

Bernhard Herz, Werner Roeger

Preisdeckel, Übergewinnsteuer, Tankrabatt oder doch keine Intervention?

Nach dem sprunghaften Anstieg der Öl- und Kraftstoffpreise infolge des Iran-Konflikts Anfang 2026 flammt die Debatte über Preisdeckel, Tankrabatt und Übergewinnsteuer erneut auf – doch welche Maßnahmen wirken wirklich in einem von kurzfristig unelastischer Nachfrage geprägten Kraftstoffmarkt? In diesem Beitrag werden Preisdeckel, Tankrabatt und Übergewinnsteuer auf Basis eines dynamischen Marktmodells mit träger, kurzfristig unelastischer Nachfrage im Vergleich zu einer Nichtintervention analysiert und die Effekte auf Preise, Nachfrage, Unternehmensgewinne und Staatshaushalt verglichen. Das Ergebnis: Preisdeckel und Übergewinnsteuer können die Preise stabilisieren und die Lasten gerechter verteilen, während der Tankrabatt weitgehend wirkungslos bleibt und hohe fiskalische Kosten verursacht.

Als der Ölpreis im März 2026 infolge des Irankriegs sprunghaft anstieg, erlebten die Autofahrer:innen in Deutschland ein Déjà-vu. Wie schon zu Beginn des Krieges in der Ukraine im Frühjahr 2022 stiegen die Preise für Benzin und Diesel stärker, als dies durch den höheren Rohölpreis gerechtfertigt war. Die steigenden Kraftstoffpreise¹ und Gewinne der Mineralölunternehmen befeuerten (wieder) die kontroverse öffentliche Debatte mit unterschiedlichen, dabei wohlbekannten Forderungen (Brächer & Diekmann, 2026; o. V., 2026; Schäfers, 2026). So soll etwa ein Preisdeckel einen (zu hohen) Anstieg der Kraftstoffpreise verhindern, während ein Tankrabatt die Kraftstoffpreise durch niedrigere Steuern senken soll. Dagegen setzt eine Übergewinnsteuer auf eine Umverteilung zu Lasten der Krisengewinner aus dem Energiesektor.²

„Der Kampf gegen die hohen Spritpreise“ ist durch eine selektive, oft parteipolitisch geprägte Wahrnehmung und Diskussion gekennzeichnet. Mit Ausnahme einiger weniger Studien zu den Verteilungswirkungen fehlen insbesondere ökonomisch fundierte Analysen, die die Gesamtwirkungen der vorgeschlagenen Politiken erfassen (Adrian et al., 2026; Blanz et al., 2026; Praktijnjo & Seeger, 2026; Science Media Center Germany, 2026). Diese Instrumente setzen offensichtlich ganz unterschiedlich im

Marktgeschehen an, wirken abhängig vom dynamischen Nachfrage- und Preisverhalten der Marktteilnehmenden und unterscheiden sich daher deutlich in ihrer Wirkung auf die Nachfrage und Preise von Kraftstoffen, die Gewinne der Energieunternehmen sowie den Staatshaushalt.

Im Folgenden sollen die Wirkungen der drei am häufigsten diskutierten Instrumente, also Preisdeckel, Übergewinnsteuer und Tankrabatt,³ in einem einfachen Modellrahmen konsistent verglichen werden. In einem sonst konventionell modellierten Markt für Kraftstoffe wird für die nachfragenden Unternehmen und Haushalte angenommen, dass ihnen bei Nachfrageänderungen Anpassungskosten entstehen. Ihre Nachfrage in der kurzen Frist ist somit vergleichsweise preisunelastisch und träge. Es ist optimal für Anbieter, die geringe Reaktionsfähigkeit bei einem Kostenschok für eine Erhöhung ihres Markups zu nutzen – so wie es auf dem Markt für Kraftstoff nach dem Iran-Ölpreisschock zu beobachten war (Herz & Roeger, 2026).

3 Dies umfasst die verschiedenen Formen des Tankrabatts, insbesondere die Senkung von Energie- bzw. Mehrwertsteuer sowie die Erhöhung der Pendlerpauschale.

