

Öffentliche Anhörung des Finanzausschusses des Deutschen Bundestages am 20. April 2026

Stellungnahme des DSLVB Bundesverband Spedition und Logistik

zum Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Energiesteuergesetzes zur temporären Absenkung der Energiesteuer für Kraftstoffe (2. Energiesteuersenkungsgesetz) -BT-Drs.-21/5321

sowie

zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Stromsteuergesetzes und weiterer Vorschriften -BT-Drs.-21/5320

DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24
10117 Berlin

Telefon: +49 30 4050228-0

E-Mail: info@dslv.spediteure.de

www.dslv.org | de.linkedin.com/company/spediteure

Lobbyregister beim Deutschen Bundestag | Registernummer: R000415

Transparenz-Register der EU | Identifikationsnummer: 7455137131-52

Stand: 19. April 2026

Sachverständigenanhörung des Finanzausschusses des Deutschen Bundestags am 20. April 2026

Beschreibung der aktuellen Lage

Die Unternehmen der Speditions- und Logistikbranche stehen unter erheblichem und anhaltendem wirtschaftlichem Druck: schwache Konjunktur- und rückläufige Außenhandelsdaten führen zu einem Abflachen bzw. einer Stagnation der Nachfrage nach logistischen Dienstleistungen und treffen auf zu hohe regulatorische Belastungen, auf steigende Sach-, Personal-, Kapitalbeschaffungs- und Energiekosten, die negativ auf das operative Ergebnis wirken und zu einem Einbruch der Gewinnmargen führen. Insbesondere im Straßengüterverkehrssektor kämpfen viele Kleinst- und Kleinbetriebe, aber zunehmend auch größere Mittelstandshäuser um ihre Wettbewerbsfähigkeit und Liquidität.

Trotz erheblicher und kostenintensiver Transformationsanstrengungen der Speditions- und Transportbranchen bleibt die Abhängigkeit des gesamten Güterverkehrssystems (d. h. für sämtliche Verkehrsträger) von fossilen Kraftstoffen bis auf Weiteres hoch.

Im Straßengüterverkehr variiert der Anteil der Treibstoffkosten an den operativen Betriebskosten eines gewerblich betriebenen Lkw zwischen 25 und 35 Prozent und ist damit einer der größten Kostenblöcke. Mit Ausbruch des Irankonflikts sind die Beschaffungskosten für Diesel im Vergleich zur Zeit vor dem militärischen Konflikt in der Spitze um mehr als 25 Prozent gestiegen und haben sich seitdem auf einem hohen Niveau verfestigt.

Die Weiterbelastung der deutlich gestiegenen Kraftstoffkosten an Logistikkunden (verladende Wirtschaft, Industrie und Handel) – und in indirekter Folge auf die Endkunden (Verbraucher) – ist für die Unternehmen des Straßengüterverkehrssektors – angesichts äußerst schwacher Gewinnmargen von 0,5 bis 2 Prozent – betriebswirtschaftlich zwingend und daher alternativlos. Kalkulatorisch schlägt sich für ein ausgeglichenes operatives Ergebnis ein Anstieg der Dieselposten um 25 Prozent in bis zu 10 Prozent höheren Frachtraten nieder. Gleichwohl ist die Möglichkeit zur Durchsetzung höherer Frachtraten in der Wertschöpfungs- und Preissetzungskette des Transport- und Güterverkehrsmarkts teilweise beschränkt und sowohl abhängig von der Stellung einzelner Unternehmen im wettbewerbsintensiven (internationalen) Straßengüterverkehrsmarkt als auch von einzelvertraglichen Vereinbarungen (z. B. Preisgleitklauseln) mit Verladern.

Unabhängig von individueller Marktstellung und Kostenüberwälzungsmodellen müssen Speditionshäuser und Transportunternehmen für die gestiegenen Kraftstoffkosten überwiegend in finanzielle Vorleistung treten. Insbesondere kleinere Transportdienstleister verzeichnen hohe, zum Teil existenzgefährdende Liquiditätsabflüsse. Diese werden verstärkt durch gleichfalls steigende Kosten an anderer Stelle wie oben beschrieben.

