

## Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Energiesteuergesetzes zur temporären Absenkung der Energiesteuer für Kraftstoffe (2. Energiesteuersenkungsgesetz)

Der Wirtschaftsverband Fuels und Energie e. V. dankt für Gelegenheit zur schriftlichen Stellungnahme anlässlich der öffentlichen Anhörung im Finanzausschuss des Deutschen Bundestages am 20. April 2026 zum Gesetzentwurf (Bundestags-Drucksache 21/5321)

### 1. Vorbemerkung

Wir können nachvollziehen, dass der nationale Gesetzgeber ein Signal zur Entlastung der Verbraucher senden will. Dennoch geben wir in der aktuellen Situation mehrere Aspekte zu bedenken, insbesondere, dass der Fokus eindeutig auf der Aufrechterhaltung der Versorgungssicherheit, der Stärkung der Resilienz und auf der Transformation liegen muss.

### 2. Das System der Energiesteuer als Verbrauchsteuer

Der Gesetzentwurf weist im Abschnitt Gesetzesfolgen völlig zutreffend darauf hin: *„Es ist nicht auszuschließen, dass sich die Steuersatzsenkung verzögert und schleichend in den Verbrauchspreisen widerspiegelt. Die Steuerentstehung erfolgt zum Zeitpunkt der Entnahme aus dem Steuerlager und ist damit dem Verbrauch durch die Endkundinnen und Endkunden weit vorgelagert. Dies kann dazu führen, dass Kraftstoff, der in den ersten Tagen nach der Steuersenkung verkauft wird, noch mit dem originären Steuersatz versteuert worden ist.“*

Grund dafür ist die Steuersystematik: Die Energiesteuer entsteht nicht erst beim Verkauf an der Tankstelle, sondern bereits dann, wenn Benzin und Diesel von den Raffinerien und großen Tanklagern ausgeliefert werden. Sämtliche Kraftstoffe, die bis zum Stichtag 1. Mai 2026 in den Tanks der bundesweit rund 14.500 öffentlichen Stationen liegen, sind noch mit dem normalen, also mit dem gegenüber dem abgesenkten Satz höheren Betrag belegt. Die Tanks der Tankstellen werden am 1. Mai 2026 also in unterschiedlichem Umfang noch mit „normal versteuertem“ Benzin und Diesel gefüllt sein. Dies hängt auch vom Verbraucherverhalten ab, denn es ist zu erwarten, dass die Tankkunden in der Zeit vor der Energiesteuersenkung zurückhaltend sein werden. Daher dürfte sich der Effekt der niedrigeren Steuersätze nicht überall gleich am Stichtag um Mitternacht einstellen, sondern erst in der Folgezeit, wenn die „normal versteuerten“ Kraftstoffe abverkauft und nach und nach die niedrig versteuerten Kraftstoffe angeliefert werden.

Ferner ist zu berücksichtigen, dass beim Dieselmotorkraftstoff ein erheblicher Teil des Absatzes nicht über öffentliche Tankstellen, sondern über sogenannte Betriebstankstellen z. B. bei Speditionen oder bei Unternehmen des öffentlichen Nahverkehrs erfolgt.

### 3. Angebot, Nachfrage und Auswirkungen auf die Logistik

Die Steuerdifferenz beträgt inklusive Mehrwertsteuer (MwSt.) ca. 17 Cent, bietet also erhebliche Anreize für Kunden, auf das Tanken vor dem 1. Mai zu verzichten, soweit das möglich ist. Die Steuersenkung führt daher aller Voraussicht nach zu einem sprunghaften Anstieg der Nachfrage nach niedrig versteuertem Kraftstoff gleich Anfang Mai.

Aus ökonomischen Gründen wird sicher an vielen Orten angestrebt, die Mengen versteuerter Ware am 30. April um 24 Uhr im System möglichst gering ausfallen zu lassen. Das wird aber nicht überall möglich sein, denn es bestehen im Regelfall langfristige Abnahmeverpflichtungen.

Dennoch sind Leerstände möglicherweise nicht komplett zu vermeiden, da am 1. Mai eine rege Nachfrage zu erwarten ist. Das wird dazu führen, dass sowohl öffentliche Tankstellen wie auch die zuvor genannten Betriebstankstellen schnell wieder beliefert werden müssen. Die Möglichkeit, sofort alle Anforderungen zu befriedigen, ist mit den bestehenden logistischen Möglichkeiten voraussichtlich nicht gegeben. Das um den Feiertag am 1. Mai verlängerte Wochenende erschwert die Logistik zusätzlich.

Zu guter Letzt sei darauf hingewiesen, dass die Preise an den Tankstellen von vielen Parametern abhängen und sich am Markt bilden. Die Energiesteuern sind eine wichtige Preiskomponente, aber bei Weitem nicht die einzige. Auch die regionale Versorgungssituation kann die Preise beeinflussen.

