



**Bundesverband
EnergieMittelstand**

Fuels | **VSEI** | Lubes | Energy

Berlin, 20. April 2026

Stellungnahme

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

Kontakt

**UNITI Bundesverband
EnergieMittelstand e.V.**

UNITI Haus Berlin
Jägerstraße 6 · 10117 Berlin

Postfach 08 07 51
10007 Berlin

T. (030) 755 414-300
F. (030) 755 414-559

info@uniti.de
www.uniti.de

Büro Brüssel
Rue de Crayer 7 · 1000 Bruxelles
T: + 32 (2) 70 989 18

- An die Mitglieder der Bundestagsausschüsse für Finanzen, für Wirtschaft und Energie sowie für Verkehr
- Bundesministerium der Finanzen, Fachreferat III B 3

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

Sehr geehrte Damen und Herren,

der UNITI Bundesverband EnergieMittelstand e.V. repräsentiert in Deutschland rund 90 Prozent des mittelständischen Energiehandels und bündelt die Kompetenzen bei Kraftstoffen, Brennstoffen sowie Schmierstoffen. Täglich frequentieren über 4,3 Millionen Kunden die ca. 8.650 Straßentankstellen der UNITI-Mitgliedsunternehmen, welche ca. 62 Prozent des Straßentankstellenmarktes ausmachen. Mit etwa 3.700 freien Tankstellen sind bei UNITI zudem fast 70 Prozent der freien Tankstellen organisiert. Auf diese Weise sind unsere Mitgliedsunternehmen im Handelsbereich mit Kraftstoffen von den Regelungen und den Auswirkungen des vorliegenden Gesetzentwurfes direkt betroffen.

Da es im Zuge des Zustandekommens des Gesetzentwurfes keine Möglichkeit für eine Stellungnahme gab, nehmen wir diese Möglichkeit hiermit wahr, fachliche Hinweise zum geplanten Änderungsgesetz zu adressieren. Zum Entwurf eines Gesetzes zur temporären Absenkung der Energiesteuer für Kraftstoffe äußern wir uns wie folgt.

1. Vorbemerkungen

UNITI als Verband mittelständischer Tankstellenbetreiber hat bereits im Jahr 2022 umfassende Erfahrung bei der Umsetzung des damaligen Ersten Gesetzes zur Änderung des Energiesteuerrechts zur temporären Absenkung der Energiesteuer für Kraftstoffe (Energiesteuersenkungsgesetz – EnergieStSenkG) gemacht. Festzuhalten ist, dass der damalige „Tankrabatt“ laut einer Untersuchung der Monopolkommission weitergegeben wurde. Die Steuersenkung wurde demnach bei Diesel vollständig weitergegeben und bei E5 und E10 bei vollständigem Wettbewerb zu 94 %.¹

Die Senkung der Energiesteuer auf Benzin und Diesel wird nach unserer Einschätzung zum Stichtag 1. Mai weitergegeben werden. Wie bei der Einführung der 12 Uhr-Preisregelung ist aber deutlich davor zu warnen, eine Erwartungshaltung eines generellen Preisrückgangs bei den Verbrauchern zu erzeugen. Aufgrund der internationalen Krisenlage muss eine Senkung der Kraftstoffpreise nicht

¹ Monopolkommission: „Energie 2023: Mit Wettbewerb aus der Energiekrise“; 9. Sektorgutachten; Gutachten der Monopolkommission gemäß § 62 EnWG, Seite 148f ([Link](#)).

automatisch einhergehen. Sollten sich internationale Lieferketten für Rohöl oder Kraftstoffe durch ein Anhalten der politischen Spannungen oder gar einer Wiederaufnahme kriegerischer Handlungen verschlechtern oder weiter auseinanderbrechen, wird sich das auch an den heimischen Kraftstoffpreisen zeigen. Preissignale in beide Richtungen sind mit der Regelung weiterhin möglich.

2. Vorschlag zur Aufhebung des Sonntagsfahrverbots

Wir weisen darauf hin, dass Tankstellen ihre Kraftstoffe bereits versteuert von den Tanklagern, den Steuerlagern, erhalten. Das bedeutet, dass die Einkaufspreise der Tankstellen die Energiesteuern bereits beinhalten. Erst Belieferungen ab dem 01. Mai 2026 können von dem gesenkten Steuersatz profitieren.

