



VSPV

Der Mobilitätsverband

An

Herrn Bundeskanzler
Friedrich Merz
Bundeskanzleramt
Willy-Brandt-Straße 1
10557 Berlin

NA

Herrn Bundesminister der Finanzen Lars Klingbeil
Herrn Bundesminister für Gesundheit Dr. Carsten Linnemann
Herrn Bundesminister für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz
und nukleare Sicherheit Carsten Schneider
Herrn Ministerpräsidenten des Landes Nordrhein-Westfalen
Hendrik Wüst

Verband des privaten gewerblichen
Straßenpersonenverkehrs Nordrhein-
Westfalen VSPV e.V.

Benninghofer Str. 152
44269 Dortmund

www.vspv-nrw.de
info@vspv-nrw.de

0231 52 82 27

Dortmund, den 25.09.2026

Dieselpreisschock 2026: Entlastung von Taxi, Krankenfahrten, Krankentransport und Rettungsdienst über den 31. Dezember 2026 hinaus

Sehr geehrter Herr Bundeskanzler,

der Mobilitätsverband VSPV vertritt rund 800 private Unternehmen des Taxi- und Mietwagenverkehrs, des Omnibusverkehrs, des Krankentransports und des Rettungsdienstes. Wir begrüßen ausdrücklich, dass Bund und Länder die Energiesteuer auf Kraftstoffe vom 1. Oktober bis 31. Dezember 2026 erneut absenken. Diese Entlastung reicht jedoch für unsere Branchen nicht aus, und wir wenden uns deshalb an Sie.

Der Nettopreis für Diesel ist seit August 2025 um 74 Cent je Liter gestiegen. Die Absenkung um 14,04 Cent deckt davon weniger als ein Fünftel und endet mit dem Jahr. Unsere Mitgliedsunternehmen können die Mehrkosten nicht weitergeben. Taxitarife werden behördlich festgesetzt, die Vergütung der Krankenfahrten ist an gesetzliche Vorgaben gebunden, Krankentransport und Rettungsdienst unterliegen eigenen Entgelt- und Gebührensystemen. Für Krankentransport- und Rettungswagen kommt hinzu, dass ihre Betreiber keine Vorsteuer abziehen können und deshalb den vollen Bruttopreis tragen. Hält dieser Zustand an, ziehen sich Unternehmen aus nicht mehr auskömmlichen Leistungen zurück, mit unmittelbaren Folgen für die Versorgung insbesondere im ländlichen Raum.

Mit der Absenkung auf 33 Cent je Liter ist der unionsrechtliche Spielraum der allgemeinen Energiesteuer beim Diesel ausgeschöpft. Weitere Entlastungen sind gleichwohl möglich und rechtlich tragfähig. Wir bitten die Bundesregierung, drei Maßnahmen umzusetzen:

Verband des privaten gewerblichen Straßenpersonenverkehrs Nordrhein-Westfalen VSPV e.V.

Benninghofer Str. 152, 44269 Dortmund

Vereinsregister Dortmund, VR 3301

1. Vorsitzender: Jörg Füchtenschnieder, 2. Vorsitzender: Rainer Nee, Geschäftsführer: Sascha Waltemate
Hauptstadtbüro: VSPV, Pariser Platz 6A, 10117 Berlin



VSPV

Der Mobilitätsverband

Erstens sollen Taxis und Krankenkraftwagen über den 31. Dezember 2026 hinaus beim unionsrechtlichen Mindeststeuersatz von 33 Cent je Liter bleiben. Art. 5 der Energiesteuerrichtlinie erlaubt für den örtlichen Personenverkehr einschließlich Taxis und für Krankenkraftwagen ausdrücklich differenzierte Steuersätze. Die Umsetzung erfolgt über eine Erstattung für nachgewiesene Kraftstoffmengen.