Ziel der Branche ist es, diese logistische Herausforderung im Sinne der Bürgerinnen und Bürger, der Kundinnen und Kunden zu meistern. Zu beachten ist, dass sich die Situation an jeder Tankstelle unterschiedlich darstellen kann, je nach Lage, Kundenfrequenz und Belieferungsrhythmus.

### 4. Transformation und Resilienz

Die temporäre Absenkung der Energiesteuer auf Benzin und Diesel dürfte aus der Not geboren sein. Eine grundsätzliche Idee, wie die Energiesteuer im Rahmen von strategischen Zielen sowie erforderlicher Resilienz und Transformation eingesetzt werden kann, fehlt. Dabei gibt es im Koalitionsbeschluss vom 12. April 2026 ein klares Bekenntnis, die Basis des Energieangebots auszuweiten. In den Zeilen 33 bis 37 wird dazu besonders auf Energie aus regenerativen und aus heimischen Quellen hingewiesen.

Der Ausbau und der Anreiz von regenerativen heimischen Energiequellen ist also kein klimapolitisches „Nice-to-have“ mehr, sondern dient wie die Beschaffung von Rüstungsgütern der Resilienz Deutschlands gegenüber geopolitischen und weltwirtschaftlichen Krisen und einer vorausschauenden Strategie für die Transformation. In eine solche Resilienz muss der Staat investieren, das gehört nach unserer festen Überzeugung zu seinen Kernaufgaben.

**Wir erneuern daher unsere seit Juli 2021 wiederholt vorgetragene Forderung, die dringend erforderliche nationale Reform der Kraftstoffbesteuerung endlich vorzunehmen.**

Im Juli 2021 hat die Europäische Kommission einen Vorschlag für eine Novellierung der Energiebesteuerung vorgelegt. Er stellt für uns ein Kernanliegen höchster Priorität dar, das wir national wie auch in Europa nachdrücklich unterstützen. Es ist nach wie vor nicht absehbar, ob und wann diese Richtliniennovelle verabschiedet werden wird.

Deshalb ist eine nationale Reform der Kraftstoffbesteuerung unbedingt notwendig, die dazu beitragen kann, die schwierige Situation für die Wirtschaft sowie den Wirtschaftsstandort Deutschland spürbar zu entschärfen und gleichzeitig die - von uns unterstützten - Klimaschutzziele zu erreichen.

Die Branche in Deutschland befindet sich in einer schwierigen Lage. Produktionskapazitäten werden reduziert, Wertschöpfungsketten geraten unter Druck, Arbeitsplätze und Versorgungssicherheit sind perspektivisch gefährdet. Gefragt sind jetzt politische Maßnahmen, welche unsere Wettbewerbsfähigkeit stärken und zugleich die Bedingungen für den Hochlauf CO<sub>2</sub>-armer Produkte verbessern.

Ohne wettbewerbsfähige Kohlenwasserstoffwirtschaft ist weder eine krisenresiliente und bezahlbare Energieversorgung noch eine erfolgreiche Energiewende möglich. Mit fast 80 Prozent haben Kohlenwasserstoffe heute, weit vor Strom, den größten Anteil an der Energieversorgung in Deutschland – vor allem in Form von Kraft- und Brennstoffen.

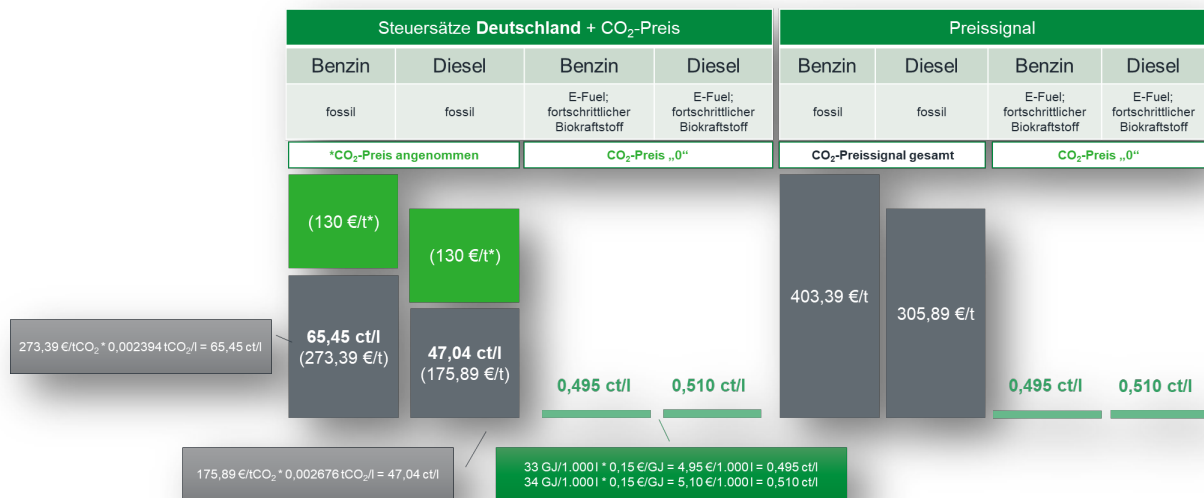
Im Sinne der Klimaziele muss, trotz Elektrifizierung, ein erheblicher Anteil der heute eingesetzten Kohlenwasserstoffe Zug um Zug von fossil auf CO<sub>2</sub>-neutral umgestellt werden. Neben der Stromwende brauchen wir darum auch eine Molekülwende.