Es ist zu erwarten, dass mit der Umstellung zum Stichtag 01. Mai 2026 eine erhöhte Nachfrage nach Kraftstoffen einhergeht. Dies wird durch den Umstand verstärkt, dass dieser Tag auf einen Freitag fällt und gleichzeitig ein Feiertag ist, welcher ein verlängertes Wochenende einleitet. Es ist davon auszugehen, dass Privatkunden wie auch gewerbliche Großabnehmer wie Landwirtschaft und Logistik ihre Nachfrage nach Kraftstoffen vor der Steuerabsenkung zurückfahren werden. Es kommt somit vor dem 01. Mai zu einem Rückgang der Nachfrage nach Kraftstoffen. Anschließend werden die Kunden zum Stichtag 01. Mai 2026 ihre Tanks wieder befüllen. Das wird zu einer deutlichen Nachfrageerhöhung führen, welche durch die Tankstellenbetreiber aufgefangen werden muss. Gleichzeitig werden die Tankstellenbetreiber ihre Bestände von teuer versteuerter Ware zurückfahren, um dann selbst ihre Tanks mit günstiger versteuerter Ware zu befüllen. Dieser Effekt wird sich durch die gesamte Wertschöpfungskette ziehen. Aus dieser Gemengelage kann sich eine angespannte Situation beim Kraftstoffangebot der Tankstellen ergeben.

Da durch den Feiertag am Freitag kaum eine Nachversorgung der Tankstelle erfolgen kann, besteht hier die Gefahr, dass einzelne Tankstellen nicht genug Kraftstoffe anbieten können. Um diese Situation zu verhindern, fordern wir eine **Aufhebung des Lkw-Fahrverbotes am Freitag, den 01. Mai 2026, und am Sonntag, den 03. Mai 2026**. Auf diese Weise können mögliche Mengenengpässe bei der Umstellung der Energiesteuer verhindert und die Preise stabiler gehalten werden.

3. Bitte um zeitnahe Klarstellung der Kraftstoffsorten

Der Gesetzentwurf hat die temporäre Senkung der Energiesteuersätze für Diesel und Benzin und deren steuerlich gleichgestellte Äquivalente zum Ziel. Das EnergieStG verwendet gemäß § 1a Nr. 2 die Kombinierte Nomenklatur in der durch die Durchführungsverordnung (EU) 2017/1925 geänderten, am 1. Januar 2018 geltenden Fassung. Durch die EU-Verordnung 2025/1926 zur Anpassung der Kombinierten Nomenklatur haben sich Änderungen an den KN-Nummern bei Kraftstoffen ergeben, die unter die Entlastungen fallen. **Wir regen daher eine zeitnahe Klarstellung durch das Bundesfinanzministerium an.**

4. Vorschlag zur Anpassung des Gesetzes

Wir schlagen vor, folgende Aufnahme in das Gesetz zu prüfen: Um die straßengebundene Logistik zu entlasten und auch ein Signal für den Klimaschutz zu setzen, sollte der Gesetzgeber eine Energiesteuersenkung u. a. auf **Erdgas** (CNG/LNG) in das Gesetz mit aufnehmen. Dies war auch im Jahr 2022 der Fall (vgl. § 68 Abs. 2 NergStG), als Erdgas und LPG berücksichtigt wurden:

„§ 2 Absatz 2 ist vom 1. Juni 2022 bis zum 31. August 2022 mit der Maßgabe anzuwenden, dass die Steuer für

- 1. 1 Megawattstunde Erdgas und 1 Megawattstunde gasförmige Kohlenwasserstoffe nach § 2 Absatz 2 Nummer 1 Buchstabe a 9,36 EUR,*
- 2. 1.000 kg Flüssiggase unvermischt mit anderen Energieerzeugnissen nach § 2 Absatz 2 Nummer 2 Buchstabe e 125,00 EUR beträgt.“*