Zweitens sollen für denselben Kraftstoffverbrauch die Kosten der nationalen CO₂-Bepreisung für die Dauer der Krise erstattet werden. Die CO₂-Bepreisung unterliegt nicht den unionsrechtlichen Mindeststeuerbeträgen und steht damit zur Disposition des Bundesgesetzgebers. Bei Leistungen der Daseinsvorsorge verteuert der Staat andernfalls den Kraftstoff, um dieselben Kosten anschließend über Beiträge und Gebühren wieder zu finanzieren.

Drittens soll für Krankenfahrten und Krankentransporte unverzüglich ein befristeter Kraftstoffzuschlag der Krankenkassen gesetzlich angeordnet werden. Er ist an den tatsächlichen Dieselpreis gekoppelt und beträgt beim gegenwärtigen Preisniveau rund 12 Cent je Besetzkilometer im Taxi- und Mietwagenverkehr. Der Bund refinanziert den Zuschlag über den Gesundheitsfonds, die Länder beteiligen sich hälftig über den Umsatzsteuerfestbetrag, wie es für die Energiesteuerabsenkung bereits vereinbart ist. Die Krankenkassen bleiben beitragsatzneutral, Patienten werden nicht belastet. Sinkt der Dieselpreis, sinkt der Zuschlag mit, bis er entfällt.

Unsere ausführliche Analyse mit den rechtlichen Grundlagen und Beispielrechnungen fügen wir bei. Für ein Gespräch stehen wir Ihnen und den zuständigen Ressorts jederzeit zur Verfügung.

Jörg Füchtenschnieder

Vorsitzender

Sascha Waltemate
Geschäftsführer

Patrick Meinhardt
Generalbevollmächtigter & Leiter Hauptstadtbüro

Anlage

Analyse „Dieselpreisschock 2026 – Ursachen, wirtschaftliche Folgen und Forderungen des Mobilitätsverbands VSPV“

Verband des privaten gewerblichen Straßenpersonenverkehrs Nordrhein-Westfalen VSPV e.V.

Benninghofer Str. 152, 44269 Dortmund

Vereinsregister Dortmund, VR 3301

1. Vorsitzender: Jörg Füchtenschnieder, 2. Vorsitzender: Rainer Nee, Geschäftsführer: Sascha Waltemate
Hauptstadtbüro: VSPV, Pariser Platz 6A, 10117 Berlin



VSPV

Der Mobilitätsverband

Verband des privaten gewerblichen
Straßenpersonenverkehrs Nordrhein-
Westfalen VSPV e.V.

Benninghofer Str. 152
44269 Dortmund

www.vspv-nrw.de
info@vspv-nrw.de

0231 52 82 27

Dortmund, den 24.09.2026

Dieselpreisschock 2026

Ursachen, wirtschaftliche Folgen und Forderungen des Mobilitätsverbands
VSPV

Analyse – Stand: 24. September 2026

1. Ausgangslage

Diesel kostete am 16. September 2026 im bundesweiten Mittel 2,422 Euro je Liter und lag damit deutlich über Super E10. Diese Preisrelation ist ungewöhnlich. Diesel wird mit einem regulären Energiesteuersatz von 47,04 Cent je Liter erheblich geringer belastet als Ottokraftstoff mit 65,45 Cent. Allein aus dieser Differenz müsste Diesel bei sonst gleichen Marktbedingungen einschließlich Umsatzsteuer rund 22 Cent günstiger sein als Benzin. Dass er gleichwohl teurer ist, zeigt, wie weit sich die Produktpreise beider Kraftstoffe auseinanderentwickelt haben. Nach Untersuchungen des Instituts für Makroökonomie und Konjunkturforschung stiegen die Raffineriemargen zwischen Dezember 2025 und August 2026 bei Benzin um 14 Cent, bei Diesel dagegen um 30 Cent je Liter.

