



Aktueller Begriff

Tankrabatt

Der Deutsche Bundestag hat am 25. September 2026 eine erneute befristete Senkung der Energiesteuer auf Benzin und Diesel für den Zeitraum vom 1. Oktober bis 31. Dezember 2026 beschlossen. Umgangssprachlich als „Tankrabatt“ bezeichnet, ist die Maßnahme als Artikelregelung durch den Finanzausschuss in das Versicherungs-Sanierungs-Abwicklungs-und-Aufsichtsänderungs-Gesetz (VSAAG) eingefügt worden (Artikel 11, 12 und 13 Absatz 4).

Der Tankrabatt beruht auf einer Änderung des Energiesteuergesetzes (EnergieStG) sowie der Energiesteuer-Durchführungsverordnung (EnergieStV), wobei konkret die Steuersätze gemäß § 68 Absatz 1 EnergieStG für Kraftstoffe (Benzin und Diesel) um jeweils 14,04 Cent pro Liter abgesenkt wurden. Die Steuer auf Benzin beträgt somit 514,10 Euro für 1.000 Liter, diejenige auf Diesel 330,00 Euro für 1.000 Liter. Die Absenkung orientiert sich an der unionsrechtlich vorgegebenen Mindestbesteuerung für Diesel. Durch eine niedrigere Energiesteuer reduziert sich zugleich die Bemessungsgrundlage für die Umsatzsteuer, was rechnerisch zu einer Bruttoentlastung der Verbraucherinnen und Verbraucher von rund 17 Cent pro Liter führt.

In der Begründung des Änderungsantrags am Gesetzentwurf des VSAAG der Koalitionsfraktionen CDU/CSU und SPD heißt es, die negativen wirtschaftlichen Folgen des Iran-Krieges zeigten sich weiterhin insbesondere durch die gestiegenen Kraftstoffpreise, die zuletzt deutlich höher als noch im Sommer gelegen hätten und eine starke Belastung für Bürgerinnen und Bürger seien, die auf die Nutzung des Autos angewiesen seien. Daher würden die Kraftstoffpreise zur kurzfristigen Abfederung der Belastung von Bürgern und Wirtschaft durch Senkung der Steuersätze reduziert.

Die befristete Senkung der Energiesteuer führt nach Angaben der Bundesregierung zu Steuermindereinnahmen von insgesamt rund 2,485 Milliarden Euro. Hinzu treten geschätzte Mindereinnahmen bei der Umsatzsteuer in Höhe von etwa 293 Millionen Euro. Insgesamt wird der Bundeshaushalt durch den Tankrabatt voraussichtlich um rund 2,8 Milliarden Euro belastet. Bezogen auf die Umsatzsteuermindereinnahmen erwarten die Koalitionsfraktionen jedoch durch die erhöhte Kaufkraft der Bürgerinnen und Bürger wiederum Umsatzsteuermehreinnahmen in anderen Bereichen in ähnlicher Höhe.

Wie beim ersten Tankrabatt, der vom 1. Mai bis zum 30. Juni 2026 galt, tritt die Steuerermäßigung kraft Gesetzes ein, ohne dass es einer individuellen Antragstellung bedarf. Da der Zeitpunkt des Inverkehrbringens bzw. der Lieferung des Kraftstoffs maßgeblich für die Steuerentlastung ist, wirkt diese nicht erst beim Endverkauf an der Zapfsäule, sondern bereits auf der Großhandels- und Raffinerieebene.

Eine gesetzliche Pflicht zur vollständigen Weitergabe der Steuerersparnis an die Endverbraucher besteht nicht. Die tatsächliche Preisgestaltung an der Zapfsäule obliegt den Mineralölunternehmen und Tankstellenbetreibern, wobei in die Preis- und Margenentscheidungen insbesondere der Rohölpreis, die Kosten der Raffination, des Transports sowie der Lagerung und Distribution einfließen.

Die Bundesregierung hat die Erwartung geäußert, dass die Steuersenkung vollständig an die Verbraucher weitergegeben wird. Zur Überwachung der Preisentwicklung bleibt die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe beim Bundeskartellamt zuständig. Nach Erfahrungen aus dem ersten Tankrabatt im Mai und Juni des Jahres wurde die Steuerersparnis durchschnittlich zu etwa 78–83 Prozent weitergegeben, d. h. es verblieb eine Weitergabelücke von rund 3–4 Cent pro Liter. Auch beim aktuellen Tankrabatt-Monitor des DIW Berlin sowie beim Tankrabatt-Tracker des ifo-Instituts zeigt sich, dass, je nach betrachtetem Zeitraum, nur rund zwei Drittel der Preissenkung bei den Verbraucherinnen und Verbrauchern ankommen.

Für die Maßnahme des Tankrabatts spricht, dass sie kurzfristig umsetzbar ist und keinen individuellen Antrag oder eine Bedürftigkeitsprüfung voraussetzt. Da sie grundsätzlich alle Kraftstoffverbraucherinnen und -verbraucher erreicht, kann sie insbesondere Berufspendler, Handwerksbetriebe sowie beispielsweise Transportunternehmen, Pflegedienste und sonstige Unternehmen mit erheblichem Fuhrparkaufwand entlasten.

Der erneute Tankrabatt stieß bei Opposition, Sozial- und Umweltverbänden sowie bei Teilen der Wirtschaftswissenschaft auf überwiegend kritische Resonanz. So bemängeln Kritiker, er sei eine ungenaue Lösung, bei der Haushalte mit höherem Einkommen und größerem Kraftstoffverbrauch überproportional profitierten. Kritisiert wird außerdem, dass fossile Abhängigkeiten subventioniert und keine Anreize zum Spritsparen geboten würden. Als Alternative wurden unter anderem einkommensabhängige Transferleistungen für besonders belastete Haushalte, Investitionen in den öffentlichen Verkehr sowie die Einführung einer Übergewinnsteuer empfohlen.

Ihrerseits kündigte die Bundesregierung an, sie wolle Gespräche mit der Mineralölwirtschaft führen mit dem Ziel, spätestens zum 1. Januar 2027 einen Spritpreisdeckel nach dem Vorbild Luxemburgs oder Belgiens einzuführen. Ziel sei es, die Versorgungssicherheit zu gewährleisten und missbräuchliche Preisaufschläge zu unterbinden.

Quellen:

- Deutscher Bundestag: [„Bundestag beschließt Tankrabatt und ändert das Versicherungsrecht“](#).
- Deutscher Bundestag: ["Finanzausschuss beschließt Tankrabatt"](#).
- Bundesregierung: ["Bund und Länder beschließen Spritpreis-Entlastungspaket"](#).
- Bundeskartellamt: ["Weitergabe der Energiesteuersenkung | 12 Uhr-Regel | Quartalsbericht der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe"](#).
- DIW Berlin: ["DIW Berlin: Nur 67 Prozent des Tankrabatts werden an die Verbraucher*innen weitergegeben"](#).
- Ifo Institut: ["ifo Tankrabatt-Tracker"](#).
- Tagesschau: ["Viel Kritik und ein wenig Lob für Spritpreis-Entlastungspaket"](#).