5. Frage der Gegenfinanzierung der Energiesteuersenkung

Eine besondere Beachtung ist folgender Aussage der Begründung zu gewähren: „Die Gegenfinanzierung der Entlastung erfolgt durch kartellrechtliche oder steuerrechtlich abgesicherte Maßnahmen gegenüber der Mineralölwirtschaft.“ Als UNITI haben wir bereits die letzte Änderung des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) kritisiert, insbesondere des § 32f GWB und seine weitreichenden, für alle Wirtschaftszweige geltenden Bestimmungen. Mit der Einführung des § 29a GWB wurde darüber hinaus auch ein eigenes Instrument geschaffen, welches Missbrauch von Marktmacht in den Kraftstoffmärkten besser unterbinden soll. Hierzu werden faktisch auch eine Reihe von Dokumentationspflichten eingeführt, um rechtssicheres Verhalten zu gewährleisten. Es ist festzuhalten, dass das Bundeskartellamt bisher noch keine Kartellrechtsverstöße von Seiten der Mineralölwirtschaft festgestellt hat. Aus diesem Grund kann noch gar nicht dargelegt werden, ob und in welcher Höhe überhaupt Strafzahlungen oder Ähnliches durch das Bundeskartellamt beschlossen werden. Darüber hinaus gelten auch in solchen Verfahren rechtsstaatliche Prinzipien. Dass nun zumindest in Teilen Gesetze durch Strafzahlungen gegenfinanziert werden, bei dem das zugrundeliegende Vergehen weder festgestellt oder in seiner Höhe bestimmt wurde, ist rechtsstaatlich sehr bedenklich. Es darf nicht zu politischem Druck auf die Verfahrensbehörden kommen, welche die Gegenfinanzierung der Steuersenkung dann unter allen Umständen sicherzustellen haben.

Zu kritisieren ist auch die aktuelle Diskussion auf europäischer und nationaler Ebene über eine sogenannte „Übergewinnsteuer“ für die Mineralölindustrie. Diese Maßnahme würde die Investitionsmöglichkeiten der Branche und deren Innovationsbereitschaft in den Standort Deutschland erheblich verschlechtern. Angesichts einer aus Klimaschutzsicht dringend benötigten „Molekülwende“ und den damit verbundenen Investitionen sollte die Politik von diesem Eingriff absehen.

6. Energiesteuerrechtliche Senkung für erneuerbare Kraftstoffe umsetzen

Wir fordern die Bundesregierung dazu auf, sich auf EU-Ebene dafür einzusetzen, die Verhandlungen um die ETD-Reform zu einem zeitnahen Abschluss zu bringen bzw. eine geänderte Energiesteuerregelung auch für Kraftstoffe im Rahmen der auf EU-Ebene derzeit diskutierten Strategie „AccelerateEU Energy Union“ einzubringen. Zumindest sollte eine dauerhafte Absenkung der derzeitigen nationalen Energiesteuer auf das EU-Mindestniveau für nicht-fossile Kraftstoffe aus Klimaschutzgründen erwogen werden.

Bereits seit 2021 liegt ein Vorschlag der EU-Kommission im Rahmen des damaligen Green Deal vor, die EU-Energiesteuerrichtlinie (ETD) grundsätzlich neu zu gestalten. Der Vorschlag die Besteuerungsgrundlage auf den Faktor des Energiegehaltes umzustellen sowie gleichzeitig eine Kategorisierung der verschiedenen Energieprodukte vorzunehmen, bietet die Möglichkeit eine emissionsrealistischere Besteuerung von Energieträgern im Sinne einer ambitionierten Klimaschutzpolitik vorzunehmen. Eine andere Möglichkeit wäre, die Besteuerung von Kraftstoffen nach ihrer Klimawirkung, sprich ihrem (fossilen/ nicht-fossilen) CO₂-Gehalt, vorzunehmen.

Am Entwurf der EU-Kommission begrüßt UNITI explizit die vorgeschlagene sehr niedrige Mindestbesteuerung von erneuerbaren Kraftstoffen, durch die der Status als erneuerbare Energie auf dem Niveau von Strom steuerrechtlich anerkannt wird. Denn es braucht eine Energiesteuerpolitik, die die langfristige Energieresilienz stärkt und Investitionen in nachhaltige Kraftstoffe ermöglicht.