Der Nettopreis für Diesel, also der Preis ohne Umsatzsteuer, lag im August 2024 bei 1,30 Euro und im August 2025 bei 1,33 Euro je Liter. Im August 2026 erreichte er 1,87 Euro, im Septemberdurchschnitt 2,07 Euro mit Spitzen um 2,19 Euro. Gegenüber dem Vorkrisenniveau des Vorjahres beträgt der Anstieg damit 74 Cent je Liter netto, das sind rund 56 Prozent.

Diesel ist in Deutschland wesentlich stärker als Benzin ein Produktionsmittel. Straßengüterverkehr, Omnibusverkehr, Taxi- und Mietwagenverkehr, Krankenfahrten, Krankentransport und Rettungsdienst, Landwirtschaft, Bauwirtschaft und Handwerk hängen unmittelbar von ihm ab. Ein Dieselpreisschock ist deshalb kein Problem privater

Verband des privaten gewerblichen Straßenpersonenverkehrs Nordrhein-Westfalen VSPV e.V.

Benninghofer Str. 152, 44269 Dortmund

Vereinsregister Dortmund, VR 3301

1. Vorsitzender: Jörg Füchtenschnieder, 2. Vorsitzender: Rainer Nee, Geschäftsführer: Sascha Waltemate
Hauptstadtbüro: VSPV, Pariser Platz 6A, 10117 Berlin

Mobilitätskosten, sondern ein angebotsseitiger Kostenschock, der über Transport- und Dienstleistungspreise in nahezu alle Wirtschaftsbereiche weitergetragen wird.

2. Ursachen

Der Preissprung entsteht im Kern auf dem internationalen Markt für Mitteldestillate, zu denen neben Diesel auch Heizöl und Kerosin gehören. Seit Beginn der Krise im Nahen Osten Ende Februar 2026 sind wichtige Exportströme aus der Golfregion zurückgegangen; zugleich sind russische Raffinerie- und Exportkapazitäten beeinträchtigt. Andere Raffinerieregionen können diese Mengen kurzfristig nicht ersetzen, und die Produktausbeute einer Raffinerie lässt sich nur in engen Grenzen zugunsten von Diesel verschieben. Der Engpass liegt deshalb nicht beim Rohöl, sondern bei Raffineriekapazität und fertigem Produkt. Rohölpreise können sinken, während Diesel auf hohem Niveau verharrt.

Europa und Deutschland sind bei Mitteldestillaten strukturell auf Importe angewiesen. Die jahrzehntelange steuerliche Begünstigung des Diesels hat die Nachfrage verschoben, ohne dass die Raffineriestruktur folgen konnte. Deutschland ist damit nicht nur vom Rohölpreis abhängig, sondern vom Preis, zu dem fertiger Diesel international verfügbar ist. Hinzu kommen logistische Engpässe, etwa bei niedrigen Rheinpegeln, begrenzten Bahnkapazitäten oder regionalen Raffinerieausfällen.

Ob die Preisbildung vollständig durch Knappheit erklärt wird, ist offen. Das Bundeskartellamt beobachtet die Preisbildung seit Mai 2026 intensiv; es vermutet Marktmanipulationen im Großhandel. Die Wettbewerbsaufsicht auf Raffinerie- und Großhandelsebene ist deshalb Teil jeder Antwort auf den Preisschock.

3. Regulierte Preise: Warum die Daseinsvorsorge-Verkehre besonders getroffen sind

Wo Preise frei verhandelt werden, fließen Kraftstoffkosten über Dieselmzuschläge oder Gleitklauseln zeitnah in die Entgelte ein. In den Bereichen, die der VSPV vertritt, ist das nicht der Fall. Taxitarife werden behördlich festgesetzt. Die Vergütung der Krankenfahrten wird mit den Krankenkassen vereinbart, und Vergütungsanpassungen sind derzeit an die Veränderungsrate nach § 71 SGB V gebunden. Qualifizierter Krankentransport und Rettungsdienst unterliegen eigenen Entgelt- und Gebührensystemen. Öffentliche Verkehrsverträge laufen über Jahre.