Kommentierung des

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Energiesteuergesetzes zur temporären Absenkung der Energiesteuer für Kraftstoffe (2. Energiesteuersenkungsgesetz) (BT-Drs.21/5321)

Entlastungen der Wirtschaft durch Steuer- und Abgabensenkungen sind grundsätzlich zu begrüßen. **Akutmaßnahmen wie eine temporäre Energiesteuersenkung** können bei exogenen Schocks kurzfristig Abhilfe schaffen. Hingegen sind die Energiekosten in Deutschland generell zu hoch – für fossile Energieträger ebenso wie für alternative Kraftstoffe und für Strom. In Krisenzeiten potenzieren sie die Standortnachteile.

Zur kurzfristigen Stabilisierung der Kraftstoffpreise und zur Entlastung der Unternehmen des Straßengüterverkehrs ist die Absenkung der Energiesteuer auf Dieselmotorkraftstoff um 17 Cent auf das unionsrechtlich zulässige Mindestniveau zunächst ein positives Signal, weil es potenziell akute Kostenbelastungen für solche Transportdienstleister, die aufgrund ihrer Marktstellung keine Möglichkeiten für Preisüberwälzungen haben, lindern kann und es das Steuergefälle zwischen den Mitgliedstaaten reduziert und somit die **Wettbewerbsfähigkeit deutscher Transportdienstleister** stärkt.

Das 2. Energiesteuersenkungsgesetz ist gleichwohl lediglich eine Notfallreaktion auf die Krise, aber **kein strukturelles Konzept zur Entlastung der Branche**. Fraglich bleibt auch, ob die Steuersenkung den Markt vollumfänglich erreicht, zumal nicht absehbar ist, ob die Dieselpreisentwicklung bis zum Inkrafttreten des Gesetzes die Steuersenkung nicht egalisiert.

Reichweite und Wirkdauer der vorgesehenen Entlastung bleiben begrenzt. Eine auf zwei Monate befristete Steuersenkung kann zwar kurzfristig entlasten, ändert aber nichts an der strukturell erhöhten Kostenbasis und der hohen Volatilität der Energiepreise. Für Transportunternehmen mit langfristigen Verträgen besteht zudem die Gefahr eines „Bumerang-Effekts“: kurzfristige Entlastungen könnten von Auftraggebern zum Anlass genommen werden, Frachtraten temporär nach unten anzupassen, während nach Auslaufen der Entlastung erneut Preissprünge auftreten.

Der Gesetzgeber sollte vielmehr dazu beitragen, Marktereignisse möglichst zu glätten und nicht selbst Preisausschläge zu produzieren. Die **Unternehmen benötigen keine Stop-and-Go-Politik**, sondern grundlegende Planungssicherheit und Rahmenbedingungen zur Stabilisierung des Logistikstandortes Deutschland, wie eine **dauerhafte Absenkung der Energiesteuer auf das europarechtlich zulässige Minimum**.

Der verstärkte **Einsatz erneuerbarer alternativer Kraftstoffe (HVO100, Bio-LNG, Bio-CNG)** kann spürbar zur Reduzierung der Abhängigkeit von fossilen Kraftstoffen und von Weltmarktpreisschwankungen beitragen – vor allem, wenn sie überwiegend in Europa produziert

werden. Hier würden auf das europäische Minimum abgesenkte Steuersätze nicht nur die Autarkie Europas stärken, sondern auch den Klimaschutz fördern. Hierauf sollte die Bundesregierung ein besonderes regulatorisches Augenmerk legen.

Zur Entlastung der Straßengüterverkehrs wäre vor allem die Einlösung des sowohl von der Bundesregierung der 20. Legislaturperiode als auch von der amtierenden Bundesregierung der 21. Legislaturperiode abgegebenen Koalitionsversprechens systemgerecht und zielgerichtet, die **gesetzlich induzierte Mehrfachanlastung des CO₂-Preises aufzuheben**, die einerseits durch Erhebung einer CO₂-Komponente der Lkw-Maut und andererseits durch den auf Deutschland beschränkten Emissionshandel (Brennstoffemissions-gesetz - BEHG) entsteht. Eine **vollständige Aussetzung des BEHG für den Verkehrssektor bis zum Inkrafttreten des europäischen Emissionshandelssystems ETS2 im Jahr 2028** würde die Wirtschaft im gesetzlichen Preiskorridor von 55 bis 65 Euro/Tonne CO₂ um 17,3 bis 20,5 Cent/Liter finanziell entlasten und spürbar die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Transportunternehmen stärken.