1 Im Folgenden umfasst der Begriff Benzin jeweils alle Kraftstoffarten, soweit nicht anders vermerkt.

2 Für eine Übersicht der weltweit ergriffenen Maßnahmen siehe International Energy Agency (2026).

© Der/die Autor:in 2026. Open Access: Dieser Artikel wird unter der Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz veröffentlicht (creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de).

Open Access wird durch die ZBW – Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft gefördert.

Prof. em. Dr. Bernhard Herz war Inhaber des Lehrstuhls für „Geld und Internationale Wirtschaft – Volkswirtschaftslehre I“ an der Universität Bayreuth.

PD Dr. Werner Roeger ist Fellow am Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) Berlin.

Ölpreise, Kraftstoffpreise und Gewinnmargen

Die Debatte um die gestiegenen Kraftstoffpreise ist vor allem deshalb politisch so brisant, weil sie seit Anfang März 2026 anscheinend stärker gestiegen sind, als durch höhere Produktionskosten, insbesondere für Rohöl, gerechtfertigt. Auch die gestiegene Kapitalmarktbewertung von Mineralölunternehmen als Reflex höherer erwarteter zukünftiger Gewinne deutet auf höhere Gewinnmargen hin. Die Mineralölunternehmen behaupten dagegen, dass die gestiegenen Verkaufspreise durch höhere Kosten, etwa für Versicherungen und Transporte, gerechtfertigt seien. Da sie jedoch bisher keine belastbaren Daten vorlegen, soll im Folgenden die Entwicklung der Markups seit Beginn des Ölpreisschocks in einer einfachen Überschlagsrechnung abgeschätzt werden.

Der Verkaufspreis von Kraftstoff an der Tankstelle setzt sich im Wesentlichen aus vier Komponenten zusammen: (i) Kosten für Rohöl, (ii) sonstige Kosten für Raffinierung, Logistik, Tankstellen und Abschreibungen sowie Gewinn, (iii) Energiesteuer und CO₂-Abgabe als Mengensteuern, und (iv) Mehrwertsteuer als wertabhängige Abgabe (Jess & Kern, 2009). Im Falle von Diesel betrug diese Kosten in den zwei Monaten vor dem Iran-Ölpreisschock pro Liter für Rohöl 0,358 €, für die sonstigen Kosten 0,275 €, für Energiesteuer und CO₂-Abgabe 0,799 € und für die Mehrwertsteuer 0,272 € (siehe Tabelle 1) (Bukold, 2026). Entsprechend betrug der Anteil dieser Kostenkomponenten am Nettopreis (ohne Mehrwertsteuer) in dieser Zeit für Rohöl 25 % für sonstige Kosten und Gewinn 19 % sowie für Energiesteuer und CO₂-Abgabe 56 %. Die entsprechenden Werte für Benzin sind qualitativ ähnlich. Mit dem Anstieg des Ölpreises (Brent) von rund 70 US-\$ auf 110 US-\$ verteuerte sich der Rohöleinsatz pro Liter Diesel um etwa 13 Eurocent auf 0,489 €, während die Energiesteuer und die CO₂-Abgabe offensichtlich unverändert blieben. Unter der Annahme, dass sich auch die übrigen Kosten kurzfristig nicht verändert haben, ergibt sich daraus ein kalkulatorischer „fairer“ Nettopreis von 1,563 € gegenüber einem tatsächlichen Nettoverkaufspreis von 1,734 €. Der Markup ist damit um 0,171 € gestiegen.⁴

Warum Markups nach Kostenschocks steigen (können)

Eine Besonderheit von Kraftstoffen ist, dass Haushalte und Unternehmen ihre Nachfrage kurzfristig nur mit hohen Anpassungskosten ändern können, etwa durch den

⁴ Selbst unter der reichlich unrealistischen Annahme, dass die sonstigen Kosten, die vor allem für Raffinerie und Logistik entstehen, von Februar auf März 2026 um ein Viertel gestiegen wären, ergäbe sich ein kalkulatorischer Nettopreis von 1,632 € und damit ein Anstieg der Bruttomarge um 0,102 € und damit rund 6 %.