Der Dieselpreis steigt innerhalb von Tagen, die Anpassung der Erlöse dauert Monate oder ist rechtlich gar nicht möglich. Der Kostenschock trifft deshalb zunächst vollständig das Unternehmen. Hält er an, ziehen sich Unternehmen aus nicht auskömmlichen Leistungen zurück. Bei Krankenfahrten und im ländlichen Raum gefährdet das unmittelbar die Versorgung von Patienten, die auf regelmäßige Fahrten zu Dialyse, Strahlen- oder Chemotherapie angewiesen sind.



VSPV

Der Mobilitätsverband

4. Staatliche Belastung des Dieselpreises

Der Dieselpreis enthält drei staatlich verursachte Komponenten: die Energiesteuer mit regulär 47,04 Cent je Liter, die nationale CO₂-Bepreisung nach dem Brennstoffemissionshandelsgesetz mit je nach Zertifikatspreis im gesetzlichen Korridor und Biokraftstoffanteil etwa 14 bis 17 Cent je Liter vor Umsatzsteuer sowie die Umsatzsteuer von 19 Prozent auf den gesamten Nettopreis. Bei 2,422 Euro je Liter entfallen allein auf die Umsatzsteuer rund 38,7 Cent. Beim regulären Energiesteuersatz liegt die staatliche Belastung damit bei rund einem Euro je Liter, während der befristeten Absenkung bei rund 85 Cent.

Energiesteuer und CO₂-Preis sind mengenbezogen. Die Umsatzsteuer dagegen wächst mit jedem marktbedingten Preisanstieg: Steigt der Nettopreis um 10 Cent, steigt der Endpreis um 11,9 Cent. Der Staat erzielt aus dem Preisschock zusätzliche Umsatzsteuereinnahmen, an denen Bund und Länder im Wesentlichen je etwa hälftig beteiligt sind.

Für die Wirkung auf die Unternehmen ist der Vorsteuerabzug entscheidend. Taxi- und Mietwagenunternehmen sind vorsteuerabzugsberechtigt; für sie zählt der Nettopreis. Die Beförderung von Kranken und Verletzten mit hierfür besonders eingerichteten Fahrzeugen ist dagegen nach § 4 Nr. 17 Buchst. b UStG steuerfrei. Betreiber von Krankentransport- und Rettungswagen können deshalb keine Vorsteuer abziehen und tragen den vollen Bruttopreis einschließlich der Umsatzsteuer auf Energiesteuer und CO₂-Preis.

5. Bisherige Entlastung und ihre Grenzen

Die Energiesteuersätze für Diesel und Benzin waren vom 1. Mai bis 30. Juni 2026 um 14,04 Cent je Liter gesenkt; einschließlich Umsatzsteuer entsprach das rund 17 Cent. Nach Zahlen des Bundeskartellamts kamen davon an der Zapfsäule etwa 13,8 Cent an. Am 18. September 2026 haben sich Bund und Länder auf eine erneute Absenkung vom 1. Oktober bis 31. Dezember 2026 verständigt; die Länder tragen die Hälfte der Ausfälle über den Umsatzsteuerfestbetrag. Spätestens zum 1. Januar 2027 soll ein befristeter Spritpreisdeckel eingeführt werden, dessen Ausgestaltung offen ist.

Der VSPV begrüßt die Absenkung. Sie deckt jedoch weniger als ein Fünftel des Nettoanstiegs seit August 2025 und endet mit dem Jahr. Beim Diesel ist mit ihr der unionsrechtliche Spielraum der allgemeinen Energiesteuer vollständig ausgeschöpft. Weitere Entlastungen müssen deshalb anders ansetzen.

6. Unionsrechtlicher Rahmen der Energiesteuer

Die Energiesteuerrichtlinie 2003/96/EG schreibt für Diesel einen Mindeststeuerbetrag von 330 Euro je 1.000 Liter vor, also 33 Cent je Liter. Während der Absenkung liegt der deutsche Satz genau auf diesem Mindestbetrag.