Eine Reform der Richtlinie bietet die Chance, den dringend erforderlichen Markthochlauf beispielsweise von RFNBOs (Renewable Fuels of Non Biological Origin) zu beschleunigen und diese im Vergleich mit fossilen Kraft- und Brennstoffen wettbewerbsfähig zu machen. So zeigt eine [Studie von Frontier Economics](#)² auf, dass sich der Endverbraucherpreis für einen zukünftigen Kraftstoffmix mit zunehmenden E-Fuels-Anteilen in heute vergleichbaren Größenordnungen bewegen könnte, wenn auch steuerliche Anpassungen vorgenommen würden. Langfristig wären laut Studie damit Endverbraucherpreise für E-Diesel in Höhe von 1,59 Euro pro Liter und für E-Benzin in Höhe von 1,37 Euro pro Liter möglich. In Kombination mit den von der Kommission vorgeschlagenen Mindestbesteuerungssätzen für fossile Kraftstoffe könnte das Phasing-Out von nicht erneuerbaren mineralölbasierten Kraftstoffen beschleunigt und die flächendeckende Etablierung von erneuerbaren synthetischen Kraftstoffen bewerkstelligt werden.

Der weltweite Hochlauf erneuerbarer Kraftstoffe und E-Fuels würde die globale Energieversorgung und Sicherheit deutlich erhöhen. Ein entscheidender Vorteil von E-Fuels liegt in ihrer globalen Herstellbarkeit. E-Fuels leisten einen wesentlichen Beitrag zur Stärkung der Versorgungssicherheit und zur Erhöhung der globalen Resilienz der Energieversorgung. Als synthetische, flüssige Energieträger, die auf Basis erneuerbarer Energien hergestellt werden, eröffnen sie die

² Frontier Economics: Szenarien für den Markthochlauf von E-Fuels im Straßenverkehr. Aktualisierte Fassung 2025

Möglichkeit, bestehende Versorgungsstrukturen zu erhalten und gleichzeitig schrittweise zu defossilisieren. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund geopolitischer Unsicherheiten und volatiler Energiemärkte von zentraler Bedeutung. E-Fuels können in Regionen mit hohem Potenzial für erneuerbare Energien – etwa in sonnen- oder windreichen Weltregionen – effizient produziert und anschließend weltweit gehandelt werden. Auf diese Weise würden weitere Weltregionen an der Produktion von Energie teilhaben und einige Nadelöhre aufgelöst. Dadurch wird die Energieversorgung breiter diversifiziert und die Abhängigkeit von einzelnen Lieferländern oder Energiequellen reduziert. Diese geografische Entkopplung von Produktion und Verbrauch würde die Resilienz des Energiesystems nachhaltig stärken.

Kontakt

RA Elmar Kühn

Hauptgeschäftsführer

E-Mail: kuehn@uniti.de

Tel.: +49 (0)30/755 414-300

Dipl. Verw.Wiss. Dominik Hellriegel

Leiter Politik

E-Mail: hellriegel@uniti.de

Tel.: +49 (0)30/755 414 – 416

David Braune

Referent Politik

E-Mail: braune@uniti.de

Tel.: +49 (0)30/755 414 – 340

Über UNITI

Der UNITI Bundesverband EnergieMittelstand e.V. repräsentiert in Deutschland rund 90 Prozent des mittelständischen Energiehandels und bündelt die Kompetenzen bei Kraftstoffen, Brennstoffen sowie Schmierstoffen. Täglich frequentieren über 4,3 Millionen Kunden die ca. 8.650 Straßentankstellen der UNITI-Mitgliedsunternehmen, welche ca. 62 Prozent des Straßentankstellenmarktes ausmachen. Mit etwa 3.700 freien Tankstellen sind bei UNITI zudem fast 70 Prozent der freien Tankstellen organisiert. Überdies versorgen die UNITI-Mitglieder etwa 20 Millionen Menschen mit Wärme. Die Verbandsmitglieder decken rund 95 Prozent des Gesamtmarktes für flüssige und feste Brennstoffe ab. Ebenso zählen mit einem Marktanteil von über 95 Prozent die meisten Schmierstoffhersteller und Schmierstoffhändler in Deutschland zum Verband. Die rund 1.000 Mitgliedsfirmen von UNITI erzielen einen jährlichen Gesamtumsatz von etwa 95 Milliarden Euro und beschäftigen rund 100.000 Arbeitnehmer in Deutschland.

Lobbyregister-Nr. (Deutscher Bundestag): R002822

EU-Transparenz-Register-Nr.: 248388645583-80