Tabelle 1

Diesel: Produktionskosten, Steuern und Marktpreise (Eurocent/Liter)

	Januar/Februar 2026	März (1. Hälfte) 2026
Rohöl	35,8	48,9
Sonstige variable Kosten (inkl. Standardmarge)	27,5	27,5
Energiesteuer und CO ₂ -Abgabe	79,9	79,9
Diesel, Marktpreis (ohne MwSt)	143,1	173,4
Diesel, kalkulatorisch (ohne MwSt)	143,1	156,3
Überschuss-Markup	0	17,1

Quelle: Bukold (2026), eigene Berechnungen, Werte gerundet.

Wechsel auf öffentliche Verkehrsmittel. Die daraus resultierende geringe kurzfristige Preiselastizität gibt den Mineralölunternehmen den Anreiz, am Markt kurzfristig höhere Preise und damit höhere Gewinnmargen durchzusetzen. Hohe Anpassungskosten bedeuten jedoch nicht, dass die Nachfrager:innen die verteuerten Kraftstoffe nicht substituieren – allerdings benötigt dieser Prozess Zeit. Erhöhen Unternehmen den Benzinpreis, so geht die Nachfrage nicht nur in der aktuellen Periode zurück, sondern der Anpassungsprozess erstreckt sich über mehrere Perioden. Der länger anhaltende Nachfragerückgang begrenzt den Preissetzungsspielraum der Mineralölkonzerne und führt zu einem dynamischen Preisverhalten der Anbieter. Sie müssen die kurzfristig bei steigenden Preisen möglichen höheren Gewinne gegen den Gewinnrückgang bzw. drohende Verluste aufgrund der mittelfristig rückläufigen Nachfrage abwägen. Bei dynamischer Betrachtung können die Mineralölkonzerne deshalb auch Gewinneinbußen nicht vermeiden, wenn die Ölpreise ansteigen.

Bei der Beurteilung der verschiedenen Politikoptionen ist es daher wichtig, die Reaktionen der Mineralölkonzerne zu berücksichtigen. Bei den von uns verwendeten Annahmen ist es für die Unternehmen nicht optimal, eine temporäre Gewinnsteuer, die während des Ölpreisschocks erhoben wird, auf die Benzinpreise zu überwälzen. Stattdessen werden die Unternehmen versuchen, den Gewinn in eine Periode nach dem Ölpreisschock zu verschieben, also ohne Gewinnsteuer. Sie senken die Preise in der Phase des Ölpreisschocks und der Gewinnsteuer, wodurch der Nachfragerückgang und die Gewinne geringer ausfallen. In den Folgeperioden fallen die Nachfrage und damit die Gewinne höher aus. Letztere werden jedoch nicht mehr zusätz-

lich besteuert. Diese preisdämpfende Wirkung auf die Benzinpreise während des Kostenschocks macht eine Gewinnsteuer attraktiv. Bei einem Tankrabatt, der auch als positiver Nachfrageschock interpretiert werden kann, würden die Unternehmen hingegen unter den von uns beschriebenen Marktbedingungen die Preise erhöhen, sodass der Tankrabatt nur teilweise bei den Verbraucher:innen ankommt.

Wirtschaftspolitische Maßnahmen im Vergleich

Bei der Beurteilung wirtschaftspolitischer Maßnahmen, die einzelne Märkte wie etwa den Mineralölmarkt betreffen, stellt sich zunächst die Frage, ob sie in der jeweiligen Situation überhaupt angemessen sind. Unter den von uns beschriebenen Marktbedingungen ist es zwar möglich, dass die Mineralölkonzerne kurzfristig ihre Gewinne erhöhen. Berücksichtigt man allerdings den Nachfragerückgang im Zeitverlauf, führt eine Ölpreiserhöhung auch zu einem Gewinnrückgang über die mittlere Frist. Dies erschwert die Begründung für Interventionen wie eine Übergewinnsteuer oder einen Preisdeckel, die mit höheren Verlusten der Mineralölkonzerne verbunden wären. Allerdings ist eine Beschränkung auf die ökonomische Situation der Unternehmen nicht ausreichend, da die Politik Gewinne und Verluste aller Marktteilnehmer berücksichtigen wird. Wir schlagen deshalb vor, die Frage, ob und, falls ja, welche Maßnahmen zu ergreifen sind, anhand dreier Kriterien zu beurteilen:

1. Führt eine Maßnahme zu einer gleichmäßigeren Lastenverteilung auf der Nachfrage- und Angebotsseite gegenüber der Nichtintervention?
2. In welchem Ausmaß wird der Kraftstoffpreis stabilisiert?
3. Was sind die budgetären Kosten?

Neben der Nichtintervention betrachten wir drei Alternativen: einen Benzinpreisdeckel, eine Übergewinnsteuer und einen Tankrabatt. Unser Vergleich basiert auf einem stilisierten Szenario mit einem Ölpreisschock über ein Quartal, der den Ölpreis um etwa ein Drittel und damit die Grenzkosten für die Herstellung von Benzin um 10 % erhöht. Um eine bessere Vergleichbarkeit der Maßnahmen zu gewährleisten, kalibrieren wir die Instrumente so, dass die Unternehmen im ersten Quartal die Preise jeweils um 10 % erhöhen. Im Falle des Benzinpreisdeckels ist dies die plausibelste Größenordnung, da so der Preisaufschlagsatz der Mineralölunternehmen konstant bleibt. Für die beiden anderen Maßnahmen bestimmen wir einen Gewinnsteuersatz von 5,5 % sowie einen Tankrabatt von 14,25 %. Für jede dieser Maßnahmen ist

es für die Unternehmen optimal, den Benzinpreis ebenfalls um 10 % zu erhöhen.

