberalisierung und Regulierung des Postmarktes: Gestern, heute und morgen, März 2018.
Erschienen in: B. Holznagel (Hrsg.), 20 Jahre Verantwortung für Netze: Bestandsaufnahme und Perspektiven, Festschrift Bundesnetzagentur, Verlag C.H. Beck: München 2018, S. 319-345.

- 94 Haucap, Justus und Kehder, Christiane, Welchen Ordnungsrahmen braucht die Sharing Economy?, Februar 2018.
Erschienen in: J. Dörr, N. Goldschmidt & F. Schorkopf (Hrsg.), Share Economy: Institutionelle Grundlagen und gesellschaftspolitische Rahmenbedingen, Mohr Siebeck: Tübingen 2018, S. 39-75.
- 93 Haucap, Justus und Loebert, Ina, Wettbewerbssituation auf dem Markt für Wetterdienstleistungen, Januar 2018.
- 92 Coppik, Jürgen, Auswirkungen einer allgemeinen Diensteanbieterverpflichtung im Mobilfunk, Dezember 2017.
- 91 Haucap, Justus, Heimeshoff, Ulrich, Kehder, Christiane, Odenkirchen, Johannes und Thorwarth, Susanne, Auswirkungen der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe (MTS-K): Änderungen im Anbieter- und Nachfragerverhalten, August 2017.
Erschienen in: Wirtschaftsdienst, 97 (2017), S. 721-726.
- 90 Haucap, Justus und Heimeshoff, Ulrich, Ordnungspolitik in der digitalen Welt, Juni 2017.
Erschienen in: J. Thieme & J. Haucap (Hrsg.), Wirtschaftspolitik im Wandel: Ordnungsdefizite und Lösungsansätze, De Gruyter Oldenbourg: Berlin 2018, S. 79-132.

Ältere Ordnungspolitische Perspektiven finden Sie hier:

<https://ideas.repec.org/s/zbw/diceop.html>



Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf

**Düsseldorfer Institut für
Wettbewerbsökonomie (DICE)**

Universitätsstraße 1, 40225 Düsseldorf

ISSN 2190-992X (online)
ISBN 978-3-86304-721-4