VSPV

Der Mobilitätsverband

Art. 5 der Richtlinie erlaubt den Mitgliedstaaten differenzierte Steuersätze unter anderem für den örtlichen öffentlichen Personenverkehr einschließlich Taxis sowie für Krankenwagen, allerdings nur unter Einhaltung der Mindeststeuerbeträge. Eine Absenkung unter 33 Cent eröffnet diese Vorschrift nicht. Sie erlaubt aber, Taxis und Krankenkraftwagen dauerhaft auf dem Mindestsatz zu halten, wenn der allgemeine Satz am 1. Januar 2027 wieder auf 47,04 Cent steigt. Die Umsetzung kann als nachträgliche Steuererstattung für nachgewiesene Kraftstoffmengen erfolgen, wie sie aus anderen Entlastungstatbeständen des Energiesteuergesetzes bekannt ist. Für Krankentransport- und Rettungswagen ist die Einordnung eindeutig. Notarzteeinsatzfahrzeuge sind funktional Teil der Notfallrettung; ihre Einbeziehung ist zu prüfen. Für Mietwagen ist zu klären, ob sie unter den unionsrechtlichen Begriff des örtlichen öffentlichen Personenverkehrs fallen; beihilferechtlich sind die Regelungen insgesamt abzusichern.

Ein allgemeiner „Gewerbediesel“ nach Art. 7 der Richtlinie hilft dagegen nicht. Die Mitgliedstaaten dürfen gewerblich genutzten Diesel zwar gesondert besteuern, den Satz aber nicht unter den am 1. Januar 2003 geltenden nationalen Betrag absenken. Dieser beträgt in Deutschland 47,04 Cent, weil der Satz seither unverändert ist. Eine Entlastung unterhalb des Mindestbetrags wäre nur über eine einstimmige Ermächtigung des Rates nach Art. 19 der Richtlinie möglich und ist kurzfristig nicht realistisch.

7. CO₂-Bepreisung als nationaler Hebel

Die nationale CO₂-Bepreisung unterliegt nicht den Mindeststeuerbeträgen der Energiesteuerrichtlinie. Sie ist deshalb der einzige Hebel jenseits der Energiesteuer, über den der Bundesgesetzgeber frei verfügt. Mit 14 bis 17 Cent je Liter netto hat er eine ähnliche Größenordnung wie die gesamte Energiesteuerabsenkung.

Gerade bei Leistungen der Daseinsvorsorge ist der fiskalische Kreislauf offensichtlich: Der Staat verteuert den Kraftstoff über CO₂-Preis und Umsatzsteuer und muss dieselben Kosten anschließend über Beiträge, Gebühren oder Zuschüsse wieder finanzieren. Reale Ressourcen entstehen dabei nicht, wohl aber Verwaltungsaufwand und Liquiditätsdruck bei den Unternehmen. Eine Erstattung der CO₂-Kosten für den in Taxis und Krankenkraftwagen eingesetzten Diesel lässt sich mit der Energiesteuererstattung in einem gemeinsamen Verfahren abwickeln.

8. Krankenfahrten: Kraftstoffzuschlag der Krankenkassen

Bei Krankenfahrten und Krankentransporten, die nach § 133 SGB V vergütet werden, können die Krankenkassen einen Kraftstoffzuschlag nach geltendem Recht nicht gewähren, auch wenn sie es wollten: Vergütungsanpassungen sind an die Veränderungsrate nach § 71 SGB V gebunden. Diese Bindung dient der Beitragssatzstabilität. Ein Kraftstoffzuschlag, der vollständig aus Bundesmitteln refinanziert wird, berührt dieses Ziel nicht.