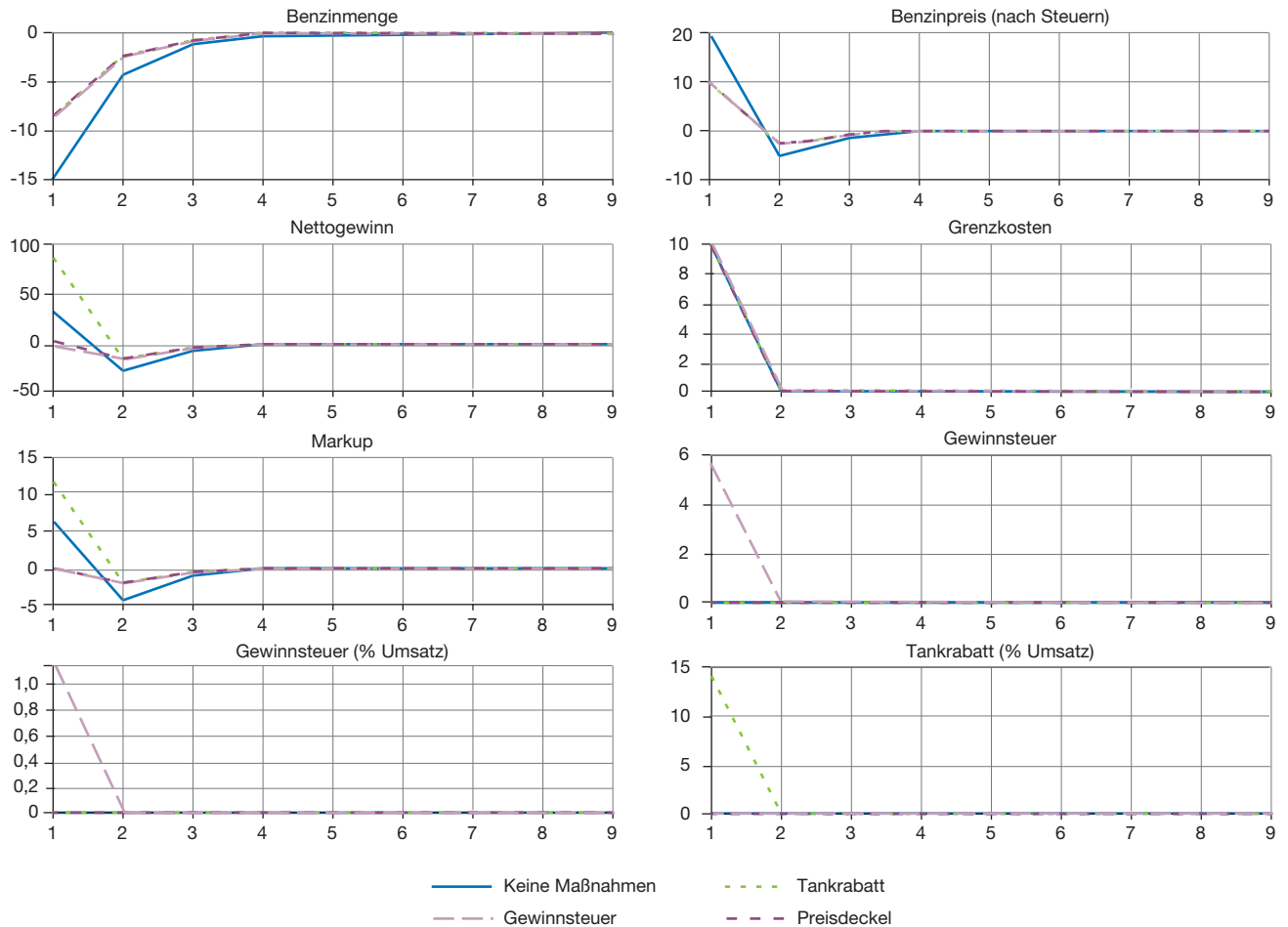
Abbildung 1 zeigt, wie die wichtigsten Variablen auf dem Kraftstoffmarkt bei einem Ölpreisschock und der jeweiligen Politikmaßnahme (einschließlich eines Szenarios ohne Politikintervention) reagieren. Tabelle 2 vergleicht die Politikoptionen nach den von uns vorgeschlagenen Kriterien. Das Verteilungskriterium (1) erfasst, wie sich das Verhältnis des Gegenwartswerts der preisbereinigten Gewinne der Mineralölkonzerne zum Gegenwartswert des Kraftstoffverbrauchs⁵ bei einem Ölpreisschock im Vergleich zum Baseline-Szenario ohne Ölpreisschock verändert. Das Kriterium Preisanstieg (2) erfasst die prozentuale Abweichung des Benzinpreises (nach Steuern) von der Baseline ohne Ölpreisschock und das budgetäre Kriterium (3) beschreibt, wie sich die Staatseinnahmen bzw. die Staatsausgaben (jeweils normiert auf die Umsätze am Mineralölmarkt) gegenüber der Baseline verändern. Als weiteres Kriterium läge ein Klimaziel im Sinne einer Verminderung des Energieverbrauchs nahe. Da sich die Benzinpreise unter den drei Politikenszenarien gleich entwickeln, impliziert dies auch den gleichen Energieverbrauch. Dagegen wäre ein Verzicht auf eine Intervention unter diesem Kriterium besonders vorteilhaft, da der höhere Benzinpreis die Nachfrage stärker reduzieren würde.

Keine Intervention

Die Unternehmen nutzen die kurzfristig niedrige Preiselastizität und erhöhen ihre Preisaufschlagsätze, was in diesem Szenario zu einer Preiserhöhung um 20 % führt, die deutlich über dem Anstieg der Grenzkosten liegt. Als Reaktion darauf sinkt die Nachfrage mit einer kurzfristigen Preiselastizität unter eins. Dadurch steigen die Gewinne der Mineralölkonzerne kurzfristig an, sinken jedoch in den Folgeperioden, und die Summe der Gewinne über den gesamten Zeitraum liegt unterhalb der Gewinne ohne Ölpreisschock. Die Verbraucher:innen reduzieren ihre Nachfrage am stärksten in der ersten Periode. Wie aus Tabelle 2 ersichtlich ist, fällt die Lastenverteilung – über den gesamten Anpassungszeitraum betrachtet – zugunsten der Mineralölkonzerne aus. Entsprechend tragen die Nachfrager:innen den größeren Teil der Anpassungslasten.