Es müssen jetzt endlich die Steuersätze für erneuerbare Kraftstoffe bei Verwendung in Reinform als auch in der Beimischung idealerweise auf den Mindeststeuersatz des Kommissionsvorschlages aus dem Jahr 2021 gesenkt werden.

Mit dieser Lösung würde Deutschland als bedeutender EU-Mitgliedstaat auch ein klares Signal auch an die anderen EU-Mitgliedstaaten senden und möglicherweise dazu beitragen, dass es doch noch zu einer Einigung über die Energiesteuerrichtlinie kommt.

## Veritables CO<sub>2</sub>-Preissignal durch Energiesteuerreform und Brennstoffemissionshandel

Eine Energiesteuerreform wie von uns gefordert kann in Verbindung mit dem zukünftigen Europäischen Brennstoffemissionshandel im Gebäude- und Verkehrssektor (ETS 2) zu einem veritablen CO<sub>2</sub>-Preissignal führen: Rechnet man die aktuell geltenden nationalen Energiesteuersätze für Otto- und Dieselmotorkraftstoff in €/Tonne CO<sub>2</sub> um und addiert einen angenommenen Zertifikatspreis von 130 €/Tonne CO<sub>2</sub>, beträgt das Preissignal bei Ottokraftstoff über 400 € (vgl. Grafik).



Notwendig ist also ein ergänzendes „Preissystem“ in Form einer reformierten Energiesteuer, wie es die Europäische Kommission im Jahr 2021 vorgeschlagen hat. Eine Ergänzung über das Steuersystem ist für Investoren besser kalkulierbar als ein CO<sub>2</sub>-Preissignal aus dem Emissionshandelssystem allein, das im Übrigen in Krisenzeiten wie dieser regelmäßig der Forderung unterliegt, ausgesetzt zu werden. Die Energiesteuer ist nicht das einzige Mittel zum Erreichen der Klimaschutzziele, stellt aber einen bedeutsamen Hebel dar, ist für Anbieter wie für Verbraucher ein eindeutiges Preissignal und bietet Investoren grundsätzlich langfristige Planungssicherheit.

### **Forderung: Reform der Kraftstoffbesteuerung national durchführen, Steuersätze für erneuerbare Kraftstoffe auf die Mindestsätze des Kommissionsvorschlages senken**

Die Verwendung von Wasserstoff in einem (Wasserstoff-) Verbrennungsmotor führt zur Entstehung der Energiesteuer, die Verwendung von Wasserstoff in einer Brennstoffzelle hingegen nicht. Diese unterschiedliche Behandlung macht den Einsatz von Wasserstoff im Verkehrssektor unwirtschaftlich. Zudem enthält Wasserstoff im Gegensatz zu den anderen gasförmigen Kraftstoffen keinen Kohlenstoff. Schon damit ist eine Förderungswürdigkeit gegeben. Insbesondere im Schwerlastfernverkehr kommt Wasserstoff eine große Bedeutung zu. Dort stellt der direkte Einsatz von Strom keine hinreichende Alternative dar.

# STELLUNGNAHME

Stand: 17. April 2026

Zugleich ist damit zu rechnen, dass Wasserstoffverbrennungsmotoren schnell eine technische Reife erlangen, die zum Einsatz in der Flotte führen kann und dadurch den Absatz von Wasserstoff an den Tankstellen maßgeblich sicherstellen könnte. Über diesen Weg könnte also der Markthochlauf der Wasserstofftankstelleninfrastruktur wirtschaftlich unterstützt werden.

Es ist deshalb unbedingt notwendig, eine Steuerbefreiung im Energiesteuergesetz vorzusehen, wenn ein Einsatz als Kraftstoff erfolgt. Deutschland könnte von der bereits bestehenden Möglichkeit Gebrauch machen, eine Ermächtigung (Ausnahmeregelung) nach Artikel 19 der Richtlinie 2003/96 zu beantragen.

**Forderung: Wasserstoff bei Einsatz im Verbrennungsmotor von der Energiesteuer befreien**