**VSPV**

Der Mobilitätsverband

Der VSPV schlägt deshalb einen gesetzlich angeordneten, befristeten und indexierten Kraftstoffzuschlag vor. Der Gesetzgeber verpflichtet die Krankenkassen, den Zuschlag je vergütetem Besetzkilometer zu zahlen, und nimmt ihn für die Dauer der Regelung von der Bindung an die Veränderungsrate aus. Der Bund erstattet das Zuschlagsvolumen über einen erhöhten Bundeszuschuss an den Gesundheitsfonds; die Krankenkassen bleiben damit beitragsatzneutral gestellt. Die Länder beteiligen sich hälftig über den Umsatzsteuerfestbetrag, wie es Bund und Länder für die Energiesteuerabsenkung bereits vereinbart haben. Dieser Weg entspricht der Lastenverteilung des Grundgesetzes, das eine unmittelbare Finanzierung von GKV-Leistungen durch die Länder nicht vorsieht. Die Beteiligung der Länder ist auch sachlich begründet, weil sie zur Hälfte an den krisenbedingten Umsatzsteuermehreinnahmen partizipieren. Der Zuschlag geht nicht in die Bemessung der Zuzahlung nach § 61 SGB V ein, damit Patienten nicht belastet werden.

Der Zuschlag folgt einer festen Formel. Er ergibt sich aus der Differenz zwischen dem amtlich veröffentlichten Monatsdurchschnittspreis des Vormonats und einem Referenzpreis, multipliziert mit einer Verbrauchspauschale je Besetzkilometer. Referenzpreis ist das Vorkrisenniveau von 1,33 Euro je Liter netto im August 2025. Für Taxis und Mietwagen beträgt die Verbrauchspauschale bei 7,9 Litern je 100 Kilometer und einem Leerkilometer je Besetzkilometer 0,158 Liter; maßgeblich ist der Nettopreis. Für Krankentransportwagen ergibt sich bei 11 Litern je 100 Kilometer und gleichem Leerfahrtanteil eine Pauschale von 0,22 Litern; mangels Vorsteuerabzug ist hier der Bruttopreis maßgeblich. Liegt der Monatsdurchschnitt unter dem Referenzpreis, entfällt der Zuschlag. Die Regelung ist bis zum 31. Dezember 2027 befristet.

Fahrzeug	Pauschale je Besetzt-km	Preisbasis	Zuschlag bei Septemberpreis	Zuschlag während der Absenkung
Taxi / Mietwagen	0,158 l	netto	11,7 Cent	9,5 Cent
Krankentransportwagen	0,220 l	brutto	19,4 Cent	15,7 Cent

Weil der Zuschlag an den tatsächlichen Preis gebunden ist, kann er weder überkompensieren noch über die Krise hinaus fortwirken. Der Finanzierungsbedarf sinkt mit jedem Cent, um den der Dieselpreis zurückgeht, und mit jeder Entlastung bei Energiesteuer oder CO₂-Preis.

Soweit Krankentransport und Rettungsdienst über kommunale Gebührensatzungen finanziert werden, erreicht ein Zuschlag im Recht des § 133 SGB V diese Leistungen nicht. Hier müssen die Träger die Gebühren zeitnah an die Kraftstoffkosten anpassen.

**VSPV**

Der Mobilitätsverband

9. Beispielrechnungen

Die folgenden Rechnungen legen den Nettoanstieg von 74 Cent je Liter gegenüber August 2025 zugrunde. Für Krankentransport- und Rettungswagen ist mangels Vorsteuerabzug der Bruttoanstieg von 88 Cent maßgeblich, und die Energiesteuerabsenkung wirkt dort mit 16,7 statt 14,04 Cent. Die Fahrleistungen sind beispielhaft; beim Taxi entsprechen 9.000 Kilometer im Monat einem Mehrschichtbetrieb.