5 Der Rückgang des Kraftstoffverbrauchs kann bei partialanalytischer Betrachtung des Mineralölmarktes als Maß für den Wohlfahrtsverlust der Verbraucher betrachtet werden. Werden die Effekte der Benzinpreiserhöhung auf den Preisindex und das Einkommen der Haushalte sowie der Unternehmen, die nach Kraftstoff nachfragen, vernachlässigt, ist der Rückgang der Nachfrage ausschlaggebend für den Wohlfahrtsverlust der Haushalte. Aufgrund der von uns gemachten Annahmen handelt es sich aber um eine Unterschätzung des Wohlfahrtsverlusts, weil sowohl mit einer Erhöhung des Preisindex als auch mit einer Senkung des Realeinkommens als Folge des Ölpreisschocks gerechnet werden muss.

Abbildung 1

Effekte wirtschaftspolitischer Maßnahmen auf verschiedene Variablen nach einem Ölpreisschock

Benzinmenge, Benzinpreis, Netto-Gewinn und Grenzkosten als prozentuale Abweichung von der Baseline; Markup, Gewinnsteuer, Gewinnsteuer und Tankrabatt (jeweils als Anteil des Umsatzes) als Abweichung in Prozentpunkten von der Baseline. Werte sind Quartalsdaten.

Quelle: eigene Berechnungen.

Preisdeckel

Wir konzipieren den Preisdeckel als Begrenzung der Gewinnmarge der Mineralölunternehmen (margin cap), wie das in der wirtschaftspolitischen Praxis häufig umgesetzt wird, etwa derzeit in Griechenland, Österreich und Tschechien (International Energy Agency, 2026). Die Fixierung der Margen beschränkt die Erhöhung des Verbraucherpreises für Benzin auf den Anstieg der Kosten, d. h. die Preisaufschlagsätze sind konstant. Der geringere Preisanstieg reduziert den Rückgang des Benzinverbrauchs. Letzteres führt zu einem leichten Rückgang der Gewinne. Um eine Verdrängung der Grenzanbieter und eine Verknappung des Angebots zu verhindern, ist es notwendig, dass die üblichen Gewinnmargen nicht reduziert werden. Dadurch wird verhindert, dass Grenzanbieter vom Markt

gedrängt werden, was zur regionalen Unterversorgung mit Kraftstoff führen könnte.

Insgesamt führt ein Preisdeckel in dieser Größenordnung zu einer Umkehr der Lastenverteilung zwischen Anbietern und Verbrauchern. Mit der Maßnahme sind keine direkten budgetären Kosten verbunden. Eine vollständig ausgeglichene Lastenverteilung würde einen leicht höheren Preisdeckel erfordern.

Übergewinnsteuer

Eine Übergewinnsteuer (für ein Quartal während des Kostenschocks) von 5,5 % kann die Benzinpreise in diesem Modell kurzfristig auf einem ähnlichen Niveau stabilisieren wie ein Preisdeckel. Folglich ergibt sich eine ähnliche

Tabelle 2

Vergleich der Wirkungen der einzelnen Maßnahmen nach Ölpreisschock

	Lastenverteilung (1)	Benzinpreis (2)	Budget (3)
Keine Intervention	0,04	+20 %	0
Preisdeckel	-0,02	+10 %	0
Gewinnsteuer	-0,03	+10 %	1,1
Tankrabatt	0,14	+10 %	-15

(1) $\Delta \left(\frac{\text{Gegenwartswert (Gewinn)}}{\text{Gegenwartswert (Benzinverbrauch)}} \right) \cdot 100$, Abweichung von der Baseline;

(2) Benzinpreisanstieg im 1. Quartal, prozentuale Abweichung von der Baseline;

(3) Staatshaushalt: Einnahmen (+) / Ausgaben (-) (% Umsatz im Mineralölmarkt), Abweichung von der Baseline in Prozentpunkten.