Kommentierung des

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Stromsteuergesetzes und weiterer Vorschriften (BT-Drs.21/5320)

Der Gesetzentwurf zielt darauf, die Stromsteuer auf das unionsrechtlich zulässige Mindestmaß (Richtlinie 2003/96/EG) zu senken und das Stromsteuerrecht zu vereinfachen. Konkret soll der Steuertarif auf 0,5 Euro/MWh für betriebliche und 1,0 Euro/MWh für nichtbetriebliche Zwecke festgelegt werden. Parallel sollen Ausnahmetatbestände gestrichen werden. Die Ziele, sämtliche Stromverbraucher schnell und dauerhaft zu entlasten, klimafreundliche Stromanwendungen zu fördern, Ausnahmen zu reduzieren, stärkere Anreize für die Elektrifizierung u. a. von Mobilität zu liefern sowie die Abhängigkeit von volatilen fossilen Energiemärkten zu senken, wird grundsätzlich unterstützt.

Denn im Rahmen ihrer **technischen Transformation wird sich die Logistikbranche zu einem sehr stromintensiven Sektor entwickeln**. Zur stärkeren Anreizsetzung sollten bereits mittelfristig wettbewerbsfähige Strompreise auch für Fahrstrom entstehen. Die Absenkung der Stromsteuer auf das EU-Mindestniveau würde eine starke Kostensäule verkleinern und die **Wirtschaftlichkeit des Einsatzes von batterieelektrischen Nutzfahrzeugflotten und strombetriebenen Logistikimmobilien** (jährlich wachsender Flächenumsatz von derzeit ca. 5,5 Millionen qm) erhöhen. Vorläufige Zahlen einer vom DSLV beauftragten Studie der RWTH Aachen (Fertigstellung im Mai 2026) lassen bis 2040 einen Verbrauch in einer Spannweite von 70 bis 160 TWh für den Straßengüterverkehr, den Schienengüterverkehr und den Logistikimmobilienbestand erkennen. Diese Größen sind vergleichbar mit Großabnehmerverbräuchen der Industrie und müssten einen „**Industriestrompreis Verkehr**“ rechtfertigen.

Bei der Umsetzung eines Stromsteueränderungsgesetzes muss sichergestellt werden, dass sinkende Stromentgelte für den Verkehrssektor vom EU-Recht gedeckt sind. Zudem muss sichergestellt werden, dass abgesenkte Steuertarife nicht direkt durch steigende Netzentgelte, Umlagen etc.) egalisiert werden.



Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien

Als Spitzen- und Bundesverband vertritt der DSLV über 15 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der deutschen Speditions- und Logistikunternehmen. Diese sind mit insgesamt 600.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz von 123 Milliarden Euro ein wesentlicher Teil des drittgrößten Wirtschaftsbereichs Deutschlands (Stand: Oktober 2025).

Die Mitgliederstruktur des DSLV reicht von global agierenden Logistikkonzernen über inhabergeführte Speditionshäuser mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten.

Speditionen stärken die funktionale Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger. Die Verbandspolitik des DSLV wird daher maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Organisations- und Steuerungsfunktion des Spediteurs bestimmt.

Der DSLV ist politisches Sprachrohr und zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit Logistik und Güterbeförderung betroffen sind.

Gemeinsam mit seinen Landesverbänden ist der DSLV Berater und Dienstleister für die Speditions- und Logistikunternehmen. Die Landesverbände vertreten die Branche als Arbeitgeberverbände und Sozialpartner in regionalen Tarifangelegenheiten.

Der DSLV ist Mitglied des Europäischen Verbands für Spedition, Transport, Logistik und Zolldienstleistung (CLECAT), der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), sowie assoziiertes Mitglied der Internationalen Straßentransport-Union (IRU). Über diese internationalen Netzwerke nimmt der DSLV Einfluss auf die Entwicklung des EU-Rechts und auf internationale Übereinkommen der UN, der WTO, der WCO, u. a.

Die Mitgliedsunternehmen des DSLV bekennen sich zu den Zielen der Sozialen Marktwirtschaft und der Europäischen Union.