Fahrzeug	Liter je Monat	Maßgeblicher Anstieg	Mehrkosten je Monat	Entlastung durch Absenkung	Deckungsgrad
Taxi (9.000 km, 7,9 l)	711	0,74 € netto	526,14 €	99,82 €	19 %
KTW (6.000 km, 11 l)	660	0,88 € brutto	581,20 €	110,27 €	19 %
RTW (3.000 km, 18 l)	540	0,88 € brutto	475,52 €	90,22 €	19 %

Auf das Jahr gerechnet entstehen je Taxi Mehrkosten von rund 6.300 Euro, je Krankentransportwagen von rund 7.000 Euro und je Rettungswagen von rund 5.700 Euro. Die Energiesteuerabsenkung deckt davon in allen Fällen weniger als ein Fünftel. Beim Taxi entfallen bei einem Anteil der Krankenfahrten von 80 Prozent auf jeden vergüteten Krankenfahrkilometer 11,7 Cent Mehrkosten, die im geltenden Vergütungsrecht nicht weitergegeben werden können.

10. Forderungen des VSPV

Erstens: Taxis und Krankenkraftwagen sollen über den 31. Dezember 2026 hinaus dauerhaft beim unionsrechtlichen Mindeststeuersatz von 33 Cent je Liter bleiben. Grundlage ist Art. 5 der Energiesteuerrichtlinie; die Umsetzung erfolgt über ein Erstattungsverfahren für nachgewiesene Kraftstoffmengen. Die Einbeziehung von Notarzteinsatzfahrzeugen und Mietwagen ist dabei rechtssicher zu klären.

Zweitens: Für denselben Kraftstoffverbrauch sollen die Kosten der nationalen CO₂-Bepreisung für die Dauer der Krise erstattet werden, abgewickelt im selben Verfahren wie die Energiesteuererstattung.

Drittens: Für Krankenfahrten und Krankentransporte nach § 133 SGB V soll ein befristeter, indexierter Kraftstoffzuschlag gesetzlich angeordnet werden. Der Bund refinanziert ihn über den Gesundheitsfonds, die Länder beteiligen sich hälftig über den Umsatzsteuerfestbetrag. Die Krankenkassen bleiben beitragsatzneutral, die Patienten werden nicht belastet.



VSPV

Der Mobilitätsverband

Flankierend setzt sich der VSPV gegenüber den Genehmigungsbehörden für Kraftstoffgleitklauseln in den Taxentarifen ein und erwartet, dass die Wettbewerbsbehörden die vollständige Weitergabe jeder Steuerentlastung an der Zapfsäule durchsetzen.

11. Fazit

Der Staat kann die internationale Knappheit bei Mitteldestillaten nicht beseitigen. Er kann aber verhindern, dass seine eigene Abgabenstruktur den Schock verstärkt und dass starre Vergütungssysteme ihn einseitig bei den Unternehmen der Daseinsvorsorge abladen. Das Unionsrecht lässt für Taxis und Krankenkraftwagen einen dauerhaften Mindestsatz zu, die CO₂-Bepreisung steht zur freien Disposition des Bundesgesetzgebers, und ein refinanzierter Kraftstoffzuschlag sichert die Krankenfahrten, ohne die Beitragssatzstabilität anzutasten. Es geht nicht um billigen Kraftstoff, sondern darum, einen Kostenschock bei einem zentralen Produktionsfaktor nicht in die Versorgung durchschlagen zu lassen.

Datengrundlage

Kraftstoffpreise: ADAC-Wochenauswertung vom 16. September 2026; Nettopreise: VSPV-Auswertung. Energiesteuersätze: Energiesteuergesetz, Angaben der Zollverwaltung. Energiesteuerabsenkung: Bundesministerium der Finanzen, Mitteilung der Bundesregierung vom 18. September 2026. Raffineriemargen: IMK; Weitergabequote und Marktbeobachtung: Bundeskartellamt, jeweils nach Presseberichten. Unionsrecht: Richtlinie 2003/96/EG in der konsolidierten Fassung.