Baseline: Szenario ohne Ölpreiserhöhung.

Quelle: eigene Berechnungen.

Stabilisierung der Benzinnachfrage wie bei einem Preisdeckel. Durch die Gewinnsteuer kann die Regierung allerdings Übergewinne in Höhe von etwas über einem Prozent des Umsatzes abschöpfen. Im Vergleich zum Preisdeckel geht dies mit einem stärkeren Rückgang der Gewinne nach Steuern einher. Im Vergleich zum Preisdeckel verlagert sich die Lastenverteilung weiter zu Ungunsten der Mineralölkonzerne. Die zusätzlichen Steuereinnahmen ermöglichen, zusätzliche Maßnahmen für einzelne Einkommensgruppen zu finanzieren.

Tankrabatt

Der Tankrabatt ist die ineffizienteste Maßnahme unter dem Gesichtspunkt der Entlastung der Haushalte, weil er nur teilweise an die Haushalte weitergegeben wird und von den Mineralölunternehmen zu weiteren Preiserhöhungen genutzt wird. Aus Abbildung 1 geht hervor, dass die Gewinne der Unternehmen bei dieser Maßnahme deutlich gegenüber dem Szenario ohne Politikintervention steigen. Unter dem Gesichtspunkt einer Korrektur der Lastenverteilung zwischen Anbietern und Verbrauchern erscheint diese Maßnahme nicht zielführend. Außerdem ist sie mit erheblichen budgetären Kosten verbunden.

Implementierung

Bei der Auswahl von Maßnahmen sollte auch berücksichtigt werden, wie genau bestimmte Ziele erreicht werden können. Vergleicht man den Benzinpreisdeckel mit der Übergewinnsteuer, so folgt aus der vorherigen Diskussion, dass für die Umsetzung des Preisdeckels Informationen zur Kostenstruktur und den Preisaufschlagsätzen in normalen Zeiten notwendig sind. Will man hingegen einen

bestimmten Benzinpreis am Markt mit einer Übergewinnsteuer erreichen, bedarf es hierfür weiterer Informationen zur Marktstruktur sowie zu den kurz- und langfristigen Preiselastizitäten. Diese Faktoren bestimmen, in welchem Ausmaß Unternehmen mit Preisabschlägen auf die Besteuerung ihrer Gewinne reagieren. Ein weiteres Problem der Gewinnsteuer besteht darin, dass nur bei einer ex ante Erhebung die Unternehmen mit Gewinnverschiebungen und damit preisdämpfend in der Krise reagieren. Dagegen führt eine ex post Besteuerung der Gewinne nicht zu den gewünschten Preisreaktionen der Mineralölkonzerne, selbst wenn sie retroaktiv erhoben wird.⁶ Angesichts ähnlicher Wirkungsweisen beider Maßnahmen wäre somit aus Gründen der Praktikabilität ein Preisdeckel vorzuziehen. Inwieweit ein Tankrabatt zu einer Entlastung der Verbraucher führt, hängt ebenfalls von der Marktstruktur und der Preiselastizität der Verbraucher ab. Dieses Problem könnte allerdings durch eine Kombination aus Preisdeckel und Tankrabatt umgangen werden.

Fazit und Implikation des Ölpreisschocks

Wir gehen in diesem Beitrag davon aus, dass die Frage, ob bei einem Anstieg der Mineralölpreise wirtschaftspolitische Maßnahmen ergriffen werden sollten und, falls ja, welche und in welchem Ausmaß, nur belastbar in einer dynamischen Analyse unter Einbeziehung des Preisverhaltens der Mineralölunternehmen sowie des Nachfrageverhaltens von Haushalten und Unternehmen untersucht werden kann. In dem dieser Analyse zugrunde liegenden Modell setzen die Anbieter die Preise in Anbetracht niedriger kurzfristiger Preiselastizitäten der Verbraucher. Unter diesen Annahmen können die Gewinne auf dem Mineralölmarkt kurzfristig ansteigen, wenngleich sie bei dynamischer Betrachtung geringer ausfallen als ohne Ölpreisschock. Es zeigt sich allerdings auch, dass die Wohlfahrtsverluste der Verbraucher ohne Intervention höher ausfallen. Vor diesem Hintergrund ist es politisch plausibel, die Preise mithilfe wirtschaftspolitischer Maßnahmen zu stabilisieren und die Lastenverteilung zugunsten der Verbraucher zu korrigieren. Wir vergleichen einen Preisdeckel mit einer Gewinnsteuer und einem Tankrabatt. Alle drei Maßnahmen können die Kraftstoffpreise stabilisieren. Der Preisdeckel und die Gewinnsteuer können die Belastung zugunsten der Verbraucher verschieben. Ein Tankrabatt erhöht hingegen die kurzfristigen Gewinne der Anbieter, ist jedoch mit erheblichen budgetären Kosten verbunden.

6 Nikolay et al. (2026) weisen – mit Ausnahme von Frankreich und Belgien – auf die geringen budgetären Effekte der 2022 in der EU erhobenen Gewinnsteuer im Elektrizitätssektor hin.

Literatur

- Adrian, T., Azour, J., Chalk, N., Gourinchas, P.-O., Kammer, A., Selassie, A. A., Srinivasan, K. & Valdés, R. (2026, 30. März). How the war in the Middle East is affecting energy, trade, and finance. *IMF Blog*.
- Brächer, M. & Diekmann, F. (2026, 17. März). Diese elf Optionen zur Entlastung liegen nun auf dem Tisch. *Spiegel Online*.
- Bukold, S. (2026). *Übergewinne der Mineralölkonzerne im deutschen Tankstellenmarkt. Eine Momentaufnahme im März 2026*. energycomment Hamburg.
- Herz, B. & Roeger, W. (2026). *High profits and cost shocks in the fuel market: the role of demand adjustment costs*, Working Paper. Universität Bayreuth.
- International Energy Agency. (2026). *2026 Energy Crisis Policy Response Tracker*.
- Jess, A. & Kern, C. (2009). Energieverbrauch und Kosten der Herstellung von Mineralölprodukten in Deutschland. *Erdöl, Erdgas, Kohle*, 125, 207–214.
- Nicolay, C., Spix, A. & D. Steinbrenner. (2026). Excess Profit Taxes in Times of Crisis: The Example of the Inframarginal Revenue Cap in the EU Electricity Market. *ZEW Discussion Paper*, Nr. 26-12.
- o. V. (2026). Reiche greift SPD hart an – Kanzler Merz mahnt Ministerin intern zur Zurückhaltung. *WELT*.
- Praktiknjo, A. & Seeger, K. (2026). Kurzstudie: Auswirkungen eines Tankrabatts zur Entlastung von privaten Haushalten. *Arbeitspapiere Energie-wirtschaftliche Analysen*, Nr. 2026-001. RWTH Aachen University.
- Schäfers, M. (2026, 4. April). Klingbeil will hohe Benzinpreise deckeln. *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, S. 19.
- Science Media Center Germany. (2026). *Welche Unterstützung wegen hoher Energiepreise ist sinnvoll?*

Title: Price caps, windfall profit taxes, fuel tax rebates – or no intervention at all?

Abstract: The surge in oil prices following recent geopolitical tensions has renewed the debate on policy interventions in fuel markets. This paper compares a price cap, a temporary windfall profit tax, and a fuel tax rebate in a dynamic model with demand adjustment frictions and short-run price inelasticity. Firms respond to cost shocks by increasing mark-ups, though intertemporal demand responses constrain pricing over time. A price cap directly limits price increases, while a profit tax dampens prices through intertemporal profit shifting. By contrast, a fuel tax rebate is partly offset by higher prices and entails substantial fiscal costs. Overall, price caps and profit taxes appear more effective in stabilising prices and alleviating consumer burdens.